

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 1304/2014**z dnia 26 listopada 2014 r.****w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy — hałas”,
zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, w szczególności jej art. 6 ust. 1 ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Artykuł 12 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ wprowadza wymóg, zgodnie z którym Europejska Agencja Kolejowa („Agencja”) zapewnia dostosowanie technicznych specyfikacji interoperacyjności („TSI”) do postępu technicznego, trendów rynkowych i wymagań społecznych, a także proponuje Komisji niezbędne jej zdaniem zmiany w TSI.
- (2) Decyzją C(2010) 2576 z dnia 29 kwietnia 2010 r. Komisja udzieliła Agencji mandatu na opracowanie i przeprowadzenie przeglądu TSI w celu rozszerzenia ich zakresu na cały system kolei w Unii oraz na przeprowadzenie badania w sprawie celowości scalenia wymogów w zakresie hałasu dotyczących taboru kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych (tabor „HS” i „CR”). Wyniki badania ERA/REP/13-2011/INT wskazały, że TSI powinna obejmować zarówno tabor „CR”, jak i tabor „HS”. Należy zatem scalić wymogi w zakresie hałasu dotyczące taboru „CR” i „HS”.
- (3) Sekcja 7.2 załącznika do decyzji Komisji 2011/229/UE ⁽³⁾ stanowi, że Agencja dokonuje kompleksowych przeglądów i aktualizacji TSI dotyczącej hałasu, na podstawie których przedstawia Komisji sprawozdanie i, jeżeli zachodzi taka potrzeba, odpowiedni wnioski.
- (4) W dniu 3 września 2013 r. Agencja przedstawiła zalecenie ERA/REC/07-2013/REC w sprawie przyjęcia TSI dotyczącej hałasu.
- (5) Aby dostosować się do postępu technicznego i wspierać modernizację, należy wspierać rozwiązania nowatorskie oraz zezwolić na ich wdrażanie, na określonych warunkach. Jeżeli zostanie przedstawione nowatorskie rozwiązanie, producent lub jego upoważniony przedstawiciel określa, w jaki sposób odbiega ono od stosownych przepisów TSI lub w jaki sposób uzupełnia te przepisy. Rozwiązanie nowatorskie powinno zostać ocenione przez Komisję. Jeżeli wynik oceny jest pozytywny, Agencja powinna opracować dla danego rozwiązania nowatorskiego odpowiednie specyfikacje dotyczące funkcjonalności i interfejsów oraz odpowiednie metody oceny.
- (6) W średnim horyzoncie czasowym należy przeprowadzić analizę dotyczącą możliwości zmniejszenia hałasu emitowanego przez istniejące pojazdy, z uwzględnieniem konkurencyjności sektora kolejowego. Dotyczy to w szczególności wagonów towarowych; zmniejszenie emitowanego przez nie hałasu jest ważne, aby zwiększyć akceptację kolejowego ruchu towarowego wśród społeczności.
- (7) Zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE państwa członkowskie powiadamiają Komisję i pozostałe państwa członkowskie o procedurach oceny zgodności i weryfikacji, które zostaną zastosowane w odniesieniu do przypadków szczególnych, a także przekazują im informacje o podmiotach odpowiedzialnych za przeprowadzanie tych procedur.
- (8) Funkcjonowanie taboru podlega obecnie istniejącym porozumieniom krajowym, dwustronnym, wielostronnym lub międzynarodowym. Istotne jest, aby porozumienia te nie stanowiły przeszkody na drodze do osiągnięcia interoperacyjności, obecnie ani w przyszłości. Dlatego państwa członkowskie powinny zgłaszać takie porozumienia Komisji.
- (9) Należy zatem uchylić decyzję Komisji 2011/229/UE.

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (Dz.U. L 220 z 21.6.2004, s. 3).⁽³⁾ Decyzja Komisji 2011/229/UE z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy — hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 99 z 13.4.2011, s. 1).

- (10) Należy odpowiednio zmienić decyzję Komisji 2008/232/WE ⁽¹⁾ w odniesieniu do wartości dopuszczalnych hałasu stacjonarnego, hałasu wewnątrz kabiny i parametrów granicznych hałasu zewnętrznego.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 29 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie ustanawia techniczną specyfikację interoperacyjności („TSI”) odnoszącą się do podsystemu „Tabor kolejowy — hałas” systemu kolei w Unii, jak określono w załączniku.

Artykuł 2

TSI ma zastosowanie do taboru objętego zakresem rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 ⁽²⁾ oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013 ⁽³⁾.

Artykuł 3

W terminie sześciu miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wszelkich porozumieniach zawierających wymogi dotyczące wartości dopuszczalnych emisji hałasu, o ile porozumienia te nie zostały już zgłoszone na podstawie decyzji Komisji 2006/66/WE ⁽⁴⁾ lub 2011/229/UE.

Należy informować o następujących rodzajach umów:

- a) umowy krajowe, zawarte pomiędzy państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury, zarówno stałe, jak i tymczasowe, konieczne ze względu na specyfikę lub lokalny charakter planowanych usług transportowych;
- b) porozumienia dwustronne lub wielostronne pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury lub organami ds. bezpieczeństwa, zapewniające znaczny poziom interoperacyjności lokalnej lub regionalnej;
- c) umowy międzynarodowe, zawarte między jednym lub większą liczbą państw członkowskich a przynajmniej jednym państwem trzecim, lub między przedsiębiorstwami kolejowymi lub zarządcami infrastruktury państw członkowskich a przynajmniej jednym przedsiębiorstwem kolejowym lub zarządcą infrastruktury z państwa trzeciego, które zapewniają znaczący zakres interoperacyjności lokalnej lub regionalnej.

Artykuł 4

Procedury w zakresie oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE, o których mowa w sekcji 6 załącznika do niniejszego rozporządzenia, są oparte na modułach określonych w decyzji Komisji 2010/713/UE ⁽⁵⁾.

Artykuł 5

1. W odniesieniu do szczególnych przypadków wskazanych w sekcji 7.3.2 załącznika, warunkami, jakie muszą być spełnione do celów weryfikacji interoperacyjności zgodnie z art. 17 ust. 2 dyrektywy 2008/57/WE, są przepisy techniczne mające zastosowanie w państwie członkowskim, które dopuszcza do eksploatacji podsystemy będące przedmiotem niniejszego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Decyzja Komisji z dnia 21 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu Tabor transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 132).

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (zob. s. 228 niniejszego Dziennika Urzędowego).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE (Dz.U. L 104 z 12.4.2013, s. 1).

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. dotycząca technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy — hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 37 z 8.2.2006, s. 1).

⁽⁵⁾ Decyzja Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.U. L 319 z 4.12.2010, s. 1).

2. W terminie sześciu miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia każde państwo członkowskie powiadamia Komisję i pozostałe państwa członkowskie o:

- a) przepisach technicznych, o których mowa w ust. 1;
- b) procedurach oceny zgodności i weryfikacji, jakie należy przeprowadzić w ramach stosowania przepisów technicznych, o których mowa w ust. 1;
- c) podmiotach wyznaczonych zgodnie z art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE do przeprowadzenia procedur oceny zgodności i weryfikacji w przypadkach szczególnych określonych w sekcji 7.3.2 załącznika do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 6

Przestrzeżenie dolnych wartości działania określonych w art. 3 dyrektywy 2003/10/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ zapewnia się poprzez przestrzeżenie poziomu hałasu wewnątrz kabiny maszynisty, jak określono w pkt 4.2.4 załącznika do niniejszego rozporządzenia, a także poprzez odpowiednie warunki eksploatacyjne, które określa przedsiębiorstwo kolejowe.

Artykuł 7

1. W celu dostosowania się do postępu technicznego producent lub jego upoważniony przedstawiciel mogą proponować rozwiązania nowatorskie, które nie spełniają specyfikacji określonych w załączniku lub wobec których nie można zastosować metod oceny określonych w załączniku.
2. Rozwiązania nowatorskie mogą dotyczyć podsystemu „Tabor”, jego części i jego składników interoperacyjności.
3. Jeżeli proponowane jest rozwiązanie nowatorskie, producent lub jego upoważniony przedstawiciel mający siedzibę w Unii określa, w jaki sposób odbiega ono od stosownych przepisów TSI lub w jaki sposób uzupełnia te przepisy, oraz przedstawia te odstępstwa Komisji w celu dokonania analizy. Komisja może zażądać opinii Agencji na temat proponowanego rozwiązania nowatorskiego.
4. Komisja wydaje opinię w sprawie proponowanego rozwiązania nowatorskiego. Jeżeli opinia jest pozytywna, Agencja opracowuje odpowiednie specyfikacje funkcjonalne, specyfikacje interfejsów oraz metodę oceny, jakie należy uwzględnić w TSI w celu umożliwienia stosowania takiego rozwiązania nowatorskiego, które następnie są włączane do TSI w ramach procesu przeglądu prowadzonego na podstawie art. 6 dyrektywy 2008/57/WE. Jeżeli opinia jest negatywna, nie można zastosować proponowanego rozwiązania nowatorskiego.
5. Do czasu dokonania przeglądu TSI pozytywna opinia wydana przez Komisję uznawana jest za dopuszczalny środek zapewnienia zgodności z wymaganiami zasadniczymi określonymi w dyrektywie 2008/57/WE i może być stosowana do oceny podsystemu.

Artykuł 8

Deklaracja weryfikacji lub zgodności z typem wydana dla nowego pojazdu zgodnie z decyzją 2011/229/UE jest uznawana za ważną:

- w przypadku EMU, DMU, lokomotyw i wagonów osobowych — do czasu, gdy dany certyfikat weryfikacji typu lub konstrukcji wymaga odnowienia, jak określono w decyzji 2011/291/UE, jeżeli stosowano tę ostatnią decyzję, lub do dnia 31 maja 2017 r. w pozostałych przypadkach,
- w przypadku wagonów towarowych — do dnia 13 kwietnia 2016 r.

Deklaracja weryfikacji lub zgodności z typem wydana dla nowego pojazdu zgodnie z decyzją 2008/232/WE jest uznawana za ważną do czasu, gdy dany certyfikat weryfikacji typu lub konstrukcji wymaga odnowienia, jak określono w tej decyzji.

⁽¹⁾ Dyrektywa 2003/10/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie minimalnych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących narażenia pracowników na ryzyko spowodowane czynnikami fizycznymi (hałasem) (Siedemnasta dyrektywa szczegółowa w rozumieniu art. 16 ust. 1 dyrektywy 89/391/EWG) (Dz.U. L 42 z 15.2.2003, s. 38).

Artykuł 9

1. Decyzja 2011/229/UE traci moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r.
2. Punkty 4.2.6.5, 4.2.7.6 i 7.3.2.15 załącznika do decyzji 2008/232/WE skreśla się ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r.
3. Przepisy, o których mowa w ust. 1 i 2, stosuje się jednak w dalszym ciągu w odniesieniu do projektów zatwierdzonych zgodnie z TSI załączoną do tych decyzji, a także, o ile wnioskodawca nie złoży wniosku o stosowanie niniejszego rozporządzenia, do projektów dotyczących nowych pojazdów oraz do odnowy lub modernizacji istniejących pojazdów, które znajdują się na zaawansowanym etapie realizacji lub są przedmiotem umowy obowiązującej w dniu publikacji niniejszego rozporządzenia, lub w przypadkach, o których mowa w art. 8 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 10

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2015 r. Jednakże zezwolenia na oddanie do eksploatacji z zastosowaniem TSI określonej w załączniku do niniejszego rozporządzenia mogą być wydawane przed dniem 1 stycznia 2015 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 listopada 2014 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

SPIS TREŚCI

1.	WPROWADZENIE	426
1.1.	Zakres techniczny	426
1.2.	Zakres geograficzny	426
2.	DEFINICJA PODSYSTEMU	426
3.	ZASADNICZE WYMAGANIA	426
4.	CHARAKTERYSTYKA PODSYSTEMU	427
4.1.	Wprowadzenie	427
4.2.	Specyfikacje funkcjonalne i techniczne podsystemów	427
4.2.1.	Wartości dopuszczalne hałasu stacjonarnego	427
4.2.2.	Wartości dopuszczalne hałasu ruszania	428
4.2.3.	Wartości dopuszczalne hałasu przejazdu	428
4.2.4.	Wartości dopuszczalne hałasu wewnątrz kabiny maszynisty	429
4.3.	Specyfikacje funkcjonalne i techniczne interfejsów	429
4.4.	Zasady eksploatacji	430
4.5.	Zasady utrzymania	430
4.6.	Kwalifikacje zawodowe	430
4.7.	Warunki bezpieczeństwa i higieny pracy	430
4.8.	Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji	430
5.	SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI	430
6.	OCENA ZGODNOŚCI I WERYFIKACJA WE	430
6.1.	Składniki interoperacyjności	430
6.2.	Podsystem „Tabor kolejowy” w odniesieniu do hałasu emitowanego przez tabor kolejowy	430
6.2.1.	Moduły	430
6.2.2.	Procedury weryfikacji WE	431
6.2.3.	Uproszczona ocena	433
7.	WDROŻENIE	434
7.1.	Stosowanie niniejszej TSI do nowych podsystemów	434
7.2.	Stosowanie niniejszej TSI do odnowionych i zmodernizowanych podsystemów	434
7.3.	Przypadki szczególne	434
7.3.1.	Wprowadzenie	434
7.3.2.	Lista przypadków szczególnych	435

1. WPROWADZENIE

Ogólnie rzecz biorąc, techniczne specyfikacje interoperacyjności (TSI) określają w odniesieniu do każdego podsystemu (lub jego części) optymalny poziom zharmonizowanych specyfikacji celem zapewnienia interoperacyjności systemu kolei. TSI harmonizują zatem wyłącznie te specyfikacje, które dotyczą parametrów mających kluczowe znaczenie dla interoperacyjności (parametry podstawowe). Specyfikacje TSI muszą być zgodne z zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE.

Zgodnie z zasadą proporcjonalności, TSI określa optymalny poziom harmonizacji w zakresie specyfikacji odnoszących się do podsystemu „Tabor kolejowy”, zdefiniowanego w sekcji 1.1, w celu ograniczenia emisji hałasu przez system kolei w Unii.

1.1. Zakres techniczny

Niniejsza TSI ma zastosowanie do całego taboru kolejowego objętego zakresem rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 (TSI „Lokomotywy i tabor pasażerski”) oraz rozporządzenia (UE) nr 321/2013 (TSI „Wagony towarowe”).

1.2. Zakres geograficzny

Zakres geograficzny niniejszej TSI odpowiada zakresom zdefiniowanym, dla każdego z odpowiednich taborów kolejowych, w sekcji 1.2 rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 i w sekcji 1.2 rozporządzenia (UE) nr 321/2013.

2. DEFINICJA PODSYSTEMU

„Jednostka” oznacza tabor kolejowy, który wchodzi w zakres stosowania niniejszej TSI, a tym samym podlega procedurze weryfikacji WE. Rozdział 2 rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 i rozdział 2 rozporządzenia (UE) nr 321/2013 opisują, jakie elementy mogą wchodzić w skład jednostki.

Wymogi określone w niniejszej TSI mają zastosowanie do następujących kategorii taboru kolejowego określonych w sekcji 1.2 załącznika I do dyrektywy 2008/57/WE:

- a) *pociągi napędzane energią cieplną i elektryczne*. Kategorię tę zdefiniowano bardziej szczegółowo w rozdziale 2 rozporządzenia (UE) nr 1302/2014, a w niniejszej TSI określa się ją dalej jako zespoły trakcyjne — EMU (elektryczne) lub DMU (spalinowe);
- b) *jednostki trakcyjne napędzane energią cieplną i elektryczne*. Kategorię tę zdefiniowano bardziej szczegółowo w rozdziale 2 rozporządzenia (UE) nr 1302/2014, a w niniejszej TSI określa się ją dalej jako lokomotywy. Kategoria ta nie obejmuje członów napędowych stanowiących część „pociągów napędzanych energią cieplną i elektrycznych” ani wagonów silnikowych, które należą do kategorii wskazanej w lit. a);
- c) *wagony pasażerskie i inne odnośne wagony*. Kategorię tę zdefiniowano bardziej szczegółowo w rozdziale 2 rozporządzenia (UE) nr 1302/2014, a w niniejszej TSI określa się ją dalej jako wagony osobowe;
- d) *wagony towarowe, w tym pojazdy przeznaczone do przewozu samochodów ciężarowych*. Kategorię tę zdefiniowano bardziej szczegółowo w rozdziale 2 rozporządzenia (UE) nr 321/2013, a w niniejszej TSI określa się ją dalej jako wagony towarowe.
- e) *tabor kolejowy specjalny przeznaczony do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej*. Kategorię tę zdefiniowano bardziej szczegółowo w rozdziale 2 rozporządzenia (UE) nr 1302/2014; składają się na nią maszyny torowe (określane dalej w niniejszej TSI jako OTM) i pojazdy służące do kontroli infrastruktury, które należą do kategorii wskazanych w lit. a), b) lub d), w zależności od ich konstrukcji.

3. ZASADNICZE WYMAGANIA

Wszystkie parametry podstawowe określone w niniejszej TSI muszą być powiązane z co najmniej jednym zasadniczym wymaganiem określonym w załączniku III do dyrektywy 2008/57/WE. W tabeli 1 wskazano to powiązanie.

Tabela 1

Parametry podstawowe oraz ich związek z zasadniczymi wymaganiami

Punkt	Parametr podstawowy	Zasadnicze wymagania				
		Bezpieczeństwo	Niezawodność i dostępność	Zdrowie	Ochrona środowiska	Zgodność techniczna
4.2.1	Wartości dopuszczalne hałasu stacjonarnego				1.4.4	
4.2.2	Wartości dopuszczalne hałasu ruszania				1.4.4	

Punkt	Parametr podstawowy	Zasadnicze wymagania				
		Bezpieczeństwo	Niezawodność i dostępność	Zdrowie	Ochrona środowiska	Zgodność techniczna
4.2.3	Wartości dopuszczalne hałasu przejazdu				1.4.4	
4.2.4	Wartości dopuszczalne hałasu wewnątrz kabiny maszynisty				1.4.4	

4. CHARAKTERYSTYKA PODSYSTEMU

4.1. Wprowadzenie

Niniejszy rozdział określa optymalny poziom harmonizacji w zakresie specyfikacji odnoszących się do podsystemu „Tabor kolejowy” w celu ograniczenia emisji hałasu przez unijny system kolei i w celu osiągnięcia interoperacyjności.

4.2. Specyfikacje funkcjonalne i techniczne podsystemów

Następujące parametry zostały wskazane jako mające kluczowe znaczenie dla interoperacyjności (parametry podstawowe):

- „hałas stacjonarny”;
- „hałas ruszania”;
- „hałas przejazdu”;
- „hałas wewnątrz kabiny maszynisty”.

Odpowiednie specyfikacje funkcjonalne i techniczne przypisane do poszczególnych kategorii taboru kolejowego są określone w niniejszej sekcji. W przypadku jednostek wyposażonych zarówno w silnik cieplny, jak i elektryczny należy przestrzegać odpowiednich wartości dopuszczalnych we wszystkich normalnych trybach eksploatacji. Jeżeli jeden z tych trybów eksploatacji przewiduje korzystanie z napędu jednocześnie silnikiem cieplnym i elektrycznym, zastosowanie ma mniej rygorystyczna wartość dopuszczalna. Zgodnie z art. 5 ust. 5 i art. 2 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE można uwzględnić przypadki szczególne. Zostały one przedstawione w sekcji 7.3.

Procedury oceny dotyczące wymogów określonych w niniejszej sekcji są określone we wskazanych punktach i podpunktach rozdziału 6.

4.2.1. Wartości dopuszczalne hałasu stacjonarnego

Wartości dopuszczalne dla następujących poziomów ciśnienia akustycznego, w warunkach normalnych dla pojazdu, w odniesieniu do hałasu stacjonarnego przypisanego do kategorii podsystemu „Tabor kolejowy” są określone w tabeli 2:

- równoważny ciągły poziom dźwięku A jednostki ($L_{pAeq,T[jedn.]}$);
- równoważny ciągły poziom dźwięku A w najbliższej pozycji pomiarowej „i”, z uwzględnieniem głównej sprężarki powietrznej ($L_{pAeq,T}^i$); oraz
- poziom dźwięku z korekcją typu A i stałą czasową F w najbliższej pozycji pomiarowej „i”, z uwzględnieniem hałasu impulsowego emitowanego przez zawór wydechowy suszarki powietrza (L_{pAFmax}^i).

Wartości dopuszczalne określa się w odległości 7,5 m od osi toru i 1,2 m ponad niweletą główki szyny.

Tabela 2

Wartości dopuszczalne hałasu stacjonarnego

Kategoria podsystemu „Tabor kolejowy”	$L_{pAeq,T [jedn.]}$ [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax}^i [dB]
Lokomotywy elektryczne i OTM z napędem elektrycznym	70	75	85
Lokomotywy spalinowe i OTM z napędem wysokoprężnym	71	78	

Kategoria podsystemu „Tabor kolejowy”	$L_{pAeq,T}$ [jedn.] [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax}^i [dB]
EMU	65	68	
DMU	72	76	
Wagony osobowe	64	68	
Wagony towarowe	65	nie dotyczy	nie dotyczy

Sposób wykazania zgodności opisano w pkt 6.2.2.1.

4.2.2. Wartości dopuszczalne hałasu ruszania

Wartości dopuszczalne dla maksymalnego poziomu dźwięku z korekcją typu A i stałą czasową F ($L_{pAF,max}$) w odniesieniu do hałasu ruszania przypisanego do kategorii podsystemu „Tabor kolejowy” są określone w tabeli 3. Wartości dopuszczalne określa się w odległości 7,5 m od osi toru i 1,2 m ponad niweletą główki szyny.

Tabela 3

Wartości dopuszczalne hałasu ruszania

Kategoria podsystemu „Tabor kolejowy”	$L_{pAF,max}$ [dB]
Lokomotywy elektryczne o łącznej mocy pociągowej $P < 4\ 500$ kW	81
Lokomotywy elektryczne o łącznej mocy pociągowej $P \geq 4\ 500$ kW OTM z napędem elektrycznym	84
Lokomotywy spalinowe o $P < 2\ 000$ kW na wale	85
Lokomotywy spalinowe o $P \geq 2\ 000$ kW na wale OTM z napędem wysokoprężnym	87
EMU o prędkości maksymalnej $v_{max} < 250$ km/h	80
EMU o prędkości maksymalnej $v_{max} \geq 250$ km/h	83
DMU o $P < 560$ kW/silnik na wale	82
DMU o $P \geq 560$ kW/silnik na wale	83

Sposób wykazania zgodności opisano w pkt 6.2.2.2.

4.2.3. Wartości dopuszczalne hałasu przejazdu

Wartości dopuszczalne dla równoważnego ciągłego poziomu dźwięku A przy prędkości 80 km/h ($L_{pAeq,Tp,(80\ km/h)}$) i — w stosownych przypadkach — 250 km/h ($L_{pAeq,Tp,(250\ km/h)}$) w odniesieniu do hałasu przejazdu przypisanego do kategorii podsystemu „Tabor kolejowy” są określone w tabeli 4. Wartości dopuszczalne określa się w odległości 7,5 m od osi toru i 1,2 m ponad niweletą główki szyny.

Pomiary przy prędkości wynoszącej 250 km/h lub wyższej są dokonywane również w „dodatkowej pozycji pomiarowej” na wysokości 3,5 m nad niweletą główki szyny, zgodnie z rozdziałem 6 normy EN ISO 3095:2013, i są oceniane w stosunku do odpowiednich wartości dopuszczalnych wskazanych w tabeli 4.

Tabela 4

Wartości dopuszczalne hałasu przejazdu

Kategoria podsystemu „Tabor kolejowy”	$L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) [dB]	$L_{pAeq,Tp}$ (250 km/h) [dB]
Lokomotywy elektryczne i OTM z napędem elektrycznym	84	99
Lokomotywy spalinowe i OTM z napędem wysokoprężnym	85	nie dotyczy
EMU	80	95
DMU	81	96
Wagony osobowe	79	nie dotyczy
Wagony towarowe (znormalizowane do $o/d = 0,225$) (*)	83	nie dotyczy

(*) o/d : liczba osi podzielona przez długość pomiędzy zderzakami [m^{-1}].

Sposób wykazania zgodności opisano w pkt 6.2.2.3.

4.2.4. *Wartości dopuszczalne hałasu wewnątrz kabiny maszynisty*

Wartości dopuszczalne dla równoważnego ciągłego poziomu dźwięku A ($L_{pAeq,T}$) w odniesieniu do hałasu wewnątrz kabiny maszynisty w lokomotywach elektrycznych i spalinowych, OTM, EMU, DMU oraz wagonach pasażerskich wyposażonych w kabinę są określone w tabeli 5. Wartości dopuszczalne określa się blisko ucha maszynisty.

Tabela 5

Wartości dopuszczalne hałasu wewnątrz kabiny maszynisty

Hałas w kabinie maszynisty	$L_{pAeq,T}$ [dB]
Podczas postoju, gdy emitowany jest sygnał dźwiękowy	95
Przy prędkości maksymalnej v_{max} , jeżeli $v_{max} < 250$ km/h	78
Przy prędkości maksymalnej v_{max} , jeżeli 250 km/h $\leq v_{max} < 350$ km/h	80

Sposób wykazania zgodności opisano w pkt 6.2.2.4.

4.3. **Specyfikacje funkcjonalne i techniczne interfejsów**

Niniejsza TSI posiada następujące interfejsy z podsystemem „Tabor kolejowy”:

Interfejs z podsystemami określonymi w rozdziale 2 lit. a), b), c) i e) (o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 1302/2014) w odniesieniu do:

- hałasu stacjonarnego,
- hałasu ruszania (nie dotyczy wagonów osobowych),
- hałasu przejazdu,
- hałasu wewnątrz kabiny maszynisty, w stosownych przypadkach.

Interfejs z podsystemami określonymi w rozdziale 2 lit. d) (o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 321/2013) w odniesieniu do:

- hałasu przejazdu,
- hałasu stacjonarnego.

4.4. Zasady eksploatacji

Wymogi dotyczące zasad eksploatacji podsystemu „Tabor kolejowy” są określone w sekcji 4.4 rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 i w sekcji 4.4 rozporządzenia (UE) nr 321/2013.

4.5. Zasady utrzymania

Wymogi dotyczące zasad utrzymania podsystemu „Tabor kolejowy” są określone w sekcji 4.5 rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 i w sekcji 4.5 rozporządzenia (UE) nr 321/2013.

4.6. Kwalifikacje zawodowe

Nie dotyczy.

4.7. Warunki bezpieczeństwa i higieny pracy

Zob. art. 6 niniejszego rozporządzenia.

4.8. Europejski rejestr typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji

Dane dotyczące taboru, które muszą zostać zarejestrowane w europejskim rejestrze typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, są określone w decyzji 2011/665/UE.

5. SKŁADNIKI INTEROPERACYJNOŚCI

W niniejszej TSI nie określono żadnego składnika interoperacyjności.

6. OCENA ZGODNOŚCI I WERYFIKACJA WE

6.1. Składniki interoperacyjności

Nie dotyczy.

6.2. Podsystem „Tabor kolejowy” w odniesieniu do hałasu emitowanego przez tabor kolejowy

6.2.1. Moduły

Weryfikację WE wykonuje się zgodnie z modułami opisanymi w tabeli 6.

Tabela 6

Moduły do weryfikacji WE podsystemów

SB	Badanie typu WE
SD	Weryfikacja WE na podstawie systemu zarządzania jakością w procesie produkcji
SF	Weryfikacja WE na podstawie weryfikacji produktu
SH1	Weryfikacja WE w oparciu o pełny system zarządzania jakością plus badanie projektu

Moduły te opisano szczegółowo w decyzji 2010/713/UE.

6.2.2. Procedury weryfikacji WE

Wnioskodawca wybiera jedną z następujących procedur oceny, która obejmuje co najmniej jeden moduł weryfikacji WE podsystemu:

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

W ramach stosowania wybranego modułu lub kombinacji modułów podsystem ocenia się pod kątem zgodności z wymaganiami określonymi w sekcji 4.2. W razie konieczności w poniższych punktach znajdują się wymagania dodatkowe dotyczące oceny.

6.2.2.1. Hałas stacjonarny

Zgodność z wartościami dopuszczalnymi hałasu stacjonarnego określonymi w pkt 4.2.1 wykazuje się zgodnie z sekcjami 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 (z wyjątkiem pkt 5.5.2), 5.7 i pkt 5.8.1 normy EN ISO 3095:2013.

Do oceny hałasu głównej sprężarki powietrznej w najbliższej pozycji pomiarowej „i” stosuje się wskaźnik $L_{pAeq,T}^i$ w ramach którego „T” reprezentuje jeden cykl pracy zdefiniowany w sekcji 5.7 normy EN ISO 3095:2013. Do celów tej oceny wolno wykorzystywać wyłącznie te systemy pociągu, które są konieczne do działania sprężarki powietrznej w normalnych warunkach pracy. Systemy pociągu, które są niepotrzebne do pracy sprężarki, mogą zostać wyłączone, aby nie wpływały na wyniki pomiaru hałasu. Zgodność z wartościami dopuszczalnymi wykazuje się w warunkach, które są ściśle konieczne do pracy głównej sprężarki powietrznej przy najniższych obr./min.

Do oceny źródeł hałasu impulsowego w najbliższej pozycji pomiarowej „i” stosuje się wskaźnik L_{pAFmax}^i . Właściwym źródłem hałasu jest wylot z zaworów sprężarki powietrznej.

6.2.2.2. Hałas ruszania

Zgodność z wartościami dopuszczalnymi hałasu ruszania określonymi w pkt 4.2.2 wykazuje się zgodnie z rozdziałem 7 (z wyjątkiem pkt 7.5.1.2) normy EN ISO 3095:2013. Zastosowanie ma metoda maksymalnego poziomu dźwięku, o której mowa w sekcji 7.5 normy EN ISO 3095:2013. W ramach odstępstwa od pkt 7.5.3 normy EN ISO 3095:2013 pociąg powinien ruszyć z postoju i przyspieszać do 30 km/h, a następnie utrzymywać prędkość.

Ponadto hałas mierzy się w odległości 7,5 m od osi toru i na wysokości 1,2 m ponad niweletą główki szyny. Zastosowanie ma „metoda uśrednionego poziomu hałasu” i „metoda maksymalnego poziomu hałasu” zgodnie z sekcjami, odpowiednio, 7.6. i 7.5 normy EN ISO 3095:2013, a pociąg powinien ruszyć z postoju i przyspieszać do 40 km/h, a następnie utrzymywać prędkość. Zmierzone wartości nie są oceniane pod kątem żadnej wartości dopuszczalnej i są odnotowywane w dokumentacji technicznej oraz zgłaszane Agencji.

W przypadku OTM procedurę rozruchu przeprowadza się bez dodatkowego ciężaru ciągnionego.

6.2.2.3. Hałas przejazdu

Zgodność z wartościami dopuszczalnymi hałasu przejazdu określonymi w pkt 4.2.3 wykazuje się zgodnie z pkt 6.2.2.3.1 i 6.2.2.3.2.

6.2.2.3.1. Warunki próby torowej

Badania są przeprowadzane na torze odniesienia zdefiniowanym w sekcji 6.2 normy EN ISO 3095:2013.

Dozwolone jest jednak przeprowadzanie badań na torze, który nie jest zgodny z warunkami istniejącymi na torze odniesienia pod względem chropowatości akustycznej szyn i szybkości zanikania drgań, pod warunkiem że poziomy hałas mierzone zgodnie z pkt 6.2.2.3.2 nie przekraczają wartości dopuszczalnych określonych w pkt 4.2.3.

W każdym przypadku należy określić chropowatość akustyczną szyn i szybkość zanikania drgań, które charakteryzują tor odniesienia. Jeżeli tor, na którym są przeprowadzane badania, nie jest zgodny z warunkami istniejącymi na torze odniesienia, zmierzone poziomy hałas oznacza się jako „porównywalne”; w przeciwnym razie zmierzone poziomy hałas oznacza się jako „nieporównywalne”. W dokumentacji technicznej odnotowuje się, czy zmierzone poziomy hałas są „porównywalne”, czy też „nieporównywalne”.

Zmierzone wartości chropowatości akustycznej szyn toru testowego pozostają ważne przez okres rozpoczynający się na trzy miesiące przed pomiarem i kończący się trzy miesiące po pomiarze, pod warunkiem że w okresie tym nie przeprowadzono na torze prac remontowych mających wpływ na chropowatość akustyczną szyn.

Zmierzone wartości szybkości zanikania drgań toru pozostają ważne przez okres rozpoczynający się na rok przed pomiarem i kończący się rok po pomiarze, pod warunkiem że w okresie tym nie przeprowadzono na torze prac remontowych mających wpływ na szybkości zanikania drgań toru.

W dokumentacji technicznej zamieszcza się potwierdzenie, że dane dotyczące toru odnoszące się do pomiaru hałasu przejazdu tego typu były ważne w dniu (dniach) przeprowadzenia badań, np. poprzez podanie daty ostatnich prac remontowych mających wpływ na hałas.

Ponadto przeprowadzanie badań przy prędkości 250 km/h i wyższej jest dozwolone na torach ułożonych na płytach betonowych. W tym przypadku wartości dopuszczalne są o 2 dB wyższe niż określono w pkt 4.2.3.

6.2.2.3.2. Procedura

Badania przeprowadza się zgodnie z przepisami sekcji 6.1, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6 i 6.7 (z wyjątkiem 6.7.2) normy EN ISO 3095:2013. Wyniki wszelkich porównań z wartościami dopuszczalnymi zaokrągla się do najbliższego całego decybel. Ewentualna normalizacja powinna nastąpić przed zaokrągleniem wyniku. Szczegółowa procedura oceny jest opisana w pkt 6.2.2.3.2.1, 6.2.2.3.2.2 i 6.2.2.3.2.3.

6.2.2.3.2.1 EMU, DMU, lokomotywy i wagony osobowe

W przypadku EMU, DMU, lokomotyw i wagonów osobowych wyróżnia się trzy klasy maksymalnej prędkości eksploatacyjnej:

1. Jeżeli maksymalna prędkość eksploatacyjna jednostki nie przekracza 80 km/h, hałas przejazdu jest mierzony przy jej maksymalnej prędkości v_{\max} . Wartość ta nie może przekraczać wartości dopuszczalnej $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ określonej w pkt 4.2.3.
2. Jeżeli maksymalna prędkość eksploatacyjna v_{\max} jednostki jest większa niż 80 km/h i mniejsza niż 250 km/h, hałas przejazdu jest mierzony przy prędkości 80 km/h i przy maksymalnej prędkości jednostki. Obie zmierzone wartości hałasu przejazdu $L_{pAeq, Tp(v_{\text{test}})}$ normalizuje się do prędkości odniesienia wynoszącej 80 km/h $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ za pomocą wzoru (1). Wartość znormalizowana nie może przekraczać wartości dopuszczalnej $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ określonej w pkt 4.2.3.

Wzór (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} = rzeczywista prędkość podczas pomiaru

3. Jeżeli maksymalna prędkość eksploatacyjna v_{\max} jednostki wynosi co najmniej 250 km/h, hałas przejazdu jest mierzony przy prędkości 80 km/h i przy maksymalnej prędkości jednostki, przy czym maksymalna dopuszczalna prędkość na potrzeby testu wynosi 320 km/h. Zmierzoną wartość hałasu przejazdu $L_{pAeq, Tp(v_{\text{test}})}$ przy prędkości 80 km/h normalizuje się do prędkości odniesienia wynoszącej 80 km/h $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ za pomocą wzoru (1). Wartość znormalizowana nie może przekraczać wartości dopuszczalnej $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ określonej w pkt 4.2.3. Zmierzoną wartość hałasu przejazdu przy prędkości maksymalnej $L_{pAeq, Tp(v_{\text{test}})}$ normalizuje się do prędkości odniesienia wynoszącej 250 km/h $L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$ za pomocą wzoru (2). Wartość znormalizowana nie może przekraczać wartości dopuszczalnej $L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$ określonej w pkt 4.2.3.

Wzór (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} = rzeczywista prędkość podczas pomiaru

6.2.2.3.2.2. Wagony towarowe

W przypadku wagonów towarowych wyróżnia się dwie klasy maksymalnej prędkości eksploatacyjnej:

1. Jeżeli maksymalna prędkość eksploatacyjna v_{\max} jednostki nie przekracza 80 km/h, hałas przejazdu jest mierzony przy jej maksymalnej prędkości. Zmierzoną wartość hałasu przejazdu $L_{pAeq, Tp(v_{\text{test}})}$ normalizuje się do o/d odniesienia wynoszącej $0,225 \text{ m}^{-1}$ $L_{pAeq, Tp(o/d \text{ odniesienia})}$ za pomocą wzoru (3). Wartość ta nie może przekraczać wartości dopuszczalnej $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ określonej w pkt 4.2.3.

Wzór (3)

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

o/d_{wag} = liczba osi podzielona przez długość pomiędzy zderzakami [m^{-1}]

V_{test} = rzeczywista prędkość podczas pomiaru

2. Jeżeli maksymalna prędkość eksploatacyjna v_{max} jednostki jest większa niż 80 km/h, hałas przejazdu jest mierzony przy prędkości 80 km/h i przy maksymalnej prędkości jednostki. Obie zmierzone wartości hałasu przejazdu $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$ normalizuje się do prędkości odniesienia wynoszącej 80 km/h i do o/d odniesienia wynoszącej $0,225 \text{ m}^{-1}$ $L_{pAeq, Tp(o/d \text{ odniesienia}, 80 \text{ km/h})}$ za pomocą wzoru (4). Wartość znormalizowana nie może przekraczać wartości dopuszczalnej $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$ określonej w pkt 4.2.3.

Wzór (4)

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

o/d_{wag} = liczba osi podzielona przez długość pomiędzy zderzakami [m^{-1}]

V_{test} = rzeczywista prędkość podczas pomiaru

6.2.2.3.2.3. OTM

W przypadku OTM ma zastosowanie taka sama procedura oceny, jak określona w 6.2.2.3.2.1. Procedurę pomiaru przeprowadza się bez dodatkowego ciężaru ciągnionego.

OTM uznaje się za spełniające wymagania dotyczące poziomu hałasu przejazdu, wskazane w pkt 4.2.3, bez dokonywania pomiarów, w przypadku gdy są one:

- hamowane przez kompozytowe wstawki hamulcowe lub hamulce tarczowe, i
- wyposażone w dodatkowe kompozytowe klocki czyszczące powierzchnię toczną koła, jeżeli wyposażenie tych OTM obejmuje klocki czyszczące powierzchnię toczną koła.

6.2.2.4. Hałas wewnątrz kabiny maszynisty

Zgodność z wartościami dopuszczalnymi hałasu wewnątrz kabiny maszynisty określonymi w pkt 4.2.4 wykazuje się zgodnie z normą EN 15892:2011. W przypadku OTM procedurę pomiaru przeprowadza się bez dodatkowego ciężaru ciągnionego.

6.2.3. Uproszczona ocena

Zamiast procedur badawczych określonych w pkt 6.2.2 dozwolone jest zastąpienie niektórych lub wszystkich badań uproszczoną oceną. Uproszczona ocena polega na akustycznym porównaniu jednostki poddawanej ocenie z istniejącym typem (określanym dalej jako „typ odniesienia”) o udokumentowanej charakterystyce hałasu.

Uproszczona ocena może być zastosowana autonomicznie dla każdego z odpowiednich parametrów podstawowych: „hałas stacjonarny”, „hałas ruszania”, „hałas przejazdu” i „hałas wewnątrz kabiny maszynisty” i polega na dostarczeniu dowodu wykazującego, że skutki różnic pomiędzy jednostką poddawaną ocenie a jednostką odniesienia nie prowadzą do przekroczenia wartości dopuszczalnych określonych w sekcji 4.2.

W przypadku jednostek poddawanych uproszczonej ocenie dowód zgodności do celów uproszczonej oceny powinien zawierać szczegółowy opis zmian mających wpływ na hałas w porównaniu z typem odniesienia. W oparciu o ten opis dokonuje się uproszczonej oceny. Szacowane wartości hałasu uwzględniają niepewności pomiarów związane ze stosowaną metodą oceny. Uproszczona ocena może mieć formę obliczenia lub uproszczonego pomiaru.

Jednostka certyfikowana na podstawie uproszczonej metody oceny nie może być stosowana jako jednostka odniesienia do celów dalszej oceny.

Jeżeli w odniesieniu do hałasu przejazdu stosowana jest uproszczona ocena, typ odniesienia jest zgodny z co najmniej jednym z następujących rozdziałów:

- rozdziałem 4 niniejszej TSI, i w przypadku której wyniki dotyczące hałasu przejazdu oznaczono jako „porównywalne”, lub
- rozdziałem 4 decyzji 2011/229/UE, i w przypadku której wyniki dotyczące hałasu przejazdu oznaczono jako „porównywalne”, lub
- rozdziałem 4 decyzji 2006/66/WE,
- rozdziałem 4 decyzji 2008/232/WE.

W przypadku wagonu towarowego, którego parametry pozostają — w porównaniu z typem odniesienia — w dopuszczalnym zakresie określonym w tabeli 7, przyjmuje się bez przeprowadzania dalszej weryfikacji, że jednostka spełnia wymogi w zakresie wartości dopuszczalnych dotyczących hałasu przejazdu określonych w pkt 4.2.3.

Tabela 7

Dozwolona różnica pomiędzy wagonami towarowymi do celów zwolnienia z weryfikacji

Parametr	Dozwolona różnica (w porównaniu do jednostki odniesienia)
Maks. prędkość jednostki	Prędkość do 160 km/h
Typ koła	Dozwolona tylko wówczas, gdy koło emituje tyle samo lub mniej hałasu (charakterystyka akustyczna zgodnie z załącznikiem E do EN 13979-1:2011)
Ciężar własny	Tylko w przedziale + 20 %/– 5 %
Wstawka hamulcowa	Różnica dozwolona tylko wówczas, gdy nie prowadzi do zwiększonej emisji hałasu.

7. WDROŻENIE

7.1. Stosowanie niniejszej TSI do nowych podsystemów

Zob. art. 8 niniejszego rozporządzenia.

7.2. Stosowanie niniejszej TSI do odnowionych i zmodernizowanych podsystemów

Jeżeli państwo członkowskie uzna, że zgodnie z art. 20 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE konieczne jest wydanie nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, wnioskodawca wykazuje, że poziomy hałasu odnowionych lub zmodernizowanych jednostek utrzymują się poniżej wartości dopuszczalnych określonych w TSI, która obowiązywała w momencie wydania pierwszego zezwolenia dla danej jednostki. Jeżeli w momencie wydania pierwszego zezwolenia nie obowiązywała żadna TSI, wnioskodawca wykazuje, że poziomy hałasu odnowionych lub zmodernizowanych jednostek nie wzrosły lub utrzymują się poniżej wartości dopuszczalnych określonych w decyzji 2006/66/WE lub decyzji 2002/735/WE.

Wykazując te fakty, wnioskodawca ogranicza się do parametrów podstawowych, na które miały wpływ odnowa lub modernizacja.

W przypadku stosowania uproszczonej oceny pierwotna jednostka (przed odnową lub modernizacją) może stanowić jednostkę odniesienia zgodnie z przepisami pkt 6.2.3.

Wymiana całej jednostki lub jej poszczególnych pojazdów składowych (np. wymiana po poważnym uszkodzeniu) nie wymaga oceny zgodności z niniejszą TSI, pod warunkiem że dana jednostka lub jej pojazd składowy są takie same jak te, które zastępują.

Jeżeli wagon towarowy poddawany ocenie jest wyposażony podczas odnowy lub modernizacji w kompozytowe klocki hamulcowe, bez umieszczania w tym wagonie dodatkowych źródeł hałasu, przyjmuje się bez przeprowadzania badania, że wymogi określone w pkt 4.2.3 są spełnione.

7.3. Przypadki szczególne

7.3.1. Wprowadzenie

Przypadki szczególne wymienione w pkt 7.3.2 klasyfikuje się jako:

- a) przypadki „P”: przypadki „stałe”;
- b) przypadki „T”: przypadki „tymczasowe”.

7.3.2. Lista przypadków szczególnych

7.3.2.1. Ogólny przypadek szczególny

Przypadek szczególny Estonia, Łotwa i Litwa

(„P”) W przypadku jednostek z państw trzecich o rozstawie kół zestawu kołowego wynoszącym 1 520 mm dopuszcza się stosowanie krajowych przepisów technicznych zamiast wymagań niniejszej TSI.

7.3.2.2. Wartości dopuszczalne hałasu stacjonarnego (pkt 4.2.1)

a) Przypadek szczególny Finlandia

(„T”) W przypadku wagonów pasażerskich i wagonów towarowych wyposażonych w zespół prądnicowy z silnikiem wysokoprężnym do zasilania energią elektryczną o mocy większej niż 100 kW, które są przeznaczone do użytku wyłącznie w sieci kolejowej Finlandii, wartość dopuszczalna hałasu stacjonarnego $L_{pAeq,T}$ [jedn.] w tabeli 2 może zostać zwiększona do 72 dB.

Decyzja 2011/229/UE może być w dalszym ciągu stosowana w odniesieniu do wagonów towarowych przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie na terytorium Finlandii i do czasu znalezienia odpowiedniego technicznego rozwiązania dotyczącego warunków zimowych w krajach nordyckich, ale w żadnym przypadku nie dłużej niż do dnia 31.12.2017. Nie uniemożliwia to eksploatacji wagonów towarowych z innych państw w sieci kolejowej Finlandii.

b) Przypadek szczególny Zjednoczone Królestwo dla Wielkiej Brytanii

(„P”) W przypadku DMU przeznaczonych do użytku wyłącznie w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii wartość dopuszczalna hałasu stacjonarnego $L_{pAeq,T}$ [jedn.] w tabeli 2 może zostać zwiększona do 77 dB.

Powyższy przypadek szczególny nie ma zastosowania do DMU przeznaczonych do użytku wyłącznie w sieci kolejowej dużych prędkości nr 1 (HS1).

c) Przypadek szczególny Zjednoczone Królestwo dla Wielkiej Brytanii

(„T”) W przypadku jednostek przeznaczonych do użytku wyłącznie w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii nie mają zastosowania wartości dopuszczalne $L_{pAeq,T}$ wskazane w tabeli 2 w odniesieniu do głównej sprężarki powietrznej. Zmierzone wartości są przedstawiane krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa w Zjednoczonym Królestwie.

Powyższy przypadek szczególny nie ma zastosowania do jednostek przeznaczonych do użytku wyłącznie w sieci kolejowej dużych prędkości nr 1 (HS1).

7.3.2.3. Wartości dopuszczalne hałasu ruszania (pkt 4.2.2)

a) Przypadek szczególny Szwecja

(„T”) W przypadku lokomotyw o łącznej mocy pociągowej większej niż 6 000 kW i o maksymalnym nacisku osi większym niż 25 t wartości dopuszczalne hałasu ruszania $L_{pAF,max}$ w tabeli 3 mogą zostać zwiększone do 89 dB.

b) Przypadek szczególny Zjednoczone Królestwo dla Wielkiej Brytanii

(„P”) W przypadku jednostek określonych w tabeli 8, przeznaczonych do użytku wyłącznie w sieci kolejowej Wielkiej Brytanii, wartość dopuszczalna hałasu ruszania $L_{pAF,max}$ w tabeli 3 może zostać zwiększona do wartości wskazanych w tabeli 8.

Tabela 8

Wartości dopuszczalne hałasu ruszania w przypadku szczególnym — Zjednoczone Królestwo dla Wielkiej Brytanii

Kategoria podsystemu „Tabor kolejowy”	$L_{pAF,max}$ [dB]
Lokomotywy elektryczne o łącznej mocy pociągowej $P < 4\,500$ kW	83
Lokomotywy spalinowe o $P < 2\,000$ kW na wale	89
DMU	85

Powyższy przypadek szczególny nie ma zastosowania do jednostek przeznaczonych do użytku wyłącznie w sieci kolejowej dużych prędkości nr 1 (HS1).

7.3.2.4. Wartości dopuszczalne hałasu przejazdu (pkt 4.2.3)

a) Przypadek szczególny Szwecja

(„T”) W przypadku lokomotyw o łącznej mocy pociągowej większej niż 6 000 kW i o maksymalnym nacisku osi większym niż 25 t wartości dopuszczalne hałasu przejazdu $L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) w tabeli 4 mogą zostać zwiększone do 85 dB.

 Dodatek A
Punkty otwarte

Niniejsza TSI nie zawiera żadnych punktów otwartych.

 Dodatek B
Normy przywołane w niniejszej TSI

TSI		Norma	
Charakterystyka podlegająca ocenie		Numer obowiązkowej normy	Rozdział
Hałas stacjonarny	4.2.1	—	—
	6.2.2.1	EN ISO 3095:2013	5
Hałas ruszania	4.2.2	—	—
	6.2.2.2	EN ISO 3095:2013	7
Hałas przejazdu	4.2.3	EN ISO 3095:2013	6
	6.2.2.3	EN ISO 3095:2013	6
Hałas wewnątrz kabiny maszynisty	4.2.4	—	—
	6.2.2.4	EN 15892:2011	wszystkie
Uproszczona ocena	6.2.3	EN 13979-1:2011	załącznik E

Dodatek C

Ocena podsystemu „Tabor kolejowy”

Charakterystyka podlegająca ocenie, jak określono w sekcji 4.2					Szczególne procedury oceny
Element podsystemu „Tabor kolejowy”	Punkt	Przegląd konstrukcji	Badanie typu	Badanie rutynowe	Punkt
Hałas stacjonarny	4.2.1	X (*)	X	nie dotyczy	6.2.2.1
Hałas ruszania	4.2.2	X (*)	X	nie dotyczy	6.2.2.2
Hałas przejazdu	4.2.3	X (*)	X	nie dotyczy	6.2.2.3
Hałas wewnątrz kabiny maszynisty	4.2.4	X (*)	X	nie dotyczy	6.2.2.4

(*) Tylko wówczas, gdy stosowana jest uproszczona ocena zgodnie z pkt 6.2.3.