Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
C sērija

C/2025/2766

20.5.2025.

KOMISIJAS ATZINUMS

(2025. gada 16. maijs)

atbilstīgi Regulas (ES) Nr. 1302/2014 10. pantam par inovatīvu risinājumu izmantot *EPS* riteņu profilu ātrumiem, kas pārsniedz 230 km/h un līdz 250 km/h

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)

(C/2025/2766)

Atzinuma nepieciešamība

Lai ņemtu vērā tehnoloģiju attīstību dzelzceļa nozarē, piemēram, attiecībā uz jaunām tehnoloģijām vai materiāliem, kā arī mūsdienīgām novērtēšanas metodēm, savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas ("SITS") ritošajam sastāvam un signalizācijai, kas attiecas uz Eiropas dzelzceļa sistēmu, satur īpašus atļauju piešķiršanas režīmus. Tādējādi ir iespējams atļaut inovatīvus tehniskos risinājumus arī tad, ja tie neatbilst pašreizējām SITS prasībām, ja vien ir pierādīta to savstarpējā izmantojamība un drošums.

Komisija saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 ([1]) 10. panta 3. punktu var lūgt Eiropas Savienības Dzelzceļa aģentūras ("Aģentūra") atzinumu par ierosināto inovatīvo risinājumu, pirms tā sniedz minētās regulas 10. panta 4. punktā minēto atzinumu. Ja Komisijas atzinums par ierosināto inovatīvo risinājumu ir pozitīvs, līdz SITS pārskatīšanai pozitīvo atzinumu uzskata par pieņemamu līdzekli, ar ko nodrošina atbilstību Direktīvas (ES) 2016/797 ([2]) pamatprasībām, un to var izmantot projektu atbilstības novērtējuma veikšanai.

Vispārīga informācija

Komisija 2024. gada 2. maijā no "Alstom Transportation Germany GmbH" ("Alstom") saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1302/2014 10. pantu saņēma pieprasījumu sniegt Komisijas atzinumu par inovatīvu risinājumu izmantot *EPS* riteņu profilu ātrumiem, kas pārsniedz 230 km/h un līdz 250 km/h, 1 435 mm platuma sliežu ceļu tīklos ar sliežu ieslīpumu 1/20.

"Alstom" ierosina atkāpties no ekvivalentā koniskuma robežvērtībām *EPS* riteņu profilam un no novērtēšanas metodēm riteņu profilu testēšanai un validēšanai, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 6.2.3.6. punktā. "Alstom" savu lūgumu pamato ar to, ka, piemērojot pašlaik pieejamās novērtēšanas metodes, robežvērtības nevar sasniegt.

"Alstom" paziņoja par attiecīgo novirzi no Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 6.2.3.6. punkta noteikumiem un ierosināja alternatīvas novērtēšanas metodes saskaņā ar nesen izstrādāto standartu EN 14363:2016+A2:2022.

Komisija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1302/2014 10. panta 3. punktu lūdza Aģentūrai sagatavot tehnisku atzinumu par ierosināto inovatīvo risinājumu.

Pieprasījuma novērtējums

Saskaņā ar Aģentūras atzinumu ERA/OPI/2024-6 *EPS* profils ir Eiropā plaši izmantots riteņu profils. Salīdzinājumā ar citiem riteņu profiliem tas nodrošina lielu pasažieru komfortu lielā ātrumā un līkumos. Turklāt salīdzinājumā ar citiem riteņu profiliem kontakta nogurums ritē ir mazāks, tādējādi ļaujot samazināt uzturēšanas izmaksas gan dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam, gan infrastruktūras pārvaldītājam.

([1]) Komisijas Regula (ES) Nr. 1302/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs" (OV L 356, 12.12.2014., 228. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Ātrumiem, kas pārsniedz 230 km/h un līdz 250 km/h, *EPS* riteņa profils neatbilst ekvivalentā koniskuma sākuma robežvērtībām sliežu ieslīpumam 1/20, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 6.2.3.6. punktā.

Šīs ekvivalentā koniskuma sākuma vērtības pirmo reizi tika ieviestas 2008. gadā ar Komisijas Lēmumu 2008/232/EK ([3]) un kopš tā laika nav mainītas. Vērtības attiecas uz nenolietotu riteni un neņem vērā nekādu ekvivalentā koniskuma palielināšanos, kad ritenis ir ekspluatācijā.

Pēdējos 16 gados ir izstrādātas novērtēšanas metodes, kas labāk ņem vērā riteņa nodilumu ekspluatācijas laikā. Standartā EN 14363:2016+A1:2018 ir aprakstītas novērtēšanas metodes un testēšanas apstākļi, kuros ņem vērā riteņa nodilumu ekspluatācijas laikā un kuri ir stingrāki un precīzāki, nekā līdz šim noteiktās robežvērtības Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 6.2.3.6. punktā.

Ņemot vērā arī Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 4.2.3.4.3.2. punktā noteiktās prasības attiecībā uz riteņpāru ekvivalentā koniskuma ekspluatācijas vērtībām, Aģentūra savā atzinumā secina, ka svarīgāk ir testēt attiecīgo ritekļa darbības diapazonu, kā noteikts standartā EN 14363:2016+A1:2018, nekā nenolietota riteņa sākotnējās vērtības, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 6.2.3.6. punktā.

Aģentūra uzskata, ka *EPS* riteņu profilu var izmantot 1 435 mm tīklā ar sliežu ieslīpumu 1/20, 1/30 un 1/40 ātrumam līdz 250 km/h ar dažiem papildu nosacījumiem. Aģentūra uzskata, ka šo pieeju var izmantot, lai pārskatītu Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 6.2.3.6. punktu.

Gaidot Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pārskatīšanu, Aģentūra izdeva šādus alternatīvus noteikumus par *EPS* riteņu profila izmantošanu 1 435 mm vai 1 437 mm platuma sliežu ceļu tīklā ar sliežu ieslīpumu 1/20, 1/30 un 1/40 un maksimālo ritekļa ekspluatācijas ātrumu lielāku nekā 230 km/h un līdz 250 km/h.

Pieņemamie atbilstības nodrošināšanas līdzekļi (*AMOC*) inovatīvā risinājuma izmantošanai

Prasības Komisijas Regulā (ES) Nr. 1302/2014	**Pieņemamie atbilstības nodrošināšanas līdzekļi, gaidot Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pārskatīšanu**
4.2.3.4.3.1. punkta 2. apakšpunkts Jaunu riteņu profilu un attālumu starp riteņu aktīvajām virsmām pārbauda attiecībā uz mērķa ekvivalentajiem koniskumiem, izmantojot šīs SITS 6.2.3.6. punktā noteiktos aprēķinu scenārijus, lai noteiktu jaunā piedāvātā riteņu profila piemērotību infrastruktūrai saskaņā ar INF SITS.	*EPS* riteņu profila izmantošanai 1 435 mm vai 1 437 mm platuma sliežu ceļu tīklā ar sliežu ieslīpumu 1/20, 1/30 un 1/40 un maksimālo ritekļa ekspluatācijas ātrumu lielāku nekā 230 km/h un līdz 250 km/h piemēro šādus nosacījumus:

([3]) Komisijas Lēmums 2008/232/EK (2008. gada 21. februāris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmai (OV L 84, 26.3.2008., 132. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2008/232/oj).

Prasības Komisijas Regulā (ES) Nr. 1302/2014	Pieņemamie atbilstības nodrošināšanas līdzekļi, gaidot Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pārskatīšanu
6.2.3.6. Vienībām, kas konstruētas ekspluatācijai 1 435 mm platuma sliežu ceļa sistēmā, riteņu profilu un attālumu starp riteņu aktīvajām virsmām (SR izmērs 4.2.3.5.2.1. punkta 1. attēlā) izvēlas tādus, lai tad, kad projektētais riteņpāris tiek kombinēts ar katru no reprezentatīvajiem sliežu ceļa parametriem, kā noteikts turpmāk 12. tabulā, nodrošinātu, ka netiek pārsniegtas turpmāk 11. tabulā noteiktās ekvivalentā koniskuma robežvērtības. Ekvivalentā koniskuma novērtēšana ir izklāstīta J-1. papildinājuma [9.] rindā minētajā specifikācijā. 11. tabula "Ekvivalentā koniskuma projektētās robežvērtības", 4. rinda: Ritekļa maksimālais ekspluatācijas ātrums (km/h) / Ekvivalentā koniskuma robežvērtības / Testēšanas apstākļi (skatīt 12. tabulu) >230 un ≤280 / 0,20 / 1, 2, 3, 4, 5 un 6 12. tabula "Tīklam reprezentatīvi sliežu ceļa apstākļi ekvivalentā koniskuma testēšanai. Visas sliežu sekcijas ir noteiktas J-1. papildinājuma [44.] rindā minētajā specifikācijā", 1.–6. rinda: Testēšanas apstākļi Nr. / Sliedes galviņas profils / Sliežu ieslīpums / Sliežu ceļa platums (mm) 1 / Sliedes sekcija 60 E1 / 1/20 / 1 435 2 / Sliedes sekcija 60 E1 / 1/40 / 1 435 3 / Sliedes sekcija 60 E1 / 1/20 / 1 437 4 / Sliedes sekcija 60 E1 / 1/40 / 1 437 5 / Sliedes sekcija 60 E2 / 1/40 / 1 435 6 / Sliedes sekcija 60 E2 / 1/40 / 1 437	1. Piemēro 6.2.3.6. punktu, bet ekvivalentā koniskuma robežvērtības var atšķirties no 11. tabulā norādītajām robežvērtībām, tomēr paliekot diapazonā, kas testēts saskaņā ar standartu EN 14363:2016+A2:2022. 2. Papildus veic šādus pasākumus: a) lai garantētu stabilu gaitu, ritekli aprīko ar leņķisko svārstību slāpētāju, un leņķisko svārstību slāpētāja atteici testē saskaņā ar EN 14363. Sistēmas atteices rezultātā samazinās ātrums, lai izvairītos no jebkādas nestabilitātes, līdz kamēr tiek atjaunots sistēmas normālas darbības stāvoklis; b) ritekli aprīko ar nestabilitātes diagnostikas sistēmu. Šī funkcija atbilst vismaz drošības integritātes līmenim *SIL2*. Nestabilitātes konstatēšanas gadījumā samazinās vilciena ātrums, lai vilcienu varētu ekspluatēt stabilā stāvoklī. Sistēmas atteices rezultātā samazinās ātrums, lai izvairītos no jebkādas nestabilitātes, līdz kamēr tiek atjaunots sistēmas normālas darbības stāvoklis. 3. Ieviešanas fāzē līdz riteņu pirmajai regulārajai pārprofilēšanai rūpīgi pārrauga arī riteņa profila izmaiņas (atkarībā no nodiluma) un gaitas nestabilitāti.

Ietekmes novērtējums

Aģentūra uzskata, ka izmaksas, kas saistītas ar atbilstību jaunieviestajām prasībām, atsver ieguvumi, jo ar *EPS* riteņu profiliem aprīkotu ritekļu plašāks darbības diapazons ļauj palielināt ātrumu un garantē lielāku komfortu pasažieriem, kā arī zemākas uzturēšanas izmaksas.

Potenciāli ietekmētās ieinteresētās personas ir dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji, ražotāji, kā arī valstu drošības iestādes un Ritekļu atļauju aģentūra.

Secinājums

Pamatojoties uz Aģentūras atzinumu, Komisija uzskata, ka "Alstom" ierosinātais *EPS* riteņu profilu izmantošanas tehniskais risinājums ļauj ekspluatēt vilcienus 1 435 mm platuma sliežu ceļu tīklos ar sliežu ieslīpumu 1/20 ar ātrumu lielāku nekā 230 km/h un līdz 250 km/h saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797.

Visbeidzot, Komisija uzskata, ka iepriekš minētā inovatīvā risinājuma īstenošana ir pieņemams līdzeklis, lai nodrošinātu atbilstību Direktīvas (ES) 2016/797 pamatprasībām, un tāpēc to var izmantot apakšsistēmas novērtēšanai, gaidot Regulas (ES) Nr. 1302/2014 attiecīgu pārskatīšanu.

Briselē, 2025. gada 16. maijā

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Apostolos TZITZIKOSTAS