РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 23 юли 2012 година

за изменение на решения 2006/861/ЕО, 2008/163/ЕО, 2008/164/ЕО, 2008/217/ЕО, 2008/231/ЕО, 2008/232/ЕО, 2008/284/ЕО, 2011/229/ЕС, 2011/274/ЕС, 2011/275/ЕС, 2011/291/ЕС и 2011/314/ЕС относно техническите спецификации за оперативна съвместимост

(нотифицирано под номер C(2012) 4985)

(текст от значение за ЕИП)

(2012/464/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността [1], и по-специално член 6, параграф 1 от нея,

като има предвид, че:

(1) В член 12 от Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция („Регламент за създаване на агенция“) [2] се изисква от Европейската железопътна агенция (наричана по-долу „Агенцията“) да гарантира, че техническите спецификации за оперативна съвместимост (наричани по-долу „ТСОС“) са адаптирани към техническия напредък, към пазарните тенденции и към обществените изисквания, както и да предлага на Комисията измененията в ТСОС, които счита за необходими.

(2) С Решение C(2007) 3371 от 13 юли 2007 г. Комисията даде рамков мандат на Агенцията да извършва определени дейности съгласно Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове [3] и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система [4]. Съгласно условията на посочения рамков мандат от Агенцията се изискваше да преразгледа ТСОС за високоскоростния подвижен състав, товарни вагони, локомотиви и пътнически подвижен състав, шум, инфраструктура, енергия, контрол, управление и сигнализация, експлоатация и управление на движението, телематични приложения за товарни превози и пътници, безопасност в железопътните тунели и достъпност за лица с намалена подвижност.

(3) На 31 март 2011 г. Агенцията издаде препоръка по отношение на спецификацията относно регистъра на инфраструктурата, процедурата за демонстриране на нивото на съответствие с основните параметри на ТСОС за съществуващите линии и последващи изменения на ТСОС (ERA/REC/04-2011/INT).

(4) На 9 юни 2011 г. комитетът, създаден съгласно член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО, даде положително становище по проекта на решение за изпълнение на Комисията относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства и по проекта на решение за изпълнение на Комисията относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура. След приемането на двата акта на Комисията, основани на тези проекти, а именно Решение за изпълнение 2011/633/ЕС на Комисията от 15 септември 2011 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура [5] и Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства [6], съответните ТСОС трябва да се актуализират с цел да се гарантира цялостна съгласуваност.

(5) Допълнение А към настоящата ТСОС по отношение на „Експлоатация и управление на движението“ е свързано с версия 1 на оперативните правила на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), които бяха разработени въз основа на версия 2.2.2 на спецификациите за системните изисквания (SRS) на Европейската система за управление на влаковете (ETCS).

(6) ETCS SRS бяха разработени до стабилна версия 2.3.0.d. Това трябва да се отрази чрез актуализираните оперативни правила на ERTMS в ТСОС по отношение на „Експлоатацията и управлението на движението“ както за конвенционални, така и за високоскоростни железопътни линии.

(7) На 20 юли 2011 г. Агенцията издаде препоръка относно преработените оперативни принципи и правила на ERTMS в ТСОС по отношение на „Експлоатацията и управлението на движението“ за конвенционални и високоскоростни железопътни линии (ERA/REC/08-2011/INT-ERTMS).

(8) На 8 септември 2011 г. Агенцията издаде препоръка относно последващи изменения по ТСОС за коригиране на грешки и слабости (ERA/REC/07-2011/INT).

(9) От практически съображения е препоръчително изменението на поредица от ТСОС да се осъществи чрез едно решение на Комисията за извършване на определени корекции и актуализации на правните текстове. Тези корекции и актуализации не произтичат от цялостно преразглеждане на ТСОС или от разширяване на техния географски обхват.

(10) Поради това е необходимо да се изменят следните решения:

[1] ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.
[2] ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.
[3] ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6.
[4] ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1.
[5] ОВ L 256, 1.10.2011 г., стр. 1.
[6] ОВ L 264, 8.10.2011 г., стр. 32.

— Решение 2006/861/ЕО на Комисията от 28 юли 2006 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистема „Подвижен състав — товарни вагони“ от трансевропейската конвенционална железопътна система ([1]),

— Решение 2008/163/ЕО на Комисията от 20 декември 2007 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на безопасността в железопътните тунели в Трансевропейската конвенционална и високоскоростна железопътна система ([2]),

— Решение 2008/164/ЕО на Комисията от 21 декември 2007 г. относно техническата спецификация на оперативна съвместимост, свързана с „Лица с намалена подвижност (ЛНП)“ в Трансевропейската конвенционална и високоскоростна железопътна система ([3]),

— Решение 2008/217/ЕО на Комисията от 20 декември 2007 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистема Инфраструктура на трансевропейската високоскоростна железопътна система ([4]),

— Решение 2008/231/ЕО на Комисията от 1 февруари 2008 г. относно приетата техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на оперативната подсистема на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, визирана в член 6, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО на Съвета и за отмяна на Решение 2002/734/ЕО на Комисията от 30 май 2002 г. ([5]),

— Решение 2008/232/ЕО на Комисията от 21 февруари 2008 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистема Подвижен състав на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове ([6]),

— Решение 2008/284/ЕО на Комисията от 6 март 2008 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост, свързана с подсистема Енергия на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове ([7]),

— Решение 2011/229/ЕС на Комисията от 4 април 2011 г. относно техническите спецификации за оперативната съвместимост на подсистемата „подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система ([8]),

— Решение 2011/274/ЕС на Комисията от 26 април 2011 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“ на трансевропейската конвенционална железопътна система ([9]),

— Решение 2011/275/ЕС на Комисията от 26 април 2011 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на трансевропейската конвенционална железопътна система ([10]),

— Решение 2011/291/ЕС на Комисията от 26 април 2011 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав“ — „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ на трансевропейската конвенционална железопътна система ([11]),

— Решение 2011/314/ЕС на Комисията от 12 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на трансевропейската конвенционална железопътна система ([12]).

(11) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Приложението към Решение 2006/861/ЕО се изменя в съответствие с приложение I към настоящото решение.

Член 2

Приложението към Решение 2008/163/ЕО се изменя в съответствие с приложение II към настоящото решение.

Член 3

Приложението към Решение 2008/164/ЕО се изменя в съответствие с приложение III към настоящото решение.

Член 4

Приложението към Решение 2008/217/ЕО се изменя в съответствие с приложение IV към настоящото решение.

Член 5

Приложението към Решение 2008/231/ЕО се изменя в съответствие с приложение V към настоящото решение.

Член 6

Приложението към Решение 2008/232/ЕО се изменя в съответствие с приложение VI към настоящото решение.

Член 7

Приложението към Решение 2008/284/ЕО се изменя в съответствие с приложение VII към настоящото решение.

Член 8

Приложението към Решение 2011/229/ЕС се изменя в съответствие с приложение VIII към настоящото решение.

Член 9

Приложението към Решение 2011/274/ЕС се изменя в съответствие с приложение IX към настоящото решение.

([1]) ОВ L 344, 8.12.2006 г., стр. 1.
([2]) ОВ L 64, 7.3.2008 г., стр. 1.
([3]) ОВ L 64, 7.3.2008 г., стр. 72.
([4]) ОВ L 77, 19.3.2008 г., стр. 1.
([5]) ОВ L 84, 26.3.2008 г., стр. 1.
([6]) ОВ L 84, 26.3.2008 г., стр. 132.
([7]) ОВ L 104, 14.4.2008 г., стр. 1.
([8]) ОВ L 99, 13.4.2011 г., стр. 1.
([9]) ОВ L 126, 14.5.2011 г., стр. 1.
([10]) ОВ L 126, 14.5.2011 г., стр. 53.
([11]) ОВ L 139, 26.5.2011 г., стр. 1.
([12]) ОВ L 144, 31.5.2011 г., стр. 1.

Член 10

Приложението към Решение 2011/275/ЕС се изменя в съответствие с приложение X към настоящото решение.

Член 11

Приложението към Решение 2011/291/ЕС се изменя в съответствие с приложение XI към настоящото решение.

Член 12

Приложението към Решение 2011/314/ЕС се изменя в съответствие с приложение XII към настоящото решение.

Член 13

Настоящото решение се прилага от 24 януари 2013 г.

Член 14

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 23 юли 2012 година.

За Комисията

Siim KALLAS

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Приложението към Решение 2006/861/ЕО (ТСОС „Товарни вагони“) се изменя, както следва:

1) В точка 3.4.3 „ТЕХНИЧЕСКА СЪВМЕСТИМОСТ“, шеста алинея десетото тире се заличава.

2) Точка 4.2.3.2 се заменя със следното:

„4.2.3.2. ***Статично натоварване на ос, маса на единица дължина и геометрични характеристики на разстоянието между осите***

Допустимият полезен товар, който може да се пренася от вагон, за линии до 25t, се определя чрез прилагане на точки 6.1 и 6.2 от EN 15528:2008. За характеристиките на системите за установяване на наличието на влак се установяват допълнителни изисквания по отношение на вагоните (вж. ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“, приложение A, допълнение 1).“

3) В точка 4.2.4.1.2.2 „Спирачна мощност“, подточка „Процент спирачна маса“ втората алинея се заменя със следното:

„Методът на определяне на спирачните маси/проценти спирачна маса трябва да остане приложим като допълнение към метода на профилите на намаляване на скоростта; производителят трябва да представи тези стойности.“

4) В точка 4.2.4.1.2.8 „Ръчна спирачка“ единадесетата алинея се заменя със следното:

„Минималната ефективност на застопоряване в спряно състояние, при условие че няма вятър, се определя чрез изчисленията, посочени в точка 6 от EN 14531-6:2009. Минималната ефективност на спирачката за застопоряване в спряно състояние се отбелязва върху единицата. Маркировката трябва да бъде в съответствие с EN 15877-1:2010 (точка 4.5.25).“

5) В точка 4.2.6.1.1 „Общи положения“ третата алинея се заличава.

6) В точка 4.2.8 „ПОДДРЪЖКА: ПЛАН ЗА ПОДДРЪЖКА“ петата алинея се заличава.

7) В точка 4.2.8.1.2 „Управление на плана за поддръжка“ първото тире се заличава.

8) Точка 4.3.2.1 се заменя със следното:

„4.3.2.1 ***Статично натоварване на ос, маса на единица дължина и геометрични характеристики на разстоянието между осите (раздел 4.2.3.2)***

В раздел 4.2.3.2 от настоящата ТСОС се определят масата на единица дължина и геометричните характеристики на разстоянието между осите, включително изискванията по отношение на вагоните (вж. ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“, приложение A, допълнение 1) за характеристиките на системите за установяване на наличието на влак.“

9) В точка 4.3.3.9 „Условия на околната среда“ първата алинея се заменя със следното:

„Ако пределните стойности на климатичните условия, определени в раздел 4.2.6.1.2 от настоящата ТСОС, са превишени, системата започва да работи в авариен режим. В този случай трябва да бъдат предвидени експлоатационни ограничения и информацията за това да бъде предоставена на железопътното предприятие или на машиниста на влака.“

10) Заглавието на точка 4.3.5.4 се заменя със следното:

„4.3.5.4. ***Статично натоварване на ос, маса на единица дължина и геометрични характеристики на разстоянието между осите***“

11) Раздел 4.8 се заменя със следното:

„4.8. *РЕГИСТЪР НА ИНФРАСТРУКТУРАТА И ЕВРОПЕЙСКИ РЕГИСТЪР НА РАЗРЕШЕНИТЕ ТИПОВЕ ВОЗИЛА*

Данните, които следва да се предоставят за регистъра, предвиден в член 34 от Директива 2008/57/ЕО, са посочените данни в Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства (*).

(*) ОВ L 264, 8.10.2011 г., стр. 32.“

12) Раздел 7.6.5 се заменя със следното:

„7.6.5. Дори даден вагон да е получил разрешение за въвеждане в експлоатация, необходимо е да се гарантира, че той се експлоатира по съвместими инфраструктури.“

13) В приложение B, раздел B.4 „ГАБАРИТИ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО GA, GB, GC“ втората алинея се заменя със следното:

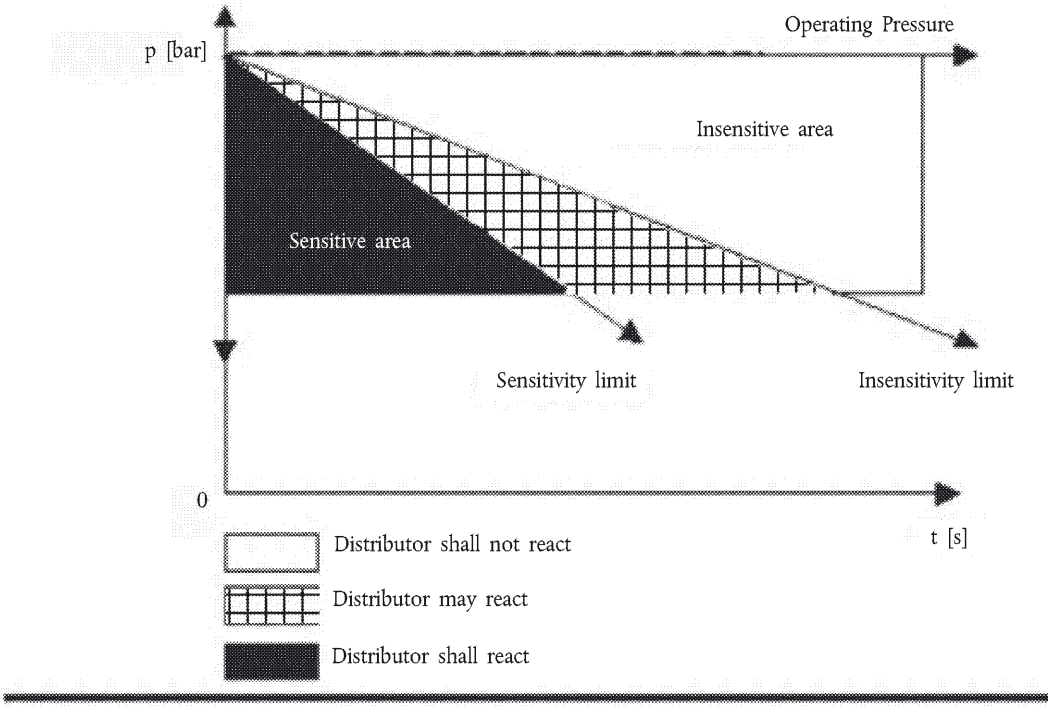
„Натоварванията и превозните средства, съответстващи на по-широките габарити GA, GB или GC, ще бъдат разрешени само за линии, разширени за тези габарити. Всички GA, GB и GC движения по линиите, които не са разширени за тези габарити, трябва да бъдат третирани като специални пратки.“

14) Приложение Г се заличава.

15) Приложение З се заличава.

16) В приложение И фигура И.5 се заменя със следното:

„Input Pressure (brake pipe pressure)



Фигура И.5“

17) В приложение П таблица П.3 се изменя, както следва:

а) текстът на четвъртия ред от началото на таблицата („Високо налягане до 6 бара на спирачния въздухопровод вследствие пълно задействане на спирачката, което не трябва да предизвика задействане на спирачката, ако е поддържано за:“), последната колона „Пределна стойност“ се заменя със следното:

„Регулиране при пътнически влак: до 10 секунди

Регулиране на товарен влак: до 40 секунди“;

б) текстът на шестия ред от началото на таблицата („Време за освобождаване на влака след пълно задействане на спирачката:“), в последната колона „Пределната стойност“ се заменя със следното:

„Регулиране при пътнически влак: до 25 секунди

Регулиране на товарен влак: до 60 секунди“.

18) В приложение Р таблица Р.1 се изменя, както следва:

а) текстът в петата колона „Експеримент в процес на експлоатация (модул V)“, петия ред отдолу нагоре „Гарнитура на спирачката и диск“ се заменя със следното:

„12 месеца“;

б) текстът в петата колона „Експеримент в процес на експлоатация (модул V)“, четвъртия ред отдолу нагоре „Накладки на спирачката“ се заменя със следното:

„12 месеца“.

19) В приложение У, раздел У.1.1 „Въведение“ първата алинея се заменя със следното:

„По линиите на Великобритания се движат товарни вагони със следните габарити: W6, W7, W8 и W9. Габаритите са описани по-долу в част А — W6, част В — Изчисление на образец, част С — W7 и W8, част D — W9. Прилагането на тези габарити се ограничава до вагони, за които страничното движение на окачването и люлеенето са минимални. Превозните средства с гъвкаво странично окачване и/или голямо люлеене се оценяват за динамични въздействия съгласно нотифицираните национални стандарти.“

20) В приложение X раздел X.2 се изменя, както следва:

а) първата алинея се заменя със следното:

„Товарните вагони, които се движат в Обединеното кралство, следва да имат еквивалентна спирачна сила и, ако това е приложимо, всички изчислени коефициенти на спирачната сила. Товарните вагони, които се движат в останалите държави-членки без Обединеното кралство, следва да имат изчислено спирачно тегло/процент на спирачното тегло. Товарните вагони, предназначени да се движат в Обединеното кралство, както и в други държави-членки, следва да имат едновременно изчислена еквивалентна спирачна сила/коефициенти на спирачната сила и изчислено спирачно тегло/процент на спирачното тегло“;

б) в подглава „Изчисление на данните на спирачната сила“ подточка ii) се заличава.

21) Приложение AA се изменя, както следва:

а) раздел „Модул SD“ се изменя, както следва:

i) в подраздел 4.2, втора алинея шестото тире се заличава;

ii) в подраздел 10 думите „и по-специално:“ и деветото тире се заличават;

б) раздел „Модул SF (Проверка на продукта)“ се изменя, както следва:

i) в подраздел 5, втора алинея третото тире се заличава;

ii) в подраздел 10 второто тире се заличава;

в) в раздел „Модул SH2 (Пълна система за управление на качеството с преглед на проекта)“, подраздел 10 осмото тире се заличава.

22) Приложение EE се изменя, както следва:

а) таблица EE 2.1 се изменя, както следва:

i) бележка ж) се заменя със следното:

„ж) Стандартни функции до максимум 14 l обем на спирачния цилиндър или контролния обем (примерен обем)“;

ii) бележка к) се заменя със следното:

„к) SW 4/3 — с C3W клапан за изключване, напълването на контролния и допълнителния резервоар трябва да става за почти еднакво време“;

б) таблица EE 2.2 се изменя, както следва:

i) текстът в последната колона „Пневматична спирачка“ деветия ред отдолу нагоре „Oerlikon/ ESH 100“ се заменя със следното:

„G/P спирачка с неуниверсално действие, когато цилиндърът на спирачката е свързан или предварително регулираните обеми са до 14 l.“;

ii) бележка б) се заменя със следното:

„б) SW 4C — контролирано напълване на контролния резервоар и защита против претоварване при освобождаване на спирачката.“;

iii) бележка г) се заменя със следното:

„г) Въздушният клапан на разпределителя трябва да бъде адаптиран поетапно към обемите на допълнителния резервоар на превозното средство.“;

в) в таблица EE 3 четвъртият и петият ред отдолу нагоре се заменят със следното:

„DAKO	Клапан за пропорционално натоварване SL1 или SL2	DAKO-DSS
DAKO	Клапан за пропорционално натоварване SL1 или SL2	DAKO-DS“

г) в таблица EE 8 шестият ред (PKP) се заменя със следното:

„CNTK	Warsaw“

23) Приложение KK се заличава.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Приложението към Решение 2008/163/ЕО (ТСОС за безопасността в железопътните тунели) се изменя, както следва:

1) Заглавието „ПРОЕКТ НА ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ“ се заменя със следното:

„ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ“.

2) В точка 4.2.4.1 „Детектори за установяване на прегряване на букси“ втората алинея се заменя със следното:

„Управителят на инфраструктура определя детекторите за установяване на прегряване на букси и тяхното местоположение. Железопътното предприятие включва информация за тях в пътната книга.“

3) Точка 4.2.5.9 се заменя със следното:

„4.2.5.9. Аварийна осветителна система във влака

Разпоредбите в точка 4.2.7.12 „Аварийно осветление“ от ТСОС за високоскоростния подвижен състав се прилагат и за пътническия подвижен състав за конвенционална железопътна система, с изключение на случаите, в които се изисква самостоятелност от 90 минути след като основното електрозахранване е престанало да работи.“

4) В точка 4.3.2 „Интерфейси с подсистема „Инфраструктура“ антетката на първата колона в таблицата се заменя с „ТСОС за безопасността в железопътните тунели“.

5) Точка 4.3.2.1 се заменя със следното:

„4.3.2.1. Евакуационни пътеки

Определението на евакуационни пътеки е описано в раздел 4.2.2.7 от настоящата ТСОС.“

6) В точка 4.3.3 „Интерфейси с подсистема „Енергия“ антетката на първата колона в таблицата се заменя с „ТСОС за безопасността в железопътните тунели“.

7) В точка 4.3.4 „Интерфейси с подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ антетката на първата колона в таблицата се заменя с „ТСОС за безопасността в железопътните тунели“.

8) В точка 4.3.5 „Взаимовръзки с подсистема „Управление на движението и експлоатация“ антетката на първата колона в таблицата се заменя с „ТСОС за безопасността в железопътните тунели“.

9) Точка 4.3.6 „Интерфейси с подсистема „Подвижен състав“ се изменя, както следва:

а) антетката на първата колона в таблицата се заменя с „ТСОС за безопасността в железопътните тунели“;

б) редове 9 и 10 от таблицата се заменят със следното:

„4.2.5.9. Аварийна осветителна система във влака	4.2.7.12	
4.2.5.10. Изключване на климатичната инсталация във влака	4.2.7.11.1“	

10) В точка 4.3.7 „Интерфейси с подсистема PRM“ антетката на първата колона в таблицата се заменя с „ТСОС за безопасността в железопътните тунели“.

11) Раздел 4.8 се заменя със следното:

„4.8. **Регистър на инфраструктурата и Европейски регистър на разрешените типове возила**

Данните, които следва да се предоставят за регистрите, предвидени в членове 34 и 35 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*), са посочените данни в Решение за изпълнение 2011/633/ЕС на Комисията от 15 септември 2011 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура (**) и Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства (***).

(*) ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.
(**) ОВ L 256, 1.10.2011 г., стр. 1.
(***) ОВ L 264, 8.10.2011 г., стр. 32.“

12) В точка 6.2.1 „Оценка на съответствието (общи положения)“ текстът „ТСОС RST за конвенционална железопътна система“ се заменя с „ТСОС за безопасността в железопътните тунели“.

13) Приложение А се заличава.

14) Приложение Б се заличава.

15) Приложение Е се изменя, както следва:

а) в раздел Е.3.1, модул SB (Изследване на типа), подраздел 3, шеста алинея второто тире се заменя със следното:

„— Европейския регистър на разрешените типове превозни средства, включително цялата информация, както е посочено в техническата спецификация за оперативна съвместимост,“;

б) раздел Е.3.2, модул SD (Система за управление на качеството на производството) се изменя, както следва:

i) в подраздел 4.1, трета алинея шестото тире се заменя със следното:

„— Регистъра на инфраструктурата, включително цялата информация, както е посочено в техническата спецификация за оперативна съвместимост,“;

ii) в подраздел 10 деветото тире се заменя със следното:

„— Регистъра на инфраструктурата, включително цялата информация, както е посочено в техническата спецификация за оперативна съвместимост.“;

в) раздел Е.3.3, модул SF (Удостоверяване на продукт) се изменя, както следва:

i) в подраздел 5, втора алинея третото тире се заменя със следното:

„— Регистъра на инфраструктурата, включително цялата информация, както е посочено в техническата спецификация за оперативна съвместимост,“;

ii) в подраздел 10 второто тире се заменя със следното:

„— Регистъра на инфраструктурата, включително цялата информация, както е посочено в техническата спецификация за оперативна съвместимост,“;

г) раздел Е.3.4, модул SG (Удостоверяване на единичен продукт) се изменя, както следва:

i) в подраздел 3, втора алинея второто тире се заменя със следното:

„— Регистъра на инфраструктурата, включително цялата информация, както е посочено в техническата спецификация за оперативна съвместимост,“;

ii) в подраздел 8 осмото тире се заменя със следното:

„— Регистъра на инфраструктурата, включително цялата информация, както е посочено в техническата спецификация за оперативна съвместимост“;

д) раздел Е.3.5, модул SH2 (Система за цялостен контрол на качеството с изследване на проектирането) се изменя, както следва:

i) в подраздел 4.2, втора алинея седмото тире се заменя със следното:

„— Регистъра на инфраструктурата или Европейския регистър на разрешените типове возила, включително цялата информация, както е посочено в техническата спецификация за оперативна съвместимост“;

ii) в подраздел 10 осмото тире се заменя със следното:

„— Регистъра на инфраструктурата, включително цялата информация, както е посочено в техническата спецификация за оперативна съвместимост.“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Приложението към Решение 2008/164/ЕО (ТСОС „Лица с намалена подвижност“) се изменя, както следва:

1) Точка 4.1.2.18.1 се заменя със следното:

„4.1.2.18.1. За перони

на високоскоростната мрежа, където могат да спират влакове, отговарящи на ТСОС „Високоскоростен подвижен състав“, при нормална търговска експлоатация, стойностите са определени в ТСОС за високоскоростна инфраструктура (точка 4.2.20.4).

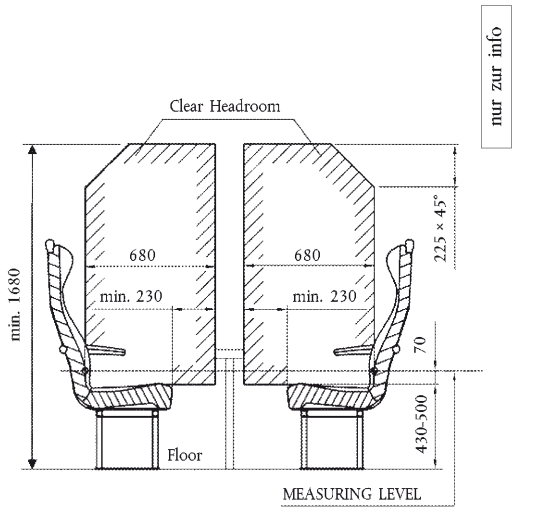
За перони на високоскоростната мрежа, където не могат да спират влакове, отговарящи на ТСОС „Високоскоростен подвижен състав“, при нормална търговска експлоатация, и за перони на конвенционалната железопътна мрежа за височина на перона са позволени две номинални стойности: 550 mm и 760 mm над повърхността на движение. Допустимите отклонения за тези размери са между – 35 mm/+ 0 mm.

За перони на конвенционалната железопътна мрежа, където могат да спират и трамваи (например вътрешноградска железница или трамвай-влак), номиналната разрешена височина на перона е между 300 mm и 380 mm. Допустимите отклонения за тези размери са в границите на +/–20 mm.

При криви с радиус под 500 m е разрешено височината на перона да бъде по-голяма или по-малка от посочената, ако първото ползваемо стъпало на возилото отговаря на фигура 11 в точка 4.2.2.12.1.“

2) В точка 4.2.2.2.2.1 „Места за сядане с предимство. Обща информация“ фигура 3 се заменя със следното:

„



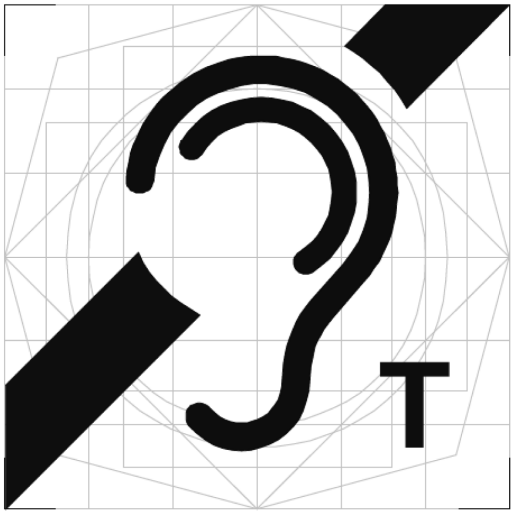
Фигура 3“

3) В точка 7.3.2 „Подвижен състав“ третата алинея се заменя със следното:

„Настоящата ТСОС не се прилага за подвижен състав, който е обновен или модернизиран при условията на вече подписан договор или във финална фаза на тръжна процедура към деня на влизане в сила на настоящата ТСОС.“

4) В приложение Н „Означения/знаци и символи за ЛНП“ фигура 1 се заменя със следното:

„



Фигура 1“

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Приложението към Решение 2008/217/ЕО (ТСОС за инфраструктурата за високоскоростни влакове) се изменя, както следва:

1) В раздел 2.1 „Определение на сферата на инфраструктурата“ втората алинея се заменя със следното:

„Структурната подсистема „Инфраструктура“ на трансевропейската високоскоростна железопътна система включва релсите, стрелките и пресичанията на високоскоростните линии в обхвата, посочен в глава 1.“

2) В точка 4.2.1 „Общи положения“ деветата алинея се заменя със следното:

„Експлоатационните нива на високоскоростните влакове могат да бъдат подобрени и чрез приемане на специални системи, като например система за накланяне на коша на возилото. Разрешени са специални условия за управление на такива влакове, при условие че те не водят до ограничения за високоскоростните влакове, които не са оборудвани със система за накланяне“.

3) В точка 4.2.3 „Минимални габарити на инфраструктурата“ третата алинея се заличава.

4) В точка 4.2.8.1 „Недостиг на надвишение при главните коловози в гарите и при преминаване през стрелки и пресичания на железопътни линии“ бележка а) се заличава.

5) Точка 4.2.9.2 „Проектни стойности“ се изменя, както следва:

а) първата алинея се заменя със следното:

„Проектните стойности на междурелсието, профила на релсовата глава и наклона на релсите на главните коловози се подбират така, че да гарантират, че границите на еквивалентната коничност, представени в таблица 1, няма да бъдат превишавани в случаите, когато се моделират следните колооси при разчетните условия на коловозите (изчислителен метод на симулиране в съответствие с EN 15302:2008 + A1:2010):

— S 1002, определена в EN 13715:2006 + A1:2010 с SR = 1 420 mm

— S 1002, определена в EN 13715:2006 + A1:2010 с SR = 1 426 mm

— GV 1/40, определена в EN 13715:2006 + A1:2010 с SR = 1 420 mm

— GV 1/40, определена в EN 13715:2006 + A1:2010 с SR = 1 426 mm“;

б) таблица 1 се заменя със следното:

„Диапазон на скоростта (km/h)	Пределни стойности на еквивалентната коничност
v ≤ 160	Не се изисква оценка
160 < v ≤ 280	0,20
v > 280	0,10“

6) В точка 4.2.9.3.1 „Минимални стойности на средното междурелсие“ таблицата се заменя със следното:

„Диапазон на скоростта (km/h)	Минимална стойност на средното междурелсие (mm) за 100 m при експлоатация
v ≤ 200	1 430
200 < v ≤ 230	1 432
230 < v ≤ 250	1 433
v > 250	1 434“

7) В точка 4.2.11 „Наклон на релсите“, буква а) „Главни коловози“ втората алинея се заменя със следното:

„Наклонът на релсите за дадено трасе трябва да бъде подбран в диапазона от 1/20 до 1/40.“

8) В точка 4.2.13.1 „Линии от категория I“, подраздел „Надлъжни натоварвания“ последната алинея се заличава.

9) Точка 4.2.14.1 се заменя със следното:

„4.2.14.1. Вертикални натоварвания

Съоръженията трябва да бъдат проектирани така, че да издържат вертикални натоварвания в съответствие със следните модели на натоварване, определени в EN 1991-2:2003:

а) модел на натоварване 71, посочен в EN 1991-2:2003, параграф 6.3.2(2)P;

б) модел на натоварване SW/0 за дълги мостове, посочен в EN 1991-2:2003, параграф 6.3.3(3)P.

Моделите на натоварване трябва да бъдат умножени с коефициент алфа (α), посочен в EN 1991-2:2003, параграфи 6.3.2(3)P и 6.3.3(5)P. Стойността на α трябва да бъде по-голяма или равна на 1.

Влиянието на натоварването от моделите на натоварване трябва да бъде увеличено с динамичния фактор phi (Ф), посочен в EN 1991-2:2003, параграфи 6.4.3(1)P и 6.4.5.2(2).

Максималното вертикално отклонение на платното на моста не трябва да надвишава стойностите, посочени в точка A2.4.4.2.3(1) от приложение A2 към EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005.“

10) В точка 4.2.14.2 „Динамичен анализ“ третата алинея се заменя със следното:

„Максимално допустимите максимални проектни стойности за ускорението на платното на моста, изчислени по протежение на даден коловоз, не трябва да надвишават посочените в точка A2.4.4.2.1(4)P от приложение A2 към EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005 стойности. В съответствие с EN 1991-2:2003, точка 6.4.6.5(3), при проектирането на мостове трябва да се вземат под внимание най-неблагоприятните ефекти от вертикалните натоварвания, посочени в точка 4.2.14.1 или модела на натоварване HSLM.“

11) Точка 4.2.14.4 се заменя със следното:

„4.2.14.4 Сили от лъкатушене

Както е посочено в EN 1991-2:2003, параграфи 6.5.2(2)P и (3), при проектирането на съоръженията трябва да се вземе под внимание действието на силата от лъкатушене. Тя ще действа както върху правите, така и при коловозите с крива.“

12) В точка 4.2.14.5 „Действия, предизвикани от силата на тягата и спирачната сила (надлъжни натоварвания)“ първата алинея се заменя със следното:

„Както е посочено в EN 1991-2:2003, параграфи 6.5.3(2)P, (4), (5) и (6), силите на тягата и спирачните сили трябва да се вземат под внимание при проектирането на съоръженията. Посоката на силите на тягата и спирачните сили трябва да са съобразени с разрешените посоки на движение по всеки коловоз.“

13) В точка 4.2.18 „Електрически характеристики“ втората алинея се заличава.

14) В точка 4.2.23.1 „Странично пространство край коловозите“ втората алинея се заменя със следното:

„При линиите от категории II и III трябва да бъде осигурено подобно странично пространство на всички места, за които тази точка е обосновано приложима. Там, където не може да бъде осигурено пространство, железопътното предприятие трябва да бъде осведомено за тази особена ситуация.“

15) В точка 4.7 „Условия за опазване на здравето и за безопасност“ третата алинея се заменя със следното:

„Персоналът, зает с поддръжката на високоскоростната подсистема на инфраструктурата, при работа по и в близост до коловоза трябва да носи светлоотразителни дрехи със знака на ЕО“.

16) Точка 4.8 се заменя със следното:

„4.8. **Регистър на инфраструктурата и Европейски регистър на разрешените типове превозни средства**

Данните, които следва да се предоставят за регистъра, предвиден в член 35 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*), са посочените данни в Решение за изпълнение 2011/633/ЕС на Комисията от 15 септември 2011 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура (**).

(*) ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.
(**) ОВ L 256, 1.10.2011 г., стр. 1.“

17) В точка 5.3.1.1 „Профил на релсовата глава“ букви а) и б) се заменят със следното:

„а) Главни коловози

Профилът на релсовата глава трябва да бъде избран в диапазона, определен в EN 13674-1:2011, приложение А.

б) Стрелки и кръстовини:

Профилът на релсовата глава трябва да бъде подбран измежду посочените в приложение А към EN 13674-1:2011 и в приложение А към EN 13674-2:2006 + A1:2010.“

18) Точка 5.3.1.3 се заменя със следното:

„5.3.1.3. Марка на стоманата

а) Главни коловози

Марката на стоманата на релсата трябва да съответства на EN 13674-1:2011, глава 5.

б) Стрелки и кръстовини

Марката на стоманата на релсата трябва да съответства на EN 13674-2:2006 + A1:2010, глава 5.“

19) В точка 5.3.2 „Скрепления на релсите“ буква г) се заличава.

20) В точка 6.1.6.2 „Оценка на свързващата система“ второто тире се заличава.

21) В точка 7.3.5 „Специфични характеристики на финландската железопътна мрежа“ таблицата в подраздел „Еквивалентна коничност“ се заменя със следното:

„Диапазон на скоростта (km/h)	Минимална стойност на среден габарит над 100 m (mm)
v ≤ 160	Не се изисква оценка
160 < v ≤ 200	1 519
200 < v ≤ 230	1 521
230 < v ≤ 250	1 522
v > 250	1 523“

22) В точка 7.3.6.2, раздел „Перони (раздел 4.2.20)“, подраздел „Минимална дължина на перона“ втората алинея се заличава.

23) Приложение А се изменя, както следва:

а) в таблица А1 ред „5.3.2.d Електрическо съпротивление“ се заличава.

б) в таблица А2 ред „4.2.18 Електрически характеристики“ се заличава.

24) В приложение Б1, таблица Б1 ред „4.2.18 Електрически характеристики“ се заличава.

25) В приложение В заглавието на глава: „Модул А: Вътрешен контрол на производството“ се заменя със заглавието на глава: „Модул А1: Вътрешен контрол на проекта с проверка на производството“.

26) Приложение Г се заличава.

27) Приложение Е се заличава.

28) В приложение З четвъртият ред се заличава.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Приложение A към приложението към Решение 2008/231/ЕО (ТСОС „Експлоатация и управление на движението за високоскоростни влакове“) се изменя, както следва:

„*ПРИЛОЖЕНИЕ A*

РАБОТНИ ПРАВИЛА ЗА ERTMS

Работните правила за ERTMS/ETCS и ERTMS/GSM-R са определени в техническия документ „Правила и принципи на ERTMS — версия 2“, публикуван на интернет страницата на ERA (http://www.era.europa.eu).“

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

Приложението към Решение 2008/232/ЕО (ТСОС за високоскоростния подвижен състав) се изменя, както следва:

1) В точка 3.4.3 „Техническа съвместимост“, подраздел „Основно изискване 2.4.3, точка 3“, втора алинея осемнадесетото тире се заличава.

2) В раздел 3.7 „Елементи на подсистемата на подвижния състав, имащи отношение към основните изисквания“ последният ред „Регистри на инфраструктурата и подвижния състав“ от таблицата се заличава.

3) В раздел 4.1 „Въведение“ третата алинея се заменя със следното изречение:

„Общите характеристики на подсистемата на подвижния състав са определени в раздел 4 от настоящата ТСОС.“

4) В точка 4.2.2.5 втората алинея се заличава.

5) В точка 4.2.3.1 третата алинея се заменя със следното:

„Оценението габарит следва да бъде посочен в сертификата за проведена проверка съгласно изискванията на ЕО за изпитване на типа или конструкцията на подвижния състав.“

6) В точка 4.2.3.3.2.1 „Влакове от категория 1“ седмата алинея се заменя със следното:

„В случаите, когато при возила с независимо въртящи се колела не е възможно предотвратяването на фалшиви тревоги чрез отчитане на идентификационния номер на влака, следва да се даде приоритет на бордовата детекторна система, при условие че се следят всички лагери на колелата.“

7) В точка 4.2.3.3.2.3.2 „Функционални изисквания към возилото“ третата алинея се заменя със следното:

„Като алтернативен вариант на това изискване за праговете на сигнализация се допуска, по взаимно споразумение между управителя на инфраструктурата и железопътното предприятие, влаковете да бъдат установявани посредством система за идентифициране на влаковете и да се използват специфични прагове за задействане на алармена сигнализация, уговорени в това споразумение, които се различават от горепосочените прагове.“

8) В точка 4.2.3.4.3 „Гранични стойности на натоварване на коловоза“, буква б) „Надлъжно натоварване“ четвъртата алинея се заменя със следното:

„случай 2: за останалите случаи на спиране, като например спиране при нормална експлоатация, еднократно задействане на спирачките с цел спиране на влака или многократно задействане на спирачките за регулиране на скоростта, използването на спирачките и максималното спирачно усилие следва да се определят от управителя на инфраструктурата за всяка съответна линия. Всякакви ограничения на спирачното усилие, определени в точка 4.2.4.5, следва да бъдат обосновани и да се вземат под внимание в правилата за експлоатация.“

9) В точка 4.2.3.4.5 „Проектиране на возилото на устойчивост“ третата алинея се заменя със следното:

„Диапазонът на стойностите на скоростта и на коничността, при които конструкцията на дадено возило осигурява неговата стабилност, следва да бъде определен и утвърден.“

10) В точка 4.2.3.4.7 „Проектни стойности за профилите на колелата“, в таблица 4 текстът в колона „Профил на релсовата глава“ за редове „Изпитвателни условия № 5 и 6“ се заменя със следното:

„релсово сечение 60 E 2, определено в EN 13674-1:2003/A1:2007“.

11) Точка 4.2.3.7 се заменя със следното:

„4.2.3.7 Минимален радиус на кривата

Този показател е свързан с подсистемата на инфраструктурата за високоскоростни влакове, доколкото минималните радиуси на кривата, които трябва да бъдат взети под внимание, са определени, от една страна, за високоскоростните коловози (въз основа на недостига на надвишение), и от друга страна, за второстепенните коловози. Следва да се прави справка с посоченото в клаузи 4.2.6 и 4.2.24.3 от Техническата спецификация за оперативна съвместимост на инфраструктурата за високоскоростни влакове от 2006 г.“

12) В точка 4.2.4.5 „Индукционни спирачки“, втора алинея първото тире се заменя със следното:

„— За аварийно спиране по всички линии, с изключение на някои конкретни свързващи линии,“.

13) В точка 4.2.4.5 „Индукционни спирачки“, втора алинея второто тире се заменя със следното:

„— За спиране с пълно усилие или с частично усилие при нормално движение по тези участъци от железопътната линия, където управителят на инфраструктурата разрешава използване на такива спирачки,“.

14) Точка 4.2.6.1 се заменя със следното:

„4.2.6.1. Условия на околната среда

Подвижният състав и всичките му съставни части трябва да отговарят на изискванията на настоящата техническа спецификация за оперативна съвместимост в климатичните зони T1 или T2, или T3, съгласно определението им в европейския стандарт EN50125—1:1999, в зависимост от това в коя зона е предназначен да се движи.“

15) В точка 4.2.6.2.2 „Аеродинамични натоварвания върху пътници на перон“, подраздел „Условия за провеждане на изпитания“ втората алинея се заменя със следното:

„Ако оценката е положителна при височина на перона 240 mm или по-ниска, влакът се счита за подходящ за движение по всички линии.“

16) В точка 4.2.7.2.2 „Мерки за предотвратяване на пожар“ третата алинея се заменя със следното:

„Изискванията за противопожарна безопасност на материалите са разгледани в точка 7.1.7.“

17) В точка 4.2.7.4.2.1 „Устройства за звукова сигнализация — Общи положения“ се добавя следният текст след буква г):

„или

д) Два отделно звучащи предупредителни тона. Основните честоти на предупредителните тонове на локомотивната свирка следва да бъдат:

висок тон: 660 Hz ± 30 Hz

нисък тон: 370 Hz ± 20 Hz“

18) В точка 4.2.7.4.2.5 „Устройства за звукова сигнализация — Изисквания към съставния елемент от гледна точка на оперативната съвместимост“ се добавя следният текст:

„или

660 Hz ± 30 Hz“.

19) В точка 4.2.8.3.6.1 „Контактен натиск на пантографите“, буква б) „Настройка на средния контактен натиск на пантографа и вписване в подсистемата на подвижния състав“ петата алинея се заличава.

20) В точка 4.2.10.1 „Отговорности“ петата алинея се заличава.

21) В точка 4.2.10.2.2 „Ремонтна документация“, първа алинея четвъртото тире се заменя със следното:

„— Пределнодопустими стойности във връзка с безопасността и оперативната съвместимост: за компонентите или детайлите, имащи отношение към безопасността или оперативната съвместимост съгласно настоящата ТСОС, настоящият документ следва да дава измерими пределно допустими стойности, които да не бъдат надхвърляни по време на работа (тук следва да бъде разгледана и работата при влошен режим).“

22) В точка 4.2.10.3 „Водене на ремонтното досие“, четвърта алинея първото тире се заличава.

23) В точка 4.2.10.4 „Управление на информацията относно ремонтите“ първото тире се заличава.

24) Раздел 4.8 се заменя със следното:

„4.8. Регистър на инфраструктурата и Европейски регистър на разрешените типове возила

Данните, които следва да се предоставят за регистъра, предвиден в член 34 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*), са посочените данни в Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства (**).

(*) ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.
(**) ОВ L 264, 8.10.2011 г., стр. 32.“

25) Точка 7.1.3 се заменя със следното:

„7.1.3. Подвижен състав по съществуващ проект, който не е сертифициран по предишната версия (2002) на ТСОС за висикоскоростния подвижен състав

По отношение на новопроизведен подвижен състав по съществуващ проект в случай на подвижен състав от категория 2, който не е обхванат от предишната (2002) версия на ТСОС за висикоскоростния подвижен състав, по време на преходния период от 4 години с начало датата на прилагане на настоящата ТСОС (т.е. 1 септември 2008 г.) се разрешава такъв подвижен състав да се пуска в експлоатация, без да се прилага настоящата ТСОС за висикоскоростния подвижен състав. В този случай се прилагат националните правила, предмет на уведомление. След края на преходния период от 4 години се извършва оценка на съвместимостта с настоящата ТСОС за висикоскоростния подвижен състав, така че съответният новопроизведен подвижен състав да бъде пуснат в експлоатация.

Съществуващ проект, както е посочен в точки 7.1.2 и 7.1.3, е конкретен проект, който вече е бил използван за производството на определен тип подвижен състав, за който е било разрешено да бъде пуснат в експлоатация в държава-членка преди датата на прилагане на настоящата ТСОС.“

26) Точка 7.1.8.2 се заменя със следното:

„7.1.8.2. Бъдещи споразумения

Всяко бъдещо споразумение или изменение на съществуващо споразумение, особено тези, които включват доставка на подвижен състав, чиято конструкция не е сертифицирана в съответствие с ТСОС, трябва да вземат под внимание законодателството на ЕО и настоящата ТСОС. Държавите-членки уведомяват Комисията за такива споразумения/изменения. В този случай се прилага същата процедура като предвидената в точка 7.1.8.1.“

27) В точка 7.3.2.7 „Откриване на прегрети букси при влакове от категория 2 [точка 4.2.3.3.2.3]“ подраздел „Функционални изисквания към возилото“ се заменя със следното:

„**Функционални изисквания към возилото**

За разпознаване на влаковете чрез системи за идентификация на влака и използване на специфични прагове на задействане на алармения сигнал се изисква взаимно споразумение между управителя на инфраструктурата и железопътното предприятие.“

28) В точка 7.3.2.10 „Максимална дължина на влака [4.2.3.5]“ подраздел „Специфичен случай за Обединеното кралство“ се заменя със следното:

„**Специфичен случай за Обединеното кралство**

Категория „P“ — постоянно

ТСОС за високоскоростната инфраструктура от 2006 г. съдържа специфичен случай за мрежата в Обединеното кралство, изискващ перони на модернизираните линии да са с използваема дължина от минимум 300 m. Дължината на високоскоростните влакове, предназначени за експлоатация в британската мрежа, следва да бъде съвместима с дължината на перони, на които те ще спират.“

29) В точка 7.3.2.19 „Пантограф [точка 4.2.8.3.6]“ подраздел „Особен случай за влакове, пътуващи в мрежата на Обединеното кралство“ се заменя със следното:

„**Специфичен случай за влакове, пътуващи в мрежата на Обединеното кралство**

Категория „P“ — постоянно

За линии от категории II и III плъзгачите на пантографите не трябва да имат изолиращи рогове, освен ако това е разрешено за определени трасета.

За линии от категории II и III проводящата дължина на плъзгача на пантографа следва да бъде 1 300 mm.

Пантографите следва да имат работен обхват 2,1 m.

Плъзгачите на пантографите следва да са с максимална ширина 400 mm по направлението на коловоза.“

30) В точка 7.3.2.19 „Пантограф [точка 4.2.8.3.6]“, подраздел „Обвивка на пантографа“ втората алинея се заменя със следното:

„При всички скорости, по-ниски от предписаната за линията скорост; при максимално надвишение; при максимална скорост на вятъра, при която е разрешена експлоатация без ограничения, и при пределната скорост на вятъра:“.

31) Приложение E се изменя, както следва:

а) в раздел E.3.1 „Модул SB (Изследване на типа)“, подраздел 3, шеста алинея второто тире се заменя със следното:

„— Европейския регистър на разрешените типове превозни средства, включително цялата информация, както е посочено в техническата спецификация за оперативна съвместимост,“;

б) раздел E.3.2 „Модул SD (Система за управление на качеството в производството)“ се изменя, както следва:

i) в подраздел 4.2, втора алинея шестото тире се заличава;

ii) в подраздел 10 думите „по-специално“ и деветото тире се заличават;

в) раздел E.3.3 „Модул SF (Потвърждаване на продукта)“ се изменя, както следва:

i) в подраздел 5, втора алинея третото тире се заличава;

ii) в подраздел 10 второто тире се заличава;

г) раздел Е.3.4 „Модул SH2 (Пълна система за управление на качеството с изследване на проекта)“ се изменя, както следва:

i) в подраздел 4.2, втора алинея седмото тире се заменя със следното:

„— Европейския регистър на разрешените типове возила, включително цялата информация, както е посочено в техническата спецификация за оперативна съвместимост.“;

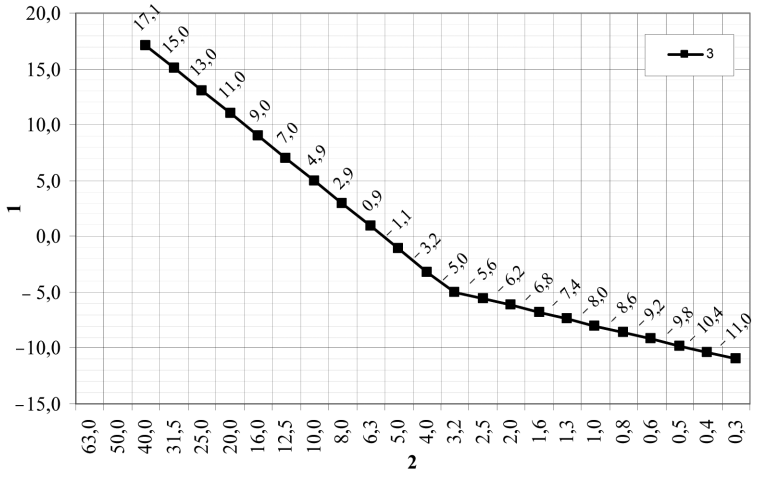
ii) в подраздел 10 осмото тире се заличава.

32) Приложение И се заличава.

33) В приложение Н, фигура Н1 се заменя със следното:

„*Фигура Н1*

Граничен спектър на акустичната грапавост на релсата за еталонния коловоз



Легенда

1. 1/3 ниво на грапавост за терцоктавни ленти, dB
2. Дължина на вълната, cm“
3. 1/3 ниво на грапавост за терцоктавни ленти, dB

34) В приложение П, част П.1 „Въведение“ първата алинея се заменя със следното:

„В настоящото приложение се описва процедурата, която трябва да бъде следвана, за да се определи отрицателното ускорение a_i (m/s^2) за интервала от скорости [v_{i-1}, v_i] при влошените условия на случая Б в таблица 6 от точка 4.2.4.1 на настоящата ТСОС и съответните максимални дължини на спирачния път в таблица 7 от точка 4.2.4.1 на настоящата ТСОС.“

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

Приложението към Решение 2008/284/ЕО (ТСОС за електроснабдяването на високоскоростните влакове) се изменя, както следва:

1) В точка 4.2.2 „Напрежение и честота“ втората алинея се заменя със следното:

„Напрежението и честотата на изводите на подстанцията и на пантографа трябва да съответстват на EN 50163:2004, точка 4. Съответствието трябва да бъде показано посредством преглед на проекта.“

2) В точка 4.2.3 „Показатели на системата и инсталирана мощност“ втората алинея се заменя със следното:

„Подсистема „Енергия“ трябва да осигури възможност електроснабдяването да постигне определените показатели.“

3) В точка 4.2.4 „Рекуперативно спиране“ втората алинея се заменя със следното:

„Не се изисква електроснабдителните системи с постоянен ток да позволяват използване на рекуперативно спиране като работна спирачка.“

4) В точка 4.2.6 „Външна електромагнитна съвместимост“ първата алинея се заменя със следното:

„Външната електромагнитна съвместимост не е специфична характеристика на трансевропейската високоскоростна железопътна мрежа. Електроснабдителните инсталации трябва да съответстват на EN 50121—2:2006, за да отговорят на всички изисквания, които касаят електромагнитната съвместимост.“

5) В точка 4.2.9.2 „Геометрия на надземната контактна линия“ четвъртата алинея се заличава.

6) В точка 4.2.10 „Съответствие на системата от контактни линии с инфраструктурните габарити“ първата алинея се заменя със следното:

„Проектирането на системата от надземни контактни линии трябва да съответства на инфраструктурните габарити, определени в точка 4.2.3 от ТСОС „Високоскоростна инфраструктура“. Проектирането на надземните контактни линии трябва да съответства на кинематичните габарити на возилата.“

7) В точка 4.2.15 „Средна контактна сила“ седмата алинея се заменя със следното:

„Нови линии може допълнително да позволят употребата на пантографи, като отговарят на крива C1 или C2. Съществуващите линии може да изискват използването на пантографи, отговарящи на крива C1 или C2.“

8) В точка 4.2.20 „Допустимо токово натоварване, системи с постоянен ток, влакове в състояние на покой“ четвъртата алинея се заменя със следното:

„Оценката на съответствието се извършва съгласно EN 50367:2006, приложение A.4.1.“

9) Точка 4.2.21 „Секции за разделяне на фазите“ се изменя, както следва:

а) втората алинея се заменя със следното:

„Трябва да се осигурят подходящи средства, за да се позволи на влак, който е спрял в секция за разделяне на фазите, да тръгне отново. Неутралната секция трябва да може да се свързва със съседни секции чрез дистанционно управлявани прекъсвачи.“;

б) в подточка „Линии от категория II и III“:

i) втората алинея се заменя със следното:

„За линии от категории II и III могат да се приемат разделителни секции, както са определени за линии от категория I или конструкция съгласно фигура 4.2.21. В случая на фигура 4.2.21 централната секция се свързва към обратния контур на тока, неутралните секции *(d)* могат да бъдат образувани чрез изолатори на неутралните секции и размерите трябва да бъдат, както следва:“;

ii) петата алинея се заличава.

10) В точка 4.2.22.1 третата алинея се заменя със следното:

„Управителите на съседни инфраструктури трябва да приемат или а), или б) според преобладаващите обстоятелства.“

11) В точка 4.2.23 „Мерки за координиране на електрическата защита“ първата алинея се заменя със следното:

„Проектът на координиране на електрическата защита на подсистема „Енергия“ трябва да съответства на изискванията, подробно изложени в EN 50388:2005, точка 11.“

12) Точка 4.2.25 се заменя със следното:

„4.2.25. Хармоници и динамични ефекти

Подсистема „Енергия“ за високоскоростни влакове трябва да издържа на пренапрежение, генерирано от хармониците, създадени от подвижния състав, до границите, посочени в EN 50388:2005, точка 10.4 за електроснабдяване с променлив ток. Оценката на съответствието се състои от проучване за съвместимост, което да покаже, че елементите на подсистемата издържат на хармоници до определените граници в съответствие с EN 50388:2005, точка 10. Оценката на съответствието се провежда в съответствие с EN 50388:2005, точка 10.“

13) Раздел 4.8 се заменя със следното:

„4.8. **Регистър на инфраструктурата и Европейски регистър на разрешените типове возила**

Данните, които следва да се предоставят за регистъра, предвиден в член 35 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (*), са посочените данни в Решение за изпълнение 2011/633/ЕС на Комисията от 15 септември 2011 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура (**).

(*) ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.
(**) ОВ L 256, 1.10.2011 г., стр. 1.“

14) В точка 6.2.2.1 „Общи положения“ първата алинея се заменя със следното:

„За процедурата за оценка на подсистема „Енергия“ възложителят или неговият упълномощен представител, установен в Съюза, може да избере или:

— процедурата за проверка на единица (модул SG), посочена в приложение А.3 към настоящата ТСОС, или

— пълна система за управление на качеството с процедура за проучване на проекта (модул SH2), посочена в приложение А.3 към настоящата ТСОС.“

15) Приложение Г се заличава.

16) Приложение Д се заличава.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

В приложението към Решение 2011/229/ЕС (ТСОС за шума в конвенционалната железопътна система) точка 4.8.2 се заменя със следното:

„4.8.2. Европейски регистър на разрешените типове возила

Данните, които следва да се предоставят за регистъра, предвиден в член 34 от Директива 2008/57/ЕО, са посочените данни в Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства (*).

(*) ОВ L 264, 8.10.2011 г., стр. 32.“

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

Приложението към Решение 2011/274/ЕС (ТСОС на подсистема „Енергия“ на конвенционалната железопътна система) се изменя, както следва:

1) В точка 4.1 „Въведение“ третата алинея се заменя със следното:

„Като се вземат предвид всички приложими съществени изисквания, подсистема „Енергия“ се характеризира от спецификациите, посочени в точки 4.2—4.7.“

2) В точка 4.2.3 „Напрежение и честота“ четвъртата алинея се заличава.

3) В точка 4.2.4.1 „Максимален ток на влака“ първата алинея се заличава.

4) В точка 4.2.6 „Допустимо токово натоварване, системи с постоянен ток, влакове в състояние на покой“ третата алинея се заличава.

5) В точка 4.2.7 „Рекуперативно спиране“ третата алинея се заличава.

6) В точка 4.2.13.1 „Височина на контактната мрежа“ петата алинея се заличава.

7) В точка 4.2.13.3 „Странично отклонение“ четвъртата алинея се заличава.

8) В точка 4.2.17 „Разстояние между пантографите“ последната алинея (текстът след таблица 4.2.17) се заличава.

9) В точка 4.2.18 „Материал на контактния проводник“ третата алинея се заменя със следното:

„За линии с променлив ток контактният проводник следва да бъде проектиран така, че да позволява използване на контактни накладки от чист графит (ТСОС Конвенционална железопътна система „Локомотиви и пътнически подвижен състав“, точка 4.2.8.2.9.4.2).“

10) В точка 4.2.19 „Разделителни секции на фазите“ четвъртата алинея се заличава.

11) В точка 4.2.20.1 „Общи положения“ третата алинея се заменя със следното:

„Управителите на съседни инфраструктури трябва да приемат или а), или б) според преобладаващите обстоятелства.“

12) В точка 4.2.20.2 „Вдигнати пантографи“ втората алинея се заличава.

13) Точки 4.4.2.1 и 4.4.2.2 се заменят със следното:

„4.4.2.1. Управление на електрозахранването при нормални условия

При нормални условия, с оглед постигане на съответствие с точка 4.2.4.1, максималният позволен ток на влака следва да не превишава стойността, която се съдържа в Регистъра на инфраструктурата.

4.4.2.2. Управление на електрозахранването при необичайни условия

При необичайни условия максималният позволен ток на влака може да бъде по-нисък. Управителят на инфраструктурата следва да уведоми железопътните предприятия за изменението.“

14) Точка 4.8 се заменя със следното:

„4.8. **Регистър на инфраструктурата и Европейски регистър на разрешените типове превозни средства**

Данните, които следва да се предоставят за регистъра, предвиден в член 35 от Директива 2008/57/ЕО, са посочените данни в Решение за изпълнение 2011/633/ЕС на Комисията от 15 септември 2011 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура (*).

(*) ОВ L 256, 1.10.2011 г., стр. 1.“

15) В точка 7.4.1 „Въведение“ петата алинея се заменя със следното:

„В една съществуваща подсистема може да се допусне движение на железопътни превозни средства в съответствие с ТСОС при спазване на съществените изисквания от Директива 2008/57/ЕО. В този случай управителят на инфраструктурата трябва да може на доброволен принцип да демонстрира съответствието на съществуващата подсистема с основните параметри на настоящата ТСОС.“

16) Точка 7.4.4 се заменя със следното:

„7.4.4. *Съществуващи подсистеми, които не са предпет на проект за обновяване или модернизация*

Дадена подсистема, която понастоящем е в експлоатация, може да разреши на влакове, които изпълняват изискванията на ТСОС за подвижен състав на високоскоростни и конвенционални линии, да работят, ако отговарят на съществените изисквания.“

17) Приложение В се заличава.

18) Приложение Г се заличава.

ПРИЛОЖЕНИЕ X

Приложението към Решение 2011/275/ЕС (ТСОС за инфраструктурата на конвенционалната железопътна система) се изменя, както следва:

1) В раздел 4.2.1 „Категории линии по ТСОС“ точка 4 се заличава.

2) В раздел 4.2.2 „Експлоатационни параметри“ точки 6, 7 и 8 се заличават.

3) Раздел 4.2.3.2 „Изисквания към основните параметри“ се изменя, както следва:

а) точка 6 се заменя със следното:

„(6) Къс участък от линия с устройства, позволяващи преход между различни номинални междурелсия, е позволен.“;

б) точка 8 се заменя със следното:

„(8) Експлоатационните нива на конвенционалните влакове могат да бъдат повишени чрез използването на специфични системи, като такава за накланяне на коша на возилото. Разрешени са специални условия за управление на такива влакове, при условие че те не водят до ограничения за други влакове, които не са оборудвани с такива системи.“

4) В раздел 4.2.4.2 „Разстояние между осите на коловозите“ точка 3 се заличава.

5) В раздел 4.2.4.3 точки 9 и 10 се заличават.

6) В раздел 4.2.4.4 „Минимален радиус на хоризонтална крива“ точка 5 се заличава.

7) В раздел 4.2.5.1 „Номинално междурелсие“ точка 2 се заличава.

8) В раздел 4.2.5.2 „Надвишение в крива (вираж)“ точка 2 се заличава.

9) В раздел 4.2.5.7.1 „Същински коловози“ точка 3 се заличава.

10) Раздел 4.2.7.2.2 „Съвместимост със спирачни системи“ се изменя, както следва:

а) точка 2 се заличава;

б) точка 3 се заменя със следното:

„Когато коловозът е съвместим с използването на спирачни системи, независещи от условията на сцепление, се вземат предвид местните климатични условия и очакваният брой повторна употреба на спирачки за даден участък. Спирачни системи, независещи от условията на сцепление между колелото и релсата, включват магнитни релсови спирачки и релсови спирачки с вихрови токове.“

11) В раздел 4.2.10.1 „Използваема дължина на перони“ точка 3 се заличава.

12) В раздел 4.2.12.1 „Репери за разстоянието“ точка 2 се заличава.

13) В раздел 4.2.13.1 „Общи изисквания“ точка 2 се заличава.

14) Раздел 4.8 се заменя със следното:

„4.8. **Регистър на инфраструктурата и Европейски регистър на разрешените типове возила**

Данните, които следва да се предоставят за регистъра, предвиден в член 35 от Директива 2008/57/ЕО, са посочените данни в Решение за изпълнение 2011/633/ЕС на Комисията от 15 септември 2011 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура (*).

(*) ОВ L 256, 1.10.2011 г., стр. 1.“

15) В раздел 5.3.1.1 „Профил на релсовата глава“ точка 2 се заличава.

16) Раздел 6.1.4.2 „Декларация на ЕО за съответствие на релсите“ се заличава.

17) Раздел 6.5 „Оценка на Регистъра на инфраструктурата“ се заличава.

18) Раздел 7.3.4 „Съществуващи линии, които не са предмет на проект за обновяване или модернизация“ се изменя, както следва:

а) точка 1 се заменя със следното:

„В една съществуваща подсистема може да се допусне движение на железопътни возила в съответствие с ТСОС при спазване на съществените изисквания от Директива 2008/57/ЕО. В този случай управителят на инфраструктурата трябва да може на доброволна основа да демонстрира съответствието на съществуващата подсистема с основните параметри на настоящата ТСОС.“;

б) точка 2 се заличава.

19) В раздел 7.6.3.1 „Експлоатационни параметри (4.2.2)“ точка 6 се заличава.

20) В раздел 7.6.10.1 „Строителен габарит (4.2.4.1)“ точка 4 се заличава.

21) Приложение Г се заличава.

ПРИЛОЖЕНИЕ XI

Приложението към Решение 2011/291/ЕС (ТСОС Конвенционална железопътна система „Локомотиви и пътнически подвижен състав“) се изменя, както следва:

1) В точка 4.1.1 „Общи разпоредби“ петата алинея се заличава.

2) В точка 4.2.2.2.3 „Крайни спрягове“, подточка а) „Крайни спрягове — обща информация“, първа алинея второто тире се заличава.

3) В точка 4.2.2.10 „Условия на натоварване и претеглена маса“ седмата алинея се заличава.

4) В точка 4.2.3.1 „Определяне на габарити“ шестата и седмата алинея се заличават.

5) В точка 4.2.3.3.1 „Характеристики на подвижния състав за съвместимостта със системи за установяване на наличието на влак“ втората алинея се заличава.

6) В точка 4.2.4.5.2 „Аварийно спиране“, подточка „Изчисление на намалението на скоростта“ шестата алинея (т.е. „За всяко условие на натоварване … от настоящата ТСОС“) се заличава.

7) Точка 4.2.4.5.4 „Изчисления във връзка с топлинния капацитет“ се изменя, както следва:

   а) седмата алинея се заличава;

   б) осмата алинея се заменя със следното:

   „Предлага се следният „еталонен случай“ за наклона, който следва да бъде взет предвид: поддържане на скорост от 80 km/h по склон с 21 ‰ постоянен наклон в рамките на разстояние от 46 km.“

8) В точка 4.2.4.5.5 „Спирачка за застопоряване при спряно състояние“ третата алинея се заменя със следното:

   „Ефективността на застопоряване при спряно състояние на единицата (влак или возило) се изчислява, както е определено в стандарт EN14531-6:2009.“

9) В точка 4.2.5.9 „Качество на въздуха във вътрешността“, втора алинея, второ тире втората алинея се заменя със следното:

   „Ако това аварийно снабдяване е гарантирано чрез изкуствена вентилация с батерии, трябва да се направят измервания с цел да се определи продължителността на времето, през което концентрацията на CO_2 ще остане под 10 000 ppm, като се приеме натоварване с пътници, получено от условието на натоварване „проектна маса при нормално полезно действие“. Продължителността не трябва да е по-малко от 30 минути.“

10) В точка 4.2.6.1 „Условия на околната среда“ шестата алинея се заличава.

11) В точка 4.2.6.1.1 „Надморска височина“ втората алинея се заличава.

12) В точка 4.2.6.1.2 „Температура“ втората алинея се заличава.

13) В точка 4.2.6.1.5 „Сняг, лед и градушка“ шестата алинея се заличава.

14) В точка 4.2.8.1.2 „Изисквания към показателите“ петата алинея се заличава.

15) В точка 4.2.8.2.2 „Експлоатация в диапазона от напрежения и честоти“ третата алинея се заличава.

16) В точка 4.2.8.2.4 „Максимална мощност и ток от въздушната контактна мрежа“ третата алинея се заличава.

17) В точка 4.2.8.2.5 „Максимален ток в спряно състояние за системи за постоянен ток“ втората алинея се заменя със следното:

   „Граничните стойности са посочени в точка 4.2.6 от ТСОС „Енергия“ на конвенционалната железопътна мрежа.“

18) В точка 4.2.8.2.8 „Функция за измерване на потребената енергия“ третата алинея се заличава.

19) В точка 4.2.8.2.9.2 „ГЕОМЕТРИЯ НА ПЛЪЗГАЧА НА ПАНТОГРАФА (НИВО СЪСТАВЕН ЕЛЕМЕНТ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ)“ втората алинея се заличава.

20) В точка 4.2.10.1 „Общи разпоредби и категоризация“ четвъртата алинея се заличава.

21) Точка 4.8 се заменя със следното:

„4.8 **Регистър на инфраструктурата и Европейски регистър на разрешените типове превозни средства**

Данните, които следва да се предоставят за регистъра, предвиден в член 34 от Директива 2008/57/ЕО, са посочените данни в Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства (*).

(*) ОВ L 264, 8.10.2011 г., стр. 32.“

ПРИЛОЖЕНИЕ XII

В приложението към Решение 2011/314/ЕС (ТСОС „Експлоатация и управление на движението на конвенционалната железопътна система“) допълнение А се заменя със следното:

„Допълнение А

Работни правила за ERTMS

Работните правилата за ERTMS/ETCS и ERTMS/GSM-R са определени в техническия документ „Правила и принципи на ERTMS — версия 2“, публикуван на интернет страницата на ERA (www.era.europa.eu).“