

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 1304/2014**(2014. gada 26. novembris)****par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis”, ar ko groza Lēmumu 2008/232/EK un atceļ Lēmumu 2011/229/ES****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīvu 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 6. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 881/2004 ⁽²⁾ 12. pantā noteikts, ka Eiropas Dzelzceļa aģentūra (turpmāk “Aģentūra”) nodrošina, ka savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (turpmāk “SITS”) tiek pielāgotas tehnikas attīstībai, tirgus tendencēm un sociālajām prasībām, un ierosina Komisijai veikt SITS grozījumus, kurus tā uzskata par vajadzīgiem.
- (2) Ar 2010. gada 29. aprīļa Lēmumu C(2010)2576 Komisija piešķīra Aģentūrai pilnvaras izstrādāt un pārskatīt savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas, lai paplašinātu to darbības jomu attiecībā uz visu dzelzceļa sistēmu Savienībā, un veikt pētījumu par trokšņa līmeņa prasību apvienošanas piemērotību ātrgaitas un parastajam ritošajam sastāvam (“HS” un “CR” RST). Pētījuma ERA/REP/13-2011/INT secinājumi bija, ka vienām SITS būtu jāaptver gan CR, gan HS RST. Tāpēc trokšņa līmeņa prasības parasto dzelzceļu un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošajam sastāvam būtu jāapvieno.
- (3) Komisijas Lēmuma 2011/229/ES ⁽³⁾ pielikuma 7.2. punktā ir paredzēts, ka Aģentūra veic to SITS visaptverošu pārskatīšanu un atjaunošanu, kas attiecas uz troksni, pamatojoties uz kuru Komisijai būtu jāiesniedz ziņojums un, ja nepieciešams, priekšlikums.
- (4) Aģentūra 2013. gada 3. septembrī iesniedza ieteikumu ERA/REC/07-2013/REC par SITS, kas attiecas uz troksni.
- (5) Lai pielāgotos tehnoloģiskajai attīstībai un veicinātu modernizāciju, būtu jāatbalsta inovatīvi risinājumi un, ievērojot konkrētus nosacījumus, tie būtu jāpieņem. Ja tiek piedāvāts inovatīvs risinājums, ražotājam vai viņa pilnvarotajam pārstāvim būtu jānorāda, kādā veidā tas atšķiras, vai kā tas papildina attiecīgos SITS noteikumus. Inovatīvais risinājums būtu jānovērtē Komisijai. Ja šā novērtējuma rezultāts ir pozitīvs, Aģentūrai būtu jāizstrādā inovatīvajam risinājumam atbilstošas funkcionālās un saskarņu specifikācijas, kā arī atbilstīgas novērtēšanas metodes.
- (6) Vidējā termiņā būtu jāveic analīze ar mērķi samazināt esošo ritekļu radīto troksni, vienlaikus ņemot vērā dzelzceļa nozares konkurētspēju. It īpaši tas attiecas uz kravas vagoniem, un ir svarīgi palielināt sabiedrības atbalstu dzelzceļa kravu pārvadājumu satiksmei.
- (7) Atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktam dalībvalstis informē Komisiju un pārējās dalībvalstis par atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūrām, kuras izmanto īpašajos gadījumos, kā arī par iestādēm, kuras atbild par šo procedūru īstenošanu.
- (8) Ritošais sastāvs pašlaik darbojas saskaņā ar spēkā esošiem valsts, divpusējiem, daudzpusējiem un starptautiskiem nolīgumiem. Ir svarīgi, lai šie nolīgumi nekavētu pašreizējo un turpmāko virzību uz savstarpējas izmantojamības panākšanu. Tāpēc dalībvalstīm Komisija būtu jāinformē par šādiem nolīgumiem.
- (9) Tāpēc būtu jāatceļ Lēmums 2011/229/ES.

⁽¹⁾ OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regula (EK) Nr. 881/2004 par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu (Aģentūras regula) (OV L 220, 21.6.2004., 3. lpp.).⁽³⁾ Komisijas 2011. gada 4. aprīļa Lēmums 2011/229/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis” (OV L 99, 13.4.2011., 1. lpp.).

- (10) Komisijas Lēmums 2008/232/EK ⁽¹⁾ būtu jāgroza attiecībā uz stacionārā trokšņa ierobežojumiem, iekštelpu trokšņa līmeni un ar ārējo troksni saistīto raksturlielumu robežvērtībām.
- (11) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktu izveidotā komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Šī regula nosaka savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS), kas attiecas uz Savienības dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "ritošais sastāvs – troksnis", kā izklāstīts pielikumā.

2. pants

Šo SITS piemēro ritošajam sastāvam, uz ko attiecas Komisijas Regula (ES) Nr. 1302/2014 ⁽²⁾ un Komisijas Regula (ES) Nr. 321/2013 ⁽³⁾.

3. pants

Sešu mēnešu laikā pēc šīs regulas stāšanās spēkā dalībvalstis paziņo Komisijai par visiem nolīgumiem, kuros ir prasības attiecībā uz trokšņa emisijas ierobežojumiem, ja šie nolīgumi nav jau paziņoti saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2006/66/EK ⁽⁴⁾ vai 2011/229/ES.

Jāpaziņo par šādiem nolīgumiem:

- valsts nolīgumi starp dalībvalstīm un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem, kas noslēgti vai nu pastāvīgi, vai īslaicīgi un ir nepieciešami sakarā ar paredzētā transporta pakalpojuma specifisko vai vietējo raksturu;
- divpusēji un daudzpusēji nolīgumi, kas noslēgti starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem vai drošības iestādēm un kas nodrošina ievērojama līmeņa vietēju vai reģionālu savstarpēju izmantojamību;
- starptautiski nolīgumi starp vienu vai vairākām dalībvalstīm un vismaz vienu trešo valsti vai starp dalībvalsti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem un vismaz vienu trešās valsts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, kas nodrošina vietējas vai reģionālas savstarpējas izmantojamības būtiskus līmeņus.

4. pants

Šīs regulas pielikuma 6. iedaļā noteikto atbilstības vai piemērotības lietošanai novērtēšanas un EK verificēšanas procedūru pamatā ir Komisijas Lēmumā 2010/713/ES ⁽⁵⁾ noteiktie moduļi.

5. pants

1. Attiecībā uz īpašiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3.2. iedaļā, nosacījumi, kuri izpildāmi savstarpējas izmantojamības verificēšanai saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 2. punktu, ir tie piemērojami tehniskie noteikumi, ko izmanto dalībvalstī, kura atļauj šajā regulā aprakstīto apakšsistēmu nodošanu ekspluatācijā.

⁽¹⁾ Komisijas 2008. gada 21. februāra Lēmums 2008/232/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmai (OV L 84, 26.3.2008., 132. lpp.).

⁽²⁾ Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1302/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs" (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 228. lappusi).

⁽³⁾ Komisijas 2013. gada 13. marta Regula (ES) Nr. 321/2013 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni" un par Komisijas Lēmuma 2006/861/EK atcelšanu (OV L 104, 12.4.2013., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas 2005. gada 23. decembra Lēmums 2006/66/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "ritošais sastāvs – troksnis" (OV L 37, 8.2.2006., 1. lpp.).

⁽⁵⁾ Komisijas 2010. gada 9. novembra Lēmums 2010/713/ES par atbilstības novērtēšanas, piemērotības lietošanai novērtēšanas un EK verificēšanas procedūru moduļiem, kas lietojami savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās, kuras pieņemtas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/57/EK, (OV L 319, 4.12.2010., 1. lpp.).

2. Sešos mēnešos pēc šīs regulas stāšanās spēkā katra dalībvalsts nosūta pārējām dalībvalstīm un Komisijai šādu informāciju:

- a) 1. punktā minētos tehniskos noteikumus;
- b) atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras, kas īstenojamas, piemērojot 1. punktā minētos tehniskos noteikumus;
- c) informāciju par iestādēm, kuras saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktu izraudzītas, lai veiktu atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras īpašajos gadījumos, kuri noteikti šīs regulas pielikuma 7.3.2. iedaļā.

6. pants

Atbilstību zemākajām ekspozīcijas darbības vērtībām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/10/EK⁽¹⁾ 3. pantā, nodrošina trokšņa līmeņa mašīnista kabīnē atbilstība, kā noteikts šīs regulas pielikuma 4.2.4. punktā, kā arī izmantojot atbilstīgus darbības nosacījumus, ko nosaka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums.

7. pants

1. Lai pielāgotos tehnoloģiskajai attīstībai, iespējams, ražotājam vai tā pilnvarotajam pārstāvim būs jāsniedz inovatīvi risinājumi, kuri neatbilst pielikumā izklāstītajām specifikācijām un/vai attiecībā uz kuriem nevar izmantot pielikumā noteiktās novērtēšanas metodes.

2. Inovatīvi risinājumi var būt saistīti ar ritošā sastāva apakšsistēmu, tās daļām un savstarpējas izmantojamības komponentiem.

3. Ja tiek piedāvāts inovatīvs risinājums, ražotājs vai tā pilnvarotais pārstāvis, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā, norāda, kā tas atšķiras no šīs SITS attiecīgajiem noteikumiem vai kā tas tos papildina, un iesniedz šīs atšķirības Komisijai analīzes veikšanai. Komisija var lūgt, lai Aģentūra sniedz atzinumu par piedāvāto inovatīvo risinājumu.

4. Komisija sniedz atzinumu par piedāvāto inovatīvo risinājumu. Ja šis atzinums ir pozitīvs, Aģentūra, atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 6. pantam, izstrādā un integrē SITS pārskatīšanas procesā attiecīgās funkcionālās un saskarnes specifikācijas, kā arī novērtēšanas metodes, kas jāiekļauj SITS, lai attiecīgo inovatīvo risinājumu varētu ļaut izmantot. Ja minētais atzinums ir negatīvs, piedāvāto inovatīvo risinājumu nedrīkst izmantot.

5. Kamēr nav notikusi SITS pārskatīšana, tiek uzskatīts, ka Komisijas pozitīvs atzinums ir akceptējams līdzeklis, kas apliecina atbilstību Direktīvas 2008/57/EK pamatprasībām, un tāpēc to var izmantot apakšsistēmas novērtēšanai.

8. pants

Verifikācijas deklarācija un/vai deklarācija par atbilstību tipam, kas jaunam riteklim izsniegta saskaņā ar Lēmumu 2011/229/ES, uzskatāma par derīgu:

- lokomotīvēm, elektrovilcieniem, dīzeļvilcieniem un pasažieru vagoniem – līdz tipa vai konstrukcijas sertifikāts jāatjauno, kā noteikts Lēmumā 2011/291/ES, attiecībā uz gadījumiem, kad šis lēmums tika piemērots vai citos gadījumos līdz 2017. gada 31. maijam,
- kravas vagoniem līdz 2016. gada 13. aprīlim.

Verifikācijas deklarācija un/vai deklarācija par atbilstību tipam, kas jaunam riteklim izsniegta saskaņā ar Lēmumu 2008/232/EK, uzskatāma par derīgu, līdz tipa vai konstrukcijas atbilstības sertifikāts jāatjauno, kā noteikts minētajā lēmumā.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 6. februāra Direktīva 2003/10/EK par veselības un drošības minimālajām prasībām attiecībā uz darba ņēmēju pakļaušanu darba vides riskiem, ko rada fizikāli faktori (troksnis) (septiņpadsmitā atsevišķā direktīva Direktīvas 89/391/EK 16. panta 1. punkta izpratnē) (OV L 42, 15.2.2003., 38. lpp.).

9. pants

1. No 2015. gada 1. janvāra Lēmumu 2011/229/ES atceļ.
2. No 2015. gada 1. janvāra Lēmuma 2008/232/EK pielikuma 4.2.6.5., 4.2.7.6. un 7.3.2.15. punktu svītros.
3. Noteikumus, kas minēti 1. un 2. punktā, tomēr turpina piemērot attiecībā uz projektiem, kas apstiprināti saskaņā ar SITS, kas pievienotas šiem lēmumiem, un, izņemot gadījumā, ja pieteikuma iesniedzējs pieprasa piemērot šo regulu, – attiecībā uz tādiem projektiem, kas saistīti ar jauniem ritekļiem vai esošo ritekļu atjaunošanu vai modernizēšanu, kuri ir izstrādes beigu posmā, uz ko attiecas līgums, kas ir spēkā šīs regulas publicēšanas dienā, vai gadījumos, kas minēti šīs regulas 8. pantā.

10. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2015. gada 1. janvāra. Tomēr ekspluatācijas atļauju, piemērojot SITS, kas izklāstīta šīs regulas pielikumā, var piešķirt pirms 2015. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama dalībvalstīs saskaņā ar Līgumiem.

Briselē, 2014. gada 26. novembrī

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

Satura rādītājs

1.	IEVADS	426
1.1.	Tehniskā darbības joma	426
1.2.	Ģeogrāfiskā darbības joma	426
2.	APAKŠSISTĒMAS DEFINĪCIJA	426
3.	PAMATPRASĪBAS	426
4.	APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS	427
4.1.	Ievads	427
4.2.	Apakšsistēmu funkcionālās un tehniskās specifikācijas	427
4.2.1.	Stacionārā trokšņa robežvērtības	427
4.2.2.	Iedarbināšanas trokšņa robežvērtības	428
4.2.3.	Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības	428
4.2.4.	Robežvērtības attiecībā uz troksni mašīnista kabīnē	429
4.3.	Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas	429
4.4.	Ekspluatācijas noteikumi	430
4.5.	Tehniskās apkopes noteikumi	430
4.6.	Profesionālā kvalifikācija	430
4.7.	Veselības un drošības nosacījumi	430
4.8.	Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrs	430
5.	SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI	430
6.	ATBILSTĪBAS NOVĒRTĒŠANA UN EK VERIFICĒŠANA	430
6.1.	Savstarpējas izmantojamības komponenti	430
6.2.	Ritošā sastāva apakšsistēma attiecībā uz ritošā sastāva emitēto troksni	430
6.2.1.	Moduļi	430
6.2.2.	EK verificēšanas procedūras	431
6.2.3.	Vienkāršotā vērtēšana	433
7.	ĪSTENOŠANA	434
7.1.	Šīs SITS piemērošana jaunām apakšsistēmām	434
7.2.	Šīs SITS piemērošana atjaunotām un modernizētām apakšsistēmām	434
7.3.	Īpašie gadījumi	434
7.3.1.	Ievads	434
7.3.2.	Īpašo gadījumu uzskaitījums	435

1. IEVADS

Savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS) katrai apakšsistēmai (vai tās daļai) parasti nosaka specifikāciju saskaņošanas optimālo līmeni nolūkā nodrošināt dzelzceļa sistēmas savstarpējo izmantojamību. Tāpēc SITS saskaņo tikai specifikācijas, kuras attiecas uz savstarpējai izmantojamībai būtiski svarīgiem parametriem (pamatparametriem). SITS specifikācijām jāatbilst pamatprasībām, kas noteiktas Direktīvas 2008/57/EK III pielikumā.

Saskaņā ar proporcionalitātes principu šajā SITS noteikts saskaņošanas optimālais līmenis 1.1. iedaļā definētās ritošā sastāva apakšsistēmas specifikācijām, kuru mērķis ir ierobežot trokšņa emisiju Savienības dzelzceļa sistēmā.

1.1. Tehniskā darbības joma

Šo SITS piemēro visam ritošajam sastāvam, kas ietilpst Regulas (ES) Nr. 1302/2014 (LOC&PAS SITS) un Regulas (ES) Nr. 321/2013 (WAG SITS) darbības jomā.

1.2. Ģeogrāfiskā darbības joma

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma atbilst darbības jomai, kas attiecīgajam ritošajam sastāvam definēta Regulas (ES) Nr. 1302/2014 1.2. iedaļā un Regulas (ES) Nr. 321/2013 1.2. iedaļā.

2. APAKŠSISTĒMAS DEFINĪCIJA

“Vienība” ir ritošais sastāvs, kam piemēro šo SITS un tādējādi arī EK verificēšanas procedūru. Regulas (ES) Nr. 1302/2014 2. nodaļā un Regulas (ES) Nr. 321/2013 2. nodaļā aprakstīts, no kā var sastāvēt vienība.

Šīs SITS prasības piemēro šādām ritošā sastāva kategorijām, kas noteiktas Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 1.2. iedaļā.

- a) *Pašgājēji dīzeļvilcieni un elektrovilcieni.* Šī kategorija ir sīkāk definēta Regulas (ES) Nr. 1302/2014 2. nodaļā, un šajā SITS šīs kategorijas vienības sauc par EV (elektrovilcieni) un DV (dīzeļvilcieni).
- b) *Dīzeļvilces un elektrovilces vienības.* Šī kategorija ir sīkāk definēta Regulas (ES) Nr. 1302/2014 2. nodaļā, un šajā SITS šīs kategorijas vienības sauc par lokomotīvēm. Motorvienības, kas ir daļa no “pašgājēja dīzeļvilciena vai elektrovilciena”, un automotrišu nav ietvertas šajā kategorijā un ietilpst a) apakšpunktā minētajā kategorijā.
- c) *Pasažieru vagoni un citi līdzīgi vagoni.* Šī kategorija ir sīkāk definēta Regulas (ES) Nr. 1302/2014 2. nodaļā, un šajā SITS šīs kategorijas vienības sauc par pasažieru vagoniem.
- d) *Kravas vagoni, tostarp kravas automobiļu pārvadāšanai paredzētie ritekļi.* Šī kategorija ir sīkāk definēta Regulas (ES) Nr. 321/2013 2. nodaļā, un šajā SITS šīs kategorijas vienības sauc par kravas vagoniem.
- e) *Dzelzceļa infrastruktūras būvei un apkopei paredzētās mobilās iekārtas.* Šī kategorija ir sīkāk definēta Regulas (ES) Nr. 1302/2014 2. nodaļā, un tajā ietilpst sliežu ceļa mašīnas (turpmāk šajā SITS – SCM) un infrastruktūras kontroles ritekļi, kas atkarībā no to konstrukcijas ietilpst a), b) vai d) apakšpunktā minētajā kategorijā.

3. PAMATPRASĪBAS

Visi šajā SITS noteiktie pamatparametri jāsaista ar vismaz vienu no Direktīvas 2008/57/EK III pielikumā noteiktajām pamatprasībām. **1. tabulā** norādīts iedalījums.

1. tabula

Pamatparametri un to saikne ar pamatprasībām

Punkts	Pamatparametrs	Pamatprasības				
		Drošība	Drošums un darbgatavība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība
4.2.1.	Stacionārā trokšņa robežvērtības				1.4.4.	
4.2.2.	Iedarbināšanas trokšņa robežvērtības				1.4.4.	

Punkts	Pamatparametrs	Pamatprasības				
		Drošība	Drošums un darbīgātvība	Veselības aizsardzība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība
4.2.3.	Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības				1.4.4.	
4.2.4.	Robežvērtības attiecībā uz troksni mašīnista kabīnē				1.4.4.	

4. APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS

4.1. Ievads

Šajā nodaļā noteikts saskaņošanas optimālais līmenis ritošā sastāva apakšsistēmas specifikācijām, kuru mērķis ir ierobežot trokšņa emisiju Savienības dzelzceļa sistēmā un panākt savstarpējo izmantojamību.

4.2. Apakšsistēmu funkcionālās un tehniskās specifikācijas

Turpmāk norādītie parametri ir atzīti par savstarpējai izmantojamībai būtiski svarīgiem parametriem (pamatparametriem):

- “stacionārais troksnis”;
- “iedarbināšanas troksnis”;
- “garāmbraukšanas troksnis”;
- “troksnis mašīnista kabīnē”.

Atbilstīgās funkcionālās un tehniskās specifikācijas sadalījumā pa dažādām ritošā sastāva kategorijām ir noteiktas šajā iedaļā. Gadījumā, kad vienības aprīkotas gan ar dīzeļdzinēju, gan ar elektrodzinēju, attiecīgās robežvērtības jāievēro visos normālos darbības režīmos. Ja kādā no šiem darbības režīmiem paredzēts dīzeļdzinēju un elektrodzinēju izmantot vienlaikus, piemēro mazāk ierobežojošo robežvērtību. Saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 5. punktu un 2. panta 1. punktu var paredzēt noteikumus īpašiem gadījumiem. Šie noteikumi norādīti 7.3. iedaļā.

Šajā iedaļā izklāstīto prasību novērtēšanas procedūras noteiktas norādītajos 6. nodaļas punktos un apakšpunktos.

4.2.1. Stacionārā trokšņa robežvērtības

Šādu skaņas spiediena līmeņu robežvērtības attiecībā uz stacionāro troksni, ja ritekļis ir normālā stāvoklī, sadalījumā pa ritošā sastāva apakšsistēmas kategorijām ir noteiktas 2. tabulā:

- vienības A–izsvartais ekvivalents nepārtrauktais skaņas spiediena līmenis ($L_{pAeq,T[unit]}$);
- A–izsvartais ekvivalents nepārtrauktais skaņas spiediena līmenis tuvākajā mērījumu pozīcijā i attiecībā uz galveno gaisa kompresoru ($L_{pAeq,T}$); un
- AF–izsvartais skaņas spiediena līmenis tuvākajā mērījumu pozīcijā i attiecībā uz gaisa sausinātāja izplūdes vārsta impulsīvo troksni (L_{pAFmax}^i).

Robežvērtības noteiktas 7,5 m attālumā no sliežu ceļa ass līnijas un 1,2 m virs sliežu galviņas augšas līmeņa.

2. tabula

Stacionārā trokšņa robežvērtības

Ritošā sastāva apakšsistēmas kategorija	$L_{pAeq,T [unit]}$	$L_{pAeq,T}^i$ (dB)	L_{pAFmax}^i (dB)
Elektrolokomotīves un SCM ar elektrovilci	70	75	85
Dīzeļlokomotīves un SCM ar dīzeļvilci	71	78	

Ritošā sastāva apakšsistēmas kategorija	$L_{pAeq,T}$ [unit]	$L_{pAeq,T}^i$ (dB)	L_{pAFmax}^i (dB)
EV	65	68	
DV	72	76	
Pasažieru vagoni	64	68	
Kravas vagoni	65	n.p.	n.p.

Atbilstības pierādīšana aprakstīta 6.2.2.1. punktā.

4.2.2. Iedarbināšanas trokšņa robežvērtības

AF-izsvartotā maksimālā skaņas spiediena līmeņa ($L_{pAF,max}$) robežvērtības attiecībā uz iedarbināšanas troksni sadalījumā pa ritošā sastāva apakšsistēmas kategorijām ir noteiktas 3. tabulā. Robežvērtības noteiktas 7,5 m attālumā no sliežu ceļa ass līnijas un 1,2 m virs sliežu galviņas augšas līmeņa.

3. tabula

Iedarbināšanas trokšņa robežvērtības

Ritošā sastāva apakšsistēmas kategorija	$L_{pAF,max}$ (dB)
Elektrolokomotīves ar kopējo vilces jaudu $P < 4\ 500$ kW	81
Elektrolokomotīves ar kopējo vilces jaudu $P \geq 4\ 500$ kW SCM ar elektrovilci	84
Dīzeļlokomotīves ar $P < 2\ 000$ kW uz dzinēja dzenamās vārpstas	85
Dīzeļlokomotīves ar $P \geq 2\ 000$ kW uz dzinēja dzenamās vārpstas SCM ar dīzeļvilci	87
EV ar maksimālo ātrumu $v_{max} < 250$ km/h	80
EV ar maksimālo ātrumu $v_{max} \geq 250$ km/h	83
DV ar $P < 560$ kW/dzinējs uz dzinēja dzenamās vārpstas	82
DV ar $P \geq 560$ kW/dzinējs uz dzinēja dzenamās vārpstas	83

Atbilstības pierādīšana aprakstīta 6.2.2.2. punktā.

4.2.3. Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības

A-izsvartotā ekvivalentā nepārtrauktā skaņas spiediena līmeņa robežvērtības, ja ātrums ir 80 km/h ($L_{pAeq,Tr}$, (80 km/h)) un attiecīgā gadījumā 250 km/h ($L_{pAeq,Tr,(250\ km/h)}$), attiecībā uz garāmbraukšanas troksni sadalījumā pa ritošā sastāva apakšsistēmas kategorijām ir noteiktas 4. tabulā. Robežvērtības noteiktas 7,5 m attālumā no sliežu ceļa ass līnijas un 1,2 m virs sliežu galviņas augšas līmeņa.

Ja ātrums ir 250 km/h vai lielāks, veic arī mērījumus "papildu mērījumu pozīcijā" 3,5 m augstumā virs sliežu galviņas augšas līmeņa saskaņā ar standarta EN ISO 3095:2013 6. nodaļu un tos novērtē, salīdzinot ar 4. tabulā norādītajām piemērojamajām robežvērtībām.

4. tabula

Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības

Ritošā sastāva apakšsistēmas kategorija	$L_{p,Aeq,Tp}$ (80 km/h) (dB)	$L_{p,Aeq,Tp}$ (250 km/h) (dB)
Elektrolokomotīves un SCM ar elektrovilci	84	99
Dīzeļlokomotīves un SCM ar dīzeļvilci	85	n.p.
EV	80	95
DV	81	96
Pasažieru vagoni	79	n.p.
Kravas vagoni (APL normalizētā vērtība = 0,225) (*)	83	n.p.

(*) APL ir asu skaits dalīts ar attālumu starp buferiem (m^{-1}).

Atbilstības pierādīšana aprakstīta 6.2.2.3. punktā.

4.2.4. *Robežvērtības attiecībā uz troksni mašīnista kabīnē*

A–izsvartā ekvivalentā nepārtrauktā skaņas spiediena līmeņa ($L_{p,Aeq,T}$) robežvērtības attiecībā uz troksni elektrolokomotīvju un dīzeļlokomotīvju, SCM, EV, DV un ar kabīni aprīkotu pasažieru vagonu mašīnista kabīnē ir noteiktas 5. tabulā. Robežvērtības ir noteiktas mašīnista auss tuvumā.

5. tabula

Robežvērtības attiecībā uz troksni mašīnista kabīnē

Troksnis mašīnista kabīnē	$L_{p,Aeq,T}$ (dB)
Stāvēšanas laikā, skatot signāлтаurei	95
Braucot ar maksimālo ātrumu v_{max} , ja $v_{max} < 250$ km/h	78
Braucot ar maksimālo ātrumu v_{max} , ja 250 km/h $\leq v_{max} < 350$ km/h	80

Atbilstības pierādīšana aprakstīta 6.2.2.4. punktā.

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

Šai SITS ir šādas saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu.

Saskarne ar 2. nodaļas a), b), c) un e) punktā minētajām apakšsistēmām (sīkāk aplūkotas Regulā (ES) Nr. 1302/2014) attiecībā uz:

- stacionāro troksni,
- iedarbināšanas troksni (neattiecas uz pasažieru vagoniem),
- garāmbraukšanas troksni,
- troksni mašīnista kabīnē attiecīgā gadījumā.

Saskarne ar 2. nodaļas d) punktā minētajām apakšsistēmām (sīkāk aplūkotas Regulā (ES) Nr. 321/2013) attiecībā uz:

- garāmbraukšanas troksni,
- stacionāro troksni.

4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

Prasības attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmas ekspluatācijas noteikumiem izklāstītas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 4.4. iedaļā un Regulas (ES) Nr. 321/2013 4.4. iedaļā.

4.5. **Tehniskās apkopes noteikumi**

Prasības attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmas tehniskās apkopes noteikumiem izklāstītas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 4.5. iedaļā un Regulas (ES) Nr. 321/2013 4.5. iedaļā.

4.6. **Profesionālā kvalifikācija**

Neattiecas.

4.7. **Veselības un drošības nosacījumi**

Sk. šīs regulas 6. pantu.

4.8. **Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrs**

Informācija par ritošo sastāvu, kura jāreģistrē "Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrā (EARTR)", ir noteikta Lēmumā 2011/665/ES.

5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI

Šajā SITS nav noteikti savstarpējas izmantojamības komponenti.

6. ATBILSTĪBAS NOVĒRTĒŠANA UN EK VERIFICĒŠANA

6.1. **Savstarpējas izmantojamības komponenti**

Neattiecas.

6.2. **Ritošā sastāva apakšsistēma attiecībā uz ritošā sastāva emitēto troksni**

6.2.1. *Moduļi*

EK verificēšanu veic saskaņā ar 6. tabulā norādītajiem moduļiem.

6. tabula

Apakšsistēmu EK verificēšanas moduļi

SB	EK tipa pārbaude
SD	EK verificēšana, pamatojoties uz kvalitātes vadības sistēmu ražošanas procesā
SF	EK verificēšana, pamatojoties uz produkta verificēšanu
SH1	EK verificēšana, pamatojoties uz visaptverošu kvalitātes vadības sistēmu un projekta pārbaudi

Šie moduļi sīki izklāstīti Lēmumā 2010/713/ES.

6.2.2. EK verificēšanas procedūras

Apakšsistēmas EK verificēšanai pretendents izvēlas vienu no turpmāk norādītajām novērtēšanas procedūrām, kas sastāv no viena moduļa vai vairākiem moduļiem:

— (SB+SD),

— (SB+SF),

— (SH1).

Piemērojot izvēlēto moduli vai moduļu kombināciju, novērtē apakšsistēmas atbilstību 4.2. iedaļā noteiktajām prasībām. Turpmākajos punktos norādītas papildu prasības attiecībā uz novērtēšanu, ja tādas ir nepieciešamas.

6.2.2.1. Stacionārais troksnis

Atbilstību 4.2.1. punktā noteiktajām stacionārā trokšņa robežvērtībām pierāda saskaņā ar standarta EN ISO 3095:2013 5.1., 5.2., 5.3., 5.4., 5.5. (izņemot 5.5.2. punktu) un 5.7. iedaļu un 5.8.1. punktu.

Lai novērtētu galvenā gaisa kompresora troksni tuvākajā mērījumu pozīcijā i , izmanto rādītāju $L_{pAeq,T}^i$, kur T reprezentē vienu darbības ciklu, kā noteikts standarta EN ISO 3095:2013 5.7. iedaļā. Šādam nolūkam izmanto tikai vilciena sistēmas, kas vajadzīgas, lai gaisa kompresors darbotos normālos ekspluatācijas apstākļos. Vilciena sistēmas, kas nav vajadzīgas kompresora darbībai, var izslēgt, lai neietekmētu trokšņa mērījumus. Atbilstību robežvērtībām pierāda apstākļos, kas nepieciešami tikai galvenā gaisa kompresora darbībai ar vismazāko apgriezību skaitu minūtē.

Lai novērtētu impulsīvā trokšņa avotus tuvākajā mērījumu pozīcijā i , izmanto rādītāju L_{pAFmax}^i . Attiecīgais trokšņa avots ir izplūde no gaisa sausinātāja vārstiem.

6.2.2.2. Iedarbināšanas troksnis

Atbilstību 4.2.2. punktā noteiktajām iedarbināšanas trokšņa robežvērtībām pierāda saskaņā ar standarta EN ISO 3095:2013 7. nodaļu (izņemot 7.5.1.2. punktu). Piemēro maksimālā līmeņa metodi, kurā dota atsaucē uz standarta EN ISO 3095:2013 7.5. iedaļu. Atkāpjoties no standarta EN ISO 3095:2013 7.5.3. punkta, vilciena ātrumu no stāvēšanas pozīcijas palielina līdz 30 km/h un pēc tam šādu ātrumu saglabā.

Turklāt troksni mēra 7,5 m attālumā no sliežu ceļa ass līnijas un 1,2 m virs sliežu galviņas augšas līmeņa. Piemēro "vidējā aritmētiskā līmeņa metodi" un "maksimālā līmeņa metodi" attiecīgi saskaņā ar standarta EN ISO 3095:2013 7.6. un 7.5. iedaļu, un vilciena ātrumu no stāvēšanas pozīcijas palielina līdz 40 km/h un pēc tam šādu ātrumu saglabā. Izmērītās vērtības netiek novērtētas, salīdzinot ar kādu no robežvērtībām, un tās reģistrē tehniskajā dokumentācijā un paziņo Aģentūrai.

Iedarbināšanas procedūru attiecībā uz SCM veic bez papildu piekabvagonu slodzes.

6.2.2.3. Garāmbraukšanas troksnis

Atbilstību 4.2.3. punktā noteiktajām garāmbraukšanas trokšņa robežvērtībām pierāda saskaņā ar 6.2.2.3.1. un 6.2.2.3.2. punktu.

6.2.2.3.1. Testa sliežu ceļa nosacījumi

Testus veic uz references sliežu ceļa, kas noteikts standarta EN ISO 3095:2013 6.2. iedaļā.

Tomēr ir atļauts veikt testu uz sliežu ceļa, kas neatbilst references sliežu ceļa nosacījumiem sliežu akustiskā nelīdzenuma un sliežu ceļa rimšanas koeficientu ziņā, ja saskaņā ar 6.2.2.3.2. punktu izmērītie trokšņa līmeņi nepārsniedz 4.2.3. punktā noteiktās robežvērtības.

Jebkurā gadījumā jānosaka sliežu akustiskais nelīdzenums un testa sliežu ceļa rimšanas koeficienti. Ja sliežu ceļš, uz kura veic testus, atbilst references sliežu ceļa nosacījumiem, izmērītos trokšņa līmeņus atzīmē kā "salīdzināmus", pretējā gadījumā tos atzīmē kā "nesalīdzināmus". Tehniskajā dokumentācijā norāda, vai izmērītie trokšņa līmeņi ir "salīdzināmi" vai "nesalīdzināmi".

Izmērītās testa sliežu ceļa sliežu akustiskā nelidzenuma vērtības ir spēkā periodā, kas sākas trīs mēnešus pirms mērījumu veikšanas un beidzas trīs mēnešus pēc mērījumu veikšanas, ja šajā periodā nav veikti nekādi sliežu ceļa tehniskās apkopes darbi, kas ietekmē sliežu akustisko nelidzenumu.

Izmērītās testa sliežu ceļa rimšanas koeficientu vērtības ir spēkā periodā, kas sākas vienu gadu pirms mērījumu veikšanas un beidzas vienu gadu pēc mērījumu veikšanas, ja šajā periodā nav veikti nekādi sliežu ceļa tehniskās apkopes darbi, kas ietekmē sliežu ceļa rimšanas koeficientus.

Tehniskajā dokumentācijā apliecina, ka dati par sliežu ceļu, kas saistīti ar attiecīgā tipa garāmbraukšanas trokšņa mērījumiem, bija spēkā testēšanas dienā(-ās), piemēram, norādot datumu, kad veikta pēdējā tehniskā apkope, kas ietekmē troksni.

Turklāt ir atļauts veikt testus ar ātrumu 250 km/h vai lielāku ātrumu uz plātņu sliežu ceļiem. Šajā gadījumā robežvērtības ir par 2 dB lielākas nekā 4.2.3. punktā noteiktās robežvērtības.

6.2.2.3.2. Procedūra

Testus veic saskaņā ar standarta EN ISO 3095:2013 6.1., 6.3., 6.4., 6.5., 6.6. un 6.7. iedaļas (izņemot 6.7.2. punktu) noteikumiem. Ar robežvērtībām salīdzina rezultātus, kas noapaļoti līdz tuvākajam veselam decibelam. Normalizāciju veic pirms noapaļošanas. Novērtēšanas procedūra ir sīki izklāstīta 6.2.2.3.2.1., 6.2.2.3.2.2. un 6.2.2.3.2.3. punktā.

6.2.2.3.2.1. EV, DV, lokomotīves un pasažieru vagoni

Attiecībā uz EV, DV, lokomotīvēm un pasažieru vagoniem izšķir trīs maksimālā ekspluatācijas ātruma kategorijas.

1. Ja vienības maksimālais ekspluatācijas ātrums ir 80 km/h vai mazāks, garāmbraukšanas troksni mēra vienības maksimālajā ātrumā v_{\max} . Šī vērtība nedrīkst pārsniegt 4.2.3. punktā noteikto robežvērtību $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$.
2. Ja vienības maksimālais ekspluatācijas ātrums v_{\max} ir lielāks par 80 km/h un mazāks par 250 km/h, garāmbraukšanas troksni mēra ātrumā 80 km/h un vienības maksimālajā ātrumā. Izmantojot formulu (1), abas izmērītās garāmbraukšanas trokšņa vērtības $L_{pAeq, Tp(v_{\text{test}})}$ normalizē līdz references ātrumam 80 km/h $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$. Normalizētā vērtība nedrīkst pārsniegt 4.2.3. punktā noteikto robežvērtību $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$.

Formula (1)

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

v_{test} = faktiskais ātrums mērījumu laikā

3. Ja vienības maksimālais ekspluatācijas ātrums v_{\max} ir 250 km/h vai lielāks, garāmbraukšanas troksni mēra ātrumā 80 km/h un vienības maksimālajā ātrumā, ievērojot lielākā testa ātruma ierobežojumu 320 km/h. Izmantojot formulu (1), ātrumā 80 km/h izmērīto garāmbraukšanas trokšņa vērtību $L_{pAeq, Tp(v_{\text{test}})}$ normalizē līdz references ātrumam 80 km/h $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$. Normalizētā vērtība nedrīkst pārsniegt 4.2.3. punktā noteikto robežvērtību $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$. Izmantojot formulu (2), maksimālajā ātrumā izmērīto garāmbraukšanas trokšņa vērtību $L_{pAeq, Tp(v_{\text{test}})}$ normalizē līdz references ātrumam 250 km/h $L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$. Normalizētā vērtība nedrīkst pārsniegt 4.2.3. punktā noteikto robežvērtību $L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$.

Formula (2)

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

v_{test} = faktiskais ātrums mērījumu laikā

6.2.2.3.2.2. Kravas vagoni

Kravas vagoniem izšķir divas maksimālā ekspluatācijas ātruma kategorijas.

1. Ja vienības maksimālais ekspluatācijas ātrums v_{\max} ir 80 km/h vai mazāks, garāmbraukšanas troksni mēra vienības maksimālajā ātrumā. Izmantojot formulu (3), izmērīto garāmbraukšanas trokšņa vērtību $L_{pAeq, Tp(v_{\text{test}})}$ normalizē līdz references APL $0,225 \text{ m}^{-1} L_{pAeq, Tp(APLref)}$. Šī vērtība nedrīkst pārsniegt 4.2.3. punktā noteikto robežvērtību $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$.

Formula (3)

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

APL_{wag} = asu skaits dalīts ar attālumu starp buferiem (m^{-1})

V_{test} = faktiskais ātrums mērījumu laikā

2. Ja vienības maksimālais ekspluatācijas ātrums v_{max} ir lielāks par 80 km/h, garāmbraukšanas troksni mēra ātrumā 80 km/h un vienības maksimālajā ātrumā. Izmantojot formulu (4), abas izmērītās garāmbraukšanas trokšņa vērtības $L_{pAeq,Tp(vtest)}$ normalizē līdz references ātrumam 80 km/h un references APL $0,225 \text{ m}^{-1}$ $L_{pAeq,Tp(APLref, 80 \text{ km/h})}$. Normalizētā vērtība nedrīkst pārsniegt 4.2.3. punktā noteikto robežvērtību $L_{pAeq,Tp(80 \text{ km/h})}$.

Formula (4)

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

APL_{wag} = asu skaits dalīts ar attālumu starp buferiem (m^{-1})

V_{test} = faktiskais ātrums mērījumu laikā

6.2.2.3.2.3. SCM

Attiecībā uz SCM piemēro to pašu novērtēšanas procedūru, kas izklāstīta 6.2.2.3.2.1. punktā. Mērījumu procedūru veic bez papildu piekabvagonu slodzes.

Bez mērījumu veikšanas uzskata, ka SCM atbilst 4.2.3. punktā noteiktajām prasībām attiecībā uz garāmbraukšanas trokšņa līmeni, ja SCM:

- tiek bremsētas tikai ar kompozītmateriālu bremžu klučiem vai disku bremzēm un
- ir aprīkotas ar kompozītmateriālu skrāpjiem, ja ir uzstādīti skrāpju bloki.

6.2.2.4. Troksnis mašīnista kabīnē

Atbilstību 4.2.4. punktā noteiktajām robežvērtībām attiecībā uz troksni mašīnista kabīnē pierāda saskaņā ar standartu EN 15892:2011. Mērījumu procedūru attiecībā uz SCM veic bez papildu piekabvagonu slodzes.

6.2.3. Vienkāršotā vērtēšana

6.2.2. punktā noteikto testu procedūru vietā ir atļauts dažus vai visus testus aizstāt ar vienkāršoto vērtēšanu. Vienkāršotā vērtēšana ir novērtējamās vienības akustiska salīdzināšana ar esošu tipu (turpmāk – “references tips”), kura trokšņa raksturlielumi ir dokumentēti.

Vienkāršoto vērtēšanu var izmantot katram no piemērojamiem pamatparametriem “stacionārais troksnis”, “iedarbināšanas troksnis”, “garāmbraukšanas troksnis” un “troksnis mašīnista kabīnē” neatkarīgi, un vērtēšanā sniedz pierādījumus par to, ka novērtējamās vienības atšķirību rezultātā netiek pārsniegtas 4.2. iedaļā noteiktās robežvērtības.

Vienībām, kurām veic vienkāršoto vērtēšanu, atbilstības pierādījumi ietver sīki izstrādātu aprakstu par izmaiņām, kas saistītas ar troksni, salīdzinājumā ar references tipu. Vadoties pēc šā apraksta, veic vienkāršoto vērtēšanu. Aprēķinātajās trokšņa vērtībās ietver piemērotās vērtēšanas metodes nenoteiktību. Vienkāršotā vērtēšana var būt aprēķins un/vai vienkāršots mērījums.

Vienību, kas apstiprināta, pamatojoties uz vienkāršotās vērtēšanas metodi, neizmanto kā references vienību turpmākai vērtēšanai.

Ja vienkāršoto vērtēšanu izmanto garāmbraukšanas troksnim, references tips atbilst vismaz vienam no turpmāk norādītajiem nosacījumiem:

- 4. nodaļai, un garāmbraukšanas trokšņa rezultāti attiecībā uz tipu ir norādīti kā “salīdzināmi”,
- Lēmuma 2011/229/ES 4. nodaļai, un garāmbraukšanas trokšņa rezultāti attiecībā uz tipu ir norādīti kā “salīdzināmi”,
- Lēmuma 2006/66/EK 4. nodaļai,
- Lēmuma 2008/232/EK 4. nodaļai.

Ja kravas vagona parametri salīdzinājumā ar references tipu ietilpst 7. tabulā norādītajā pieļaujamajā diapazonā, bez turpmākas verificēšanas uzskata, ka vienība atbilst 4.2.3. punktā noteiktajām garāmbraukšanas trokšņa robežvērtībām.

7. tabula

Pieļaujamās variācijas kravas vagonu atbrīvošanai no verificēšanas

Parametrs	Pieļaujamās variācijas (salīdzinājumā ar references vienību)
Vienības maksimālais ātrums	Jebkurš ātrums līdz 160 km/h
Riteņa tips	Tikai tad, ja tas rada līdzvērtīgu vai mazāku troksni (akustiskais raksturojums saskaņā ar standarta EN 13979-1:2011 E pielikumu)
Vagona pašsvars	Tikai +20 %/-5 % diapazonā
Bremžu kluči	Tikai tad, ja variācijas nerada lielāku trokšņa emisiju

7. ĪSTENOŠANA

7.1. Šīs SITS piemērošana jaunām apakšsistēmām

Sk. šīs regulas 8. pantu.

7.2. Šīs SITS piemērošana atjaunotām un modernizētām apakšsistēmām

Ja dalībvalsts uzskata, ka saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 20. panta 1. punktu ir vajadzīga jauna ekspluatācijas atļauja, pretendents pierāda, ka atjaunoto vai modernizēto vienību trokšņa līmenis ir mazāks par SITS noteiktajām robežvērtībām, kuras bija piemērojamas tad, kad attiecīgajai vienībai atļauju piešķīra pirmo reizi. Ja laikā, kad atļauju piešķīra pirmo reizi, SITS nebija, pierāda, ka atjaunoto vai modernizēto vienību trokšņa līmenis vai nu nav palielinājies, vai ir mazāks par Lēmumā 2006/66/EK vai Lēmumā 2002/735/EK noteiktajām robežvērtībām.

Pierādījumi jāsniedz tikai par pamatparametriem, ko ietekmējusi atjaunošana/modernizācija.

Ja piemēro vienkāršoto vērtēšanu, sākotnējā vienība var būt references vienība saskaņā ar 6.2.3. punkta noteikumiem.

Kad tiek aizstāta visa vienība vai ritekļis(-ļi) vienībā (piemēram, aizstāšana pēc smagiem bojājumiem), atbilstības novērtēšana saskaņā ar šo SITS nav vajadzīga, ja vienība vai ritekļis(-ļi) ir identiski vienībai vai riteklim (-ļiem), ko tie aizstāj.

Ja, atjaunojot vai modernizējot kravas vagonu, to aprīko ar kompozītmateriālu bremžu klučiem un novērtējamajam kravas vagonam netiek pievienoti nekādi trokšņa avoti, bez papildu testēšanas pieņem, ka 4.2.3. punkta prasības ir izpildītas.

7.3. Īpašie gadījumi

7.3.1. Ievads

Īpašos gadījumus, kas norādīti 7.3.2. punktā, klasificē šādi:

- a) “P” gadījumi: pastāvīgi gadījumi;
- b) “T” gadījumi: pagaidu gadījumi.

7.3.2. Īpašo gadījumu uzskaitījums

7.3.2.1. Vispārīgs īpašais gadījums

Īpašais gadījums – Igaunija, Latvija, Lietuva un Somija

(“P”) Attiecībā uz trešo valstu vienībām, kuru riteņpāra gabarīts ir 1 520 mm, šīs SITS prasību vietā atļauts piemērot valsts tehniskos noteikumus.

7.3.2.2. Stacionārā trokšņa robežvērtības (4.2.1. punkts)

a) Īpašais gadījums – Somija

(“T”) Attiecībā uz pasažieru vagoniem un kravas vagoniem, kuri aprīkoti ar dīzeļģeneratoru elektroapgādei, kas lielāka par 100 kW, un kurus paredzēts ekspluatēt tikai Somijas dzelzceļa tīklā, 2. tabulā norādīto stacionārā trokšņa robežvērtību $L_{pAeq,T [unit]}$ var palielināt līdz 72 dB.

Lēmuma 2011/229/ES piemērošanu var turpināt attiecībā uz kravas vagoniem, kurus izmanto tikai Somijas teritorijā, un kamēr rasts attiecīgs tehnisks risinājums saistībā ar klimatiskajiem apstākļiem ziemeļos ziemā, tomēr ne ilgāk kā līdz 2017. gada 31. decembrim. Tas nekavē ekspluatēt Somijas tīklā citu dalībvalstu kravas vagonus.

b) Īpašais gadījums – Lielbritānija (Apvienotā Karaliste)

(“P”) Attiecība uz DV, kurus paredzēts ekspluatēt tikai Lielbritānijas dzelzceļa tīklā, 2. tabulā norādīto stacionārā trokšņa robežvērtību $L_{pAeq,T [unit]}$ var palielināt līdz 77 dB.

Šo īpašo gadījumu nepiemēro DV, kurus paredzēts ekspluatēt tikai ātrgaitas dzelzceļa tīklā *High Speed 1*.

c) Īpašais gadījums – Lielbritānija (Apvienotā Karaliste)

(“T”) Attiecībā uz vienībām, kuras paredzēts ekspluatēt tikai Lielbritānijas dzelzceļa tīklā, nepiemēro robežvērtības $L_{pAeq,T}^i$ kas galvenajam gaisa kompresoram norādītas 2. tabulā. Izmēritās vērtības jāiesniedz Apvienotās Karalistes valsts drošības iestādei.

Šo īpašo gadījumu nepiemēro vienībām, kuras paredzēts ekspluatēt tikai ātrgaitas dzelzceļa tīklā *High Speed 1*.

7.3.2.3. Iedarbināšanas trokšņa robežvērtības (4.2.2. punkts)

a) Īpašais gadījums – Zviedrija

(“T”) Attiecībā uz lokomotīvēm, kuru kopējā vilces jauda ir lielāka par 6 000 kW un maksimālā ass slodze lielāka par 25 t, 3. tabulā norādītās iedarbināšanas trokšņa robežvērtības $L_{pAF,max}$ var palielināt līdz 89 dB.

b) Īpašais gadījums – Lielbritānija (Apvienotā Karaliste)

(“P”) Attiecībā uz 8. tabulā norādītajām vienībām, kuras paredzēts ekspluatēt tikai Lielbritānijas dzelzceļa tīklā, 3. tabulā norādīto iedarbināšanas trokšņa robežvērtību $L_{pAF,max}$ var palielināt līdz 8. tabulā norādītajām vērtībām.

8. tabula

Iedarbināšanas trokšņa robežvērtības Lielbritānijas (Apvienotās Karalistes) īpašajam gadījumam

Ritošā sastāva apakšsistēmas kategorija	$L_{pAF,max}$ (dB)
Elektrolokomotīves ar kopējo vilces jaudu $P < 4\ 500$ kW	83
Dīzeļlokomotīves ar $P < 2\ 000$ kW uz dzinēja dzenamās vārpstas	89
DV	85

Šo īpašo gadījumu nepiemēro vienībām, kuras paredzēts ekspluatēt tikai ātrgaitas dzelzceļa tīklā *High Speed 1*.

7.3.2.4. Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības (4.2.3. punkts)

a) Īpašais gadījums – Zviedrija

("T") Attiecībā uz lokomotīvēm, kuru kopējā vilces jauda ir lielāka par 6 000 kW un maksimālā ass slodze lielāka par 25 t, 4. tabulā norādītās garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības $L_{p,Aeq,Tp}$ (80 km/h) var palielināt līdz 85 dB.

A papildinājums

Atklātie punkti

Šajā SITS nav atklāto punktu.

B papildinājums

Šajā SITS minētie standarti

SITS		Standarts	
Novērtējamie raksturlielumi		Atsauces uz obligātajiem standartiem	Nodaļa
Stacionārais troksnis	4.2.1.	—	—
	6.2.2.1.	EN ISO 3095:2013	5
Iedarbināšanas troksnis	4.2.2.	—	—
	6.2.2.2.	EN ISO 3095:2013	7
Garāmbraukšanas troksnis	4.2.3.	EN ISO 3095:2013	6
	6.2.2.3.	EN ISO 3095:2013	6
Troksnis mašīnista kabīnē	4.2.4.	—	—
	6.2.2.4.	EN 15892:2011	Visas
Vienkāršotā vērtēšana	6.2.3.	EN 13979-1:2011	E pielikums

C papildinājums

Ritošā sastāva apakšsistēmas novērtēšana

Novērtējamie raksturlielumi, kā norādīts 4.2. iedaļā					Īpaša novērtēšanas procedūra
Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Punkts	Konstrukcijas pārskatīšana	Tipa tests	Regulārā testēšana	Punkts
Stacionārais troksnis	4.2.1.	X (*)	X	n.p.	6.2.2.1.
Iedarbināšanas troksnis	4.2.2.	X (*)	X	n.p.	6.2.2.2.
Garāmbraukšanas troksnis	4.2.3.	X (*)	X	n.p.	6.2.2.3.
Troksnis mašīnista kabīnē	4.2.4.	X (*)	X	n.p.	6.2.2.4.

(*) Tikai tad, ja piemēro vienkāršoto vērtēšanu saskaņā ar 6.2.3. punktu.