

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1304/2014**ze dne 26. listopadu 2014****o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“, kterou se mění rozhodnutí 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutí 2011/229/EU****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství ⁽¹⁾, a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Článek 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ⁽²⁾ vyžaduje, aby Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) zajistila přizpůsobování technických specifikací pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) technickému pokroku, vývoji trhu a sociálním požadavkům a navrhovala Komisi veškeré změny TSI, které považuje za nezbytné.
- (2) Rozhodnutím K(2010) 2576 ze dne 29. dubna 2010 Komise pověřila agenturu, aby vypracovala a přezkoumala technické specifikace pro interoperabilitu za účelem rozšíření jejich oblasti působnosti na celý železniční systém v Unii a aby provedla studii o vhodnosti sloučení požadavků týkajících se hluku pro vysokorychlostní a konvenční kolejová vozidla. Závěrem studie ERA/REP/13-2011/INT bylo, že pro vysokorychlostní a konvenční kolejová vozidla by měla platit jedna TSI. V důsledku toho by se požadavky týkající se hluku pro vysokorychlostní a konvenční kolejová vozidla měla sloučit.
- (3) V oddíle 7.2 přílohy rozhodnutí Komise 2011/229/EU ⁽³⁾ se stanoví, že agentura připraví komplexní přezkoumání a aktualizaci TSI týkající se hluku, na základě čehož by se měla předložit Komisi zpráva a případně návrh.
- (4) Agentura dne 3. září 2013 předložila doporučení ERA/REC/07-2013/REC o přijetí TSI týkající se hluku.
- (5) S cílem přizpůsobit se technickému pokroku a na podporu modernizace by měla být prosazována inovativní řešení, jejichž provádění by mělo být za určitých podmínek schváleno. Pokud je navrhováno inovativní řešení, měl by výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce uvést, jakým způsobem se liší od příslušného ustanovení TSI nebo jakým způsobem toto ustanovení doplňuje. Inovativní řešení by měla být posouzena Komisí. V případě kladného posouzení by agentura měla vypracovat příslušné funkční specifikace a specifikace rozhraní inovativního řešení, jakož i relevantní metody posouzení.
- (6) V polovině období by měla být provedena analýza za účelem snížení hluku vydávaného stávajícími vozidly, přičemž by se měla vzít v úvahu konkurenceschopnost odvětví železniční dopravy. Týká se především nákladních vozů a hraje důležitou roli při zvyšování tolerance nákladní železniční dopravy mezi občany.
- (7) V souladu s čl. 17 odst. 3 směrnice 2008/57/ES oznámí členské státy Komisi a ostatním členským státům postupy posuzování shody a ověřování, které se mají použít ve zvláštních případech, jakož i subjekty pověřené prováděním uvedených postupů.
- (8) Kolejová vozidla jsou v současné době provozována na základě stávajících vnitrostátních, dvoustranných, vícestranných nebo mezinárodních dohod. Je důležité, aby tyto dohody nebránily současnému a budoucímu pokroku směrem k interoperabilitě. Členské státy by proto měly o takových dohodách uvědomit Komisi.
- (9) Rozhodnutí 2011/229/EU by proto mělo být zrušeno.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře) (Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 3).

⁽³⁾ Rozhodnutí Komise 2011/229/EU ze dne 4. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 99, 13.4.2011, s. 1).

- (10) Rozhodnutí Komise 2008/232/ES ⁽¹⁾ by mělo být odpovídajícím způsobem změněno, pokud jde o mezní hodnoty hluku při stání, úrovně vnitřního hluku a mezní charakteristiky spojené s vnějším hlukem.
- (11) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Toto nařízení stanoví technickou specifikaci pro interoperabilitu (TSI) subsystému „kolejová vozidla – hluk“ železničního systému v Unii, jak je stanoveno v příloze.

Článek 2

Tato TSI se použije pro kolejová vozidla, která spadají do oblasti působnosti nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ⁽²⁾ a nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ⁽³⁾.

Článek 3

Do šesti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost oznámí členské státy Komisi veškeré dohody, které obsahují požadavky vztahující se k mezním hodnotám emisí hluku, pokud již nebyly oznámeny podle rozhodnutí Komise 2006/66/ES ⁽⁴⁾ nebo 2011/229/EU.

Oznamují se tyto dohody:

- vnitrostátní dohody mezi členskými státy a železničními podniky nebo provozovateli infrastruktury, uzavřené na dobu neurčitou nebo určitou, jejichž potřeba vznikla v důsledku specifických charakteristik nebo místní povahy zamýšlené dopravní služby;
- dvoustranné nebo vícestranné dohody mezi železničními podniky, provozovateli infrastruktury nebo bezpečnostními orgány, které poskytují významnou úroveň místní nebo regionální interoperability;
- mezinárodní dohody mezi jedním nebo vícero členskými státy a alespoň jedním třetím státem anebo mezi železničními podniky nebo správci infrastruktury členských států a alespoň jedním železničním podnikem nebo správcem infrastruktury třetího státu, které zajišťují významnou úroveň místní nebo regionální interoperability.

Článek 4

Postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování stanovené v oddíle 6 přílohy tohoto nařízení vycházejí z modulů definovaných v rozhodnutí Komise 2010/713/EU ⁽⁵⁾.

Článek 5

1. S ohledem na zvláštní případy stanovené v oddíle 7.3.2 přílohy jsou podmínkami, které musí být splněny pro ověření interoperability podle čl. 17 odst. 2 směrnice 2008/57/ES, příslušná platná technická pravidla členského státu, který povoluje uvedení subsystémů, na něž se vztahuje toto nařízení, do provozu.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Komise 2008/232/ES ze dne 21. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla“ transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věst. L 84, 26.3.2008, s. 132).

⁽²⁾ Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii (viz strana 228 v tomto čísle Úředního věstníku).

⁽³⁾ Nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES (Úř. věst. L 104, 12.4.2013, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozhodnutí Komise 2006/66/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 37, 8.2.2006, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozhodnutí Komise 2010/713/EU ze dne 9. listopadu 2010 o modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (Úř. věst. L 319, 4.12.2010, s. 1).

2. Do šesti měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost oznámí každý členský stát Komisi a členským státům:
- a) technická pravidla uvedená v odstavci 1;
 - b) postupy posuzování shody a ověřování, které mají být prováděny při uplatňování technických pravidel uvedených v odstavci 1;
 - c) subjekty určené v souladu s čl. 17 odst. 3 směrnice 2008/57/ES, které jsou pověřené prováděním postupů posuzování shody a ověřování, pokud jde o zvláštní případy stanovené v oddíle 7.3.2 přílohy tohoto nařízení.

Článek 6

Dodržení dolních hodnot expozice vyvolávajících akcí stanovených v článku 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/10/ES ⁽¹⁾ bude zajištěno dodržením úrovně hluku v kabině strojvedoucího stanovené v bodě 4.2.4 přílohy tohoto nařízení, jakož i vhodnými provozními podmínkami, které určí železniční podnik.

Článek 7

1. S cílem přizpůsobit se technickému pokroku může výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce navrhnout inovativní řešení, která nejsou v souladu se specifikacemi uvedenými v příloze a/nebo pro která nelze použít metody posuzování stanovené v příloze.
2. Inovativní řešení se mohou týkat subsystému kolejová vozidla, jeho částí a jeho prvků interoperability.
3. Je-li navrhováno inovativní řešení, výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený v Unii poskytne prohlášení, ve kterém uvede, jak se dané řešení odchyluje od příslušných ustanovení této TSI nebo jak je doplňuje, a předloží tyto odchylky Komisi k analýze. Komise si může k navrhovanému inovativnímu řešení vyžádat stanovisko agentury.
4. Komise vydá k navrhovanému inovativnímu řešení stanovisko. Pokud je toto stanovisko kladné, vypracuje agentura příslušné funkční specifikace a specifikace rozhraní a rovněž metodu posouzení, které je třeba zahrnout do TSI, aby toto inovativní řešení mohlo být používáno, a následně je začlení do TSI v rámci procesu revize podle článku 6 směrnice 2008/57/ES. Jestliže je stanovisko záporné, navrhované inovativní řešení se nesmí použít.
5. Až do přezkumu TSI se kladné stanovisko Komise považuje za přijatelný prostředek pro zajištění shody se základními požadavky směrnice 2008/57/ES a lze je použít pro posouzení subsystému.

Článek 8

Prohlášení o ověření a/nebo o shodě s typem nového vozidla vystavené v souladu s rozhodnutím 2011/229/EU se považuje za platné:

- pro lokomotivy, elektrické jednotky (EMU), motorové jednotky (DMU) a osobní vozy: dokud není potřeba obnovení osvědčení týkajícího se typu nebo návrhu, jak je uvedeno v rozhodnutí 2011/291/EU, v případech, kdy bylo použito uvedené rozhodnutí, či do 31. května 2017 v ostatních případech,
- pro nákladní vozy: do 13. dubna 2016.

Prohlášení o ověření a/nebo o shodě s typem nového vozidla vystavené v souladu s rozhodnutím 2008/232/ES se považuje za platné, dokud není potřeba obnovení osvědčení týkajícího se typu nebo návrhu, jak je uvedeno v tomto rozhodnutí.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/10/ES ze dne 6. února 2003 o minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví před expozicí zaměstnanců rizikům spojeným s fyzikálními činiteli (hlukem) (sedmnáctá samostatná směrnice ve smyslu čl. 16 odst. 1 směrnice 89/391/EHS) (Úř. věst. L 42, 15.2.2003, s. 38).

Článek 9

1. Rozhodnutí 2011/229/EU se s účinností od 1. ledna 2015 zrušuje.
2. V příloze rozhodnutí 2008/232/ES se body 4.2.6.5, 4.2.7.6 a 7.3.2.15 zrušují s účinkem ode dne 1. ledna 2015.
3. Ustanovení uvedená v odstavcích 1 a 2 se však nadále použijí ve vztahu k projektům schváleným v souladu s TSI v přílohách uvedených rozhodnutí a, s výjimkou případu, kdy žadatel požaduje uplatnění tohoto nařízení, k projektům týkajícím se nových vozidel a obnovení nebo modernizace stávajících vozidel, které se nacházejí v pokročilém stádiu vývoje nebo jsou předmětem smlouvy platné v den vyhlášení tohoto nařízení, nebo k případům uvedeným v článku 8 tohoto nařízení.

Článek 10

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. ledna 2015. Avšak povolení k uvedení do provozu může být uděleno na základě TSI stanovené v příloze tohoto nařízení již před 1. lednem 2015.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné v členských státech v souladu se Smlouvami.

V Bruselu dne 26. listopadu 2014.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA

OBSAH

1.	ÚVOD	426
1.1.	Technická oblast působnosti	426
1.2.	Místní oblast působnosti	426
2.	DEFINICE SUBSYSTÉMU	426
3.	ZÁKLADNÍ POŽADAVKY	426
4.	POPIS SUBSYSTÉMU	427
4.1.	Úvod	427
4.2.	Funkční a technické specifikace subsystémů	427
4.2.1.	Mezní hodnoty hluku při stání	427
4.2.2.	Mezní hodnoty hluku při rozjezdu	428
4.2.3.	Mezní hodnoty hluku při průjezdu	428
4.2.4.	Mezní hodnoty pro hluk v kabině strojvedoucího	429
4.3.	Funkční a technické specifikace rozhraní	429
4.4.	Provozní pravidla	430
4.5.	Pravidla údržby	430
4.6.	Odborné kvalifikace	430
4.7.	Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti	430
4.8.	Evropský registr povolených typů vozidel	430
5.	PRVKY INTEROPERABILITY	430
6.	POSUZOVÁNÍ SHODY A ES OVĚŘOVÁNÍ	430
6.1.	Prvky interoperability	430
6.2.	Subsystém kolejová vozidla z hlediska hluku vyzařovaného kolejovými vozidly	430
6.2.1.	Moduly	430
6.2.2.	Postupy ES ověřování	431
6.2.3.	Zjednodušené hodnocení	433
7.	PROVÁDĚNÍ	434
7.1.	Použití této TSI u nových subsystémů	434
7.2.	Použití této TSI u obnovených a modernizovaných subsystémů	434
7.3.	Zvláštní případy	434
7.3.1.	Úvod	434
7.3.2.	Seznam zvláštních případů	435

1. ÚVOD

Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) obecně stanoví pro každý subsystém (nebo jeho část) optimální úroveň harmonizovaných specifikací, aby byla zajištěna interoperabilita železničního systému. Proto TSI harmonizují pouze specifikace, které se týkají parametrů kritických pro interoperabilitu (základní parametry). Specifikace TSI musí splňovat základní požadavky stanovené v příloze III směrnice 2008/57/ES.

V souladu se zásadou proporcionality stanoví tato TSI optimální úroveň harmonizace týkající se specifikací pro subsystém kolejová vozidla, který je definován v oddílu 1.1, s cílem omezit emise hluku železničního systému v Unii.

1.1. **Technická oblast působnosti**

Tato TSI platí pro všechna kolejová vozidla spadající do působnosti nařízení (EU) č. 1302/2014 (TSI LOC&PAS) a nařízení (EU) č. 321/2013 (TSI WAG).

1.2. **Místní oblast působnosti**

Místní oblast působnosti této TSI odpovídá oblastem působnosti vymezeným v oddílu 1.2 nařízení (EU) č. 1302/2014 a v oddílu 1.2 nařízení (EU) č. 321/2013, v obou případech pro příslušná kolejová vozidla.

2. DEFINICE SUBSYSTÉMU

„Jednotkou“ se rozumí kolejové vozidlo, na které se vztahuje platnost této TSI, a je tudíž předmětem postupu ES ověřování. Kapitola 2 nařízení (EU) č. 1302/2014 a kapitola 2 nařízení (EU) č. 321/2013 popisuje, z čeho se může jednotka skládat.

Požadavky této TSI se vztahují na následující kategorie kolejových vozidel, které jsou uvedeny v oddílu 1.2 přílohy I směrnice 2008/57/ES:

- a) *Motorové nebo elektrické jednotky s vlastním pohonem.* Tato kategorie je dále vymezena v kapitole 2 nařízení (EU) č. 1302/2014 a musí být v této TSI uváděna jako ucelené jednotky EMU (elektrické) nebo DMU (motorové).
- b) *Motorová nebo elektrická hnací vozidla.* Tato kategorie je dále vymezena v kapitole 2 nařízení (EU) č. 1302/2014 a musí být v této TSI uváděna jako lokomotivy. Pohonné jednotky, které jsou součástí „motorové nebo elektrické jednotky s vlastním pohonem“, a motorové vozy nejsou do této kategorie zahrnuty a patří do kategorie a).
- c) *Osobní vozy a ostatní podobné vozy.* Tato kategorie je dále vymezena v kapitole 2 nařízení (EU) č. 1302/2014 a musí být v této TSI uváděna jako osobní vozy.
- d) *Nákladní vozy, včetně vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů.* Tato kategorie je dále vymezena v kapitole 2 nařízení (EU) č. 321/2013 a musí být v této TSI uváděna jako nákladní vozy.
- e) *Mobilní vybavení pro stavbu a údržbu železniční infrastruktury.* Tato kategorie je dále vymezena v kapitole 2 nařízení (EU) č. 1302/2014 a je tvořena traťovými stroji (uváděnými v této TSI jako OTM) a vozidly pro kontrolu infrastruktury, která podle své konstrukce náleží do kategorií uvedených v bodech a), b) nebo d).

3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

Veškeré základní parametry uvedené v této TSI musí být spojeny s alespoň jedním základním požadavkem stanoveným v příloze III směrnice 2008/57/ES. Rozdělení je uvedeno v tabulce 1.

Tabulka 1

Základní parametry a jejich vazby na základní požadavky

Bod	Základní parametr	Základní požadavky				
		Bezpečnost	Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví	Ochrana životního prostředí	Technická kompatibilita
4.2.1	Mezní hodnoty hluku při stání				1.4.4	
4.2.2	Mezní hodnoty hluku při rozjezdu				1.4.4	

Bod	Základní parametr	Základní požadavky				
		Bezpečnost	Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví	Ochrana životního prostředí	Technická kompatibilita
4.2.3	Mezní hodnoty hluku při průjezdu				1.4.4	
4.2.4	Mezní hodnoty pro hluk v kabině strojvedoucího				1.4.4	

4. POPIS SUBSYSTÉMU

4.1. Úvod

Tato kapitola stanoví optimální úroveň harmonizace týkající se specifikací pro subsystém kolejová vozidla, jejichž cílem je omezit emise hluku železničního systému v Unii a dosažení interoperability.

4.2. Funkční a technické specifikace subsystémů

Jako kritické pro interoperabilitu byly zjištěny tyto parametry (základní parametry):

- a) „hluk při stání“;
- b) „hluk při rozjezdu“;
- c) „hluk při průjezdu“;
- d) „hluk v kabině strojvedoucího“.

Odpovídající funkční a technické specifikace rozdělené mezi jednotlivé kategorie kolejových vozidel jsou stanoveny v tomto oddílu. V případě jednotek vybavených spalovacím i elektrickým motorem musí být dodrženy příslušné mezní hodnoty za všech běžných provozních režimů. Pokud některý z těchto provozních režimů předpokládá použití spalovacího i elektrického motoru zároveň, platí méně omezující mezní hodnota. V souladu s čl. 5 odst. 5 a čl. 2 odst. 1 směrnice 2008/57/ES lze ve zvláštních případech vypracovat ustanovení. Tato ustanovení jsou uvedena v oddíle 7.3.

Postupy posuzování pro požadavky v tomto oddíle jsou stanoveny v uvedených bodech a podbodech kapitoly 6.

4.2.1. Mezní hodnoty hluku při stání

Mezní hodnoty pro následující hladiny akustického tlaku vozidla za běžných podmínek týkající se hluku stojícího vozidla přiřazené kategoriím subsystému kolejová vozidla jsou uvedeny v tabulce 2:

- a) ekvivalentní trvalá vážená hladina akustického tlaku A jednotky ($L_{pAeq,T[jednotka]}$);
- b) ekvivalentní trvalá vážená hladina akustického tlaku A na nejbližší poloze měření i vzhledem k hlavnímu vzduchovému kompresoru ($L_{pAeq,T}^i$) a
- c) vážená hladina akustického tlaku AF na nejbližší poloze měření i vzhledem k impulznímu hluku výfukového ventilu sušičky vzduchu (L_{pAFmax}^i).

Mezní hodnoty se stanovují ve vzdálenosti 7,5 m od osy koleje a ve výšce 1,2 m nad temenem kolejnice.

Tabulka 2

Mezní hodnoty hluku při stání

Kategorie subsystému kolejová vozidla	$L_{pAeq,T [jednotka]}$ [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax}^i [dB]
Elektrické lokomotivy a OTM s elektrickým pohonem	70	75	85
Motorové lokomotivy a OTM s motorovým pohonem	71	78	

Kategorie subsystému kolejová vozidla	$L_{pAeq,T}$ [jednotka] [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax}^i [dB]
EMU	65	68	
DMU	72	76	
Osobní vozy	64	68	
Nákladní vozy	65	nepoužije se	nepoužije se

Prokazování shody je popsáno v bodě 6.2.2.1.

4.2.2. Mezní hodnoty hluku při rozjezdu

Mezní hodnoty pro maximální váženou hladinu akustického tlaku AF ($L_{pAF,max}$) týkající se hluku vozidla při rozjezdu přidělené kategoriím subsystému kolejová vozidla jsou uvedeny v tabulce 3; Mezní hodnoty se stanovují ve vzdálenosti 7,5 m od osy koleje a ve výšce 1,2 m nad temenem kolejnice.

Tabulka 3

Mezní hodnoty hluku při rozjezdu

Kategorie subsystému kolejová vozidla	$L_{pAF,max}$ [dB]
Elektrické lokomotivy s celkovým trakčním výkonem $P < 4\,500$ kW	81
Elektrické lokomotivy s celkovým trakčním výkonem $P \geq 4\,500$ kW OTM s elektrickým pohonem	84
Motorové lokomotivy $P < 2\,000$ kW na výstupním hřídeli motoru	85
Motorové lokomotivy $P \geq 2\,000$ kW na výstupním hřídeli motoru OTM s motorovým pohonem	87
EMU s maximální rychlostí $V_{max} < 250$ km/h	80
EMU s maximální rychlostí $V_{max} \geq 250$ km/h	83
DMU s $P < 560$ kW/motor na výstupním hřídeli motoru	82
DMU s $P \geq 560$ kW/motor na výstupním hřídeli motoru	83

Prokazování shody je popsáno v bodě 6.2.2.2.

4.2.3. Mezní hodnoty hluku při průjezdu

Mezní hodnoty ekvivalentní trvalé vážené hladiny akustického tlaku A při rychlosti 80 km/h ($L_{pAeq,Tp,(80\text{ km/h})}$) a případně při 250 km/h ($L_{pAeq,Tp,(250\text{ km/h})}$) týkající se hluku při průjezdu přidělené kategoriím subsystému kolejová vozidla jsou uvedeny v tabulce 4. Mezní hodnoty se stanovují ve vzdálenosti 7,5 m od osy koleje a ve výšce 1,2 m nad temenem kolejnice.

Měření při rychlostech vyšších nebo rovných 250 km/h musí být také provedena na dodatečné poloze s výškou 3,5 m nad temenem kolejnice podle kapitoly 6 normy EN ISO 3095:2013 a posuzují se podle příslušných mezních hodnot v tabulce 4.

Tabulka 4

Mezní hodnoty hluku při průjezdu

Kategorie subsystému kolejová vozidla	$L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) [dB]	$L_{pAeq,Tp}$ (250 km/h) [dB]
Elektrické lokomotivy a OTM s elektrickým pohonem	84	99
Motorové lokomotivy a OTM s motorovým pohonem	85	nepoužije se
EMU	80	95
DMU	81	96
Osobní vozy	79	nepoužije se
Nákladní vozy (přepočítání na APL = 0,225) (*)	83	nepoužije se

(*) APL je počet náprav vydělený délkou vozu přes nárazníky [m^{-1}].

Prokazování shody je popsáno v bodě 6.2.2.3.

4.2.4. Mezní hodnoty pro hluk v kabině strojvedoucího

Mezní hodnoty ekvivalentní trvalé vážené hladiny akustického tlaku A ($L_{pAeq,T}$) týkající se hluku uvnitř kabiny strojvedoucího elektrických a motorových lokomotiv, OTM, EMU, DMU a osobních vozů vybavených kabinou jsou uvedeny v tabulce 5. Mezní hodnoty jsou definovány v blízkosti ucha strojvedoucího.

Tabulka 5

Mezní hodnoty pro hluk v kabině strojvedoucího

Hluk uvnitř kabiny strojvedoucího	$L_{pAeq,T}$ [dB]
Při stání během vnější akustické výstrahy	95
Při maximální rychlosti v_{max} pokud $v_{max} < 250$ km/h	78
Při maximální rychlosti v_{max} pokud 250 km/h $\leq v_{max} < 350$ km/h	80

Prokazování shody je popsáno v bodě 6.2.2.4.

4.3. Funkční a technické specifikace rozhraní

Tato TSI má následující rozhraní se subsystémem kolejová vozidla.

Rozhraní se subsystémy uvedenými pod písmeny a), b), c) a e) kapitoly 2 (podle nařízení (EU) č. 1302/2014) s ohledem na

- hluk při stání,
- hluk při rozjezdu (neplatí pro osobní vozy),
- hluk při průjezdu,
- případně hluk v kabině strojvedoucího.

Rozhraní se subsystémy uvedenými pod písmenem d) kapitoly 2 (podle nařízení (EU) č. 321/2013) s ohledem na

- hluk při průjezdu,
- hluk při stání.

4.4. **Provozní pravidla**

Požadavky týkající se provozních pravidel v případě subsystému kolejová vozidla jsou popsány v oddíle 4.4 nařízení (EU) č. 1302/2014 a v oddíle 4.4 nařízení (EU) č. 321/2013.

4.5. **Pravidla údržby**

Požadavky týkající se pravidel údržby v případě subsystému kolejová vozidla jsou popsány v oddíle 4.5 nařízení (EU) č. 1302/2014 a v oddíle 4.5 nařízení (EU) č. 321/2013.

4.6. **Odborné kvalifikace**

Nevztahuje se na tento návrh.

4.7. **Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti**

Viz článek 6 tohoto nařízení.

4.8. **Evropský registr povolených typů vozidel**

Údaje o kolejových vozidlech, které musí být uvedeny v „evropském registru povolených typů vozidel (ERATV)“, jsou stanoveny v rozhodnutí 2011/665/EU.

5. PRVKY INTEROPERABILITY

V této TSI nejsou specifikovány žádné prvky interoperability.

6. POSUZOVÁNÍ SHODY A ES OVĚŘOVÁNÍ

6.1. **Prvky interoperability**

Nevztahuje se na tento návrh.

6.2. **Subsystém kolejová vozidla z hlediska hluku vyzařovaného kolejovými vozidly**

6.2.1. *Moduly*

ES ověření musí být provedeno v souladu s modulem (moduly) popsaným (i) v tabulce 6.

Tabulka 6

Moduly pro ES ověřování subsystémů

SB	ES přezkoušení typu
SD	ES ověřování založené na systému řízení jakosti výrobního procesu
SF	ES ověřování založené na ověřování výrobku
SH1	ES ověřování založené na komplexním systému řízení jakosti a přezkoušení konstrukce

Tyto moduly jsou podrobně specifikovány v rozhodnutí 2010/713/EU.

6.2.2. Postupy ES ověřování

Žadatel si musí zvolit jeden z následujících postupů posouzení sestávající z jednoho nebo několika modulů pro ES ověřování subsystému:

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

V rámci použití zvoleného modulu nebo kombinace modulů se subsystém posoudí vzhledem k požadavkům uvedeným v bodě 4.2. V případě potřeby jsou další požadavky týkající se posouzení uvedeny v následujících bodech.

6.2.2.1. Hluk při stání

Prokázání shody s mezními hodnotami pro hluk při stání stanovenými v bodě 4.2.1 se provádí v souladu s body 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 (bez ustanovení 5.5.2), 5.7 a ustanovením 5.8.1 normy EN ISO 3095:2013.

Pro hodnocení hluku hlavního vzduchového kompresoru v nejbližší měřicí poloze i se použije ukazatel $L_{pAeq,T}^i$ kde T představuje jeden pracovní cyklus podle bodu 5.7 normy EN ISO 3095:2013. Používají se k tomu pouze vlakové systémy, které jsou potřebné pro provoz vzduchového kompresoru za normálních provozních podmínek. Vlakové systémy, které nejsou potřebné pro provoz kompresoru, mohou být vypnuty, aby se zamezilo jejich příspěvku při měření hluku. Prokázání shody s mezními hodnotami musí být provedeno za podmínek nezbytných výhradně pro činnosti hlavního vzduchového kompresoru při nejnižších otáčkách za minutu.

Na posouzení zdrojů impulsního hluku v nejbližší poloze měření i se používá ukazatel L_{pAFmax}^i . Relevantním zdrojem hluku jsou výfukové ventily sušičky vzduchu.

6.2.2.2. Hluk při rozjezdu

Prokázání shody s mezními hodnotami pro hluk při rozjezdu stanovenými v bodě 4.2.2 se provádí v souladu s kapitolou 7 (bez ustanovení 7.5.1.2) normy EN ISO 3095:2013. Použije se metoda maximální hladiny uvedená v bodě 7.5 normy EN ISO 3095:2013. Odchylně od ustanovení 7.5.3 normy EN ISO 3095:2013 vlak zrychlí z klidu na 30 km/h a pak tuto rychlost udržuje.

Kromě toho se hluk měří ve vzdálenosti 7,5 m od osy koleje a ve výšce 1,2 m nad temenem kolejnice. Uplatňuje se metoda zprůměrované hladiny a metoda maximální hladiny podle bodů 7.6 a 7.5 normy EN ISO 3095:2013 v uvedeném pořadí, přičemž vlak zrychlí z klidu na 40 km/h a pak tuto rychlost udržuje. Naměřené hodnoty se neposuzují porovnáváním s jakoukoli mezní hodnotou, ale jsou zaznamenány v technické dokumentaci a sděleny agentuře.

Pro OTM je nutno postup při rozjezdu provádět bez dalšího nákladu připojených vozů.

6.2.2.3. Hluk při průjezdu

Prokázání shody s mezními hodnotami pro hluk při průjezdu stanovenými v bodě 4.2.3 se provádí v souladu s body 6.2.2.3.1 a 6.2.2.3.2.

6.2.2.3.1 Podmínky zkušební koleje

Zkoušky musí být provedeny na referenční koleji definované v bodě 6.2 normy EN ISO 3095:2013.

Je však povoleno provést zkoušku na koleji, která nesplňuje podmínky referenční koleje, pokud jde o úroveň akustické drsnosti kolejnice a stupeň dynamického útlumu, pokud hladiny hluku měřené podle bodu 6.2.2.3.2 nepřekračují mezní hodnoty stanovené v bodě 4.2.3.

Akustická drsnost kolejnice a stupeň dynamického útlumu zkušební koleje se určují v každém případě. Pokud kolej, na níž probíhají zkoušky, splňuje podmínky referenční koleje, naměřené hladiny hluku se označí jako „srovnatelné“, jinak se označí jako „nesrovnatelné“. V technické dokumentaci se zaznamená, zda jsou naměřené hodnoty hluku „srovnatelné“ nebo „nesrovnatelné“.

Naměřené hodnoty akustické drsnosti zkušební koleje zůstávají v platnosti po dobu začínající tři měsíce před měřením a končící tři měsíce po daném měření za předpokladu, že během této doby nebude prováděna žádná údržba tratě, která by měla vliv na hodnoty akustické drsnosti kolejnice.

Naměřené hodnoty stupně dynamického útlumu zkušební tratě zůstávají v platnosti po dobu začínající jeden rok před měřením a končící jeden rok po daném měření za předpokladu, že během této doby nebude prováděna žádná údržba tratě, která by měla vliv na stupeň dynamického útlumu.

V technické dokumentaci se doloží, že data o koleji pro měření hluku při průjezdu daného typu byla platná během dne (dnů) testování, např. uvedením data poslední údržby, která má vliv na hodnoty hluku.

Kromě toho je povoleno provést zkoušky při rychlostech rovných 250 km/h nebo vyšších na kolejích s pevnou jízdní dráhou. V tomto případě jsou mezní hodnoty o 2 dB vyšší než ty, které jsou uvedeny v bodě 4.2.3.

6.2.2.3.2 Postup

Zkoušky se provedou podle ustanovení v bodech 6.1, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6 a 6.7 (bez ustanovení 6.7.2) normy EN ISO 3095:2013. S mezními hodnotami se vždy porovnávají výsledky v decibelech zaokrouhlené na nejbližší celé číslo. Jakékoli přepočítání se provádí před zaokrouhlením. Podrobný postup posouzení je stanoven v bodech 6.2.2.3.2.1, 6.2.2.3.2.2 a 6.2.2.3.2.3.

6.2.2.3.2.1 EMU, DMU, lokomotivy a osobní vozy

Pro EMU, DMU, lokomotivy a osobní vozy se rozlišují tři třídy nejvyšší provozní rychlosti:

- 1) Pokud je nejvyšší provozní rychlost jednotky rovna 80 km/h nebo nižší, hluk při průjezdu se měří při maximální rychlosti jednotky $v_{\max}$. Tato hodnota nesmí překročit mezní hodnotu $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ stanovenou v bodě 4.2.3.
- 2) Pokud je nejvyšší provozní rychlost jednotky $v_{\max}$ vyšší než 80 km/h a nižší než 250 km/h, hluk při průjezdu se měří při rychlosti 80 km/h a při maximální rychlosti jednotky. Obě naměřené hodnoty hluku při průjezdu $L_{pAeq,Tp(v_{\text{test}})}$ musí být přepočítány na referenční rychlost 80 km/h $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ pomocí vzorce (1). Tato přepočítaná hodnota nesmí překročit mezní hodnotu $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ stanovenou v bodě 4.2.3.

Vzorec (1):

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

V_{test} = skutečná rychlost během měření

- 3) Pokud je nejvyšší provozní rychlost jednotky $v_{\max}$ vyšší nebo rovna 250 km/h, hluk při průjezdu se měří při rychlosti 80 km/h a při maximální rychlosti, přičemž horní hranice rychlosti při zkoušení je 320 km/h. Naměřené hodnoty hluku při průjezdu $L_{pAeq,Tp(v_{\text{test}})}$ při 80 km/h musí být přepočítány na referenční rychlost 80 km/h $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ pomocí vzorce (1). Tato přepočítaná hodnota nesmí překročit mezní hodnotu $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ stanovenou v bodě 4.2.3. Naměřená hodnota hluku při průjezdu při maximální rychlosti $L_{pAeq,Tp(v_{\text{test}})}$ musí být přepočítána na referenční rychlost 250 km/h $L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})}$ pomocí vzorce (2). Tato přepočítaná hodnota nesmí překročit mezní hodnotu $L_{pAeq,Tp(250 \text{ km/h})}$ stanovenou v bodě 4.2.3.

Vzorec (2):

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

V_{test} = skutečná rychlost během měření

6.2.2.3.2.2 Nákladní vozy

Pro nákladní vozy se rozlišují dvě třídy nejvyšší provozní rychlosti:

- 1) Pokud je nejvyšší provozní rychlost jednotky $v_{\max}$ rovna 80 km/h nebo nižší, hluk při průjezdu se měří při maximální rychlosti jednotky. Naměřená hodnota hluku při průjezdu $L_{pAeq,Tp(v_{\text{test}})}$ musí být přepočítána na referenční APL 0,225 m⁻¹ $L_{pAeq,Tp(APL_{\text{ref}})}$ pomocí vzorce (3). Tato hodnota nesmí překročit mezní hodnotu $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ stanovenou v bodě 4.2.3.

Vzorec (3):

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

APL_{wag} = počet náprav vydělený délkou vozu přes nárazníky [m^{-1}].

V_{test} = skutečná rychlost během měření

- 2) Pokud je nejvyšší provozní rychlost jednotky v_{max} vyšší než 80 km/h, hluk při průjezdu se měří při rychlosti 80 km/h a při maximální rychlosti jednotky. Obě naměřené hodnoty hluku při průjezdu $L_{pAeq,Tp(vtest)}$ musí být přepočítány na referenční rychlost 80 km/h a na referenční APL 0,225 m^{-1} pomocí vzorce (4). Tato přepočítaná hodnota nesmí překročit mezní hodnotu $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$ stanovenou v bodě 4.2.3.

Vzorec (4):

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

APL_{wag} = počet náprav dělený délkou vozu přes nárazníky [m^{-1}]

V_{test} = skutečná rychlost během měření

6.2.2.3.2.3 OTM

Pro OTM se používá stejný postup posuzování, uvedený v bodě 6.2.2.3.2.1. Měření je nutno provádět bez dalšího nákladu připojených vozů.

V případě OTM se požadavky na úroveň hluku při průjezdu v bodě 4.2.3 považují za splněné bez měření, pokud jsou:

- výlučně brzděny kompozitními brzdovými špalíky nebo kotoučovými brzdami a
- vybaveny kompozitními kartáči (čisticími systémy), pokud jsou nainstalovány čisticí špalíky.

6.2.2.4. Hluk v kabině strojvedoucího

Prokázání shody s mezními hodnotami pro hluk v kabině strojvedoucího stanovenými v bodě 4.2.4 se provádí v souladu s normou EN 15892:2011. Pro OTM je nutno měření provádět bez dalšího nákladu připojených vozů.

6.2.3. Zjednodušené hodnocení

Namísto testovacích postupů stanovených v bodě 6.2.2 je povoleno nahradit některé, popřípadě všechny zkoušky zjednodušeným hodnocením. Zjednodušené hodnocení se skládá z akustického srovnání hodnocené jednotky se stávajícím typem (dále se označuje jako referenční typ) s dokumentovanými akustickými vlastnostmi.

Zjednodušené hodnocení je možné použít samostatně pro každý z příslušných základních parametrů hluku při stání, hluku při rozjezdu, hluku při průjezdu a hluku v kabině strojvedoucího a spočívá v poskytnutí důkazu, že dopady odlišností posuzované jednotky nezpůsobí překročení mezních hodnot uvedených v oddílu 4.2.

U jednotek, které jsou posuzovány zjednodušeným postupem, musí doklad o splnění podmínek obsahovat podrobný popis změn oproti referenčnímu typu, které se týkají hluku. Zjednodušené hodnocení je třeba provést podle tohoto popisu. Odhadované hodnoty hluku musí zahrnovat nejistoty použité metody hodnocení. Zjednodušené hodnocení může mít formu výpočtu a/nebo zjednodušeného měření.

Jednotka, která obdržela osvědčení na základě metody zjednodušeného hodnocení, se nesmí použít jako referenční jednotka pro další hodnocení.

Pokud se toto zjednodušené hodnocení používá pro hluk při průjezdu, musí referenční typ splňovat nejméně jedno z těchto ustanovení:

- kapitolu 4 a výsledky hluku při průjezdu byly označeny jako „srovnatelné“,
- kapitolu 4 rozhodnutí 2011/229/EU a výsledky hluku při průjezdu byly označeny jako „srovnatelné“,
- kapitolu 4 rozhodnutí 2006/66/ES,
- kapitolu 4 rozhodnutí 2008/232/ES.

V případě nákladních vozů, jejichž parametry ve srovnání s referenčním typem zůstávají v povoleném rozsahu podle tabulky 7, se mezní hodnoty hluku při průjezdu uvedené v bodě 4.2.3. považují v případě této jednotky za dodržené bez dalšího ověřování.

Tabulka 7

Přípustná odchylka nákladních vozů pro osvobození od ověřování

Parametr	Přípustná odchylka (oproti referenční jednotce)
Nejvyšší rychlost jednotky	Jakákoli rychlost do 160 km/h
Typ kola	Pouze pokud je stejně nebo méně hlučné (akustické vlastnosti kol podle přílohy E normy EN 13979-1:2011)
Čistá hmotnost	Pouze v rozmezí + 20 %/– 5 %
Brzdový špalík	Pouze pokud změna nebude mít za následek vyšší hlukové emise

7. PROVÁDĚNÍ

7.1. **Použití této TSI u nových subsystémů**

Viz článek 8 tohoto nařízení.

7.2. **Použití této TSI u obnovených a modernizovaných subsystémů**

Pokud má členský stát za to, že v souladu s čl. 20 odst. 1 směrnice 2008/57/ES je nezbytné udělit nové povolení k uvedení do provozu, musí žadatel prokázat, že hladiny hluku obnovené nebo modernizované jednotky jsou nižší než limity stanovené v TSI, která byla platná, když byla předmětná jednotka poprvé povolena. Pokud v době prvního povolení neexistovala žádná TSI, musí se prokázat, že hladiny hluku obnovených nebo modernizovaných jednotek se buď nezvýší, nebo nepřekročí mezní hodnoty stanovené v rozhodnutí 2006/66/ES nebo v rozhodnutí 2002/735/ES.

Prokazování se omezí na základní parametry ovlivněné obnovením/modernizací.

Pokud se použije toto zjednodušené hodnocení, původní jednotky mohou představovat referenční jednotku v souladu s ustanoveními bodu 6.2.3.

Výměna celé jednotky nebo vozidla/vozidel v rámci jednotky (například nahrazení po vážném poškození) nevyžaduje posouzení shody podle této TSI, pokud jednotka nebo vozidlo (vozidla) jsou shodné s těmi, které nahrazují.

Pokud se nákladní vůz v rámci obnovy nebo modernizace vybaví kompozitními brzdovými špalíky a do posuzovaného vozu nejsou instalovány žádné dodatečné zdroje hluku, požadavky v bodě 4.2.3 se považují za splněné bez dalšího zkoušení.

7.3. **Zvláštní případy**

7.3.1. **Úvod**

Zvláštní případy uvedené v bodě 7.3.2 se dělí na:

- a) případy „P“ (permanent): „trvalé“ případy;
- b) případy „T“ (temporary): „dočasné případy“.

7.3.2. Seznam zvláštních případů

7.3.2.1. Obecný zvláštní případ

Zvláštní případ Estonsko, Finsko, Lotyšsko, Litva

(„P“) Pro jednotky ze třetích zemí s rozchodem dvojkolí 1 520 mm je povoleno používat vnitrostátní technické předpisy namísto požadavků v této TSI.

7.3.2.2. Mezní hodnoty hluku při stání (bod 4.2.1)

a) Zvláštní případ Finska

(„T“) Pro osobní a nákladní vozy vybavené motorovým generátorem na výrobu elektrické energie s výkonem vyšším než 100 kW, které jsou určeny výhradně pro provoz na železniční síti Finska, se může mezní hodnota pro hluk při stání $L_{pAeq,T [jednotka]}$ uvedená v tabulce 2 zvýšit na 72 dB.

Rozhodnutí 2011/229/EU může být nadále uplatňováno pouze na nákladní vozy používané na území Finska a to dokud nebude nalezeno relevantní technické řešení v souvislosti s podmínkami severské zimy, v každém případě však nejpozději do 31.12.2017. To nebrání provozu nákladních vozů z jiných členských států ve finské železniční síti.

b) Zvláštní případ Spojeného království pro Velkou Británii

(„P“) Pro DMU, které jsou určeny výhradně pro provoz na železniční síti Velké Británie, se může mezní hodnota pro hluk při stání $L_{pAeq,T [jednotka]}$ uvedená v tabulce 2 zvýšit na 77 dB.

Tento zvláštní případ neplatí pro DMU určené výhradně k provozu na vysokorychlostní železniční síti 1.

c) Zvláštní případ Spojeného království pro Velkou Británii

(„T“) Pro jednotky, které jsou určeny výhradně pro provoz na železniční síti Velké Británie, se mezní hodnoty $L_{pAeq,T}$ vzhledem k hlavnímu vzduchovému kompresoru, uvedené v tabulce 2, nepoužijí. Naměřené hodnoty se předloží vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu Spojeného království.

Tento zvláštní případ neplatí pro jednotky určené výhradně k provozu na vysokorychlostní železniční síti 1.

7.3.2.3. Mezní hodnoty hluku při rozjezdu (bod 4.2.2)

a) Zvláštní případ Švédska

(„T“) Pro lokomotivy s celkovým trakčním výkonem více než 6 000 kW a maximální hmotností na nápravu více než 25 tun se může mezní hodnota hluku při rozjezdu $L_{pAF,max}$ v tabulce 3 zvýšit na 89 dB.

b) Zvláštní případ Spojeného království pro Velkou Británii

(„P“) Pro jednotky specifikované v tabulce 8, které jsou určeny výhradně pro provoz na železniční síti Velké Británie, se může mezní hodnota pro hluk při rozjezdu $L_{pAF,max}$ uvedená v tabulce 3 zvýšit na hodnotu uvedenou v tabulce 8.

Tabulka 8

Mezní hodnoty hluku při rozjezdu, pokud jde o zvláštní případ Spojeného království pro Velkou Británii

Kategorie subsystému kolejová vozidla	$L_{pAF,max}$ [dB]
Elektrické lokomotivy s celkovým trakčním výkonem $P < 4\,500$ kW	83
Motorové lokomotivy $P < 2\,000$ kW na výstupním hřídeli motoru	89
DMU	85

Tento zvláštní případ neplatí pro jednotky určené výhradně k provozu na vysokorychlostní železniční síti 1.

7.3.2.4. Mezní hodnoty hluku při průjezdu (bod 4.2.3)

a) Zvláštní případ Švédska

(„T“) Pro lokomotivy s celkovým trakčním výkonem vyšším než 6 000 kW a maximální hmotností na nápravu vyšší než 25 t se mohou mezní hodnoty pro hluk při průjezdu $L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) uvedené v tabulce 4 zvýšit až na 85 dB.

 Dodatek A
Otevřené body

Tato TSI neobsahuje žádné otevřené body.

 Dodatek B
Normy uvedené v této TSI

TSI		Norma	
Posuzované vlastnosti		Odkazy na závazné normy	Kapitola
Hluk při stání	4.2.1	—	—
	6.2.2.1	EN ISO 3095:2013	5
Hluk při rozjezdu	4.2.2	—	—
	6.2.2.2	EN ISO 3095:2013	7
Hluk při průjezdu	4.2.3	EN ISO 3095:2013	6
	6.2.2.3	EN ISO 3095:2013	6
Hluk v kabině strojvedoucího	4.2.4	—	—
	6.2.2.4	EN 15892:2011	všechny
Zjednodušené hodnocení	6.2.3	EN 13979-1:2011	Příloha E

Dodatek C

Posuzování subsystému kolejová vozidla

Posuzované vlastnosti podle bodu 4.2					Zvláštní postup posouzení
		Posouzení návrhu	Typová zkouška	Předepsaná zkouška	Bod
Prvek subsystému kolejová vozidla	Bod				
Hluk při stání	4.2.1	X (*)	X	nepoužije se	6.2.2.1
Hluk při rozjezdu	4.2.2	X (*)	X	nepoužije se	6.2.2.2
Hluk při průjezdu	4.2.3	X (*)	X	nepoužije se	6.2.2.3
Hluk v kabině strojvedoucího	4.2.4	X (*)	X	nepoužije se	6.2.2.4

(*) Pouze pokud se uplatní zjednodušené hodnocení podle bodu 6.2.3.