

A BIZOTTSÁG 1304/2014/EU RENDELETE**(2014. november 26.)****a „járművek – zaj” alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról, a 2008/232/EK határozat módosításáról és a 2011/229/EU határozat hatályon kívül helyezéséről****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ 12. cikke előírja az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) számára, hogy gondoskodjon az átjárhatósági műszaki előírásoknak (a továbbiakban: ÁME-k) a műszaki fejlődéssel, a piaci trendekkel és a társadalmi követelményekkel való egyeztetéséről, és az ÁME-k általa szükségesnek ítélt módosításairól javaslatot tegyen a Bizottságnak.
- (2) 2010. április 29-i C(2010) 2576. számú határozatával a Bizottság megbízta az Ügynökséget, hogy az Unió teljes vasúti rendszerére való kiterjesztésük érdekében vizsgálja felül és fejlessze az ÁME-ket, továbbá, hogy készítsen tanulmányt a nagysebességű és a hagyományos járművek zajkibocsátására vonatkozó követelmények összevonásának helytállóságáról. Az ERA/REP/13-2011/INT jelű tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy mind a nagysebességű, mind pedig a hagyományos járműveket egy ÁME-nek kell lefednie. Következésképpen a nagysebességű és a hagyományos járművekre vonatkozó zajkibocsátással kapcsolatos követelményeket össze kell vonni.
- (3) A 2011/229/EU bizottsági határozat ⁽³⁾ mellékletének 7.2. szakasza előírja az Ügynökség számára a zajra vonatkozó ÁME-k felülvizsgálatát és naprakésszé tételét, majd jelentés, szükség esetén pedig javaslat benyújtását a Bizottságnak.
- (4) Az Ügynökség 2013. szeptember 3-án benyújtotta a Bizottságnak a zajra vonatkozó ÁME elfogadásáról szóló ERA/REC/07-2013/REC jelű ajánlását.
- (5) A technológiai fejlődéshez való alkalmazkodás és a korszerűsítés előmozdítása érdekében támogatni kell az innovatív megoldásokat, és bizonyos feltételek mellett lehetővé kell tenni bevezetésüket. Amennyiben innovatív megoldás alkalmazására érkezik javaslat, a gyártónak vagy meghatalmazott képviselőjének ismertetnie kell, hogy az új megoldás mennyiben tér el az ÁME vonatkozó rendelkezésétől vagy miként egészíti ki azt. Az innovatív megoldást a Bizottságnak értékelnie kell. Ha az értékelés kedvező, az Ügynökségnek ki kell dolgoznia az innovatív megoldás működésére és kapcsolódási pontjaira vonatkozó megfelelő előírásokat és értékelési módszereket.
- (6) A vasúti ágazat versenyképességének figyelembevétele mellett a jelenlegi járművek által kibocsátott zaj csökkentése érdekében féldíós elemzést kell készíteni. A főként a teherkocsikat vizsgáló elemzés igen fontos abból a szempontból is, hogy a vasúti árufuvarozás elfogadottabbá váljon a polgárok körében.
- (7) A tagállamoknak a 2008/57/EK irányelv 17. cikke (3) bekezdésének megfelelően értesíteniük kell a Bizottságot és a többi tagállamot az egyes esetekben alkalmazandó megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárásokról, valamint az ezek lefolytatásáért felelős szervezetekről.
- (8) A jelenlegi gördülállomány a meglévő nemzeti, kétoldalú, többoldalú vagy nemzetközi megállapodások szerint működik. Fontos, hogy ezek a megállapodások ne akadályozzák a kölcsönös átjárhatóság felé vezető jelenlegi és jövőbeli fejlődést. A tagállamoknak ezért értesíteniük kell a Bizottságot az ilyen megállapodásokról.
- (9) A 2011/229/EU határozatot ezért hatályon kívül kell helyezni.

⁽¹⁾ HL L 191., 2008.7.18., 1. o.⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 881/2004/EK rendelete az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról (ügynökségi rendelet) (HL L 220., 2004.6.21., 3. o.).⁽³⁾ A Bizottság 2011. április 4-i 2011/229/EU határozata a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek – zaj” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 99., 2011.4.13., 1. o.).

- (10) A 2008/232/EK bizottsági határozatot ⁽¹⁾ ezért ennek megfelelően az állóhelyzeti zaj, a belső zaj, valamint a külső zaj határértékei tekintetében módosítani kell.
- (11) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

E rendelet melléklete megállapítja az Unió vasúti rendszerének „járművek – zaj” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásait.

2. cikk

Az átjárhatósági műszaki előírás az 1302/2014/EU bizottsági rendelet ⁽²⁾ és a 321/2013/EU bizottsági rendelet ⁽³⁾ hatálya alá eső vasúti járművekre vonatkoznak.

3. cikk

A rendelet hatálybalépését követő hat hónapon belül a tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan megállapodásról, amely a zajkibocsátási határértékekre vonatkozó követelményeket tartalmaz, feltéve, hogy még nem tettek eleget ezen kötelezettségüknek a 2006/66/EK bizottsági határozat ⁽⁴⁾ vagy a 2011/229/EU határozat értelmében.

A következő megállapodásokról kell értesítést küldeni:

- a) nemzeti megállapodások a tagállamok és a vasúttársaságok vagy pályahálózat-működtetők között, amelyek állandó vagy ideiglenes jellegűek, és amelyeket a tervezett szállítási szolgáltatás egyedi vagy helyi jellege tesz indokolttá;
- b) kétoldalú vagy többoldalú megállapodások vasúti vállalkozások, pályahálózat-működtetők vagy biztonsági hatóságok között, amelyek helyi vagy regionális szinten jelentős mértékben biztosítják a kölcsönös átjárhatóságot;
- c) nemzetközi megállapodások egy vagy több tagállam és legalább egy harmadik ország között, illetve tagállamok vasúttársaságai vagy pályahálózat-működtetői és valamely harmadik ország legalább egy vasúttársasága vagy pályahálózat-működtetője között, amelyek helyi vagy regionális szinten jelentős mértékben biztosítják a kölcsönös átjárhatóságot.

4. cikk

E rendelet mellékletének 6. szakaszában meghatározott, a megfelelés és a használatra való alkalmasság értékelésére és az EK-hitelesítésre vonatkozó eljárások alapját a 2010/713/EU bizottsági határozatban ⁽⁵⁾ meghatározott modulok képezik.

5. cikk

(1) A melléklet 7.3.2. szakaszában meghatározott különleges esetek tekintetében a kölcsönös átjárhatóságnak a 2008/57/EK irányelv 17. cikkének (2) bekezdése szerinti hitelesítése esetén teljesítendő feltételek az e rendelet hatálya alá tartozó alrendszer üzembe helyezését engedélyező tagállamban használt, alkalmazandó műszaki szabályok.

⁽¹⁾ A Bizottság 2008. február 21-i határozata 2008/232/EK a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer járművek alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 84., 2008.3.26., 132. o.).

⁽²⁾ A Bizottság 2014. november 18-i 1302/2014/EU rendelete az Európai Unió vasúti rendszerének „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (lásd e Hivatalos Lap 228. oldalát.).

⁽³⁾ A Bizottság 2013. március 13-i 321/2013/EU rendelete az Európai Unió vasúti rendszere „járművek – teherkocsik” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2006/861/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 104., 2013.4.12., 1. o.).

⁽⁴⁾ A Bizottság 2005. december 23-i 2006/66/EK határozata a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek – zaj” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 37., 2006.2.8., 1. o.).

⁽⁵⁾ A Bizottság 2010. november 9-i 2010/713/EU határozata az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve alapján elfogadott, az átjárhatósági műszaki előírások keretében alkalmazandó megfelelésgértékelési, alkalmazhatósági és EK-hitelesítési eljárások moduljairól (HL L 319., 2010.12.4., 1. o.).

(2) E rendelet hatálybalépését követő hat hónapon belül valamennyi tagállam értesíti a Bizottságot és a többi tagállamot a következőkről:

- a) az (1) bekezdésben említett műszaki szabályok;
- b) az (1) bekezdésben említett műszaki szabályok alkalmazása során elvégzendő megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárások;
- c) az e rendelet mellékletének 7.3.2. pontjában szereplő különleges esetek tekintetében a megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárások végrehajtására a 2008/57/EK irányelv 17. cikke (3) bekezdésének megfelelően kijelölt szervezetek.

6. cikk

A 2003/10/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ 3. cikkében meghatározott alacsonyabb expozíciós beavatkozási határértéknek való megfelelést az e rendelet mellékletének 4.2.4. pontjában meghatározott, a vezetőfülke belső zajsztípusjára előírtaknak való megfelelése, valamint a vasúttársaság által meghatározandó üzemi feltételek révén kell biztosítani.

7. cikk

(1) A műszaki fejlődéshez való alkalmazkodás érdekében a gyártó vagy meghatalmazott képviselője javasolhat olyan innovatív megoldásokat, amelyek nem felelnek meg a melléklet előírásainak, és/vagy amelyek esetében nem alkalmazhatóak a mellékletben előírt értékelési módszerek.

(2) Az innovatív megoldások kapcsolódhatnak a jármű-alrendszerhez, annak részeihez és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekhez.

(3) Amennyiben innovatív megoldás alkalmazására érkezik javaslat, a gyártó vagy annak az Unióban bejegyzett hivatalos képviselője köteles nyilatkozni arról, hogy a szóban forgó megoldás hogyan tér el ezen ÁME vonatkozó rendelkezéseitől, illetve hogyan egészíti ki azokat, és köteles az eltérésekről szóló információkat elemzésre benyújtani a Bizottsághoz. A Bizottság a javasolt innovatív megoldásról kikérheti az Ügynökség véleményét.

(4) A Bizottság véleményt nyilvánít a javasolt innovatív megoldásról. Kedvező vélemény esetén az innovatív megoldás alkalmazása érdekében az Ügynökségnek ki kell dolgoznia az ÁME-be felveendő, a rendszerelemek működésére és kapcsolódási pontjaira vonatkozó megfelelő előírásokat, valamint értékelési módszert, amelyeknek a későbbiekben, a 2008/57/EK irányelv 6. cikke szerinti felülvizsgálati folyamat során be kell épülniük az ÁME-be. Ha a vélemény kedvezőtlen, a javasolt innovatív megoldás nem alkalmazható.

(5) Az ÁME felülvizsgálatáig a Bizottság kedvező véleményét elfogadható eszköznek kell tekinteni a 2008/57/EK irányelv alapvető követelményeinek való megfelelés igazolására, és ezért fel lehet használni az alrendszer értékeléséhez.

8. cikk

A 2011/229/EU határozatnak megfelelően kiállított, új járműre vonatkozó hitelesítési nyilatkozat és/vagy típusmegfelelőségi nyilatkozat érvényesnek tekintendő:

- a 2011/291/EU határozat hatálya alá tartozó mozdonyokra, villamos és dízel motorvonatokra és kocsikra a típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványnak a határozat szerinti megújítási időpontig, egyéb esetekben 2017. május 31-ig,
- teherkocsikra pedig 2016. április 13-ig.

A 2008/232/EK határozatnak megfelelően kiállított, új járműre vonatkozó hitelesítési nyilatkozatot és/vagy típusmegfelelőségi nyilatkozatot mindaddig érvényesnek kell tekinteni, amíg nem kell e határozat értelmében a típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványt megújítani.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2003. február 6-i 2003/10/EK irányelve a munkavállalók fizikai tényezők (zaj) hatásának való expozíciójára vonatkozó egészségügyi és biztonsági minimumkövetelményekről (tizenhetedik egyedi irányelv a 89/391/EGK irányelv 16. cikke (1) bekezdésének értelmében) (HL L 42., 2003.2.15., 38. o.).

9. cikk

- (1) A 2011/229/EU határozat 2015. január 1-jén hatályát veszti.
- (2) A 2008/232/EK határozat mellékletének 4.2.6.5., 4.2.7.6. és 7.3.2.15. pontjai 2015. január 1-jei hatállyal törlésre kerülnek.
- (3) Az (1) és (2) bekezdésben említett rendelkezéseket azonban továbbra is alkalmazni kell a szóban forgó határozatok mellékletében található ÁME értelmében engedélyezett projektekre, valamint – amennyiben a kérelmező nem kéri e rendelet alkalmazását – olyan új, felújított vagy korszerűsített járművekkel kapcsolatos projektekre, amelyek e rendelet kihirdetésekor előrehaladott állapotban vannak, vagy valamely végrehajtás alatt lévő szerződés tárgyát képezik, illetve az e rendelet 8. cikkében meghatározott esetekre.

10. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2015. január 1-jétől kell alkalmazni. Ugyanakkor üzembehelyezési engedély már 2015. január 1-je előtt is kiadható az e rendelet mellékletében meghatározott ÁME alapján.

Ez a rendelet a Szerződéseknek megfelelően teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó a tagállamokban.

Kelt Brüsszelben, 2014. november 26-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

Tartalomjegyzék

1.	BEVEZETÉS	426
1.1.	Műszaki hatály	426
1.2.	Területi hatály	426
2.	AZ ALRENDSZER MEGHATÁROZÁSA	426
3.	ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK	426
4.	AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE	427
4.1.	Bevezetés	427
4.2.	Az alrendszerek működési és műszaki előírásai	427
4.2.1.	Az állóhelyzeti zaj határértékei	427
4.2.2.	Az indítási zaj határértékei	428
4.2.3.	Az elhaladási zaj határértékei	428
4.2.4.	A vezetőfülke belső zajszintjének határértékei	429
4.3.	A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai	429
4.4.	Üzemeltetési szabályok	430
4.5.	Karbantartási szabályok	430
4.6.	Szakmai képesítések	430
4.7.	Egészségvédelmi és biztonsági feltételek	430
4.8.	Engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása	430
5.	KÖLCSONÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK	430
6.	MEGFELELŐSÉGÉRTÉKELÉS ÉS EK-HITELESÍTÉS	430
6.1.	Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek	430
6.2.	A járművek alrendszere a járművek által kibocsátott zaj tekintetében	430
6.2.1.	Modulok	430
6.2.2.	EK-hitelesítési eljárások	431
6.2.3.	Egyszerűsített értékelés	433
7.	VÉGREHAJTÁS	434
7.1.	Az ÁME alkalmazása új alrendszerekre	434
7.2.	Az ÁME alkalmazása felújított és korszerűsített alrendszerekre	434
7.3.	Különleges esetek	434
7.3.1.	Bevezetés	434
7.3.2.	A különleges esetek felsorolása	435

1. BEVEZETÉS

A vasúti rendszer átjárhatóságának biztosítása érdekében az átjárhatósági műszaki előírások (ÁME) általános-ságban minden alrendszerre (vagy annak egy bizonyos részére) vonatkozóan meghatározzák a harmonizált előírások optimális szintjét. Az ÁME-k ezért kizárólag az átjárhatóság szempontjából döntő fontosságú paraméterekre (alapparaméterekre) vonatkozó előírásokat harmonizálják. Az ÁME-k előírásainak meg kell felelniük a 2008/57/EK irányelv III. mellékletében meghatározott alapvető követelményeknek.

Ez az ÁME az arányosság elvével összhangban megállapítja az 1.1. szakaszban meghatározása szerinti járművek alrendszere vonatkozó, az uniós vasúti rendszer zajkibocsátásának korlátozására hivatott előírások optimális harmonizációs szintjét.

1.1. Műszaki hatály

Ez az ÁME az 1302/2014/EU rendelet (mozdonyok és személyszállító járművek) és a 321/2013/EU rendelet (teherkocsik ÁME) hatálya alá tartozó járművekre vonatkozik.

1.2. Területi hatály

Ezen ÁME területi hatálya megegyezik az 1302/2014/EU rendelet 1.2. szakaszában, valamint a 321/2013/EU rendelet 1.2. szakaszában az adott járművek vonatkozásában meghatározott területi hatállyal.

2. AZ ALRENDSZER MEGHATÁROZÁSA

Egység: az ezen ÁME alkalmazási hatálya alá tartozó, és emiatt EK-hitelesítési eljárashoz kötött vasúti járművet jelenti. Az 1302/2014/EU rendelet 2. fejezete, valamint a 321/2013/EU rendelet 2. fejezete meghatározza, hogy egy egység miből állhat.

Ezen ÁME követelményei a 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 1.2. szakaszában meghatározott járművek alábbi kategóriáira alkalmazandók:

- Önjáró belsőégésű vagy villamos vonatok. Ez a kategória az 1302/2014/EU rendelet 2. fejezetében pontosabb meghatározásra kerül, és ezen ÁME a továbbiakban (villamos vagy dízel) „motorvonat”-nak hívja.
- Belsőégésű vagy villamos vontatójárművek. Ez a kategória az 1302/2014/EU rendelet 2. fejezetében pontosabb meghatározásra kerül, és ezen ÁME „mozdony”-nak hívja. „Önjáró belsőégésű vagy villamos vonatok” részét képező vontatóegységek és a motorkocsik nem ebbe, hanem az a) pont alatt szereplő kategóriába tartoznak.
- Személyszállító kocsik és más kapcsolódó kocsik. Ez a kategória az 1302/2014/EU rendelet 2. fejezetében pontosabb meghatározásra kerül, és ezen ÁME a továbbiakban „személykocsi”-nak hívja.
- Teherkocsik, ideértve a tehergépkocsik szállítására tervezett járműveket. Ez a kategória a 321/2013/EU rendelet 2. fejezetében pontosabb meghatározásra kerül, és ezen ÁME a továbbiakban „teherkocsi”-nak hívja.
- A vasúti infrastruktúra építését és karbantartását szolgáló mobil berendezések. Ez a kategória az 1302/2014/EU rendelet 2. fejezetében pontosabb meghatározásra kerül, vasúti munkagépek (ezen ÁME a továbbiakban „vasúti munkagép”-nek nevezi) és kialakításuktól függően, az a), b) vagy d) pontok alá tartozó felépítményvizsgáló járművek alkotják.

3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

Az ezen ÁME-ben meghatározott alapparamétereknek meg kell felelniük legalább egy, a 2008/57/EK irányelv III. mellékletében meghatározott alapvető követelményhez kell kapcsolódniuk. A kapcsolódásokat az 1. táblázat tartalmazza.

1. táblázat

Alapparaméterek és kapcsolódásuk az alapvető követelményekhez

Pont	Alapparaméter	Alapvető követelmények				
		Biztonság	Megbízhatóság, rendelkezésre állás	Egészségvédelem	Környezetvédelem	Műszaki kompatibilitás
4.2.1.	Az állóhelyzeti zaj határértékei				1.4.4.	
4.2.2.	Az indítási zaj határértékei				1.4.4.	

Pont	Alapparaméter	Alapvető követelmények				
		Biztonság	Megbízhatóság, rendelkezésre állás	Egészségvédelem	Környezetvédelem	Műszaki kompatibilitás
4.2.3.	Az elhaladási zaj határértékei				1.4.4.	
4.2.4.	A vezetőfülke belső zajsztintjének határértékei				1.4.4.	

4. AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE

4.1. Bevezetés

Ez a fejezet megállapítja a vasúti jármű-alrendszerre vonatkozó, az uniós vasúti rendszer zajkibocsátásának korlátozására és az átjárhatóság megvalósítására hivatott előírások optimális harmonizációs szintjét.

4.2. Az alrendszerek működési és műszaki előírásai

Az alábbi paraméterek az átjárhatóság szempontjából alapvető fontosságúnak minősülnek (alapparaméterek):

- a) „állóhelyzeti zaj”;
- b) „indítási zaj”;
- c) „elhaladási zaj”;
- d) „a vezetőfülke belső zajsztintje”.

Ebben a szakaszban szerepelnek a különböző járműkategóriákra vonatkozó működési és műszaki előírások. A belsőégésű és villamos motorral egyaránt rendelkező egységeknél minden egyes rendes üzemmód esetén be kell tartani az arra az üzemmódra vonatkozó határértékeket. Ha ezen üzemmódok egyike esetén a belsőégésű és villamos motor rendeltetésszerűen egyszerre működik, a kevésbé megszorító határérték alkalmazandó. A 2008/57/EK irányelv 5. cikkének (5) bekezdésével, valamint a 2008/57/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdésével összhangban rendelkezni lehet különleges esetekről. Ezek a rendelkezések a 7.3. szakaszban találhatók.

Az e szakaszban megfogalmazott követelményekre vonatkozó értékelési eljárás meghatározása a 6. fejezet megadott pontjaiban és alpontjaiban szerepel.

4.2.1. Az állóhelyzeti zaj határértékei

A 2. táblázat tartalmazza a határértékeket a jármű alrendszer egyes kategóriáihoz rendelt állóhelyzeti zajt jellemző, a jármű rendes állapotára vonatkozó alábbi hangnyomásszintekhez:

- a) az egység egyenértékű A-súlyozott folytonos hangnyomásszintje ($L_{pAeq,T[egység]}$);
- b) a fő levegőkompresszorra vonatkozó, az (i) legközelebbi pontban mért egyenértékű A- súlyozott folytonos hangnyomásszint ($L_{pAeq,T}^i$); és
- c) a légszárító kivezető szelepe lökészerű zajsztintjére vonatkozó, az (i) legközelebbi pontban mért AF-hangnyomásszint (L_{pAFmax}^i).

A határértékeket a vágány közepétől 7,5 m távolságra, sinkorona szint felett pedig 1,2 m magasan határozták meg.

2. táblázat

Az állási zaj határértékei

A vasúti jármű-alrendszer kategóriája	$L_{pAeq,T [egység]}$ [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax}^i [dB]
Villamos mozdonyok és villamos meghajtású vasúti munkagépek	70	75	85
Dízelmozdonyok és dízelhajtású vasúti munkagépek	71	78	

A vasúti jármű-alrendszer kategóriája	$L_{pAeq,T}$ [egység] [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax}^i [dB]
Villamos motorvonatok	65	68	
Dízel motorvonatok	72	76	
Személykocsik	64	68	
Teherkocsik	65	Tárgytalan	Tárgytalan

A megfelelésértékelésről a 6.2.2.1. pont rendelkezik.

4.2.2. Az indulási zaj határértékei

A vasúti jármű-alrendszer kategóriáihoz rendelt indulási zajra vonatkozóan az AF-súlyozott legnagyobb hangnyomásszintre ($L_{pAF,max}$) megállapított határértékeket a 3. táblázat tartalmazza. A határértékeket a vágány közepétől 7,5 m távolságra, a sínkoronaszint felett pedig 1,2 m magasan határozzák meg.

3. táblázat

Az indítási zaj határértékei

A jármű alrendszer kategóriája	$L_{pAF,max}$ [dB]
$P < 4\,500$ kW vontatási teljesítményű villamos mozdonyok	81
$P \geq 4\,500$ kW vontatási teljesítményű villamos mozdonyok villamos hajtásrendszerű vasúti munkagépek	84
$P < 2\,000$ kW motor kihajtó tengelyénél leadott teljesítményű dízelmozdonyok	85
$P \geq 2\,000$ kW motor kihajtó tengelyénél leadott teljesítményű dízelmozdonyok dízel hajtásrendszerű vasúti munkagépek	87
$v_{max} < 250$ km/h maximális sebességű villamos motorvonatok	80
$v_{max} \geq 250$ km/h maximális sebességű villamos motorvonatok	83
$P < 560$ kW motor kihajtó tengelyénél mért teljesítményű dízel motorvonatok	82
$P \geq 560$ kW motor kihajtó tengelyénél mért teljesítményű dízel motorvonatok	83

A megfelelésértékelésről a 6.2.2.2. pont rendelkezik.

4.2.3. Az elhaladási zaj határértékei

A vasúti jármű-alrendszer kategóriáihoz rendelt, 80 km/h ($L_{pAeq,Tp,(80\text{ km/h})}$) és adott esetben 250 km/h sebességnél elhaladási zajfellépő A-súlyozott egyenértékű folytonos hangnyomásszintre ($L_{pAeq,Tp,(80\text{ km/h})}$ illetve $L_{pAeq,Tp,(250\text{ km/h})}$) megállapított határértékeket a 4. táblázat tartalmazza. A határértékeket a vágány közepétől 7,5 m távolságra, a sínkoronaszint felett pedig 1,2 m magasan határozták meg.

Az EN ISO 3095:2013 szabvány 6. fejezete értelmében 250 km/h vagy azt meghaladó sebesség melletti méréseknél a szabvány szerinti további, a sínkoronaszint felett 3,5 m-rel elhelyezkedő mérési helyen is mérni kell, és ezeket az eredményeket is össze kell vetni a 4. táblázat vonatkozó határértékeivel.

4. táblázat

Az elhaladási zaj határértékei

A jármű-alrendszer kategóriája	$L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) [dB]	$L_{pAeq,Tp}$ (250 km/h) [dB]
Villamos mozdonyok és villamos hajtásrendszerű vasúti munkagépek	84	99
Dízelmotordonyok és dízel hajtásrendszerű vasúti munkagépek	85	tárgytalan
Villamos motorvonatok	80	95
Dízel motorvonatok	81	96
Személykocsik	79	tárgytalan
Teherkocsik (APL = 0,225-ra normalizálva) (*)	83	tárgytalan

(*) Az „APL” a tengelyek számának és az ütközők fölötti hossz hányadosa [m^{-1}].

A megfelelésértékelésről a 6.2.2.3. pont rendelkezik.

4.2.4. A vezetőfülke belső zajszintjének határértékei

A villamos és dízelmotordonyok, vasúti munkagépek, villamos és dízel motorvonatok és vezérlőkocsik vezetőfülkével rendelkező kocsik vezetőfülkéjének zajszintjére vonatkozó A-súlyozott egyenértékű folytonos hangnyomásszintre ($L_{pAeq,T}$) megállapított határértékeket az 5. táblázat tartalmazza. A határértékeket a mozdony-vezető füléhez közel határozzák meg.

5. táblázat

A vezetőfülke belső zajszintjének határértékei

A vezetőfülkén belüli zaj	$L_{pAeq,T}$ [dB]
Álló helyzetben, kürt hangzása mellett	95
v_{max} maximális sebesség mellett, ha $v_{max} < 250$ km/h,	78
v_{max} maximális sebesség mellett, ha 250 km/h $\leq v_{max} < 350$ km/h	80

A megfelelésértékelésről a 6.2.2.4. pont rendelkezik.

4.3. A kapcsolódási pontok működési és műszaki előírásai

Ezen ÁME az alábbi pontokban kapcsolódik a jármű alrendszerhez:

A 2. fejezet a), b), c), és e) pontjai szerinti alrendszerekkel való kapcsolódási pontok (az 1302/2014/EU rendelet tárgyalja) a következő paraméterek tekintetében:

- állóhelyzeti zaj,
- indítási zaj (személykocsikra nem vonatkozik),
- elhaladási zaj,
- a vezetőfülke belső zaja, adott esetben.

A 2. fejezet d) pontja szerinti alrendszerekkel való kapcsolódási pontok (a 321/2013/EU rendelet tárgyalja) a következő paraméterek tekintetében:

- elhaladási zaj,
- állóhelyzeti zaj,

4.4. **Üzemeltetési szabályok**

A járművek alrendszer üzemeltetési szabályaira vonatkozó követelményeket az 1302/2014/EU rendelet 4.4. szakasza és a 321/2013/EU rendelet 4.4. szakasza határozza meg.

4.5. **Karbantartási szabályok**

A járművek alrendszer karbantartási szabályaira vonatkozó követelményeket az 1302/2014/EU rendelet 4.5. szakasza és a 321/2013/EU rendelet 4.5. szakasza határozza meg.

4.6. **Szakmai képesítések**

Tárgytalan.

4.7. **Egészségvédelmi és biztonsági feltételek**

Lásd e rendelet 6. cikkét.

4.8. **Engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása**

A járműveknek az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartásában rögzítendő adatait a 2011/665/EU határozat határozza meg.

5. **KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK**

Ez az ÁME nem határoz meg kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet.

6. **MEGFELELŐSÉGÉRTÉKELÉS ÉS EK-HITELESÍTÉS**

6.1. **Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek**

Tárgytalan.

6.2. **A járművek alrendszer a járművek által kibocsátott zaj tekintetében**

6.2.1. **Modulok**

Az EK-hitelesítést a 6. táblázatban megadott modullal (modulokkal) összhangban kell elvégezni.

6. táblázat

Az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló modulok

SB	EK-típusvizsgálat
SD	A gyártási folyamat minőségirányítási rendszerén alapuló EK-hitelesítés
SF	A termékellenőrzésen alapuló EK-hitelesítés
SH1	A teljes minőségirányítási rendszeren és tervvizsgálaton alapuló EK-hitelesítés

E modulokat a 2010/713/EU határozat írja le részletesen.

6.2.2. EK-hitelesítési eljárások

A kérelmező kiválaszt egyet az alrendszer EK-hitelesítését szolgáló, egy modult vagy modulkombinációt tartalmazó alábbi hitelesítési eljárások közül:

- (SB+SD),
- (SB+SF),
- (SH1).

A kiválasztott modul vagy modulkombináció alkalmazása keretében az alrendszert a 4.2. pontban meghatározott követelmények tekintetében kell értékelni. Szükség esetén a következő pontokban az értékelés tekintetében további követelmények kerülnek meghatározásra.

6.2.2.1. Állóhelyzeti zaj

Az állóhelyzeti zaj 4.2.1. pontban megállapított állóhelyzeti zaj határértékeinek való megfelelésértékelését az EN ISO 3095:2013 szabvány 5.1., 5.2., 5.3., 5.4., 5.5 (az 5.5.2. pont kivételével), 5.7. és 5.8.1. pontjában foglaltak szerint kell elvégezni.

A fő kompresszor által kibocsátott, az (i) legközelebbi mérési pontban mért zaj értékeléséhez az $L_{pAeq,T}$ mutatót kell használni, ahol a T az EN ISO 3095:2013 szabvány 5.7. pontjában meghatározott egyik menetciklust jelöli. Ebben az esetben csak a levegőkompresszor normál üzemi körülmények melletti működéséhez szükséges fedélzeti berendezések használhatók. A zajmérés megzavarásának elkerülése érdekében a levegőkompresszor működéséhez nem szükséges rendszerek kikapcsolhatók. A határértékeknek való megfelelésértékelését a fő levegőkompresszor legalacsonyabb fordulatszámon való működéséhez szükséges feltételek mellett kell elvégezni.

Az ütésszerű zajforrásoknak az (i) legközelebbi mérési pontban valóértékeléséhez L_{pAFmax} mutatót kell alkalmazni. A releváns zajforrás a légszárító kivezető szelepe.

6.2.2.2. Indítási zaj

Az indítási zaj 4.2.2. pontban megállapított, az indulási zaj határértékeinek való megfelelésértékelését az EN ISO 3095:2013 szabvány 7. fejezetében (kivéve a 7.5.1.2. pontot) foglaltak szerint kell elvégezni. Az EN ISO 3095:2013 szabvány 7.5. pontjában említett maximális szint módszer alkalmazandó. Az EN ISO 3095:2013 szabvány 7.5.3. pontjától eltérve, a vonat álló helyzetből 30 km/h sebességre felgyorsít, majd tartja ezt a sebességet.

Ezenkívül a vágány közepétől 7,5 m távolságra és a sín koronaszint felett 1,2 m magasan is kell mérni a zajszintet. Az EN ISO 3095:2013 szabvány 7.6. pontja és 7.5. pontja értelmében „az átlagos szint módszer” és a „maximális szint módszer” alkalmazandó, és a vonatot álló helyzetből 40 km/h sebességre kell felgyorsítani, majd ezt a sebességet kell tartani. A mért értékeket nem szükséges összevetni a határértékekkel, hanem rögzíteni kell a műszaki dokumentációban és továbbítani kell őket az Ügynökségnek.

Vasúti munkagépek esetében az indítást pótkocsi-terhelés nélkül kell végezni.

6.2.2.3. Elhaladási zaj

Az elhaladási zaj 4.2.3. pontban megállapított határértékeinek való megfelelésértékelését a 6.2.2.3.1. és a 6.2.2.3.2. pontban foglaltak szerint kell elvégezni.

6.2.2.3.1 A próbapályára vonatkozó feltételek

A próbákat az EN ISO 3095:2013 szabvány 6.2. szakasza szerinti referenciavágányon kell végezni.

Ugyanakkor, ha a 6.2.2.3.2. pont szerint mért zajszint nem haladja meg a 4.2.3. pontban meghatározott határértéket, lehetőség van olyan vágányon is elvégezni a próbát, amely az akusztikus sínegyenletlenség-szint és a vágányromlási mértékek tekintetében nem felel meg a referenciavágányra vonatkozó feltételeknek.

A próbavágány akusztikus sínegyenletlenségét és vágányromlási mértéket ugyanakkor minden esetben meg kell határozni. Amennyiben a vágány, amelyen a próbákat végzik megfelel a referenciavágányra vonatkozó feltételeknek, a mért zajszintek „összehasonlíthatónak”, illetve ellenkező esetben „nem összehasonlíthatónak” minősülnek. A műszaki dokumentációban fel kell tüntetni, hogy a mért zajszint „összehasonlítható” vagy „nem összehasonlítható”.

A próbapálya mért akusztikus sínegyenetlenségének a mérés befejezése előtti három hónaptól a mérés befejezése utáni három hónap elteltéig érvényesnek kell maradnia, feltéve, hogy ez idő alatt az akusztikus sínegyenetlenséget befolyásoló vágánykarbantartásra nem kerül sor.

A próbapályán mért vágányromlási sebességnek a mérés befejezése előtti egy évtől a mérés befejezése utáni egy év elteltéig érvényesnek kell maradnia, feltéve, hogy ez idő alatt a vágányromlási sebességet befolyásoló vágánykarbantartásra nem kerül sor.

A műszaki dokumentációban bizonyítani kell, hogy a típus elhaladási zajának méréséhez használt vágányadatok a vizsgálat napján (napjain) érvényesek voltak, például a zajra hatást gyakorló utolsó karbantartás napjának megadásával.

Továbbá betonlemez vágány esetén 250 km/h vagy azt meghaladó sebesség mellett is lehet próbát végezni. Az ebben az esetben alkalmazandó határértékek a 4.2.3. pontban meghatározottak 2 dB-el megemelve.

6.2.2.3.2. Eljárás

A próbát az EN ISO 3095:2013 szabvány 6.1., 6.3., 6.4., 6.5., 6.6. és 6.7. (kivéve a 6.7.2.) pontjaiban meghatározott rendelkezéseknek megfelelően kell elvégezni. A mért értékeket egész decibelre kerekítve kell összevetni a határértékekkel. Az esetleges normalizálást (szabványosítást) a kerekítés előtt kell elvégezni. Az értékelési eljárás részleteiről a 6.2.2.3.2.1., 6.2.2.3.2.2. és a 6.2.2.3.2.3. pontok rendelkeznek.

6.2.2.3.2.1. Villamos és dízel motorvonatok, mozdonyok és személykocsik

Villamos és dízel motorvonatok, mozdonyok és személykocsik esetén a legnagyobb üzemi sebesség három osztályát különböztetjük meg.

1. Ha az egység legnagyobb üzemi sebessége 80 km/h vagy annál kisebb, az elhaladási zajt a $v_{\max}$ legnagyobb sebesség mellett kell mérni. Ez az érték nem haladhatja meg a 4.2.3. pontban meghatározott $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ határértéket.
2. Ha az egység $v_{\max}$ legnagyobb üzemi sebessége 80 km/h és 250 km/h között van, az elhaladási zajt 80 km/h és az egység legnagyobb sebessége mellett kell mérni. Mindkét mért $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ elhaladási zajszintértéket az (1) képlet alkalmazásával kell a 80 km/h referenciasebességre normalizálni ($L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$). A normalizált érték nem haladhatja meg a 4.2.3. pontban meghatározott $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ határértéket.

(1) képlet:

$$L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})} = L_{pAeq,Tp(v_{test})} - 30 * \log(v_{test}/80 \text{ km/h})$$

V_{test} = Tényleges sebesség a mérés idején

3. Ha az egység $v_{\max}$ legnagyobb üzemi sebessége 250 km/h vagy annál nagyobb, az elhaladási zajt 80 km/h sebesség és az egység legnagyobb sebessége, de legfeljebb 320 km/h mellett kell mérni. A 80 km/h mellett mért $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ elhaladási zajszintértéket az (1) képlet alkalmazásával kell a 80 km/h referenciasebességre normalizálni ($L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$). A normalizált érték nem haladhatja meg a 4.2.3. pontban meghatározott $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ határértéket. Az $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ maximális sebesség mellett mért elhaladási zajszintértéket a (2) képlet alkalmazásával kell a 250 km/h referenciasebességhez $L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})}$ normalizálni. A normalizált érték nem haladhatja meg a 4.2.3. pontban meghatározott $L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})}$ határértéket.

(2) képlet:

$$L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})} = L_{pAeq,Tp(v_{test})} - 50 * \log(v_{test}/250 \text{ km/h})$$

V_{test} = Tényleges sebesség a mérés idején

6.2.2.3.2.2. Teherkocsik

Teherkocsik esetén a legnagyobb üzemi sebesség két osztályát különböztetjük meg.

1. Ha az egység $v_{\max}$ legnagyobb üzemi sebessége 80 km/h vagy annál kisebb, az elhaladási zajt az egység legnagyobb sebessége mellett kell mérni. A mért $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ elhaladási zajszintértéket a (3) képlet alkalmazásával kell a $0,225 \text{ m}^{-1}$ APL referenciaértékre normalizálni ($L_{pAeq,Tp(APLref)}$ normalizálni. Ez az érték nem haladhatja meg a 4.2.3. pontban meghatározott $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ határértéket.

(3) képlet:

$$L_{pAeq,Tp(APLref)} = L_{pAeq,Tp(v_{test})} - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 \text{ m}^{-1})$$

APL_{wag} = a tengelyszám és az ütközők fölötti hossz hányadosa [m^{-1}]

V_{test} = a tényleges sebesség a mérés idején

2. Ha az egység legnagyobb üzemi sebessége meghaladja a 80 km/h-t, az elhaladási zajt 80 km/h sebesség és az egység legnagyobb sebessége mellett kell mérni. Mindkét $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ elhaladási zajszintértéket a (4) képlet alkalmazásával kell a 80 km/h referenciasebességre és a $0,225 \text{ m}^{-1}$ APL referenciaértékekre nominálni ($L_{pAeq,Tp(APL_{ref}, 80 \text{ km/h})}$). A normalizált érték nem haladhatja meg a 4.2.3. pontban meghatározott $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ határértéket.

(4) képlet:

$$L_{pAeq,Tp(APL_{ref}, 80 \text{ km/h})} = L_{pAeq,Tp(v_{test})} - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 \text{ m}^{-1}) - 30 * \log(v_{test}/80 \text{ km/h})$$

Az „APL”_{wag} = érték a tengelyek számának és az ütközők fölötti hosszúság hányadosa [m^{-1}]

V_{test} = a tényleges sebesség a mérés idején

6.2.2.3.2.3. Vasúti munkagépek

A vasúti munkagépekre a 6.2.2.3.2.1. pontban meghatározott értékelési eljárás vonatkozik. A mérést pótkocsi-terhelés nélkül kell végezni.

A vasúti munkagépeket az alábbi esetekben mérés nélkül megfelelőnek kell tekinteni a 4.2.3. pontban meghatározott, az elhaladási zajszintre vonatkozó követelményeknek:

- kizárólag műanyag féktuskókkal vagy tárcsafékekkel fékezett, vagy
- tisztítótuskóval felszerelt gépek esetén ha a tisztítótuskók anyaga műanyag.

6.2.2.4. A vezetőfülke belső zajszintje

A 4.2.4. pontban megállapított, a vezetőfülke belső zajszintjére vonatkozó határértékeknek való megfelelés értékelését az EN ISO 15892:2011 szabványban foglaltak szerint kell elvégezni. A vasúti munkagépek tekintetében a mérést további pótkocsi-terhelés nélkül kell végezni.

6.2.3. Egyszerűsített értékelés

A 6.2.2. pontban meghatározott vizsgálatok némelyike vagy mindegyike helyettesíthető egyszerűsített értékeléssel. Az egyszerűsített értékelés során az értékelendő egységet egy dokumentált zajjellemzőkkel rendelkező meglévő típussal (a továbbiakban: referenciátípus) hasonlítják össze akusztikai szempontból.

Az egyszerűsített értékelés az „állóhelyzeti zaj”, az „indítási zaj”, az „elhaladási zaj” és a „vezetőfülke belső zajszintje” alapparaméterek bármelyike esetén egymástól függetlenül is alkalmazható, és az értékelés során bizonyítani kell, hogy az értékelt egység eltéréseinek hatásai nem eredményezik a 4.2. szakaszban meghatározott határértékek túllépését.

Az egyszerűsített értékelésnek alávetett egységek esetében a megfelelés bizonyításának tartalmaznia kell a referenciátípushoz viszonyított, zaj szempontjából jelentőséggel bíró módosítások részletes leírását is. Az egyszerűsített értékelésnek ezen a leíráson kell alapulnia. A becsült zajértékeknek tartalmaznia kell az alkalmazott értékelési módszerben rejlő bizonytalanságokat is. Az egyszerűsített értékelés lehet számítás és/vagy egyszerűsített mérés.

Egy egyszerűsített értékelés alapján hitelesített egység nem használható referenciaegységként egy későbbi értékelés során.

Az elhaladási zajra alkalmazott egyszerűsítési eljárás során a referenciatípusnak meg kell felelnie az alábbi kitételek közül legalább egynek:

- 4. fejezet elhaladási zaj „összehasonlíthatónak” minősített elhaladási zajértékek,
- a 2011/229/EU határozat 4. fejezete és elhaladási zaj „összehasonlíthatónak” minősített elhaladási zajértékek,
- a 2006/66/EK határozat 4. fejezete
- a 2008/232/EK határozat 4. fejezete.

Az a teherkocsi, amelynek a referenciatípushoz viszonyított paraméterei a 7. táblázat megengedett értékein belül maradnak, további ellenőrzés nélkül is az elhaladási zajra a 4.2.3. pontban meghatározott elhaladási zajhatárértékeknek megfelelő egységnek tekintendő.

7. táblázat

Ellenőrzés alóli mentességet adó megengedett eltérések teherkocsiknál

Paraméter	(A referenciaegységhez viszonyított) megengedett eltérés
Az egység legnagyobb sebessége	160 km/h-t meg nem haladó sebesség
Kerék típusa	Ha a zajszintje megegyezik vagy alacsonyabb (az EN 13979-1:2011 szabvány E. melléklete szerinti akusztikus jellemzés)
Önsúly	Kizárólag a + 20 %/– 5 % tartományban
Féktuskó	Ha az eltérés következtében nem növekszik a zajkibocsátás

7. VÉGREHAJTÁS

7.1. **Az ÁME alkalmazása új alrendszerekre**

Lásd e rendelet 8. cikkét.

7.2. **Az ÁME alkalmazása felújított vagy korszerűsített alrendszerekre**

Ha egy tagállam úgy véli, hogy a 2008/57/EK irányelv 20. cikke (1) bekezdésének megfelelően új üzembehelyezési engedélyre van szükség, a kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy a felújított vagy korszerűsített egységek zajszintje az egység első engedélyezésének idején alkalmazott ÁME által meghatározott határértékeken belül van. Ha az első engedélyezés idején még nem volt érvényben ÁME, a kérelmezőnek bizonyítania kell, hogy a felújított vagy korszerűsített egységek zajszintje vagy nem emelkedett, vagy a 2006/66/EK vagy a 2002/735/EK határozatban meghatározott határértékeken belül marad.

A bizonyítás kizárólag a felújítás/korszerűsítés által érintett alapvető paraméterekre korlátozódik.

Egyszerűsített eljárás alkalmazása esetén az eredeti egység a 6.2.3. pontban foglaltak értelmében referenciaegységként is szolgálhat.

Nem igényel a jelen ÁME szerinti megfelelésértékelést egy teljes egység vagy egy (több), az egység részét képező jármű cseréje például súlyos károsodást követő csere, amennyiben az egység vagy jármű(vek) azonos (ak) a lecserélt egységgel vagy járműv(ek)kel.

Ha egy teherkocsi felújítása vagy korszerűsítése során a teherkocsit műanyag féktuskókkal szerelik fel, és az értékelendő teherkocsit nem szerelik fel további zajforrásokkal, további vizsgálat nélkül azt kell feltételezni, hogy a 4.2.3. pontban meghatározott feltételek teljesülnek.

7.3. **Különleges esetek**

7.3.1. *Bevezetés*

A 7.3.2. pontban felsorolt különleges esetek kategóriái:

- a) „P” esetek: „állandó” („permanent”) esetek;
- b) „T” esetek: „átmeneti” („temporary”) esetek.

7.3.2. A különleges esetek felsorolása

7.3.2.1. Általános különleges esetek

Észtország, Finnország, Lettország és Litvánia különleges esete

(„P”) A harmadik országból származó, 1 520 mm nyomtávú egységek esetén megengedett az ezen ÁME-ben rögzített követelmények helyett nemzeti műszaki szabályok alkalmazása.

7.3.2.2. Az állási zaj határértékei (4.2.1. pont)

a) Finnország különleges esete

(„T”) A 100 kW-nál nagyobb teljesítményű dízel áramfejlesztőkkel felszerelt, és kizárólag a finn vasúthálózaton üzemeltetni kívánt személy- és teherkocsik esetén az $L_{pAeq,T}$ [egység] állóhelyzeti zajra a 2. táblázatban meghatározott állóhelyzeti zaj határérték 72 dB-ig megemelhető.

Amíg nem születik a skandináv téli viszonyokra alkalmas műszaki megoldás, de legkésőbb 2017. december 31-ig, a 2011/229/EU határozat továbbra is alkalmazható a kizárólag Finnország területén üzemeltetni kívánt teherkocsikra. Ez azonban nem lehet akadálya annak, hogy más tagállamokból származó teherkocsik üzemeljenek a finn hálózaton.

b) Nagy-Britannia (Egyesült Királyság) különleges esete

(„P”) A kizárólag Nagy Britannia vasúthálózatán üzemeltetni kívánt dízel motorvonatok esetén az $L_{pAeq,T}$ [egység] állóhelyzeti zajra a 2. táblázatban meghatározott állóhelyzeti zaj határérték 77 dB-ig megemelhető.

Ez a különleges eset nem vonatkozik a kizárólag a High Speed 1 vasúthálózaton üzemeltetni kívánt dízel motorvonatokra.

c) Nagy-Britannia (Egyesült Királyság) különleges esete

(„T”) A kizárólag Nagy-Britannia vasúthálózatán üzemeltetni kívánt egységekre nem vonatkoznak a fő kompresszorra a 2. táblázatban meghatározott $L_{pAeq,T}$ határértékek. A mért értékeket be kell mutatni az Egyesült Királyság Nemzeti Biztonsági Hatóságának (NSA).

Ez a különleges eset nem vonatkozik a kizárólag az 1. számú nagysebességű vasúthálózaton üzemeltetni kívánt egységekre.

7.3.2.3. Az állóhelyzeti zaj határértékei (4.2.2. pont)

a) Svédország különleges esete

(„T”) Azon villamos mozdonyok esetén, amelyek vontatási teljesítménye meghaladja a 6 000 kW-t, legnagyobb tengelyterhelése pedig a 25 t-t, az $L_{pAF,max}$ indítási zajra a 3. táblázatban meghatározott indítási zaj határértékek 89 dB-ig megemelhetők.

b) Nagy-Britannia (Egyesült Királyság) különleges esete

(„P”) A kizárólag Nagy Britannia vasúthálózatán üzemeltetni kívánt, a 8. táblázatban meghatározott egységek esetén az $L_{pAF,max}$ indítási zajra a 3. táblázatban meghatározott indításizaj-határérték a 8. táblázatban szereplő értékekig növelhető.

8. táblázat

Az indítási zaj határértékei Nagy Britannia (Egyesült Királyság) különleges esetében

A jármű alrendszer kategóriája	$L_{pAF,max}$ [dB]
P < 4 500 kW vontatási teljesítményű villamos mozdonyok	83
P < 2 000 kW motor kihajtó tengelyénél leadott teljesítményű dízelmozdonyok	89
Dízel motorvonatok	85

Ez a különleges eset nem vonatkozik a kizárólag a High Speed 1 vasúthálózaton üzemeltetni kívánt egységekre.

7.3.2.4. Az elhaladási zaj határértékei (4.2.3. pont)

a) Svédország különleges esete

(„T”) Azon villamos mozdonyok esetén, amelyek vontatási teljesítménye meghaladja a 6 000 kW-t, legnagyobb tengelyterhelése pedig 25 t-t, az $L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) elhaladási zajra 4. táblázatban meghatározott határértékek 85 dB-ig megemelhetők.

A. függelék

Nyitott kérdések

Ez az ÁME nem tartalmaz nyitott kérdést

B. függelék

Az ebben az ÁME-ben említett szabványok

ÁME		Szabvány	
Értékelendő jellemzők		Kötelező szabványokra való hivatkozás	Fejezet
Állóhelyzeti zaj	4.2.1.	—	—
	6.2.2.1.	EN ISO 3095:2013	5
Indítási zaj	4.2.2.	—	—
	6.2.2.2.	EN ISO 3095:2013	7
Elhaladási zaj	4.2.3.	EN ISO 3095:2013	6
	6.2.2.3.	EN ISO 3095:2013	6
A vezetőfülke belső zajszintje	4.2.4	—	—
	6.2.2.4	EN 15892:2011	mind
Egyszerűsített értékelés:	6.2.3.	EN 13979-1:2011	E. melléklet

C. függelék

A jármű alrendszer-értékelése

A 4.2. pontban meghatározott, értékelendő jellemzők					Vonatkozó értékelési eljárás
		Tervezési felülvizsgálat	Típusvizsgálat	Rutinvizsgálat	
A járművek alrendszer elemei	Pont				Pont
Állóhelyzeti zaj	4.2.1.	X (*)	X	tárgytalan	6.2.2.1.
Indítási zaj	4.2.2.	X (*)	X	tárgytalan	6.2.2.2.
Elhaladási zaj	4.2.3.	X (*)	X	tárgytalan	6.2.2.3.
A vezetőfülke belső zajszintje	4.2.4.	X (*)	X	tárgytalan	6.2.2.4.

(*) Kizárólag abban az esetben, ha a 6.2.3. pont értelmében az egyszerűsített értékelés kerül alkalmazásra.