Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
C serija

C/2025/2766

2025 5 20

KOMISIJOS NUOMONĖ

2025 m. gegužės 16 d.

dėl Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 10 straipsnyje nurodyto inovacinio sprendimo didesniam nei 230 km/h, bet ne didesniam kaip 250 km/h greičiui taikyti EPS rato profilį

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(C/2025/2766)

Nuomonės būtinumas

Su Europos geležinkelių sistema susijusiose riedmenų ir signalizacijos techninėse sąveikos specifikacijose (TSS) numatyta speciali leidimų išdavimo tvarka, siekiant neatsilikti nuo techninės pažangos geležinkelių sektoriuje, pvz., naujų technologijų ar medžiagų ir šiuolaikinių vertinimo metodų. Todėl leisti naudoti inovacinius techninius sprendimus, nors jie ir nukrypsta nuo dabartinių TSS reikalavimų, gali būti įmanoma, jei įrodomas jų sąveikumas ir sauga.

Komisija, prieš pateikdama savo nuomonę, kaip nustatyta Komisijos reglamento (ES) Nr. 1302/2014 ([1]) 10 straipsnio 4 dalyje, pagal to reglamento 10 straipsnio 3 dalį gali paprašyti Europos Sąjungos geležinkelių agentūros (toliau – Agentūra) pateikti nuomonę apie siūlomą inovacinį sprendimą. Jei Komisija pateikia teigiamą nuomonę dėl siūlomo inovacinio sprendimo, teigiama nuomonė, kol TSS bus peržiūrėtos, laikoma priimtina atitikties esminiams Direktyvos (ES) 2016/797 ([2]) reikalavimams užtikrinimo priemone, kuria galima pasinaudoti atliekant projektų atitikties vertinimą.

Pagrindiniai faktai

2024 m. gegužės 2 d. Komisija gavo bendrovės „Alstom Transportation Germany GmbH“ (toliau – „Alstom“) prašymą pagal Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 10 straipsnį pateikti Komisijos nuomonę apie inovacinį sprendimą 1 435 mm pločio vėžės tinkluose didesniam kaip 230 km/h, bet ne didesniam kaip 250 km/h greičiui taikyti EPS rato profilį, kai bėgio pokrypis yra „1 kas 20“.

„Alstom“ siūlo nukrypti nuo lygiaverčio kūgiškumo ribinių verčių, nustatytų EPS ratų profiliui, ir nuo Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 6.2.3.6 punkte nustatytų vertinimo metodų, taikomų ratų profilių bandymui ir patvirtinimui. „Alstom“ savo prašymą pagrindė tuo, kad taikant šiuo metu turimus vertinimo metodus atitikties ribinėms vertėms negalima pasiekti.

„Alstom“ pranešė apie atitinkamą nukrypimą nuo Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 6.2.3.6 punkto nuostatų ir pasiūlė alternatyvius vertinimo metodus pagal parengtą naują standartą EN 14363:2016+A2:2022.

Komisija pagal Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 10 straipsnio 3 dalį paprašė Agentūros parengti techninę nuomonę dėl siūlomo inovacinio sprendimo.

Atvejo vertinimas

Remiantis Agentūros nuomone ERA/OPI/2024-6, EPS profilis yra Europoje plačiai naudojamas ratų profilis. Palyginti su kitais ratų profiliais, jis užtikrina didelį patogumą keleiviams, važiuojant dideliu greičiu ir vingiuotu keliu. Be to, riedėjimo kontaktinis nuovargis yra mažesnis nei kitų ratų profilių, todėl tiek geležinkelio įmonė, tiek infrastruktūros valdytojas patiria mažesnes techninės priežiūros išlaidas.

([1]) 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1302/2014 dėl Europos Sąjungos geležinkelių sistemos posistemio „Lokomotyvai ir keleiviniai riedmenys“ techninės sąveikos specifikacijos (OL L 356, 2014 12 12, p. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([2]) 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/797 dėl geležinkelių sistemos sąveikos Europos Sąjungoje (OL L 138, 2016 5 26, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Kai greitis yra didesnis nei 230 km/h, bet ne didesnis kaip 250 km/h, EPS rato profilis neatitinka lygiaverčio kūgiškumo pradinių ribinių verčių esant bėgio pokrypiui „1 kas 20“, nustatytų Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 6.2.3.6 punkte.

Tos pradinės lygiaverčio kūgiškumo vertės pirmą kartą buvo nustatytos 2008 m. Komisijos sprendimu 2008/232/EB ([3]) ir nuo tada nesikeitė. Vertės nurodytos nenusidėvėjusiam ratui ir jomis neatsižvelgiama į lygiaverčio kūgiškumo didėjimą ratą eksploatuojant.

Per pastaruosius 16 metų buvo parengti vertinimo metodai, kuriais labiau atsižvelgiama į eksploatuojamo rato nusidėvėjimą. Standarte EN 14363:2016+A1:2018 aprašyti vertinimo metodai ir bandymo sąlygos, kuriais atsižvelgiama į tai, kad eksploatuojamas ratas ilgainiui nusidėvi, ir kurie yra griežtesni ir tikslesni nei Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 6.2.3.6 punkte nustatytos ribos.

Apsvarsčiusi ir Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 4.2.3.4.3.2 punkte nustatytus reikalavimus dėl aširačio lygiaverčio kūgiškumo eksploatacinių verčių, Agentūra savo nuomonėje daro išvadą, kad išbandyti atitinkamą transporto priemonės eksploatacinį intervalą, kaip nustatyta standarte EN 14363:2016+A1:2018, yra svarbiau nei nustatyti nenudėvėto rato pradines vertes, kaip nustatyta Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 6.2.3.6 punkte.

Agentūra laikosi nuomonės, kad EPS ratų profilį galima naudoti 1 435 mm pločio vėžės tinkle, kai bėgio pokrypis yra „1 kas 20“, „1 kas 30“ ir „1 kas 40“, o greitis neviršija 250 km/h, su tam tikromis papildomomis sąlygomis. Agentūra mano, kad šis metodas yra tinkamas persvarstant Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 priedo 6.2.3.6 punktą.

Kol Reglamentas (ES) Nr. 1302/2014 bus persvarstytas, Agentūra paskelbė šias alternatyvias nuostatas dėl EPS rato profilio naudojimo 1 435 mm arba 1 437 mm pločio vėžės tinkle, kai bėgio pokrypis yra „1 kas 20“, „1 kas 30“ ir „1 kas 40“, o didžiausias transporto priemonės eksploatacinis greitis didesnis nei 230, bet ne didesnis kaip 250 km/h.

Priimtinos atitikties užtikrinimo priemonės inovaciniam sprendimui taikyti

Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 reikalavimai	**Priimtinos atitikties užtikrinimo priemonės, kol Reglamentas (ES) Nr. 1302/2014 bus persvarstytas**
4.2.3.4.3.1 punkto 2 papunktis Siekiant nustatyti naujo siūlomo ratų profilio tinkamumą infrastruktūrai pagal infrastruktūros TSS, naujas ratų profilis ir atstumas tarp aktyviųjų ratų paviršių tikrinami pagal taikytiną lygiaverčio kūgiškumo parametrą, taikant skaičiavimo scenarijų, nustatytą šios TSS 6.2.3.6 punkte.	Naudojant EPS rato profilį 1 435 mm arba 1 437 mm pločio vėžės tinkle, kai bėgio pokrypis yra „1 kas 20“, „1 kas 30“ ir „1 kas 40“, o didžiausias transporto priemonės eksploatacinis greitis didesnis nei 230 km/h, bet ne didesnis kaip 250 km/h, taikomos šios sąlygos:

([3]) 2008 m. vasario 21 d. Komisijos sprendimas 2008/232/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos „Geležinkelių riedmenų“ posistemiui skirtos sąveikos techninės specifikacijos (OL L 84, 2008 3 26, p. 132, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2008/232/oj).

<table>
<tr><th>Reglamento (ES) Nr. 1302/2014 reikalavimai</th><th>Priimtinos atitikties užtikrinimo priemonės, kol Reglamentas (ES) Nr. 1302/2014 bus persvarstytas</th></tr>
<tr><td>

6.2.3.6 punktas

Riedmenų vienetų, kurie skirti naudoti 1 435 mm pločio vėžės sistemoje, rato profilis ir atstumas tarp ratų aktyviųjų paviršių (4.2.3.5.2.1 punkte pateiktame 1 pav. nurodytas matmuo SR) pasirenkami taip, kad būtų užtikrinta, kad nebus viršyta 11 lentelėje nustatyta ribinė lygiaverčio kūgiškumo vertė, kai projektuojamas aširatis naudojamas taikant kiekvieną tipinio geležinkelio kelio parametrą, kaip nurodyta 12 lentelėje.

Lygiaverčio kūgiškumo nustatymas aprašytas J-1 priedėlio 9 rodyklėje nurodytoje specifikacijoje.

11 lentelė „Lygiaverčio kūgiškumo projektinės ribinės vertės“, 4 eilutė:

Didžiausias transporto priemonės eksploatacinis greitis (km/h)	Lygiaverčio kūgiškumo ribinės vertės	Bandymo sąlygos (žr. 12 lentelę)
> 230, bet ≤ 280	0,20	1, 2, 3, 4, 5 ir 6

12 lentelė „Lygiaverčio kūgiškumo bandymų kelio sąlygos būdingos tam tikram tinklui. Visi bėgio profiliai apibrėžti J-1 priedėlio 44 rodyklėje nurodytoje specifikacijoje“, 1–6 eilutės

Bandymo sąlygos Nr.	Bėgio galvutės profilis	Bėgio pokrypis	Vėžės plotis (mm)
1	Bėgio profilis 60 E 1	1 kas 20	1 435
2	Bėgio profilis 60 E 1	1 kas 40	1 435
3	Bėgio profilis 60 E 1	1 kas 20	1 437
4	Bėgio profilis 60 E 1	1 kas 40	1 437
5	Bėgio profilis 60 E 2	1 kas 40	1 435
6	Bėgio profilis 60 E 2	1 kas 40	1 437

</td><td>

1. Taikomas 6.2.3.6 punktas, tačiau lygiaverčio kūgiškumo ribinės vertės gali skirtis nuo 11 lentelėje nurodytų ribinių verčių, bet jos turi išlikti intervale, išbandytame pagal standartą EN 14363:2016+A2:2022.
2. Be to, reikėtų imtis šių priemonių:
   (a) Stabiliam važiavimui užtikrinti transporto priemonėje įrengiami pokrypio slopintuvai, o pokrypio slopintuvo gedimas bandomas pagal standartą EN 14363. Sistemai sugedus, greitis turi būti sumažinamas, kad būtų išvengta nestabilumo, kol sistema vėl ims veikti normaliai.
   (b) Transporto priemonėje turi būti įrengta nestabilumo aptikimo sistema. Ši funkcija turi atitikti bent saugos vientisumo lygį SIL2. Aptikus nestabilumą, traukinys sulėtinamas, kad važiuotų stabiliai. Sistemai sugedus, greitis turi būti sumažinamas, kad būtų išvengta nestabilumo, kol sistema vėl ims veikti normaliai.
3. Pradiniu etapu rato profilio raida (pagal nusidėvėjimą) ir važiavimo nestabilumas taip pat turi būti atidžiai stebimi iki pirmo reguliaraus ratų reprofiliavimo.

</td></tr>
</table>

Poveikio vertinimas

Agentūra laikosi nuomonės, kad išlaidas, susijusias su pirmiau nustatytų reikalavimų laikymusi, atsveria nauda, nes dėl didesnio transporto priemonės, kurioje įrengti EPS ratų profiliai, eksploatavimo intervalo galima važiuoti didesniu greičiu ir užtikrinti didesnį patogumą keleiviams, taip pat mažesnes techninės priežiūros išlaidas.

Galimai paveiksimi suinteresuotieji subjektai yra geležinkelio įmonės, infrastruktūros valdytojai, gamintojai, taip pat nacionalinės saugos institucijos ir Agentūra – dėl transporto priemonių leidimų.

Išvada

Remdamasi Agentūros nuomone, Komisija mano, kad įmonės „Alstom“ pasiūlytas techninis sprendimas taikyti EPS rato profilį sudaro sąlygas 1 435 mm vėžės tinkluose, kai bėgio pokrypis yra „1 kas 20“, važiuoti traukiniais didesniu nei 230 km/h, bet ne didesniu kaip 250 km/h greičiu pagal Direktyvą (ES) 2016/797.

Taigi Komisija laikosi nuomonės, kad pirmiau minėto inovacinio sprendimo įgyvendinimas yra priimtina atitikties esminiams Direktyvos (ES) 2016/797 reikalavimams užtikrinimo priemonė, todėl jį galima naudoti posistemiui įvertinti, kol bus atitinkamai persvarstytas Reglamentas (ES) Nr. 1302/2014.

Priimta Briuselyje 2025 m. gegužės 16 d.

Komisijos vardu
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komisijos narys