

Šis tekstas yra skirtas tik informacijai ir teisinės galios neturi. Europos Sąjungos institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį. Autentiškos atitinkamų teisės aktų, įskaitant jų preambules, versijos skelbiamos Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje ir pateikiamos svetainėje „EUR-Lex“. Oficialūs tekstai tiesiogiai prieinami naudojantis šiuo dokumente pateikiamomis nuorodomis

► **B** KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 1304/2014

2014 m. lapkričio 26 d.

dėl posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2008/232/EB ir panaikinamas Sprendimas 2011/229/ES

(Tekstas svarbus EEE)

(OL L 356, 2014 12 12, p. 421)

iš dalies keičiamas:

Oficialusis leidinys

	Nr.	puslapis	data
► <b><u>M1</u></b> 2019 m. gegužės 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/774	L 139I	89	2019 5 27



**KOMISIJOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 1304/2014**

**2014 m. lapkričio 26 d.**

**dėl posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2008/232/EB ir panaikinamas Sprendimas 2011/229/ES**

(Tekstas svarbus EEE)

*1 straipsnis*

Šiame reglamente nustatoma Sąjungos geležinkelių sistemos posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninė sąveikos specifikacija (TSS), kuri išdėstyta priede.

*2 straipsnis*

TSS taikoma geležinkelių riedmenims, kurie patenka į Komisijos reglamento (ES) Nr. 1302/2014 <sup>(1)</sup> bei Komisijos reglamento (ES) Nr. 321/2013 <sup>(2)</sup> taikymo sritį.

*3 straipsnis*

Per šešis mėnesius nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos valstybės narės Komisijai praneša apie visus susitarimus, į kuriuos įtraukti su skleidžiamo triukšmo ribinėmis vertėmis susiję reikalavimai, jeigu apie šiuos susitarimus nebuvo pranešta pagal Komisijos sprendimą 2006/66/EB <sup>(3)</sup> ar Komisijos sprendimą 2011/229/ES.

Susitarimai, apie kuriuos turi būti pranešta:

- a) nuolatiniai arba laikinieji nacionaliniai valstybių narių ir geležinkelio įmonių arba infrastruktūros valdytojų susitarimai, kurių reikia dėl planuojamos transporto paslaugos ypatingo ar vietinio pobūdžio;
- b) dvišaliai arba daugiašaliai geležinkelio įmonių, infrastruktūros valdytojų arba saugos institucijų tarpusavio susitarimai, kuriais užtikrinamas reikšmingas vietinės arba regioninės sąveikos lygis;
- c) tarptautiniai vienos ar kelių valstybių narių ir bent vienos trečiosios šalies arba valstybių narių geležinkelio įmonių ar infrastruktūros valdytojų ir kurios nors trečiosios šalies bent vienos geležinkelio įmonės ar infrastruktūros valdytojo susitarimai, kuriais užtikrinamas reikšmingas vietinės ar regioninės sąveikos lygis.

<sup>(1)</sup> 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1302/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos posistemio „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“ techninės sąveikos specifikacijos (Žr. šio oficialiojo leidinio p. 228).

<sup>(2)</sup> 2013 m. kovo 13 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 321/2013 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos posistemio „Riedmenys. Prekiniai vagonai“ techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo panaikinamas Komisijos sprendimas 2006/861/EB (OL L 104, 2013 4 12, p. 1).

<sup>(3)</sup> 2005 m. gruodžio 23 d. Komisijos sprendimas 2006/66/EB dėl transeuropinių paprastųjų geležinkelių posistemio „Riedmenys: triukšmas“ techninių sąveikos specifikacijų (OL L 37, 2006 2 8, p. 1).

**▼B***4 straipsnis*

Šio Reglamento priedo 6 skirsnyje nustatytos atitikties, tinkamumo naudoti vertinimo ir EB patikros procedūros grindžiamos Komisijos sprendime 2010/713/ES <sup>(1)</sup> apibrėžtais moduliais.

*5 straipsnis***▼M1**

1. Priedo 7.3.2 punkte išvardytais specifiniais atvejais sąlygos, kurios turi būti įvykdytos atliekant atitikties Direktyvos (ES) 2016/797 III priede nustatytiems esminiams reikalavimams patikrą, yra sąlygos, nustatytos priedo 7.3.2 punkte arba valstybėje narėje, kuri priklauso riedmenų, kuriems taikomas šis reglamentas, naudojimo teritorijai, galiojančiose nacionalinėse taisyklėse.

**▼B**

2. Per šešis mėnesius nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos kiekviena valstybė narė Komisijai ir valstybėms narėms praneša apie:

- a) 1 dalyje nurodytas technines taisykles;
- b) atitikties vertinimo ir tikrinimo procedūras, atliekamas taikant 1 dalyje nurodytas technines taisykles;

**▼M1**

c) įstaigas, paskirtas atlikti atitikties vertinimą ir tikrinimo procedūras, atsižvelgiant į nacionalines taisykles, susijusias su priedo 7.3.2 punkte išvardytais specifiniais atvejais.

*5a straipsnis*

Nuo 2024 m. gruodžio 8 d. vagonai, kuriems taikomas Reglamentas (ES) Nr. 321/2013, bet netaikomas šio reglamento priedo 7.2.2.2 punktas, tylesniuose maršrutuose neeksploatuojami.

*5b straipsnis*

Tylesnis maršrutas – ne trumpesnė nei 20 km ilgio geležinkelių infrastruktūros dalis, kurioje vidutinis kiekvieną parą nakties metu, kurio trukmė nustatyta nacionalinės teisės aktuose, kuriais į nacionalinę teisę perkelta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB <sup>(2)</sup>, eksploatuojamų prekinį traukinių skaičius – didesnis nei 12. Tas

<sup>(1)</sup> 2010 m. lapkričio 9 d. Komisijos sprendimas 2010/713/ES dėl atitikties ir tinkamumo naudoti vertinimo ir EB patikros procedūrų modulių, skirtų naudoti pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB priimtose techninėse sąveikos specifikacijose (OL L 319, 2010 12 4, p. 1).

<sup>(2)</sup> 2002 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo (OL L 189, 2002 7 18, p. 12).

**▼ M1**

vidutinis skaičius apskaičiuojamas remiantis 2015, 2016 ir 2017 m. krovinių vežimo eismo duomenimis. Jei tam tikrais metais dėl išskirtinių aplinkybių krovinių vežimo eismo duomenys nuo vidutinio skaičiaus nukrypsta daugiau kaip 25 %, atitinkama valstybė narė vidutinį skaičių gali apskaičiuoti remdamasi likusių dvejų metų duomenimis.

*5c straipsnis*

1. Valstybės narės tylesnius maršrutus nustato pagal 5b straipsnį ir priedo D.1 priedėlyje nurodytą procedūrą. Jos ne vėliau kaip per šešis mėnesius nuo šio reglamento paskelbimo dienos tylesnių maršrutų sąrašą pateikia Europos Sąjungos geležinkelių agentūrai (toliau – agentūra). Agentūra tuos sąrašus skelbia savo svetainėje.

2. Po 2024 m. gruodžio 8 d. valstybės narės tylesnių maršrutų sąrašą, vadovaudamasi priedo D.2 priedėlyje nustatyta procedūra, atnaujinama bent kas penkerius metus.

*5d straipsnis*

Iki 2028 m. gruodžio 31 d. Komisija įvertina reikalavimo nustatyti tylesnius maršrutus vykdymą: visų pirma, įvertina vagonų modifikavimo pažangą ir tylesnių maršrutų diegimo poveikį bendram gyventojų girdimam triukšmui ir krovinių vežimo geležinkeliais sektoriaus konkurencingumui.

*5e straipsnis*

Iki 2020 m. birželio 30 d. Komisija, remdamasi agentūros, nacionalinių saugos institucijų ir geležinkelių įmonių surinktais duomenimis, parengia vagonų, kuriuose sumontuotos kompozitinės stabdžių trinkelės, eksploatavimo Šiaurės Europos šalių žiemos sąlygomis, ataskaitą. Šioje ataskaitoje, visų pirma, pateikiamas tokių vagonų saugos ir stabdymo veiksmingumo, taip pat Šiaurės Europos šalių žiemos sąlygomis taikytinų turimų arba galimų eksploatacinių ir techninių priemonių vertinimas. Ataskaita skelbiama viešai.

Jei ataskaitoje bus pateikta įrodymų, kad tokių vagonų naudojimas Šiaurės Europos šalių žiemos sąlygomis kelia saugos problemų, kurių negalima išspręsti eksploatacinėmis ir techninėmis priemonėmis, nedarant didelio neigiamo poveikio krovinių vežimo geležinkeliais veiklai, Komisija pasiūlys iš dalies pakeisti šią TSS, kad būtų išspręstos tos problemos, kartu toliau užtikrinant tarpvalstybinį krovinių vežimą į šiaurės regionus, kuriems ši TSS daro poveikį, ir iš jų. Visų pirma, pasiūlyme prireikus gali būti numatyta išimtis, pagal kurią visoje Sąjungoje tylesniuose maršrutuose būtų leidžiama nuolat eksploatuoti nedidelį skaičių vagonų, kurie dažnai naudojami tokiam tarpvalstybiniam krovinių vežimui, ir numatyti visi tinkami eksploataciniai apribojimai, kuriais būtų ribojamas tokių vagonų naudojimo tylesniuose maršrutuose poveikis ir kurie būtų suderinami su tikslu išsaugoti minėtą tarpvalstybinį krovinių vežimo eismą.

**▼M1**

Jei atliekama pirmesnėje pastraipoje nurodyta peržiūra, po jos Komisija kasmet teikia prekinį vagonų eksploatavimo žiemos sąlygomis techninių ir eksploatacinių sprendimų tobulinimo pažangos ataskaitą. Ji apskaičiuoja, kiek vagonų, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės, reikia, kad būtų užtikrintas nuolatinis tarpvalstybinis eismas į šiaurės regionus ir iš jų, ir siekia, kad išimtis būtų baigta taikyti ne vėliau kaip 2028 m.

**▼B***6 straipsnis*

Atitiktis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/10/EB <sup>(1)</sup> 3 straipsnyje nustatytoms mažesnėms poveikio ribinėms vertėms užtikrinama laikantis šio reglamento priedo 4.2.4 punkte nustatyto triukšmo mašinos kabinėje lygio ir taikant geležinkelio įmonės nustatytas atitinkamas eksploatavimo sąlygas.

*7 straipsnis*

1. Siekiant neatsilikti nuo technologijų pažangos, gamintojas arba jo įgaliotasis atstovas gali siūlyti inovacinius sprendimus, kurie neatitinka priede išdėstytų specifikacijų ir (arba) kuriems negalima taikyti priede nustatytų vertinimo metodų.

2. Inovaciniai sprendimai gali būti susiję su geležinkelių riedmenų posistemiu, jo dalimis ir jo sąveikos sudedamosiomis dalimis.

3. Jeigu pasiūlomas inovacinis sprendimas, gamintojas arba Sąjungoje įsisteigęs jo įgaliotasis atstovas nurodo, kuo tas sprendimas nukrypsta nuo atitinkamų šios TSS nuostatų arba kaip jas papildo, ir pateikia šią informaciją išnagrinėti Komisijai. Komisija gali paprašyti agentūros pateikti nuomonę apie pasiūlytą inovacinį sprendimą.

4. Komisija pateikia nuomonę apie pasiūlytą inovacinį sprendimą. Jeigu Komisijos nuomonė teigiama, agentūra parengia atitinkamas funkcines ir sąsajos specifikacijas bei vertinimo metodą, kuriuos reikia įtraukti į TSS, kad būtų galima naudoti šį inovacinį sprendimą, o vėliau šios specifikacijos ir metodas integruojami į TSS, ją persvarstant pagal ►**M1** Direktyvos (ES) 2016/797 5 straipsnį ◀. Jeigu nuomonė neigiama, pasiūlytas inovacinis sprendimas nenaudojamas.

5. Kol TSS bus persvarstyta, Komisijos pateikta palanki nuomonė laikoma tinkama atitikties esminiams ►**M1** Direktyvos (ES) 2016/797 ◀ reikalavimams priemone, todėl gali būti naudojama vertinant posistemį.

<sup>(1)</sup> 2003 m. vasario 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/10/EB dėl būtiniausių sveikatos ir saugos reikalavimų, susijusių su fizinių veiksnių (triukšmo) keliama rizika darbuotojams (septynioliktoji atskira direktyva, kaip apibrėžta Direktyvos 89/391/EEB 16 straipsnio 1 dalyje) (OL L 42, 2003 2 15, p. 38).

**▼B***8 straipsnis*

Laikoma, kad patikros deklaracija ir (arba) naujo riedmens atitiktis tipui, nustatyta pagal Sprendimą 2011/229/ES, galioja:

- lokomotyvams, elektriniams sudėtiniams riedmenų vienetams, dyzeliniams sudėtiniams riedmenų vienetams ir keleiviniams vagonams tol, kol pagal Sprendimą 2011/291/ES reikės pratęsti tipo ar konstrukcijos sertifikato galiojimą, tai atvejais, kai buvo taikomas minėtasis sprendimas, arba iki 2017 m. gegužės 31 d. kitais atvejais,
- vagonams iki 2016 m. balandžio 13 d.

Pagal Sprendimą 2008/232/EB parengta naujo geležinkelių riedmens patikros ir (arba) jo tipo atitikties deklaracija laikoma galiojančia tol, kol tipo ar konstrukcijos sertifikato galiojimą reikės pratęsti pagal šiame sprendime nustatytas sąlygas.

*9 straipsnis*

1. Sprendimas 2011/229/ES panaikinamas nuo 2015 m. sausio 1 d.
2. Sprendimo 2008/232/EB priedo 4.2.6.5, 4.2.7.6 ir 7.3.2.15 punktai panaikinami nuo 2015 m. sausio 1 d.
3. Tačiau 1 ir 2 dalyse nurodytos nuostatos toliau taikomos projektams, kuriuos leidžiama vykdyti pagal minėtų sprendimų prieduose išdėstytą TSS ir, jeigu pareiškėjas nereikalauja taikyti šį reglamentą, su naujais geležinkelių riedmenimis ir eksploatuojamų geležinkelių riedmenų atnaujinimu arba tobulinimu susijusiems projektams, kurių vykdymas gerokai pažengęs ir kurie vykdomi pagal sutartį, galiojančią šio reglamento paskelbimo dieną, arba šio reglamento 8 straipsnyje nurodytais atvejais.

*10 straipsnis*

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2015 m. sausio 1 d. Tačiau leidimą pradėti eksploatuoti pagal šio reglamento priede pateiktą TSS galima išduoti dar iki 2015 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas pagal Sutartis privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

**▼B***PRIEDAS*

## TURINYS

1. ĮVADAS
  - 1.1. Techninė taikymo sritis
    - 1.1.1. Su geležinkelių riedmenimis susijusi taikymo sritis
    - 1.1.2. Su eksploataavimo aspektais susijusi taikymo sritis
  - 1.2. Geografinė taikymo sritis
2. POSISTEMIO APIBRĖŽTIS
3. ESMINIAI REIKALAVIMAI
4. POSISTEMIO APIBŪDINIMAS
  - 4.1. Įvadas
  - 4.2. Funkcinės ir techninės posistemių specifikacijos
    - 4.2.1. Stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos
    - 4.2.2. Iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos
    - 4.2.3. Pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos
    - 4.2.4. Triukšmo mašinisto kabinoje ribos
  - 4.3. Sąsajų funkcinės ir techninės specifikacijos
  - 4.4. Eksploatavimo taisyklės
    - 4.4.1. Specialiosios vagonų eksploataavimo pablogėjusiomis sąlygomis tylesniuose maršrutuose taisyklės
    - 4.4.2. Specialiosios vagonų eksploataavimo tylesniuose maršrutuose vykstant infrastruktūros darbams ir atliekant vagonų techninę priežiūrą taisyklės
  - 4.5. Techninės priežiūros taisyklės
  - 4.6. Profesinė kvalifikacija
  - 4.7. Sveikatos ir darbo saugos sąlygos
  - 4.8. Europos patvirtintų transporto priemonių tipų registras
5. SAŲVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS
6. ATITIKTIES VERTINIMAS IR EB PATIKRA
  - 6.1. Sąveikos sudedamosios dalys
  - 6.2. Geležinkelio riedmenų posistemis atsižvelgiant į geležinkelio riedmenų skleidžiamą triukšmą
    - 6.2.1. Moduliai
    - 6.2.2. EB patikros procedūros
    - 6.2.3. Supaprastintas vertinimas
7. ĮGYVENDINIMAS
  - 7.1. Šios TSS taikymas naujiems posistemiams
  - 7.2. Šios TSS taikymas turimiems posistemiams
    - 7.2.1. Turimų riedmenų arba riedmenų tipo keitimo atvejais taikomos nuostatos
    - 7.2.2. Papildomos šios TSS taikymo turimiems vagonams nuostatos
  - 7.3. Specifiniai atvejai
    - 7.3.1. Įvadas
    - 7.3.2. Specifinių atvejų sąrašas

**▼M1**

- 7.4. Konkrečios įgyvendinimo taisyklės
  - 7.4.1. Konkrečios šios TSS taikymo turimiems vagonams taisyklės (7.2.2 punktą)
  - 7.4.2. Tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės (7.2.2.2 punktą)

**▼B**

## 1. ĮVADAS

Apskritai techninėse sąveikos specifikacijose (toliau – TSS) kiekvienam posistemiiui (ar jo daliai) nustatomas tinkamiausias suderintų specifikacijų lygis siekiant užtikrinti geležinkelių sistemos sąveiką. Todėl TSS suderinamos tik tos specifikacijos, kuriose nustatomi sąveikai labai svarbūs parametrai (pagrindiniai parametrai). TSS išdėstomos specifikacijos turi atitikti esminius ►**MI** Direktyvos (ES) 2016/797 ◀ III priede nustatytus reikalavimus.

Laikantis proporcingumo principo šioje TSS nustatomas 1.1 skirsnyje apibrėžto geležinkelių riedmenų posistemio specifikacijų tinkamiausias derinimo lygis, kuriuo siekiama riboti Sąjungos geležinkelių sistemos skleidžiamą triukšmą.

**▼M1**1.1. **Techninė taikymo sritis**1.1.1. *Su geležinkelių riedmenimis susijusi taikymo sritis*

Ši TSS taikoma visiems geležinkelių riedmenims, kurie patenka į Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 (Lokomotyvų ir keleivinių riedmenų TSS) ir Reglamento (ES) Nr. 321/2013 (Prekinių vagonų TSS) taikymo sritį;

1.1.2. *Su eksploataavimo aspektais susijusi taikymo sritis*

Ši TSS kartu su Komisijos sprendimu 2012/757/ES <sup>(1)</sup> (Traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio TSS) taikoma prekinų vagonų eksploatacijai prie tylesnių maršrutų priskirtoje geležinkelių infrastruktūroje.

**▼B**1.2. **Geografinė taikymo sritis**

Šios geografinė taikymo sritis atitinka Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 1.2 skirsnyje ir Reglamento (ES) Nr. 321/2013 1.2 skirsnyje apibrėžtas taikymo sritis, kiekviena iš kurių yra susijusi su atitinkamais geležinkelių riedmenimis.

**▼M1**

## 2. POSISTEMIO APIBRĖŽTIS

*Riedmenų vienetas* – geležinkelių riedmuo, kuriam taikoma ši TSS ir dėl šios priežasties – EB patikros procedūra. Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 2 skyriuje ir Reglamento (ES) Nr. 321/2013 priedo 2 skyriuje aprašyta, iš ko yra sudaromas riedmenų vienetas.

<sup>(1)</sup> 2012 m. lapkričio 14 d. Komisijos sprendimas 2012/757/ES dėl Europos Sąjungos traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemio techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo iš dalies keičiamas Sprendimas 2007/756/EB (OL L 345, 2012 12 15, p. 1).



**▼ M1**

Šios TSS reikalavimai taikomi šioms Direktyvos (ES) 2016/797 I priedo 2 skirsnyje nustatytoms geležinkelių riedmenų kategorijoms:

- a) lokomotyvams ir keleiviniams riedmenims, įskaitant šiluminius arba elektrinius traukos agregatus, savaeigius šiluminius arba elektrinius keleivinius traukinius, ir keleiviniams vagonams. Ši kategorija išsamiau apibrėžiama Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 2 skyriuje, o šioje TSS vadinama lokomotyvais, elektriniais sudėtiniais riedmenų vienetais, dyzeliniais sudėtiniais riedmenų vienetais ir keleiviniais vagonais;
- b) prekiniams vagonams, įskaitant visam tinklui skirtas žemagrindes transporto priemones ir sunkvežimiams vežti skirtas transporto priemones. Ši kategorija išsamiau apibrėžiama Reglamento (ES) Nr. 321/2013 priedo 2 skyriuje, o šioje TSS vadinama vagonais;
- c) specialiosioms transporto priemonėms, pavyzdžiui, geležinkelio statybos ir priežiūros riedmenims. Ši kategorija išsamiau apibrėžiama Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 2 skyriuje ir prie jos priskiriami geležinkelio statybos ir priežiūros riedmenys (šioje TSS – GSPR) ir infrastruktūros apžiūros riedmenys, kurie pagal konstrukciją priskiriami prie a arba b punktuose nurodytų kategorijų.

## 3. ESMINIAI REIKALAVIMAI

Visi pagrindiniai šioje TSS nustatyti parametrai turi būti susieti su bent vienu esminiu Direktyvos (ES) 2016/797 III priede nustatytu reikalavimu. 1 lentelėje pateikiamas paskirstymas.

1 lentelė

**Pagrindiniai parametrai ir jų sąsaja su esminiais reikalavimais**

Punktas	Pagrindinis parametras	Esminiai reikalavimai					
		Sauga	Patikimumas ir parengtis	Sveikata	Aplinkos apsauga	Techninis suderinamumas	Prieinamumas
4.2.1.	Stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos				1.4.4		
4.2.2.	Iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos				1.4.4		
4.2.3.	Pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos				1.4.4		
4.2.4.	Triukšmo mašinisto kabinoje ribos				1.4.4		

**▼ B**

## 4. POSISTEMIO APIBŪDINIMAS

## 4.1. Įvadas

Šiame skyriuje nustatomas tinkamiausias geležinkelių riedmenų posistemio specifikacijų derinimo lygis siekiant apriboti Sąjungos geležinkelių sistemos skleidžiamą triukšmą ir užtikrinti sąveiką.

## 4.2. Funkcinės ir techninės posistemų specifikacijos

Šie parametrai laikomi labai svarbiais sąveikos parametrais (pagrindiniais parametrais):

▼ **B**

- a) stovinčio riedmens skleidžiamas triukšmas;
- b) iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamas triukšmas;
- c) pravažiuojančio riedmens skleidžiamas triukšmas;
- d) triukšmas mašinisto kabinoje.

Šiame skirsnyje išdėstytos skirtingų kategorijų geležinkelių riedmenims paskirtos atitinkamos funkcinės ir techninės specifikacijos. Jeigu riedmenų vienetu naudojama ir šilumos, ir elektros energija, turi būti laikomasi atitinkamų ribinių verčių visais įprastais veikimo režimais. Jeigu pasirinkus vieną iš šių veikimo režimų būtų numatytas ir šilumos, ir elektros energijos naudojimas vienu metu, tada taikoma mažesnę apribojimą nustatanti vertė. Pagal ► **M1** Direktyvos (ES) 2016/797 4 straipsnio 5 dalį ir 2 straipsnio 13 punktą ◀ galima numatyti specifiniams atvejams skirtas nuostatas. Šios nuostatos nurodytos 7.3 skirsnyje.

Šiame skirsnyje išdėstytų reikalavimų įvertinimo procedūros apibrėžtos nurodytuose 6 skyriaus punktuose ir papunkčiuose.

4.2.1. *Stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos*

Geležinkelių riedmenų posistemio kategorijoms nustatytos stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo toliau nurodytų garso slėgio lygių įprastomis geležinkelių riedmens veikimo sąlygomis ribinės vertės išdėstytos 2 lentelėje:

- a) riedmenų vieneto ekvivalentinis nuolatinis A svertinis garso slėgio lygis ( $L_{pAeq,T[unit]}$ );
- b) ekvivalentinis nuolatinis A svertinis garso slėgio lygis artimiausiame matavimo taške *i* atsižvelgiant į pagrindinį oro kompresorių ( $L_{pAeq,T}^i$ ) ir
- c) AF svertinis garso slėgio lygis artimiausiame matavimo taške *i* atsižvelgiant į oro džiovituvo išleidimo vožtuvo impulsinį triukšmą ( $L_{pAFmax}^i$ ).

Ribinės vertės nustatomos 7,5 m atstumu nuo geležinkelio kelio ašies ir 1,2 m aukštyje virš bėgio važiuojamojo paviršiaus.

2 lentelė

**Stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinės vertės**

Geležinkelio riedmenų posistemio kategorija	$L_{pAeq,T[unit]}$ [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	$L_{pAFmax}^i$ [dB]
Elektriniai lokomotyvai ir GSPR su elektrinės traukos įranga	70	75	85
Dyzeliniai lokomotyvai ir GSPR su dyzelinės traukos įranga	71	78	
Elektriniai sudėtiniai riedmenų vienetai	65	68	
Dyzeliniai sudėtiniai riedmenų vienetai	72	76	
Keleiviniai vagonai	64	68	
Vagonai	65	netaikoma	netaikoma

Atitikties įrodymas aprašytas 6.2.2.1 punkte.

## ▼B

## 4.2.2. Iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos

Geležinkelių riedmenų posistemio kategorijoms nustatytos iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo didžiausiojo AF svertinio garso slėgio lygio ( $L_{pAF,max}$ ) ribinės vertės pateiktos 3 lentelėje. Ribinės vertės nustatomos 7,5 m atstumu nuo geležinkelio kelio ašies ir 1,2 m aukštyje virš bėgio važiuojamojo paviršiaus.

3 lentelė

## Iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinės vertės

Geležinkelio riedmenų posistemio kategorija	$L_{pAF,max}$ [dB]
Elektriniai lokomotyvai, kurių bendroji traukos galia $P < 4\,500$ kW	81
Elektriniai lokomotyvai, kurių bendroji traukos galia $P \geq 4\,500$ kW GSPR su elektrinės traukos įranga	84
Dyzeliniai lokomotyvai, kurių $P < 2\,000$ kW (išmatuota ties variklio išėjimo velenu)	85
Dyzeliniai lokomotyvai, kurių $P \geq 2\,000$ kW (išmatuota ties variklio išėjimo velenu) GSPR su dyzelinės traukos įranga	87
Elektriniai sudėtiniai riedmenų vienetai, kurių didžiausias greitis $v_{max} < 250$ km/h	80
Elektriniai sudėtiniai riedmenų vienetai, kurių didžiausias greitis $v_{max} \geq 250$ km/h	83
Dyzeliniai sudėtiniai riedmenų vienetai, kurių variklio $P < 560$ kW (išmatuota ties variklio išėjimo velenu)	82
Dyzeliniai sudėtiniai riedmenų vienetai, kurių variklio $P \geq 560$ kW (išmatuota ties variklio išėjimo velenu)	83

Atitikties įrodymas aprašytas 6.2.2.2 punkte.

## 4.2.3. Pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos

Geležinkelių riedmenų posistemio kategorijoms nustatytos pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ekvivalentinio nuolatinio A svertinio garso slėgio lygio ribinės vertės riedmeniui važiuojant 80 km/h ( $L_{pAeq, Tp, (80\text{ km/h})}$ ) ir, jei taikytina, 250 km/h ( $L_{pAeq, Tp, (250\text{ km/h})}$ ) greičiu pateiktos 4 lentelėje. Ribinės vertės nustatomos 7,5 m atstumu nuo geležinkelio kelio ašies ir 1,2 m aukštyje virš bėgio važiuojamojo paviršiaus.

Jeigu greitis 250 km/h arba didesnis, matavimai taip pat atliekami papildomame matavimo taške, t. y. 3,5 m virš bėgio važiuojamojo paviršiaus pagal standarto EN ISO 3095:2013 6 skyrių, ir įvertinami atsižvelgiant į 4 lentelėje nurodytas taikomas ribines vertes.

4 lentelė

## Pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinės vertės

Geležinkelio riedmenų posistemio kategorija	$L_{pAeq, Tp}$ (80 km/h) [dB]	$L_{pAeq, Tp}$ (250 km/h) [dB]
Elektriniai lokomotyvai ir GSPR su elektrinės traukos įranga	84	99

**▼ B**

Geležinkelio riedmenų posistemio kategorija	$L_{pAeq, Tp}$ (80 km/h) [dB]	$L_{pAeq, Tp}$ (250 km/h) [dB]
Dyzeliniai lokomotyvai ir GSPR su dyzelinės traukos įranga	85	netaikoma
Elektriniai sudėtiniai riedmenų vienetai	80	95
Dyzeliniai sudėtiniai riedmenų vienetai	81	96
Keleiviniai vagonai	79	netaikoma
Vagonai (perskaičiuota atsižvelgiant į APL = 0,225) (*)	83	netaikoma

(\*) APL – ašių skaičius, padalytas iš ilgio tarp taukšų galų [m<sup>-1</sup>]

Atitikties įrodymas aprašytas 6.2.2.3 punkte.

4.2.4. *Triukšmo mašinisto kabinoje ribos*

Ekvivalentinio nuolatinio A svertinio garso slėgio lygio ( $L_{pAeq,T}$ ) ribinės vertės, susijusios su triukšmu elektrinių ir dyzelinių lokomotyvų, GSPR, elektrinių sudėtinų riedmenų vienetų, dyzelinių sudėtinų riedmenų vienetų ir keleivinių vagonų su įrengta kabina mašinisto kabinoje, pateiktos 5 lentelėje. Ribinės vertės matuojamos prie mašinisto ausies.

5 lentelė

**Triukšmo mašinisto kabinoje ribinės vertės**

Triukšmas mašinisto kabinoje	$L_{pAeq,T}$ [dB]
Riedmeniui stovint ir įjungus garsinio signalo įtaisą	95
Važiuojant didžiausiu greičiu $v_{max}$ , kai $v_{max} < 250$ km/h	78
Važiuojant didžiausiu greičiu $v_{max}$ , kai $250$ km/h $\leq v_{max} < 350$ km/h	80

Atitikties įrodymas aprašytas 6.2.2.4 punkte.

**▼ M1**4.3. **Sąsajų funkcinės ir techninės specifikacijos**

Toliau pateikiamos šios TSS sąsajos su geležinkelių riedmenų posistemiu.

Sąsaja su 2 skyriaus a, b, c ir e punktuose nurodytais posistemiais (aptariamais Reglamente (ES) Nr. 1302/2014) šiais atžvilgiais:

- stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo,
- iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo (netaikoma keleiviniams vagonams),
- pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo,
- triukšmo mašinisto kabinoje, jeigu taikytina.

Sąsaja su 2 skyriaus d punkte nurodytais posistemiais (aptariamais Reglamente (ES) Nr. 321/2013) šiais atžvilgiais:

- pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo,
- stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo.

**▼ M1**

Ši TSS turi sąsają su traukinių eismo organizavimo ir valdymo posistemiu (aptariamam Sprendime 2012/757/ES) šiuo atžvilgiu:

— pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo.

**4.4. Eksploatavimo taisyklės**

Geležinkelių riedmenų posistemio eksploatavimo taisyklių reikalavimai išdėstyti Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 4.4 skirsnyje ir Reglamento (ES) Nr. 321/2013 priedo 4.4 skirsnyje.

**4.4.1. *Specialiosios vagonų eksploatavimo pablogėjusiomis sąlygomis tylesniuose maršrutuose taisyklės***

Sprendimo 2012/757/ES priedo 4.2.3.6.3 punkte nustatytos nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės apima 7.2.2.2 punkto reikalavimų neatitinkančių vagonų eksploatavimą tylesniuose maršrutuose.

Ši priemonė gali būti taikoma tuomet, kai reikia spręsti pajėgumų apribojimo ar veiklos suvaržymo klausimą sugedus geležinkelių riedmenims, esant ekstremalioms oro sąlygoms, įvykus avarijoms ar incidentams ir sugedus infrastruktūrai.

**4.4.2. *Specialiosios vagonų eksploatavimo tylesniuose maršrutuose vykstant infrastruktūros darbams ir atliekant vagonų techninę priežiūrą taisyklės***

Kai atliekama vagonų techninė priežiūra, 7.2.2.2 punkto reikalavimų neatitinkančius vagonus eksploatuoti tylesniuose maršrutuose galima, jei techninės priežiūros dirbtuvė pasiekama tik tylesniu maršrutu.

Kai atliekami infrastruktūros darbai, o tylesnis maršrutas yra vienintelė tinkama alternatyva, taikomos 4.4.1 punkte nustatytos nepaprastosios padėties atveju taikomos priemonės.

**4.5. Techninės priežiūros taisyklės**

Geležinkelių riedmenų posistemio techninės priežiūros taisyklių reikalavimai išdėstyti Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 4.5 skirsnyje ir Reglamento (ES) Nr. 321/2013 priedo 4.5 skirsnyje.

**▼ B****4.6. Profesinė kvalifikacija**

Netaikoma.

**4.7. Sveikatos ir darbo saugos sąlygos**

Žr. šio reglamento 6 straipsnį.

**4.8. Europos patvirtintų transporto priemonių tipų registras**

Kokie geležinkelių riedmenų duomenys turi būti pateikiami Europos patvirtintų transporto priemonių tipų registre (ERATV), nustatyta Sprendime 2011/665/ES.

**5. SAŲVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS**

Šioje TSS nenurodyta jokia sudedamoji sąveikos dalis.

**6. ATITIKTIES VERTINIMAS IR EB PATIKRA****6.1. Sąveikos sudedamosios dalys**

Netaikoma.

**▼B****6.2. Geležinkelių riedmenų posistemis atsižvelgiant į geležinkelio riedmenų skleidžiamą triukšmą****6.2.1. Moduliai**

EB patikra atliekama naudojant 6 lentelėje aprašytą (-us) modulį (-ius).

6 lentelė

**Posistemių EB patikros moduliai**

SB	EB tipo tyrimas
SD	EB patikra, pagrįsta gamybos proceso kokybės valdymo sistema
SF	EB patikra, pagrįsta gaminio patikra
SH1	EB patikra, pagrįsta visiško kokybės valdymo sistema ir projekto tyrimu

Šie moduliai išsamiai aprašyti Sprendime 2010/713/ES.

**6.2.2. EB patikros procedūros**

Pareiškėjas pasirenka vieną iš šių vertinimo procedūrų, sudarytų iš vieno ar daugiau posistemio EB patikros modulių:

— (SB + SD),

— (SB + SF),

— (SH1).

Taikant pasirinktą modulį ar modulių derinį posistemis įvertinamas atsižvelgiant į 4.2 skirsnyje išdėstytus reikalavimus. Jeigu būtina, kituose punktuose nustatomi papildomi atliekant vertinimą taikomi reikalavimai.

**6.2.2.1. Stovinčio riedmens skleidžiamas triukšmas**

Atitiktis 4.2.1 punkte nustatytoms stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinėms vertėms įrodoma pagal standarto EN ISO 3095:2013 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 (be 5.5.2 dalies), 5.7 skirsnius ir 5.8.1 dalį.

Vertinant pagrindinio oro kompresoriaus skleidžiamą triukšmą artimiausiame matavimo taške  $i$  rodiklis  $L_{pAeq,T}^i$  naudojamas su vieno veikimo ciklo  $T$ , kaip apibrėžta standarto EN ISO 3095:2013 5.7 skirsnyje. Šiuo tikslu naudojamos tik tos traukinio sistemos, kurios būtinos, kad oro kompresorius veiktų įprastomis eksploataavimo sąlygomis. Traukinio sistemas, kurios nėra būtinos kompresoriaus veikimui užtikrinti, leidžiama išjungti siekiant išvengti poveikio triukšmo matavimui. Atitiktis ribinėms vertėms įrodoma tik tomis sąlygomis, kurios būtinos, kad pagrindinis oro kompresorius veiktų žemiausiu sūkių dažniu.

Artimiausiame matavimo taške  $i$  įvertinant impulsinio triukšmo šaltinius taikomas  $L_{pAFmax}^i$  rodiklis. Atitinkamas triukšmo šaltinis yra dujų išmetimas iš oro džiointuvo vožtuvų.

**▼ B****6.2.2.2. Iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamas triukšmas**

Atitiktis 4.2.2 punkte nustatytoms iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinėms vertėms įrodoma pagal standarto EN ISO 3095:2013 7 skyrių (be 7.5.1.2 dalies). Taikomas standarto EN ISO 3095:2013 7.5 skirsnyje nurodytas didžiausio lygio metodas. Nukrypstant nuo standarto EN ISO 3095:2013 7.5.3 dalies nuostatų traukinys pajuda iš vietos ir įsibėgėja iki 30 km/h ir tada važiuoja šiuo greičiu.

Be to, triukšmas matuojamas 7,5 m atstumu nuo geležinkelio kelio ašies ir 1,2 m aukštyje virš bėgio važiuojamojo paviršiaus. Pagal standarto EN ISO 3095:2013 7.6 ir 7.5 skirsnius atitinkamai taikomas vidutinio lygio metodas ir didžiausio lygio metodas, o traukinys pajuda iš vietos ir įsibėgėja iki 40 km/h ir tada važiuoja šiuo greičiu. Išmatuotos vertės nevertinamos pagal kokią nors ribinę vertę, o įrašomos į techninę bylą ir pateikiamos agentūrai.

Taikant GSPR pajudėjimo iš vietos procedūrą nenaudojami papildomi prikabinami vagonai.

**6.2.2.3. Pravažiuojančio riedmens skleidžiamas triukšmas**

Atitiktis 4.2.3 punkte nustatytoms pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinėms vertėms įrodoma pagal 6.2.2.3.1 ir 6.2.2.3.2 punktus.

**6.2.2.3.1 Bandomojo geležinkelio kelio sąlygos**

Bandymai atliekami standarto EN ISO 3095:2013 6.2 skirsnyje apibrėžtame etaloniniame geležinkelio kelyje.

Tačiau bandymą geležinkelio kelyje, kuris etaloninio geležinkelio kelio reikalavimų neatitinka riedėjimo triukšmo, susijusio su bėgio paviršiaus šiurkščiu, ir geležinkelio kelio slopinimo koeficientų vertės aspektais, leidžiama atlikti, jeigu pagal 6.2.2.3.2 punktą išmatuoto triukšmo lygiai neviršija 4.2.3 punkte nustatytų ribinių verčių.

Bandomojo geležinkelio kelio su bėgio paviršiaus šiurkščiu susijusio riedėjimo triukšmo ir geležinkelio kelio slopinimo koeficientų vertės nustatomos bet kuriuo atveju. Jeigu geležinkelio kelias, kuriame atliekami bandymai, neatitinka etaloninio geležinkelio kelio sąlygų, išmatuoti triukšmo lygiai žymimi žodžiu „palyginamieji“, o priešingu atveju išmatuoti lygiai žymimi žodžiu „nepalyginamieji“. Techninėje byloje nurodoma, ar išmatuoti triukšmo lygiai yra „palyginamieji“ ar „nepalyginamieji“.

Bandomojo geležinkelio kelio išmatuotos su bėgio paviršiaus šiurkščiu susijusio riedėjimo triukšmo vertės galioja tris mėnesius prieš matavimą ir tris mėnesius po matavimo, jeigu šiuo laikotarpiu nebuvo atlikti su bėgio paviršiaus šiurkščiu susijusiam riedėjimo triukšmui poveikį darantys geležinkelio kelio techninės priežiūros darbai.

Bandomojo geležinkelio kelio išmatuotos kelio slopinimo koeficientų vertės galioja vienus metus prieš matavimą ir nustoja galioti praėjus vieniems metams po matavimo, jeigu šiuo laikotarpiu nebuvo atlikti geležinkelio kelio slopinimo koeficientų vertei poveikį darantys geležinkelio kelio techninės priežiūros darbai.

Į techninę bylą įtraukiamas patvirtinimas, kad su pravažiuojančio tam tikro tipo riedmens skleidžiamo triukšmo matavimu susiję geležinkelio kelio duomenys galiojo bandymo atlikimo dieną (-as), pvz., pateikiant poveikį triukšmui darančių techninės priežiūros darbų duomenis.

**▼ B**

Be to, plokštėmis klotame geležinkelio kelyje leidžiama atlikti bandymus esant 250 km/h arba didesniai greičiui. Šiuo atveju ribinės vertės, palyginti su nustatytosiomis 4.2.3 punkte, gali būti 2 dB didesnės.

## 6.2.2.3.2 Procedūra

Bandymai atliekami pagal standarto EN ISO 3095:2013 6.1, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6 skirsnių ir 6.7 skirsnio (išskyrus 6.7.2 dalį) nuostatas. Lyginimo su ribinėmis vertėmis rezultatai apvalinami iki artimiausio sveiko skaičiaus, kuriuo nurodomas decibelų dydis. Prieš apvalinimą atliekamas norminimas. Išsami vertinimo procedūra išdėstyta 6.2.2.3.2.1, 6.2.2.3.2.2 ir 6.2.2.3.2.3 punktuose.

## 6.2.2.3.2.1 Elektriniai sudėtiniai riedmenų vienetai, dyzeliniai sudėtiniai riedmenų vienetai, lokomotyvai ir keleiviniai vagonai

Elektriniams sudėtiniais riedmenų vienetais, dyzeliniams sudėtiniais riedmenų vienetais, lokomotyvams ir keleiviniams vagonams nustatomos trys didžiausiojo eksploatacinio greičio klasės:

1. Jeigu riedmenų vieneto didžiausiasis eksploatacinis greitis 80 km/h arba mažesnis, pravažiuojančio riedmens skleidžiamas triukšmas matuojamas jam važiujant didžiausiu greičiu  $v_{\max}$ . Ši vertė neturi viršyti 4.2.3 punkte nustatytos ribinės vertės  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ .
2. Jeigu riedmenų vieneto didžiausiasis eksploatacinis greitis  $v_{\max}$  viršija 80 km/h, bet yra mažesnis nei 250 km/h pravažiuojančio riedmens skleidžiamas triukšmas matuojamas jam važiujant 80 km/h greičiu ir didžiausiu greičiu. Abi išmatuotos pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo vertės  $L_{pAeq, Tp(v_{\text{test}})}$  pagal 1 formulę perskaičiuojamos atsižvelgiant į etaloninį 80 km/h greitį  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ . Perskaičiuota vertė neturi viršyti 4.2.3 punkte nustatytos ribinės vertės  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ .

1 formulė:

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

► **MI**  $v_{\text{test}}$  ◀ – tikrasis greitis atliekant matavimą

3. Jeigu riedmenų vieneto didžiausiasis eksploatacinis greitis  $v_{\max}$  yra 250 km/h arba didesnis, pravažiuojančio riedmens skleidžiamas triukšmas matuojamas jam važiujant 80 km/h greičiu ir didžiausiu greičiu, tačiau viršutinė bandymo greičio riba, lygi 320 km/h, neturi būti viršijama. Išmatuota 80 km/h greičiu pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo vertė  $L_{pAeq, Tp(v_{\text{test}})}$  perskaičiuojama pagal 1 formulę atsižvelgiant į etaloninį 80 km/h greitį  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ . Perskaičiuotoji vertė neturi viršyti 4.2.3 punkte nustatytos ribinės vertės  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ . Išmatuota didžiausiu greičiu pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo vertė  $L_{pAeq, Tp(v_{\text{test}})}$  perskaičiuojama pagal 2 formulę atsižvelgiant į etaloninį 250 km/h greitį  $L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$ . Perskaičiuota vertė neturi viršyti 4.2.3 punkte nustatytos ribinės vertės  $L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$ .

2 formulė:

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

► **MI**  $v_{\text{test}}$  ◀ – tikrasis greitis atliekant matavimą

## 6.2.2.3.2.2 Vagonai

Vagonams nustatomos dvi didžiausiojo eksploatacinio greičio kategorijos:



▼ **B**

1. Jeigu riedmenų vieneto didžiausias eksploatacinis greitis  $v_{\max}$  yra 80 km/h arba mažesnis, pravažiuojančio riedmens skleidžiamas triukšmas matuojamas jam važiuojant didžiausiu greičiu. Išmatuota pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo vertė  $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$  perskaičiuojama pagal 3 formulę atsižvelgiant į etaloninio ašių skaičiaus, padalyto iš ilgio tarp taurių galų, vertę, kuri lygi  $0,225 \text{ m}^{-1} L_{pAeq, Tp (APL_{ref})}$ . Ši vertė neturi viršyti 4.2.3 punkte nustatytos ribinės vertės  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ .

3 formulė:

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

$APL_{wag}$  – ašių skaičius, padalytas iš ilgio tarp taurių galų [ $\text{m}^{-1}$ ]

► **MI**  $v_{test}$  ◀ – tikrasis greitis atliekant matavimą

2. Jeigu riedmenų vieneto didžiausias eksploatacinis greitis  $v_{\max}$  yra didesnis negu 80 km/h, pravažiuojančio riedmens skleidžiamas triukšmas matuojamas jam važiuojant 80 km/h greičiu ir didžiausiu greičiu. Abi išmatuotos pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo vertės  $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$  perskaičiuojamos pagal 4 formulę atsižvelgiant į etaloninį greitį 80 km/h ir į etaloninio ašių skaičiaus, padalyto iš ilgio tarp taurių galų, vertę, kuri lygi  $0,225 \text{ m}^{-1} L_{pAeq, Tp (APL_{ref, 80 \text{ km/h}})}$ . Perskaičiuota vertė neturi viršyti 4.2.3 punkte nustatytos ribinės vertės  $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ .

4 formulė:

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

$APL_{wag}$  – ašių skaičius, padalytas iš ilgio tarp taurių galų [ $\text{m}^{-1}$ ]

► **MI**  $v_{test}$  ◀ – tikrasis greitis atliekant matavimą

#### 6.2.2.3.2.3 GSPR

GSPR taikoma ta pati 6.2.2.3.2.1 nustatyta vertinimo procedūra. Matavimo procedūra taikoma nenaudojant papildomai prikabinamų vagonų.

Laikoma, kad GSPR atitinka 4.2.3 punkte nustatytus pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo lygio reikalavimus neatliekant matavimo, jeigu GSPR:

- stabdoma tik kompozicinėmis stabdžių trinkelėmis arba diskiniiais stabdžiais ir
- joje sumontuoti kompoziciniai rato riedėjimo paviršių valantys stabdžiai, jei įtaisyti pagalbiniai trinkeliniai stabdžiai.

#### 6.2.2.4. Triukšmas mašinisto kabinoje

Atitiktis 4.2.4 punkte nustatytoms triukšmo mašinisto kabinoje ribinėms vertėms įrodoma pagal standartą EN 15892:2011. Jeigu tai GSPR, matavimo procedūra taikoma nenaudojant papildomai prikabinamų vagonų.

#### 6.2.3. Supaprastintas vertinimas

Taikant 6.2.2 punkte nustatytas bandymo procedūras kelis bandymus ar visus bandymus leidžiama pakeisti supaprastintu vertinimu. Taikant supaprastintą vertinimą vertinamasis riedmenų vienetas akustiniu požiūriu lyginamas su esamu tipu (toliau – etaloninis tipas), kurio akustinės ypatybės pagrįstos dokumentais.

**▼B**

Supaprastintą vertinimą leidžiama naudoti atskirai kiekvienam taikomam parametrai, t. y. stovinčio riedmens skleidžiamam triukšmui, iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamam triukšmui, pravažiuojančio riedmens skleidžiamam triukšmui ir triukšmo mašinos kabinoje triukšmui, vertinti; atliekant tokį vertinimą pateikiamas įrodymas, kad dėl vertinamo riedmenų vieneto skirtumų poveikio nebus viršytos 4.2 skirsnyje nustatytos ribinės vertės.

Pateikiant riedmenų vienetų, kuriems taikomas supaprastintas vertinimas, atitikties įrodymus įtraukiamas išsamus susijusio triukšmo pokyčių, palyginti su etaloniniu tipu, aprašymas. Remiantis šiuo aprašymu parengiamas supaprastintas vertinimas. Pateikiant apskaičiuotas triukšmo vertes taip pat nurodoma su taikytu vertinimo metodu susijusi neapibrėžtis. Supaprastintas vertinimas gali būti apskaičiavimas ir (arba) supaprastintas matavimas.

Riedmenų vienetas, kuriam sertifikatas buvo išduotas pritaikius supaprastintą vertinimą, nenaudojamas kaip etaloninis riedmuo atliekant kitą vertinimą.

Jeigu supaprastintas vertinimas naudojamas nustatant pravažiuojančio riedmens skleidžiamą triukšmą, etaloninis tipas turi atitikti bent vieną iš šių skyrių:

- 4 skyrių ir su juo susiję pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo rezultatai žymimi žodžiu „palyginamasis“;
- Sprendimo 2011/229/ES 4 skyrių ir su juo susiję pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo rezultatai žymimi žodžiu „palyginamasis“;
- Sprendimo 2006/66/EB 4 skyrių;
- Sprendimo 2008/232/EB 4 skyrių.

Jei vagono parametrai, palyginti su etaloniniu tipu, atitinka 7 lentelėje pateiktą leidžiamąjį intervalą, toliau nevertinama ir laikoma, kad riedmenų vienetas atitinka 4.2.3 punkte nustatytas ribines pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribines vertes.

*7 lentelė***Leidžiamas vagonų nuokrypis, leidžiantis neatlikti patikros**

Parametras	Leidžiamas nuokrypis (palyginti su etaloniniu riedmeniu)
Didžiausias riedmenų vieneto greitis	Bet koks, tačiau ne didesnis nei 160 km/h greitis
Rato tipas	Tik tuo atveju, jeigu skleidžiamas toks pats arba mažesnis triukšmas (akustinės ypatybės, laikantis Standarto EN 13979-1:2011 E priedo)
Tuščio riedmenų vieneto svoris	Leidžiamas tik + 20 %/– 5 % intervalas
Stabdžių trinkelė	Tik tuo atveju, jeigu įdiegus pokytį nepradedamas skleisti didesnis triukšmas.

## 7. ĮGYVENDINIMAS

## 7.1. Šios TSS taikymas naujiems posistemiams

Žr. šio reglamento 8 straipsnį.

▼ **M1****7.2. Šios TSS taikymas turimiems posistemiams**

Principai, kuriuos turi taikyti pareiškėjai ir leidimus išduodantys subjektai turimų riedmenų arba riedmenų tipo keitimo atveju (-ais), yra apibrėžti Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 7.1.2 punkte ir Reglamento (ES) Nr. 321/2013 priedo 7.2 skirsnyje.

**7.2.1. Turimų riedmenų arba riedmenų tipo keitimo atvejais taikomos nuostatos**

Pareiškėjas turi užtikrinti, kad pakeistų riedmenų skleidžiamo triukšmo lygiai išliktų mažesni už nustatytuosius TSS, kuri buvo taikoma tuomet, kai buvo išduotas pirmasis atitinkamų riedmenų leidimas. Jeigu tuo metu, kai buvo išduotas pirmasis leidimas, TSS dar nebuvo parengta, pareiškėjas turi užtikrinti, kad pakeistų riedmenų skleidžiamo triukšmo lygiai nepadidėtų arba išliktų mažesni už nustatytuosius Sprendime 2006/66/EB arba Sprendime 2002/735/EB.

Jei turi būti atliktas vertinimas, vertinami tik pagrindiniai parametrai, kuriems pakeitimas (-ai) padarė poveikį.

Jeigu atliekamas supaprastintas vertinimas, originalus riedmenų vienetas gali būti laikomas etaloniniu riedmenų vienetu pagal 6.2.3 punkto nuostatas.

Pakeitus visą riedmenų vienetą arba riedmenų vieneto riedmenį (-is) (pvz., atlikus pakeitimą po didelio pažeidimo) atitikties vertinimo pagal šią TSS atlikti neprivaloma, jeigu keičiama tapačiu (-iais) riedmenų vienetu ar riedmeniu (-imis).

**7.2.2. Papildomos šios TSS taikymo turimiems vagonams nuostatos**

Šio reglamento 5a straipsnyje nustatytas eksploatavimo apribojimas netaikomas vagonams, kurie daugiausia eksploatuojami linijose, kurių nuolydis didesnis nei 40 %, vagonams, kurių didžiausias eksploatavimo greitis didesnis nei 120 km/h, vagonams, kurių didžiausia ašies apkrova didesnė nei 22,5 t, vagonams, kurie eksploatuojami tik atliekant infrastruktūros darbus, ir vagonams, kurie naudojami gelbėjimo traukiniams.

Jeigu vagonė sumontuojamos tylesnės stabdžių trinkelės, apibrėžtos 7.2.2.1 punkte, ir nepridedama jokių triukšmo šaltinių, daroma prielaida, kad 4.2.3 punkto reikalavimų laikomasi ir kito bandymo atlikti nebūtina.

**7.2.2.1. Tylesnės stabdžių trinkelės**

Tylesnės stabdžių trinkelės – stabdžių trinkelės, priskiriamos prie vienos iš šių kategorijų:

— stabdžių trinkelės, išvardytos Reglamento (ES) Nr. 321/2013 G priede;

— stabdžių trinkelės, įvertintos pagal šios TSS F priedėlyje nustatytą procedūrą.

**7.2.2.2. Tylesniuose maršrutuose eksploatuojami vagonai**

Tylesniuose maršrutuose savo naudojimo teritorijoje gali būti eksploatuojami prie vienos iš šių kategorijų priskiriami vagonai:

**▼ M1**

- vagonai, dėl kurių išduota EB patikros deklaracija pagal Komisijos sprendimą 2006/66/EB dėl transeuropinių paprastųjų geležinkelių sistemos posistemio „Riedmenys. Triukšmas“ techninių sąveikos specifikacijų;
- vagonai, dėl kurių išduota EB patikros deklaracija pagal Komisijos sprendimą 2011/229/ES dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninių sąveikos specifikacijų;
- vagonai, dėl kurių išduota EB patikros deklaracija pagal šią TSS;
- vagonai, kuriuose sumontuotos tylesnės stabdžių trinkelės, apibrėžtos 7.2.2.1 punkte, arba diskiniai stabdžiai, atliekantys darbinio stabdžio funkciją;
- vagonai, kuriuose sumontuotos kompozitinės stabdžių trinkelės, išvardytos E priedėlyje ir atliekančios paprastojo stabdžio funkciją. Šių vagonų eksploatavimas tylesniuose maršrutuose ribojamas laikantis šiame priedėlyje apibūdintų sąlygų.

**▼ B**7.3. **Specifiniai atvejai**7.3.1. *Ivadas*

7.3.2. punkte išvardyti specifiniai atvejai skirstomi taip:

- a) „P“ atvejai – nuolatiniai atvejai.
- b) „T“ atvejai – laikinieji atvejai.

7.3.2. *Specifinių atvejų sąrašas***▼ M1**7.3.2.1. **Specifiniai atvejai**

- a) Estijos, Latvijos, Lenkijos, Lietuvos, Slovakijos ir Suomijos specifinis atvejis

(„P“) Riedmenų vienetams, naudojamiems kartu su trečiosiomis šalimis, kuriose vėžės plotis skiriasi nuo Sąjungos pagrindinio geležinkelių tinklo vėžės pločio, vietoj šios TSS reikalavimų leidžiama taikyti nacionalines technines taisykles.

- b) Suomijos specifinis atvejis

(„T“) Kol bus rastas atšiauriomis žiemos sąlygomis tinkamas techninis sprendimas, tačiau bet kuriuo atveju ne ilgiau nei iki 2032 m. gruodžio 31 d., prekiniams vagonams, naudotiniams tik Suomijos teritorijoje, gali būti ir toliau taikomas Sprendimas 2011/229/ES. Tai neturi trukdyti Suomijos tinkle eksploatuoti kitų valstybių narių prekinį vagonų.

**▼ B**7.3.2.2. **Stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinės vertės (4.2.1 punktas)**

- a) Suomijos specifinis atvejis

(„T“) Keleivinių vagonų ir vagonų, kuriuose sumontuotas didesnės nei 100 kW galios dyzelinis elektros energijos generatorius ir kuriuos numatyta naudoti tik Suomijos geležinkelių tinkle, 2 lentelėje pateiktą stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinę vertę  $L_{pAeq,T}$  [unit] leidžiama padidinti iki 72 dB.

▼ M1▼ B

## b) Jungtinės Karalystės (Didžiosios Britanijos) specifinis atvejis

(„P“) Dyzelinių sudėtinių riedmenų vienetų, skirtų naudoti tik Didžiosios Britanijos geležinkelių tinkle, 2 lentelėje pateiktą stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinę vertę  $L_{pAeq,T}$  [unit] leidžiama padidinti iki 77 dB.

Šis specifinis atvejis netaikomas dyzeliniams sudėtiniam riedmenų vienetams, skirtiems naudoti tik greitųjų geležinkelių 1 geležinkelių tinkle.

## c) Jungtinės Karalystės (Didžiosios Britanijos) specifinis atvejis

(„T“) Riedmenų vienetams, skirtiems naudoti tik Didžiosios Britanijos geležinkelių tinkle, 2 lentelėje pateiktos ribinės vertės atsižvelgiant į pagrindinį oro kompresorių netaikomos. Išmatuotos vertės pateikiamos Jungtinės Karalystės Nacionalinei saugos institucijai.

Šis specifinis atvejis netaikomas riedmenų vienetams, skirtiems naudoti tik greitųjų geležinkelių 1 geležinkelių tinkle.

## 7.3.2.3. Iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinės vertės (4.2.2 punktas)

## a) Švedijos specifinis atvejis

(„T“) Lokomotyvų, kurių bendra traukos galia didesnė nei 6 000 kW, o didžiausia ašies apkrova viršija 25 t, 3 lentelėje pateiktas iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribines vertes  $L_{pAF,max}$  leidžiama padidinti iki 89 dB.

## b) Jungtinės Karalystės (Didžiosios Britanijos) specifinis atvejis

(„P“) 8 lentelėje nurodytų riedmenų vienetų, numatytų naudoti tik Didžiosios Britanijos geležinkelių tinkle, 3 lentelėje pateiktas iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribines vertes  $L_{pAF,max}$  leidžiama padidinti iki 8 lentelėje pateiktų verčių.

## 8 lentelė

**Iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinės vertės Jungtinės Karalystės (Didžiosios Britanijos) specifiniu atveju**

Geležinkelio riedmenų posistemio kategorija	$L_{pAF,max}$ [dB]
Elektriniai lokomotyvai, kurių bendroji traukos galia $P < 4\,500$ kW	83
Dyzeliniai lokomotyvai, kurių $P < 2\,000$ kW (išmatuota ties variklio išėjimo velenu)	89
Dyzeliniai sudėtiniai riedmenų vienetai	85

Šis specifinis atvejis netaikomas riedmenų vienetams, skirtiems naudoti tik greitųjų geležinkelių 1 geležinkelių tinkle.

▼ M1

## 7.3.2.4. Pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinės vertės (4.2.3 punktas)

## a) Lamanšo tunelio specifinis atvejis

(„P“) Lamanšo tunelyje tarp Kokelio (Prancūzija) ir Folkstono (Jungtinė Karalystė) pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinės vertės netaikomos vagonams, skirtiems sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms vežti.

▼ **M1**

## b) Švedijos specifinis atvejis

(„T“) Lokomotyvų, kurių bendra traukos galia didesnė nei 6 000 kW, o didžiausia ašies apkrova didesnė nei 25 t, 4 lentelėje pateiktas pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo  $L_{pAeq,Tp}$  (80 km/h) ribinės vertės leidžiama padidinti iki 85 dB.

7.4. **Konkrečios įgyvendinimo taisyklės**7.4.1. *Konkrečios šios TSS taikymo turimiems vagonams taisyklės (7.2.2 punktas)*

## a) Konkrečios šios TSS taikymo turimiems vagonams Lamanšo tunelyje taisyklės

(„P“) Apskaičiuojant metinį vidutinį kiekvieną parą nakties metu eksploatuojamų prekinų traukinių skaičių, į vien tik Kokelio (Prancūzija)–Folkstono (Jungtinė Karalystė) linijoje eksploatuojamus prekinus traukinius, kuriuos sudaro vagonai, skirti sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms vežti, neatsižvelgiama.

## b) Konkrečios šios TSS taikymo turimiems vagonams Suomijoje ir Švedijoje taisyklės

(„T“) Dėl netikrumo, susijusio su vagonų eksploatavimu atšiauriais žiemos sąlygomis naudojant kompozitines stabdžių trinkelės, tylesnių maršrutų sąvoka iki 2032 m. gruodžio 31 d. Suomijos ir Švedijos tinklams netaikoma. Tai neturi trukdyti Suomijos ir Švedijos tinkle eksploatuoti kitų valstybių narių prekinų vagonų.

7.4.2. *Tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės (7.2.2.2 punktas)*

## a) Belgijos tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„T“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, tylesniuose maršrutuose Belgijos teritorijoje gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

— iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai su bandažiniais ratais;

— iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose norint ketaus stabdžių trinkelės pakeisti kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis turi būti sumontuoti stabdymo suvienodinimo vožtuvai;

— iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės ir kurių ratai norint sumontuoti kompozitines stabdžių trinkelės turėtų būti pakeisti standarte EN 13979–1:2003+A2:2011 nustatytus reikalavimus atitinkančiais ratais.

## b) Lamanšo tunelio tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„P“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, tylesniuose maršrutuose, kuriems taikoma Lamanšo tunelio koncesijos sutartis, gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

vagonai, skirti sunkiasvorėms krovininėms transporto priemonėms tarp Kokelio (Prancūzija) ir Folkstono (Didžioji Britanija) vežti.

▼ **M1**

- c) Čekijos tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„T“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, tylesniuose maršrutuose Čekijos teritorijoje gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

- iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai su bandažiniais ratais;
- iki 2034 m. gruodžio 31 d. – vagonai su 59V tipo guoliais;
- iki 2034 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose norint ketaus stabdžių trinkeles pakeisti kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis turi būti sumontuoti stabdymo suvienodinimo vožtuvai;
- iki 2036 m. gruodžio 31 d. – vagonai su „1Bg“ arba „1Bgu“ stabdžių schema ir sumontuotomis ketaus stabdžių trinkelėmis;
- iki 2029 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės ir kurių ratai norint sumontuoti kompozitines stabdžių trinkeles turėtų būti pakeisti standarte EN 13979–1:2003+A2:2011 nustatytus reikalavimus atitinkančiais ratais.

Be to, iki 2030 m. gruodžio 31 d. turimiems vagonams, kuriems penkios pirmiau pateiktos įtraukos netaikomos ir dėl kurių kiekvienu konkrečiu atveju tinkamo sprendimo dėl ketaus stabdžių trinkelių pakeitimo neturima, naudoti kompozitinių stabdžių trinkelių neprivaloma.

- d) Prancūzijos tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„T“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, tylesniuose maršrutuose Prancūzijos teritorijoje gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

- iki 2030 m. gruodžio 31 d. – vagonai su „1Bg“ arba „1Bgu“ stabdžių schema ir sumontuotomis ketaus stabdžių trinkelėmis;
- iki 2030 m. gruodžio 31 d. – vagonai su mažais (mažesnio nei 920 mm skersmens) ratais.

- e) Italijos tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„T“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, tylesniuose maršrutuose Italijos teritorijoje gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

- iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai su bandažiniais ratais;
- iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose norint ketaus stabdžių trinkeles pakeisti kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis turi būti sumontuoti stabdymo suvienodinimo vožtuvai;

▼ **M1**

— iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės ir kurių ratai norint sumontuoti kompozitines stabdžių trinkeles turėtų būti pakeisti standarte EN 13979–1:2003+A2:2011 nustatytus reikalavimus atitinkančiais ratais.

Be to, iki 2030 m. gruodžio 31 d. turimiems vagonams, kuriems trys pirmiau pateiktos įtraukos netaikomos ir dėl kurių kiekvienu konkrečiu atveju tinkamo sprendimo dėl ketaus stabdžių trinkelėlių pakeitimo neturima, naudoti kompozitinių stabdžių trinkelėlių neprivaloma.

f) Lenkijos tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„T“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, iki 2036 m. gruodžio 31 d. tylesniuose maršrutuose Lenkijos teritorijoje gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

- vagonai su bandažiniais ratais;
- vagonai su „1Bg“ arba „1Bgu“ stabdžių schema ir sumontuotomis ketaus stabdžių trinkelėmis;
- vagonai, suprojektuoti S eismui, kuriuose įrengti SS stabdžiai ir sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės;
- vagonai, suprojektuoti SS eismui, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės ir kuriuose norint sumontuoti LL stabdžių trinkeles reikėtų sumontuoti standartą EN 13979–1:2003+A2:2011 atitinkančius ratus ir stabdymo suvienodinimo vožtuvus.

g) Slovakijos tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„T“) Be 7.2.2.2 punkte išvardytų vagonų, tylesniuose maršrutuose Slovakijos teritorijoje gali būti eksploatuojami šie turimi vagonai:

- iki 2026 m. gruodžio 31 d. – vagonai su bandažiniais ratais;
- iki 2036 m. gruodžio 31 d. – vagonai su 26–2.8 tipo vežimėliais ir sumontuotomis P10 ketaus stabdžių trinkelėmis;
- iki 2036 m. gruodžio 31 d. – vagonai, kuriuose norint ketaus stabdžių trinkeles pakeisti kompozitinėmis stabdžių trinkelėmis turi būti sumontuoti stabdymo suvienodinimo vožtuvai.

(„P“) Slovakiją ir trečiąsias šalis jungiančiuose maršrutuose naudojami vagonai su 2TS tipo vežimėliais, kurie pasienio stotyse pakeičiami.

h) Didžiosios Britanijos (Jungtinės Karalystės) tylesniuose maršrutuose eksploatuojamiems vagonams skirtos konkrečios įgyvendinimo taisyklės

(„P“) Tylesniuose maršrutuose leidžiama eksploatuoti riedmenų vienetus, kuriuos numatyta naudoti tik Didžiosios Britanijos tinkle ir kurių turimuose vagonuose sumontuotos gairėse Nr. GM/GN 2688 nurodytos kompozitinės stabdžių trinkelės.



**▼ M1**

(„T“) Tylesniuose maršrutuose leidžiama eksploatuoti šių tipų turimus vagonus, kuriuose sumontuotos ketaus stabdžių trinkelės ir kurias numatyta naudoti Didžiosios Britanijos tinkle:

- iki 2030 m. gruodžio 31 d. – vagonus, kuriuose sumontuota ne UIC stabdymo sistema ir kuriems modifikuoti suderinamų betriukšmių stabdžių trinkelėlių neturima;
- iki 2030 m. gruodžio 31 d. – vagonus, kurių suprojektuotasis stabdymo kelias – ne ilgesnis kaip 810 m, kai važiuojama 60 mylių per valandą greičiu ir taikomas G (prekinis) stabdymo režimas arba kai važiuojama 75 mylių per valandą greičiu ir taikomas P (keleivinis) stabdymo režimas, jei jie naudojami traukiniams, kurių kitų vagonų stabdymo kelias atitinka susijusias Jungtinės Karalystės (Didžiosios Britanijos) nacionalines technines taisykles;
- iki 2050 m. gruodžio 31 d. – vagonus, naudojamus tik branduolinėms reikmėms skirtiems produktams vežti.

**▼ B***A priedėlis***Neišspręsti klausimai****▼ M1**

Geležinkelių riedmenų posistemio sudedamoji dalis	Šios TSS nuostata	Šioje TSS nenagrinėjamas techninis aspektas	Pastabos
Tylesnės stabdžių trinkelės	7.2.2.1 ir F priedėlis	Stabdžių trinkelių akustinių savybių vertinimas	Galimi kiti techniniai sprendimai (žr. 7.2.2 punktą)



*B priedėlis*

**Šioje TSS nurodyti standartai**

TSS		Standartas	
Vertintinos ypatybės		Nuorodos į privalomus standartus	Skyrius
Stovinčio riedmens skleidžiamas triukšmas	4.2.1	—	—
	6.2.2.1	EN ISO 3095:2013	5
Iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamas triukšmas	4.2.2	—	—
	6.2.2.2	EN ISO 3095:2013	7
Pravažiuojančio riedmens skleidžiamas triukšmas	4.2.3	EN ISO 3095:2013	6
	6.2.2.3	EN ISO 3095:2013	6
Triukšmas mašinisto kabinoje	4.2.4	—	—
	6.2.2.4	EN 15892:2011	visi
Supaprastintas vertinimas	6.2.3	EN 13979–1:2011	E priedas

▼ **B***C priedėlis***Geležinkelių riedmenų posistemio vertinimas**

4.2 skirsnyje nurodytos vertintinos ypatybės					Konkreiti vertinimo procedūra
Geležinkelių riedmenų posistemio elementas	Punktas	Konstruacijos peržiūra	Tipo bandymas	Įprastas bandymas	Punktas
Stovinčio riedmens skleidžiamas triukšmas	4.2.1	X (*)	X	netaikoma	6.2.2.1
Iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamas triukšmas	4.2.2	X (*)	X	netaikoma	6.2.2.2
Pravažiuojančio riedmens skleidžiamas triukšmas	4.2.3	X (*)	X	netaikoma	6.2.2.3
Triukšmas mašinisto kabinoje	4.2.4	X (*)	X	netaikoma	6.2.2.4

(\*) Tik tuo atveju, jeigu taikomas supaprastintas vertinimas pagal 6.2.3 punktą.

▼ **M1***D priedelis***Tylesni maršrutai****D.1. Tylesnių maršrutų nustatymas**

Vadovaudamosi šio reglamento 5c straipsnio 1 dalimi, valstybės narės, naudodamos formatą, kuriuo gautus duomenis naudotojai galėtų toliau apdoroti IT priemonėmis, agentūrai pateikia tylesnių maršrutų sąrašą. Į sąrašą įtraukiama bent ši informacija:

- tylesnių maršrutų pradžios ir pabaigos taškai ir jų atitinkamos atkarpos, nurodomi naudojant Komisijos įgyvendinimo sprendime 2014/880/ES <sup>(1)</sup> nustatytame registre (INF registre) nurodytus geografinius kodus. Jei vienas iš šių taškų yra ties valstybės narės siena, tai turi būti nurodyta.
- Tylesnį maršrutą sudarančių atkarpų identifikavimo duomenys.

Sąrašas pateikiamas naudojantis šiuo šablonu:

Tylesnis maršrutas	Maršruto atkarpos	Unikalus atkarpos identifikavimo numeris	Tylesnis maršrutas prasideda/ baigiasi ties valstybės narės siena
Taškas A–taškas E	Taškas A–taškas B	201	Taip TAŠKAS E (šalis Y)
	Taškas B–taškas C	202	
	Taškas C–taškas D	203	
	Taškas D–taškas E	204	
Taškas F–taškas I	Taškas F–taškas G	501	Ne
	Taškas G–taškas H	502	
	Taškas H–taškas I	503	

Be to, valstybės narės gali savanoriškai pateikti žemėlapius, kuriuose pažymėti tylesni maršrutai. Visi sąrašai ir žemėlapiai ne vėliau kaip per 9 mėnesius nuo 2019 m. gegužės 27 d. paskelbiami agentūros svetainėje (<http://www.era.europa.eu>).

Iki tos pačios datos agentūra tylesnių maršrutų sąrašus ir žemėlapius pateikia Komisijai. Komisija atitinkamą informaciją valstybėms narėms pateikia komitete, nurodytame Direktyvos (ES) 2016/797 51 straipsnyje.

**D.2. Tylesnių maršrutų sąrašo atnaujinimas**

Tylesnių maršrutų sąrašui pagal šio reglamento 5c straipsnio 2 dalį atnaujinti naudojami paskutinių trejų metų iki sąrašo atnaujinimo, kurių duomenys turimi, krovinių vežimo eismo duomenys. Jei tam tikrais metais dėl išskirtinių aplinkybių krovinių vežimo eismo duomenys nuo vidutinio skaičiaus nukrypsta daugiau kaip 25 %, atitinkama valstybė narė vidutinį skaičių gali apskaičiuoti remdamasi likusių dvejų metų duomenimis. Atnaujintą tylesnių maršrutų sąrašą valstybės narės pateikia agentūrai.

<sup>(1)</sup> 2014 m. lapkričio 26 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas 2014/880/ES dėl geležinkelio infrastruktūros registro bendrųjų specifikacijų, kuriuo panaikinamas Įgyvendinimo sprendimas 2011/633/ES (OL L 356, 2014 12 12, p. 489).

**▼ M1**

Prie tylesnių maršrutų priskirti maršrutai atnaujintame sąrašė išlieka, išskyrus atvejus, kai per atitinkamą laikotarpį eismo apimtis sumažėjo daugiau kaip 50 %, o vidutinis kiekvieną parą nakties metu eksploatuojamų prekinų traukinių skaičius yra mažesnis nei 12.

Prie tylesnių maršrutų priskiriant naujas ir patobulintas linijas, atsižvelgiama į jose numatomą eismo apimtį.

Agentūra atnaujintus tylesnių maršrutų sąrašus ne vėliau kaip per 3 mėnesius nuo jų gavimo paskelbia savo svetainėje (<http://www.era.europa.eu>); sąrašai taikomi praėjus metams nuo jų paskelbimo, nuo kito gruodžio mėnesio dienos, kurią atnaujinami tvarkaraščiai.

Agentūra informuoja Komisiją apie visus tylesnių maršrutų pasikeitimus. Apie šiuos pasikeitimus Komisija informuoja valstybes nares komitete, nurodytame Direktyvos (ES) 2016/797 51 straipsnyje.

▼ **M1***E priedėlis***Senosios kompozitinės stabdžių trinkelės****E.1. Senosios kompozitinės stabdžių trinkelės, skirtos naudoti tarptautiniam geležinkelių transportui**

Iki UIC 541-4 N priedėlyje nustatytos atitinkamos dienos tylesniuose maršrutuose savo naudojimo teritorijoje gali būti naudojami turimi vagonai, kuriuose sumontuotos toliau nurodytos stabdžių trinkelės.

Gamintojas / produkto pavadinimas	Stabdžių trinkelių pavadinimas / tipas	Trinties koeficiento tipas
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe – sukepinta)
Jurid	738	K (Fe – sukepinta)

Vagonai, kuriuose sumontuotos senosios kompozitinės stabdžių trinkelės nėra nurodytos pirmiau pateiktoje lentelėje, bet jas jau leidžiama naudoti tarptautiniame eisme pagal Sprendimo 2004/446/EB arba Sprendimo 2006/861/EB nuostatas, savo naudojimo teritorijoje vis dar gali būti naudojami neribotą laiką.

**E.2. Senosios kompozitinės stabdžių trinkelės, skirtos naudoti šalių vidaus geležinkelių transportui**

Turimi vagonai, kuriuose sumontuotos toliau nurodytos stabdžių trinkelės, savo naudojimo teritorijoje gali būti naudojami tik atitinkamų valstybių narių geležinkelių tinkluose, įskaitant tylesnius maršrutus.

Gamintojas / produkto pavadinimas	Stabdžių trinkelių pavadinimas / tipas	Valstybė narė	Pastabos
Cobra/Wabco	V133	Italija	
Cofren	S153	Švedija	
Cofren	128	Švedija	
Cofren	229	Italija	
ICER	904	Ispanija, Portugalija	
ICER	905	Ispanija, Portugalija	
Jurid	838	Ispanija, Portugalija	

▼ **M1**

*F priedėlis*

**Stabdžių trinkelių akustinių savybių vertinimas**

Šios procedūros tikslas – parodyti akustines kompozitinių stabdžių trinkelių savybes sąveikos sudedamosios dalies lygmeniu.

Ši procedūra pagal Direktyvos (ES) 2016/797 4 straipsnio 6 dalį laikoma neišspręstu klausimu.