

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)**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/57/EB dėl geležinkelių sistemos sąveikos Bendrijoje, ypač jos 6 straipsnio 1 dalį ⁽¹⁾,

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 881/2004 ⁽²⁾ 12 straipsnyje reikalaujama, kad Europos geležinkelio agentūra (toliau – agentūra) užtikrintų, kad techninės sąveikos specifikacijos (toliau – TSS) atitiktų techninę pažangą, rinkos tendencijas ir socialinius reikalavimus, taip pat siūlytų Komisijai, jos manymu, būtinas TSS pataisas;
- (2) 2010 m. balandžio 29 d. Sprendimu C(2010) 2576 Komisija įgaliojo agentūrą parengti TSS ir jas persvarstyti siekiant į šių TSS taikymo sritį įtraukti visą Sąjungos geležinkelių sistemą ir atlikti tyrimą, kad būtų nustatyta, ar tikslinga sujungti greitųjų geležinkelių ir paprastųjų geležinkelių riedmenims (toliau – GG ir PG riedmenys) taikomus triukšmo reikalavimus. Atlikus tyrimą ERA/REP/13–2011/INT prieita prie išvados, kad PG ir GG riedmenims turėtų būti taikoma viena TSS. Todėl PG ir GG riedmenims taikomi triukšmo reikalavimai turėtų būti sujungti;
- (3) Komisijos sprendimo 2011/229/ES ⁽³⁾ priedo 7.2 skirsnyje numatyta, kad agentūra turi išsamiai persvarstyti ir atnaujinti su triukšmu susijusią TSS ir remiantis ja Komisijai turėtų būti pateikiama ataskaita ir, jeigu reikia, pasiūlymas;
- (4) 2013 m. rugsėjo 3 d. agentūra pateikė rekomendaciją ERA/REC/07–2013/REC dėl su triukšmu susijusios TSS priėmimo;
- (5) siekiant neatsilikti nuo technologijų pažangos ir skatinti modernizavimą turėtų būti populiarinami inovaciniai sprendimai ir leidžiama juos tam tikromis sąlygomis įgyvendinti. Pateikęs inovacinį sprendimą gamintojas arba jo įgaliotasis atstovas turėtų nurodyti, kuo šis sprendimas nukrypsta nuo atitinkamos TSS nuostatos arba kaip ją papildo. Inovacinį sprendimą turėtų įvertinti Komisija. Jeigu įvertinimas teigiamas, agentūra turėtų parengti tinkamas inovacinio sprendimo funkcines ir sąveikos specifikacijas bei atitinkamus vertinimo metodus;
- (6) vidutinės trukmės laikotarpiu turėtų būti atlikta analizė siekiant mažinti eksploatuojamų geležinkelių riedmenų skleidžiamą triukšmą, kartu atsižvelgiant į geležinkelių sektoriaus konkurencingumą. Tai ypač susiję su prekiniais vagonais ir yra svarbu siekiant, kad piliečiai palankiau vertintų krovinių vežimą geležinkeliais;
- (7) pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalį valstybės narės Komisijai ir kitoms valstybėms narėms privalo pranešti apie specifiniais atvejais taikytinas atitikties vertinimo ir tikrinimo procedūras, taip pat apie įstaigas, atsakingas už šių procedūrų taikymą;
- (8) geležinkelių riedmenys šiuo metu eksploatuojami pagal sudarytus nacionalinius, dvišalius, daugiašalius arba tarp-tautinius susitarimus. Svarbu, kad šie susitarimai netrukdytų dabatinei ir būsimai pažangai siekiant užtikrinti sąveiką. Todėl valstybės narės apie tokius susitarimus turėtų pranešti Komisijai;
- (9) todėl Sprendimas Nr. 2011/229/ES turėtų būti panaikintas;

⁽¹⁾ OL L 191, 2008 7 18, p. 1.⁽²⁾ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 881/2004, įsteigiantis Europos geležinkelio agentūrą (Agentūros reglamentas) (OL L 220, 2004 6 21, p. 3).⁽³⁾ 2011 m. balandžio 4 d. Komisijos sprendimas 2011/229/ES dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos posistemio „Geležinkelių riedmenys. Triukšmas“ techninių sąveikos specifikacijų (OL L 99, 2011 4 13, p. 1).

- (10) Komisijos sprendimas 2008/232/EB ⁽¹⁾ turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas, siekiant pakeisti stovinčio geležinkelių riedmens skleidžiamo triukšmo ribines vertes, vidinio triukšmo lygius ir ribinius išorinio triukšmo parametrus;
- (11) šiame reglamente numatytos priemonės atitinka pagal Direktyvos 2008/57/EB 29 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Šiame reglamente nustatoma Sąjungos geležinkelių sistemos posistemo „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 ⁽²⁾ bei Komisijos reglamento (ES) Nr. 321/2013 ⁽³⁾ 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 ⁽⁴⁾ ar Komisijos sprendimą 2011/229/ES.

Susitarimai, apie kuriuos turi būti pranešta:

- nuolatiniai arba laikinieji nacionaliniai valstybių narių ir geležinkelio įmonių arba infrastruktūros valdytojų susitarimai, kurių reikia dėl planuojamos transporto paslaugos ypatingo ar vietinio pobūdžio;
- dvišaliai arba daugiašaliai geležinkelio įmonių, infrastruktūros valdytojų arba saugos institucijų tarpusavio susitarimai, kuriais užtikrinamas reikšmingas vietinės arba regioninės sąveikos lygis;
- 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.

4 straipsnis

Šio Reglamento priedo 6 skirsnyje nustatytos atitikties, tinkamumo naudoti vertinimo ir EB patikros procedūros grindžiamos Komisijos sprendime 2010/713/ES ⁽⁵⁾ apibrėžtais moduliais.

5 straipsnis

1. Priedo 7.3.2 skirsnyje išvardytais specifiniais atvejais sąlygos, kurios turi būti įvykdytos atliekant sąveikos patikrą pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 2 dalį, yra tos taikytinos techninės taisyklės, kurių laikomasi leidimą pradėti eksploatuoti posistemius, kuriems taikomas šis reglamentas, suteikiančioje valstybėje narėje.

⁽¹⁾ 2008 m. vasario 21 d. Komisijos sprendimas 2008/232/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos „Geležinkelių riedmenų“ posistemiiui skirtos sąveikos techninės specifikacijos (OL L 84, 2008 3 26, p. 132).

⁽²⁾ 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1302/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos posistemo „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“ techninės sąveikos specifikacijos (Žr. šio oficialiojo leidinio p. 228).

⁽³⁾ 2013 m. kovo 13 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 321/2013 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos posistemo „Riedmenys. Prekiniai vagonai“ techninės sąveikos specifikacijos, kuriuo panaikinamas Komisijos sprendimas 2006/861/EB (OL L 104, 2013 4 12, p. 1).

⁽⁴⁾ 2005 m. gruodžio 23 d. Komisijos sprendimas 2006/66/EB dėl transeuropinių paprastųjų geležinkelių posistemo „Riedmenys: triukšmas“ techninių sąveikos specifikacijų (OL L 37, 2006 2 8, p. 1).

⁽⁵⁾ 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).

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;
- c) pagal Direktyvos 2008/57/EB 17 straipsnio 3 dalį paskirtas įstaigas, atliksiančias atitikties vertinimo ir tikrinimo procedūras, susijusias su šio reglamento priedo 7.3.2 skirsnyje išvardytais specifiniais atvejais.

6 straipsnis

Atitiktis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/10/EB ⁽¹⁾ 3 straipsnyje nustatytoms mažesnėms poveikio ribinėms vertėms užtikrinama laikantis šio reglamento priedo 4.2.4 punkte nustatyto triukšmo mašinisto kabinoje lygio ir taikant geležinkelio įmonės nustatytinas 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 posistemių, 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 Direktyvos 2008/57/EB 6 straipsnį. Jeigu nuomonė neigiama, pasiūlytas inovacinis sprendimas nenaudojamas.
5. Kol TSS bus persvarstyta, Komisijos pateikta palanki nuomonė laikoma tinkama atitikties esminiams Direktyvos 2008/57/EB reikalavimams priemone, todėl gali būti naudojama vertinant posistemi.

8 straipsnis

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

- lokomotyvams, elektriniams sudėtiniais riedmenų vienetams, dyzeliniams sudėtiniais riedmenų vienetams ir keleviniams 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.

⁽¹⁾ 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).

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.

Priimta Briuselyje 2014 m. lapkričio 26 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER

PRIEDAS

TURINYS

1.	ĮVADAS	426
1.1.	Techninė taikymo sritis	426
1.2.	Geografinė taikymo sritis	426
2.	POSISTEMIO APIBRĖŽTIS	426
3.	ESMINIAI REIKALAVIMAI	426
4.	POSISTEMIO APIBŪDINIMAS	427
4.1.	Įvadas	427
4.2.	Funkcinės ir techninės posistemių specifikacijos	427
4.2.1.	Stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos	427
4.2.2.	Iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos	428
4.2.3.	Pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos	428
4.2.4.	Triukšmo mašinisto kabinoje ribos	429
4.3.	Sąsajų funkcinės ir techninės specifikacijos	429
4.4.	Eksploatavimo taisyklės	430
4.5.	Techninės priežiūros taisyklės	430
4.6.	Profesinė kvalifikacija	430
4.7.	Sveikatos ir darbo saugos sąlygos	430
4.8.	Europos patvirtintų transporto priemonių tipų registras	430
5.	SĄVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS	430
6.	ATITIKTIES VERTINIMAS IR EB PATIKRA	430
6.1.	Sąveikos sudedamosios dalys	430
6.2.	Geležinkelio riedmenų posistemis atsižvelgiant į geležinkelio riedmenų skleidžiamą triukšmą	430
6.2.1.	Moduliai	430
6.2.2.	EB patikros procedūros	431
6.2.3.	Supaprastintas vertinimas	433
7.	ĮGYVENDINIMAS	434
7.1.	Šios TSS taikymas naujiems posistemiams	434
7.2.	Šios TSS taikymas atnaujinantiems ir patobulintiems posistemiams	434
7.3.	Specifiniai atvejai	434
7.3.1.	Įvadas	434
7.3.2.	Specifinių atvejų sąrašas	435

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 Direktyvos 2008/57/EB III priede nustatytus reikalavimus.

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

1.1. Techninė 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.

1.2. 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.

2. POSISTEMIO APIBRĖŽTIS

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

Šios TSS reikalavimai taikomi šioms Direktyvos 2008/57/EB I priedo 1.2 skirsnyje nustatytoms geležinkelių riedmenų kategorijoms:

- a) *Savaeigiai šiluminiai arba elektriniai traukiniai*. Ši kategorija išsamiau apibrėžiama Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 2 skyriuje ir šioje TSS ji vadinama sudėtiniais riedmenų vienetais, elektriniais arba dyzeliniais sudėtiniais riedmenų vienetais.
- b) *Šiluminiai arba elektriniai traukimo agregatai*. Ši kategorija išsamiau apibrėžiama Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 2 skyriuje ir šioje TSS ši kategorija vadinama lokomotyvais. Varikliniai riedmenų vienetai, kurie yra sudedamoji savaeigių šiluminių arba elektrinių traukinių dalis, ir drezinos nėra priskiriami prie šios kategorijos (jie priklauso a punkte nurodytai kategorijai).
- c) *Keleiviniai vagonai ir kiti susiję vagonai*. Ši kategorija išsamiau apibrėžiama Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 2 skyriuje ir šioje TSS ši kategorija vadinama keleiviniais vagonais.
- d) *Prekiniai vagonai, įskaitant sunkvežimiams vežti skirtus riedmenis*. Ši kategorija išsamiau apibrėžiama Reglamento (ES) Nr. 321/2013 2 skyriuje, o šioje TSS ši kategorija vadinama vagonais.
- e) *Mobilioji geležinkelių infrastruktūros statybos ir techninės priežiūros įranga*. Ši kategorija išsamiau apibrėžiama Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 2 skyriuje ir prie jos priskiriami geležinkelio statybos ir priežiūros riedmenys (šioje TSS – GSPR) ir infrastruktūros apžiūros riedmenys, kurie atsižvelgiant į jų konstrukciją priskiriami prie a, b arba d punktuose nurodytų kategorijų.

3. ESMINIAI REIKALAVIMAI

Visi pagrindiniai šioje TSS nustatyti parametrai turi būti susieti su bent vienu esminiu Direktyvos 2008/57/EB 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 prieinamumas	Sveikata	Aplinkosauga	Techninis suderinamumas
4.2.1	Stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos				1.4.4	
4.2.2	Iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos				1.4.4	

Punktas	Pagrindinis parametras	Esminiai reikalavimai				
		Sauga	Patikimumas ir prieinamumas	Sveikata	Aplinkosauga	Techninis suderinamumas
4.2.3	Pravažiuojančio riedmens skleidžiamo triukšmo ribos				1.4.4	
4.2.4	Triukšmo mašinisto kabinoje ribos				1.4.4	

4. POSISTEMIO APIBŪDINIMAS

4.1. Įvadas

Šiame skyriuje nustatomas tinkamiausias geležinkelių riedmenų posistemo 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):

- 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 vienetą 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 mažesni apribojimą nustatanti vertė. Pagal Direktyvos 2008/57/EB 5 straipsnio 5 dalį ir 2 straipsnio 1 dalį 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 posistemo 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 važiuojojo paviršiaus.

2 lentelė

Stovinčio riedmens skleidžiamo triukšmo ribinės vertės

Geležinkelio riedmenų posistemo 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	

Geležinkelio riedmenų posistemio kategorija	$L_{pAeq,T}$ [unit] [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax}^i [dB]
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.

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
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^{-1}]

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 sudėtinių riedmenų vienetų, dyzelinių sudėtinių 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.

4.3. **Sąsajų funkcinės ir techninės specifikacijos**

Šioje TSS nustatytos toliau nurodytos geležinkelių riedmenų posistemų sąsajos.

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

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

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

- pravažiuojančio riedmens skleidžiamas triukšmas,
- stovinčio riedmens skleidžiamas triukšmas.

4.4. **Eksplotavimo taisyklės**

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

4.5. **Techninės priežiūros taisyklės**

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

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. **SĄVEIKOS SUDEDAMOSIOS DALYS**

Šioje TSS nenurodyta jokia sudedamoji sąveikos dalis.

6. **ATITIKTIES VERTINIMAS IR EB PATIKRA**

6.1. **Sąveikos sudedamosios dalys**

Netaikoma.

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 $L_{pAeq,T}$ 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 eksploatavimo 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} rodiklis. Atitinkamas triukšmo šaltinis yra dujų išmetimas iš oro džiovintuvo vožtuvų.

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.

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 sveikojo 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 važiuojant 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 važiuojant 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:

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

V_{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 važiuojant 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:

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

V_{test} – tikrasis greitis atliekant matavimą

6.2.2.3.2.2 Vagonai

Vagonams nustatomos dvi didžiausiojo eksploatacinio greičio kategorijos:

1. Jeigu riedmenų vieneto didžiausiasis 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 $L_{pAeq,Tp(v_{\text{test}})}$ perskaičiuojama pagal 3 formulę atsižvelgiant į etaloninio ašių skaičiaus, padalyto iš ilgio tarp taukšų galų, vertę, kuri lygi $0,225 \text{ m}^{-1} L_{pAeq,Tp(APLref)}$. Ši vertė neturi viršyti 4.2.3 punkte nustatytos ribinės vertės $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$.

3 formulė:

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

APL_{wag} – ašių skaičius, padalytas iš ilgio tarp taukšų galų [m^{-1}]

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 taukšų galų, vertę, kuri lygi $0,225 \text{ m}^{-1} L_{pAeq,Tp(APLref, 80 \text{ km/h})}$. Perskaičiuota vertė neturi viršyti 4.2.3 punkte nustatytos ribinės vertės $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$.

4 formulė:

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

APL_{wag} – ašių skaičius, padalytas iš ilgio tarp taukšų galų [m^{-1}]

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.

Supaprastintą vertinimą leidžiama naudoti atskirai kiekvienam taikomam parametru, t. y. stovinčio riedmens skleidžiamam triukšmui, iš vietos pajudančio riedmens skleidžiamam triukšmui, pravažiuojančio riedmens skleidžiamam triukšmui ir triukšmo mašinisto 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, atitiktis 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 apskaičiuojamas 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.

7.2. Šios TSS taikymas atnaujintiems ir patobulintiems posistemiams

Jeigu valstybė narė mano, kad pagal Direktyvos 2008/57/EB 20 straipsnio 1 dalį būtinas naujas leidimas pradėti eksploatuoti, tada pareiškėjas įrodo, kad atnaujintų arba patobulintų riedmenų vienetų skleidžiamo triukšmo lygiai tebėra mažesni, nei buvo nustatyta TSS, taikytoje atitinkamam riedmenų vienetai pirmą kartą išduodant leidimą. Jeigu išduodant pirmąjį leidimą TSS dar nebuvo parengta, turi būti pateikti įrodymai, kad atnaujintų arba patobulintų riedmenų vienetų skleidžiamo triukšmo lygiai nepadidėjo arba tebėra mažesni, nei nustatyta Sprendime 2006/66/EB arba Sprendime 2002/735/EB.

Pateikiant įrodymus apsiribojama tik pagrindiniais parametrais, kuriems atnaujinimas ir (arba) patobulinimas padarė poveikį.

Jeigu taikomas supaprastintas vertinimas, originalus riedmuo gali būti laikomas etaloninio riedmens atitikmeniu pagal 6.2.3 punkto nuostatas.

Pakeitus visą riedmenų vieneta arba riedmenų vieneto riedmenį (-is) (pvz., pakeitimas po didelio pažeidimo) neprivaloma atlikti atitikties vertinimo pagal šią TSS, jeigu riedmenų vienetas ar riedmuo (-enys) yra tapatus keičiamam riedmenų vienetai ar riedmeniui.

Jeigu atnaujintame ar patobulintame vagone sumontuojamos kompozicinės stabdžių trinkelės ir vertinama vagone nepridedama jokių triukšmo šaltinių, daroma prielaida, kad 4.2.3 punkto reikalavimų laikomasi ir kad kito bandymo atlikti nebūtina.

7.3. Specifiniai atvejai

7.3.1. Įvadas

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

7.3.2.1. Bendrieji specifiniai atvejai

Estijos, Suomijos, Latvijos ir Lietuvos specifinis atvejis

(„P“) Trečiųjų šalių riedmenų vienetams, kurių aširačio vėžės plotis yra 1 520 mm, leidžiama taikyti nacionalines technines taisykles, o ne šios TSS reikalavimus.

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.

Sprendimas 2011/229/ES gali būti ir toliau taikomas prekiniamis vagonams, naudojamiems tik Suomijos teritorijoje, kol bus rastas Šiaurės Europos šalių žiemos sąlygomis tinkamas techninis sprendimas, tačiau bet kuriuo atveju ne ilgiau nei iki 2017 m. gruodžio 31 d. Tai neturi trukdyti Suomijos tinkle naudoti kitų valstybių narių prekinius vagonus.

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.

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

a) Švedijos specifinis atvejis

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

A priedėlis

Neišspręsti klausimai

Šioje TSS nėra jokių neišspręstų klausimų.

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

C priedėlis

Geležinkelių riedmenų posistemio vertinimas

4.2 skirsnyje nurodytos vertintinos ypatybės					Konkreči vertinimo procedūra
Geležinkelių riedmenų posistemio elementas	Punktas	Konstrukcijos 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.