

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1304/2014 НА КОМИСИЯТА**от 26 ноември 2014 година****относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“, за изменение на Решение 2008/232/ЕО и за отмяна на Решение 2011/229/ЕС****(текст от значение за ЕИП)**

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, и по-специално член 6, параграф 1 от нея ⁽¹⁾,

като има предвид, че:

- (1) Съгласно член 12 от Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾, от Европейската железопътна агенция („Агенцията“) се изисква да осигурява адаптиране на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) към техническия напредък, към пазарните тенденции и към социалните изисквания, както и да предлага на Комисията всякакви изменения в ТСОС, които счете за необходими.
- (2) С Решение C(2010) 2576 от 29 април 2010 г. Комисията даде на Агенцията мандат да разработва и преразглежда техническите спецификации за оперативна съвместимост с оглед разширяване на техния обхват върху цялата железопътна система в ЕС, както и да извърши проучване дали е уместно да бъдат обединени изискванията по отношение на шума съответно за високоскоростния и конвенционалния подвижен състав („вис. ск.“ и „конв. подв. с-в“). Заклучението на проучването ERA/REP/13-2011/INT е, че конвенционалният и високоскоростният подвижен състав трябва да бъдат обхванати в една ТСОС. Следователно, изискванията по отношение на шума за конвенционалния и високоскоростния подвижен състав следва да бъдат обединени.
- (3) В раздел 7.2 на приложението към Решение 2011/229/ЕС на Комисията ⁽³⁾ е направен изчерпателен преглед и актуализация от страна на Агенцията на ТСОС за шума, въз основа на които следва да бъде представен на Комисията доклад и, ако е необходимо, предложение.
- (4) На 3 септември 2013 г. Агенцията подаде препоръка ERA/REC/07-2013/REC за приемането на ТСОС за шума.
- (5) С оглед адаптиране към техническия напредък и насърчване на модернизацията, новаторските решения следва да бъдат подкрепяни и при определени условия тяхното прилагане да бъде разрешавано. При предлагане на новаторско решение, производителят или неговият упълномощен представител следва да обяви по какъв начин то се отклонява и как допълва съответната разпоредба от ТСОС. Новаторското решение следва да бъде оценено от Комисията. Ако тази оценка е положителна, Агенцията следва да изготви съответните функционални или интерфейсни спецификации за новаторското решение и да разработи съответни методи за оценка.
- (6) В средносрочен план следва да бъде направен анализ с оглед намаляване на шума, излъчван от съществуващите железопътни возила, като в същото време се държи сметка за конкурентноспособността на железопътния сектор. Това особено се отнася за товарните вагони и е важно да се подобри възприемането сред обществеността на товарния железопътен транспорт.
- (7) В съответствие с член 17, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО, държавите членки трябва да съобщят на Комисията и другите държави членки процедурите за оценяване на съответствието и за проверка, които следва да се използват в специфичните случаи, както и отговорните органи за провеждането на тези процедури.
- (8) Понастоящем подвижният състав се експлоатира съгласно действащите национални, двустранни, многонационални или международни споразумения. Важно е тези споразумения да не пречат настоящия и бъдещ напредък към оперативна съвместимост. Поради това държавите членки следва да съобщават тези споразумения на Комисията.
- (9) Следователно Директива 2011/229/ЕС на Комисията следва да бъде отменена.

⁽¹⁾ ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция („Регламент за Агенцията“) (ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 3).

⁽³⁾ Решение 2011/229/ЕС на Комисията от 4 април 2011 г. относно техническата спецификация за оперативната съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 99, 13.4.2011 г., стр. 1).

- (10) Решение 2008/232/ЕО на Комисията ⁽¹⁾ следва да бъде съответно изменено по отношение на граничните стойности за шум при престой, нивата на вътрешния шум и граничните характеристики във връзка с външния шум.
- (11) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 29, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

С настоящия регламент се определя техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) по отношение на подсистемата „Подвижен състав — шум“ на железопътната система в ЕС, както е формулирана в приложението.

Член 2

Тази ТСОС се отнася за подвижния състав, попадащ в обхвата на Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията ⁽²⁾ и на Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията ⁽³⁾.

Член 3

В срок от шест месеца от влизането в сила на настоящия регламент, държавите членки трябва да съобщят на Комисията всички споразумения, съдържащи изисквания относно граничните стойности за излъчване на шум, при условие че те не са вече съобщени съгласно Решение 2006/66/ЕО ⁽⁴⁾ или Решение 2011/229/ЕС на Комисията.

Споразуменията, които трябва да се съобщят, са:

- а) националните споразумения между държавите членки и железопътните предприятия или управителите на инфраструктура, сключени безсрочно или временно и станали необходими поради изключително особения или местен характер на съответната транспортна услуга;
- б) двустранните или многостранни споразумения между железопътни предприятия, управители на инфраструктура или органи по безопасността, които осигуряват висока степен на оперативна съвместимост на местно или регионално равнище;
- в) международните споразумения между една или няколко държави членки и най-малко една трета държава или между железопътни предприятия или управители на инфраструктура от държавите членки и най-малко едно железопътно предприятие или управител на инфраструктура от трета държава, които налагат висока степен на оперативна съвместимост на местно или регионално равнище.

Член 4

Процедурите за оценка на съответствието, годността за употреба и ЕО проверка, определени в раздел 6 на приложението към настоящия регламент, са въз основата на модули, определени в Решение 2010/713/ЕС на Комисията ⁽⁵⁾.

Член 5

1. По отношение на специфичните случаи, посочени в раздел 7.3.2 от приложението, условията, които следва да се спазват при проверка на оперативната съвместимост съгласно член 17, параграф 2 от Директива 2008/57/ЕО, са приложимите технически правила, използвани в държавата членка, издаваща разрешение за въвеждането в експлоатация на подсистемите, обхванати от настоящия регламент.

⁽¹⁾ 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 (ОВ L 84, 26.3.2008 г., стр. 132).

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз (вж. страница 228 от настоящия брой на Официален вестник).

⁽³⁾ Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията от 13 март 2013 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — товарни вагони“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2006/861/ЕО (ОВ L 104, 12.4.2013 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Решение 2006/66/ЕО на Комисията от 23 декември 2005 г. относно техническата спецификация за оперативната съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 37, 8.2.2006 г., стр. 1).

⁽⁵⁾ Решение 2010/713/ЕС на Комисията от 9 ноември 2010 г. относно модули за процедурите за оценяване на съответствието, на годността за употреба, както и за проверката „ЕО“, които да се използват в техническите спецификации за оперативна съвместимост, приети с Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 319, 4.12.2010 г., стр. 1).

2. В срок от шест месеца след влизането в сила на настоящия регламент, всяка държава членка трябва да съобщи на другите държави членки и Комисията:

- а) техническите правила, посочени в параграф 1;
- б) процедурите за оценка и проверка на съответствието, които трябва да бъдат проведени в съответствие с техническите правила, посочени в параграф 1;
- в) органите, определени съгласно член 17, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО, които са натоварени с изпълнението на процедурите за оценка и проверка на съответствието по отношение на специфичните случаи, посочени в раздел 7.3.2 от приложението към настоящия регламент.

Член 6

Спазването на по-ниските стойности на експозиция за предприемане на действие, определени в член 3 от Директива 2003/10/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾, трябва да бъде осигурено чрез спазване на вътрешното ниво на шума в кабината на машиниста, посочено в точка 4.2.4 на приложението към настоящия регламент, както и чрез подходящи експлоатационни условия, които трябва да бъдат определени от железопътното предприятие.

Член 7

1. С оглед адаптиране към техническия напредък, възможно е от производителя или неговия упълномощен представител да се предлагат новаторски решения, които не съответстват на спецификациите, формулирани в приложението, и/или за които не могат да се използват посочените в приложението методи за оценка.

2. Новаторските решения могат да са свързани със съответна подсистема на подвижния състав, нейните части и нейните съставни елементи на оперативна съвместимост.

3. При предлагане на новаторско решение производителят или неговият упълномощен представител в ЕС трябва да обяви как то се отклонява или допълва съответните разпоредби на настоящата ТСОС, и да представи отклоненията на Комисията за анализ. Комисията може да поиска становището на Агенцията относно предложеното новаторско решение.

4. Комисията дава становище относно предложените новаторски решения. Ако становището е положително, Агенцията трябва да разработи подходящи функционални и интерфейсни спецификации и метод за оценка, които е необходимо да бъдат включени в ТСОС за да може да се използва това новаторско решение, след което те се включват в ТСОС при процеса на преразглеждане по член 6 от Директива 2008/57/ЕО. Ако становището е отрицателно, предлаганото новаторско решение трябва да не се използва.

5. В периода до преразглеждането на ТСОС даденото от Комисията положително становище се счита за допустимо основание, че са спазени съществените изисквания на Директива 2008/57/ЕО, и следователно може да се използва при оценката на подсистемата.

Член 8

Декларацията за извършена проверка и/или съответствие с типа, издадена за ново железопътно возило, изготвена в съответствие с Решение 2011/229/ЕС, се счита за валидна, както следва:

- за локомотиви, електрически мотрисни влакове (EMUs), дизелови мотрисни влакове (DMUs) и пътнически вагони (coaches) до момента, когато е необходимо сертификатът за типа или за проекта да бъде подновен, съгласно посоченото в Решение 2011/291/ЕС за случаите, при които е било приложено това решение, или до 31 май 2017 г. за останалите случаи;
- за товарни вагони (wagons) до 13 април 2016 г.

Декларацията за извършена проверка и/или съответствие с типа на ново возило, изготвена в съответствие с Решение 2008/232/ЕО, се счита за валидна, докато стане необходимо сертификатът за типа или за проекта да бъде подновен, както е определено в това решение.

⁽¹⁾ Директива 2003/10/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 февруари 2003 г. относно минималните изисквания за здраве и безопасност, свързани с експозицията на работниците на рисковете от физически агенти (шум) (седемнадесета специална директива по смисъла на член 16, параграф 1 от Директива 89/391/ЕО) (ОВ L 42, 15.2.2003 г., стр. 38).

Член 9

1. Решение 2011/229/ЕС се отменя, считано от 1 януари 2015 г.
2. В приложението към Решение 2008/232/ЕО отпадат точки 4.2.6.5, 4.2.7.6 и 7.3.2.15, считано от 1 януари 2015 г.
3. Посочените в параграфи 1 и 2 разпоредби ще продължат обаче да се прилагат по отношение на проекти, разрешени в съответствие с приложените към тези решения ТСОС и, освен ако заявителят поиска да прилага настоящия регламент — и към проекти, свързани с нови железопътни возила и с обновяването или модернизацията на съществуващи возила, които се намират в напреднал стадий на разработване, представляват предмет на действащ договор към датата на публикуване на настоящия регламент, или в случаите, посочени в член 8 от настоящия регламент.

Член 10

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 януари 2015 г. При все това, възможно е и преди 1 януари 2015 г. да се издава разрешение за въвеждане в експлоатация в съответствие с ТСОС, формулирана в приложението към настоящия регламент.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко в държавите членки в съответствие с Договорите.

Съставено в Брюксел на 26 ноември 2014 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	ВЪВЕДЕНИЕ	426
1.1.	Технически обхват	426
1.2.	Географски обхват	426
2.	ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА	426
3.	СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ	426
4.	ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ПОДСИСТЕМАТА	427
4.1.	Въведение	427
4.2.	Функционални и технически спецификации на подсистемите	427
4.2.1.	Гранични стойности за шум при престой	427
4.2.2.	Гранични стойности за шума при потегляне	428
4.2.3.	Гранични стойности за шум при преминаване	428
4.2.4.	Гранични стойности за вътрешния шум в кабината на машиниста	429
4.3.	Функционални и технически спецификации на интерфейсите	429
4.4.	Правила за експлоатация	430
4.5.	Правила за поддръжка	430
4.6.	Професионални квалификации	430
4.7.	Здравословни и безопасни условия	430
4.8.	Европейски регистър на разрешените типове возила	430
5.	СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ	430
6.	ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И ПРОВЕРКА „ЕО“	430
6.1.	Съставни елементи на оперативната съвместимост	430
6.2.	Подсистема на подвижния състав във връзка с шума, излъчван от подвижния състав	430
6.2.1.	Модули	430
6.2.2.	Процедури за проверка „ЕО“	431
6.2.3.	Опростено оценяване	433
7.	ПРИЛАГАНЕ	434
7.1.	Прилагане на настоящата ТСОС към нови подсистеми	434
7.2.	Прилагане на настоящата ТСОС към обновени и модернизирани подсистеми	434
7.3.	Специфични случаи	434
7.3.1.	Въведение	434
7.3.2.	Списък на специфичните случаи	435

1. ВЪВЕДЕНИЕ

По принцип в техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) се посочва за всяка подсистема (или част от нея) оптималното ниво на хармонизирани спецификации, с оглед да се осигури оперативната съвместимост на железопътната система. Поради това в ТСОС се хармонизират само спецификации за такива параметри, които са от критично значение за оперативната съвместимост (основни параметри). Спецификациите в рамките на ТСОС трябва да съответстват на съществените изисквания, определени в приложение III към Директива 2008/57/ЕО.

В съответствие с принципа на пропорционалност, в настоящата ТСОС е посочено оптималното равнище на хармонизация във връзка със спецификациите на подсистемата на подвижния състав, дефинирана в раздел 1.1, с оглед да се ограничи излъчването на шум от железопътната система в ЕС.

1.1. Технически обхват

Настоящата ТСОС се отнася за целия подвижен състав, попадащ в обхвата на Регламент (ЕС) 1302/2014 (ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“) и Регламент (ЕС) № 321/2013 (ТСОС „Подвижен състав — товарни вагони“).

1.2. Географски обхват

Географският обхват на настоящата ТСОС съответства на обхватите, дефинирани в раздел 1.2 от Регламент (ЕС) № 1302/2014 и в раздел 1.2 от Регламент (ЕС) № 321/2013, всеки за съответния вид подвижен състав.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА

„Влакова съставна единица“ („unit“) означава подвижния състав, който е обект на прилагане на настоящата ТСОС и следователно е обект на процедурата за ЕО проверка. Описание от какво може да се състои дадена влакова съставна единица е дадена в глава 2 от Регламент (ЕС) № 1302/2014 и глава 2 от Регламент (ЕС) № 321/2013.

Изискванията по настоящата ТСОС се отнасят за следните категории подвижен състав, определени в раздел 1.2 на приложение I към Директива 2008/57/ЕО:

- а) Самоходни влакови съставни единици с топлинно или електрическо задвижване. Тази категория е допълнително дефинирана в глава 2 от Регламент (ЕС) 1302/2014 и ще бъде наричана в настоящата ТСОС мотрисни влакове, съответно електрически мотрисни влакове (EMU) или дизелови мотрисни влакове (DMU)
- б) Тягови единици с топлинно или електрическо задвижване. Тази категория е допълнително дефинирана в глава 2 от Регламент (ЕС) 1302/2014 и ще бъде наричана в настоящата ТСОС локомотиви. Тяговите единици (power units), които представляват част от „самоходен влак с топлинно или електрическо задвижване“, както и моторните вагони (railcars) не са включени в тази категория и принадлежат към категорията в подточка а).
- в) Пътнически вагони и други подобни вагони. Тази категория е допълнително дефинирана в глава 2 от Регламент (ЕС) 1302/2014 и ще бъде наричана в настоящата ТСОС пътнически вагони (coaches).
- г) Товарни вагони, включително возила, предназначени за превозване на камиони. Тази категория е допълнително дефинирана в глава 2 от Регламент (ЕС) 321/2013 и ще бъде наричана в настоящата ТСОС товарни вагони (wagons).
- д) Подвижно оборудване за изграждане и поддръжка на железопътната инфраструктура. Тази категория е допълнително дефинирана в глава 2 от Регламент (ЕС) 1302/2014 и се състои от релсови самоходни специализирани машини (OTMs, наричани РСМ в настоящата ТСОС) и возила за инспекция на инфраструктурата, които в зависимост от своята конструкция, могат да принадлежат към категории а), б) или г).

3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

Всички основни параметри, посочени в настоящата ТСОС, трябва да бъдат свързвани с поне едно от съществените изисквания, посочени в приложение III към Директива 2008/57/ЕО. Тези съответствия са посочени в Таблица 1.

Таблица 1

Основни параметри и тяхното съответствие със съществените изисквания

Точка	Основен параметър	Съществени изисквания				
		Безопасност	Надеждност Разполага- емост	Здраве	Опазване на околната среда	Техническа съвмести- мост
4.2.1	Гранични стойности за шум при престой				1.4.4	
4.2.2	Гранични стойности за шум при потегляне				1.4.4	

Точка	Основен параметър	Съществени изисквания				
		Безопасност	Надеждност Разполага- емост	Здраве	Опазване на околната среда	Техническа съвмести- мост
4.2.3	Гранични стойности за шум при преминаване				1.4.4	
4.2.4	Гранични стойности за вътрешния шум в кабината на машиниста				1.4.4	

4. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ПОДСИСТЕМАТА

4.1. Въведение

В настоящата глава е посочено оптималното равнище на хармонизация във връзка със спецификациите на подсистемата подвижен състав, имащи за цел да се ограничи излъчването на шум от железопътната система на ЕС и да се постигне оперативна съвместимост.

4.2. Функционални и технически спецификации на подсистемите

Следните параметри са определени като имащи критично значение за оперативната съвместимост (основни параметри):

- а) „шум при престой“;
- б) „шум при потегляне“;
- в) „шум при преминаване“;
- г) „вътрешен шум в кабината на машиниста“.

Съответните функционални и технически спецификации, определени за различните категории подвижен състав, са посочени в настоящия раздел. В случай на влакови съставни единици, които са както с топлинна, така и с електрическа тяга, необходимо е съответните гранични стойности да бъдат спазвани при всички нормални режими на експлоатация. Ако при един от тези режими на експлоатация се предвижда едновременно използване както на топлинна, така и на електрическа тяга, се прилага по-малко строгата гранична стойност. Съгласно член 5, параграф 5 и член 2, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО се допуска формулирането на разпоредби за специфични случаи. Такива разпоредби са посочени в раздел 7.3.

Процедурите за оценяване във връзка с изискванията по настоящия раздел са определени в посочените точки и подточки в глава 6.

4.2.1. Гранични стойности за шум при престой

В таблица 2 са зададени граничните стойности за шума при престой, съответстващи на посочените по-долу видове нива на звуково налягане при нормални условия на железопътното возило, отнасящи се за различните категории в подсистемата на подвижния състав:

- а) еквивалентното продължително ниво на звуковото налягане по крива „А“ на влаковата съставна единица ($L_{pAeq,T[unit]}$),
- б) еквивалентното продължително ниво на звуковото налягане по крива „А“ на главния въздушен компресор в най-близката точка на измерване i ($L_{pAeq,T}^i$), и
- в) ниво на звуковото налягане по крива А, претеглено по време с бърза настройка за импулсен шум на изходящия клапан на изсушителя на въздух към компресора, в най-близката точка на измерване i (L_{pAFmax}^i).

Граничните стойности са определени за точка на разстояние 7,5 m от осевата линия на коловоза и на височина 1,2 m над глава релса.

Таблица 2

Гранични стойности за шум при престой

Категория на подсистемата „Подвижен състав“	$L_{pAeq,T [unit]}$ [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax}^i [dB]
Електрически локомотиви и релсови самоходни специализирани машини (РССМ) с електрическа тяга	70	75	85
Дизелови локомотиви и РССМ с дизелова тяга	71	78	

Категория на подсистемата „Подвижен състав“	$L_{pAeq,T}$ [unit] [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax}^i [dB]
Електрически мотрисни влакове	65	68	
Дизелови мотрисни влакове	72	76	
Пътнически вагони	64	68	
Товарни вагони	65	н.п.	н.п.

Доказването на съответствието е описано в точка 6.2.2.1.

4.2.2. Гранични стойности за шума при потегляне

В таблица 3 са зададени граничните стойности за максимално ниво на звуковото налягане по крива А, претеглено по време с бърза настройка (AF-weighted) за шума при потегляне, отнасящи се за различните категории в подсистемата на подвижния състав. Граничните стойности са определени за точка на разстояние 7,5 m от осевата линия на коловоза и на височина 1,2 m над глава релса.

Таблица 3

Гранични стойности за шума при потегляне

Категория на подсистемата „Подвижен състав“	$L_{pAF,max}$ [dB]
Електрически локомотиви с обща тягова мощност $P < 4\,500\text{ kW}$	81
Електрически локомотиви с обща тягова мощност $P \geq 4\,500\text{ kW}$ РССМ с електрическа тяга	84
Дизелови локомотиви с $P < 2\,000\text{ kW}$ на изходния вал на двигателя	85
Дизелови локомотиви с $P \geq 2\,000\text{ kW}$ на изходния вал на двигателя РССМ с дизелова тяга	87
Електрически мотрисни влакове с максимална скорост $v_{max} < 250\text{ km/h}$	80
Електрически мотрисни влакове с максимална скорост $v_{max} \geq 250\text{ km/h}$	83
Дизелови мотрисни влакове с $P \geq 560\text{ kW}$ на изходния вал на двигателя	82
Дизелови мотрисни влакове с $P \geq 560\text{ kW}$ на изходния вал на двигателя	83

Доказването на съответствието е описано в точка 6.2.2.2.

4.2.3. Гранични стойности за шум при преминаване

Граничните стойности за продължително еквивалентно ниво на звуковото налягане по крива А при скорост 80 km/h ($L_{pAeq,Tp,(80\text{ km/h})}$) и, ако е приложимо, при 250 km/h ($L_{pAeq,Tp,(250\text{ km/h})}$) за шума при преминаване, отнасящи се за всички категории в подсистемата на подвижния състав, са посочени в таблица 4. Граничните стойности са определени за точка на разстояние 7,5 m от осевата линия на коловоза и на височина 1,2 m над глава релса.

При скорости по-големи или равни на 250 km/h трябва да се правят измервания и от „позицията за допълнително измерване“, намираща се на височина 3,5 m над глава релса, в съответствие с посоченото в глава 6 от стандарта EN ISO 3095:2013 и съответните резултати да бъдат оценени за съответствие с приложимите гранични стойности в таблица 4.

Таблица 4

Гранични стойности за шума при преминаване

Категория на подсистемата „Подвижен състав“	$L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) [dB]	$L_{pAeq,Tp}$ (250 km/h) [dB]
Електрически локомотиви и РССМ с електрическа тяга	84	99
Дизелови локомотиви и РССМ с дизелова тяга	85	н.п.
Електрически мотрисни влакове	80	95
Дизелови мотрисни влакове	81	96
Пътнически вагони	79	н.п.
Товарни вагони (приведени към отношение $APL = 0,225$) (*)	83	н.п.
(*) APL е броят на осите, разделен на дължината, включваща буферите [m^{-1}]		

Доказването на съответствието е описано в точка 6.2.2.3.

4.2.4. Гранични стойности за вътрешния шум в кабината на машиниста

Граничните стойности за продължително еквивалентно ниво на звуковото налягане по крива А ($L_{pAeq,T}$) на шума в кабината на машиниста в електрически и дизелови локомотиви, РССМ, електрически мотрисни влакове, дизелови мотрисни влакове и оборудвани с кабина пътнически вагони са посочени в таблица 5. Граничните стойности са дефинирани за зоната в съседство с ухото на машиниста.

Таблица 5

Гранични стойности за вътрешния шум в кабината на машиниста

Шум в кабината на машиниста	$L_{pAeq,T}$ [dB]
При спряно състояние и включен звуков сигнал	95
При максималната скорост v_{max} , ако $v_{max} < 250$ km/h	78
При максималната скорост v_{max} , ако 250 km/h $\leq v_{max} < 350$ km/h	80

Доказването на съответствието е описано в точка 6.2.2.4.

4.3. Функционални и технически спецификации на интерфейсите

Настоящата ТСОС има следните интерфейси с подсистемата на подвижния състав:

Интерфейси с подсистемите по точки а), б), в) и д) на глава 2 (във връзка с Регламент (ЕС) № 1302/2014) по отношение на:

- шум при престой,
- шум при потегляне (не се прилага за пътнически вагони),
- шум при преминаване,
- вътрешен шум в кабината на машиниста, когато е приложимо.

Интерфейси с подсистемите по точка г) на глава 2 (във връзка с Регламент (ЕС) № 321/2013) по отношение на:

- шум при преминаване,
- шум при престой.

4.4. **Правила за експлоатация**

Изискванията относно правилата за експлоатация за подсистемата подвижен състав са посочени в раздел 4.4 от Регламент (ЕС) № 1302/2014 и в раздел 4.4 от Регламент (ЕС) № 321/2013.

4.5. **Правила за поддръжка**

Изискванията относно правилата за поддръжка за подсистемата подвижен състав са посочени в раздел 4.5 от Регламент (ЕС) № 1302/2014 и в раздел 4.5 от Регламент (ЕС) № 321/2013.

4.6. **Професионални квалификации**

Не се прилага.

4.7. **Здравословни и безопасни условия**

Вж. член 6 от настоящия регламент.

4.8. **Европейски регистър на разрешените типове возила**

Данните за подвижния състав, които трябва да бъдат вписвани в „Европейския регистър на разрешените типове железопътни возила (ERATV)“ са посочени в Решение 2011/665/ЕС.

5. **СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ**

В настоящата ТСОС няма съставни елементи на оперативната съвместимост.

6. **ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И ПРОВЕРКА „ЕО“**

6.1. **Съставни елементи на оперативната съвместимост**

Не се прилага.

6.2. **Подсистема на подвижния състав във връзка с шума, излъчван от подвижния състав**

6.2.1. **Модули**

ЕО проверката се извършва в съответствие с модула(-ите), описан(-и) в таблица 6.

Таблица 6

Модули за ЕО проверка на подсистемите

SB	ЕО изследване на типа
SD	ЕО проверка въз основа на системата за управление на качеството на производствения процес
SF	ЕО проверка въз основа на проверка на продукта
SH1	ЕО проверка въз основа на пълна система за управление на качеството заедно с изследване на проекта

Тези модули са описани подробно в Решение 2010/713/ЕС.

6.2.2. Процедури за ЕО проверка

За ЕО проверката на подсистемата заявителят избира една от следните процедури за оценяване, състоящи се от един или повече модули за ЕО проверка на подсистемата:

— (SB + SD),

— (SB + SF),

— (SH1).

В рамките на прилагането на избрания модул или комбинация от модули, подсистемата трябва да бъде оценена по отношение на изискванията, дефинирани в раздел 4.2. Допълнителни изисквания относно проверката, които трябва да бъдат спазени при съответна необходимост, са посочени в следните точки.

6.2.2.1. Шум при престой

Доказването на съответствието с граничните стойности за шум при престой, посочени в точка 4.2.1, трябва да се извършва съгласно посоченото в раздели 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 (без точка 5.5.2), 5.7 и точка 5.8.1 от стандарта EN ISO 3095:2013.

За измерването на шума на главния въздушен компресор в най-близката точка на измерване i , показателят $L_{pAeq,T}^i$ се използва със стойност на температурата, представителна за един работен цикъл, както е дефинирано в раздел 5.7 на стандарта EN ISO 3095:2013. За тази цел трябва да се използват само тези влакови системи, които са необходими за действието на компресора при нормални работни условия. Влаковите системи, които не са необходими за работата на компресора, могат да бъдат изключени, така че да не допринасят за измервания шум. Доказването на съответствието с граничните стойности се извършва при условия, необходими единствено за работа на въздушния компресор при най-ниски обороти.

За измерването на шума от импулсни източници в най-близката точка на измерване i трябва да се използва показателят L_{pAFmax}^i . Съответният източник на шум са изходящите газове от клапаните на изсушителя на въздух към компресора.

6.2.2.2. Шум при потегляне

Доказването на съответствието с граничните стойности за шум при престой, посочени в точка 4.2.2, трябва да се извършва съгласно посоченото в глава 7 (без клауза 7.5.1.2) от стандарта EN ISO 3095:2013. Прилага се методът на максималното ниво съгласно раздел 7.5 от стандарта EN ISO 3095:2013. За разлика от посоченото в клауза 7.5.3 от стандарта EN ISO 3095:2013, влакът трябва да се ускори от спряло положение до 30 km/h и после да поддържа тази скорост.

В допълнение, шумът трябва да се измерва в точка на разстояние 7,5 m от осевата линия на коловоза и на височина 1,2 m над глава релса. Прилагат се „методът на осредненото ниво“ и „методът на максималното ниво“ в съответствие съответно с раздели 7.6 и 7.5 на стандарта EN ISO 3095:2013 и влакът трябва да ускори от спряло положение до 40 km/h и да поддържа тази скорост. Измерените стойности не се оценяват спрямо която и да е гранична стойност, а се записват в техническото досие и се съобщават на Агенцията.

За релсовите самоходни специализирани машини процедурата при потегляне се изпълнява без допълнителни прикачени товари.

6.2.2.3. Шум при преминаване

Доказването на съответствието с граничните стойности за шум при преминаване, посочени в точка 4.2.3, трябва да се извършва съгласно посоченото в точки 6.2.2.3.1 и 6.2.2.3.2.

6.2.2.3.1 Условия по отношение на изпитвателния участък

Изпитванията трябва да се провеждат на еталонен участък, както е дефинирано в раздел 6.2 от стандарта EN ISO 3095:2013.

При все това, допустимо е да се провеждат изпитванията и върху участък, който не съответства на условията на еталонния участък по отношение на нивото на акустична грапавост на релсите и коефициентите на затихване на коловоза, при условие че нивата на шума, измерени в съответствие с посоченото в точка 6.2.2.3.2, не надхвърлят граничните стойности, зададени в точка 4.2.3.

При всички положения, необходимо е да бъдат определени акустичната грапавост на релсите и коефициентите на затихване на коловоза. Ако участъкът, на който се извършват изпитванията, съответства на условията за еталонен участък, измерените нива на шума се означават като „сравними стойности“, а в противен случай те се означават като „несравними стойности“. В техническото досие трябва да бъде записано дали измерените нива на шума са „сравними“ или „несравними“.

Измерените стойности на акустичната грапавост на релсите на изпитвателния коловоз остават валидни за период започващ 3 месеца преди и свършващ 3 месеца след съответното измерване, при условие че по време на този период не е извършвана поддръжка на коловоза, която влияе на акустичната грапавост на релсите.

Измерените стойности на степента на затихване на коловоза остават валидни за период започващ 1 година преди и свършващ 1 година след съответното измерване, при условие че по време на този период не е извършвана поддръжка на коловоза, която влияе на коефициентите на затихване на коловоза.

В техническото досие се дава потвърдителна информация, че данните за коловоза, свързани с измерването на шума при преминаване за типа, са били валидни в деня (дните) на изпитване, напр. като се посочи датата на последната поддръжка, имаща влияние върху шума.

Също така, допуска се провеждането на изпитвания при скорости по-големи или равни на 250 km/h по коловози с горно строене от бетонни плочи. В такъв случай граничните стойности са с 2 dB по-високи от посочените в точка 4.2.3.

6.2.2.3.2 Процедура

Изпитванията трябва да се извършват в съответствие с разпоредбите в раздели 6.1, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6 и 6.7 (без точка 6.7.2) от стандарта EN ISO 3095:2013. При всяко сравнение спрямо граничните стойности резултатите от изпитванията се закръгляват до най-близкото цяло число децибела. Всяко евентуално привеждане трябва да се извършва преди закръгляването. Подробната процедура за оценяването е посочена в точки 6.2.2.3.2.1, 6.2.2.3.2.2 и 6.2.2.3.2.3.

6.2.2.3.2.1 Електрически мотрисни влакове, дизелови мотрисни влакове, локомотиви и пътнически вагони

По отношение на електрическите мотрисни влакове, дизеловите мотрисни влакове, локомотивите и пътническите вагони се разглеждат три класа в зависимост от максималната експлоатационна скорост:

1. Ако максималната експлоатационна скорост на влаковата съставна единица е по-малка или равна на 80 km/h, шумът при преминаване се измерва при нейната максимална скорост v_{max} . Тази стойност не трябва да надхвърля граничната стойност $L_{pAeq,Tp(80\text{ km/h})}$, зададена в точка 4.2.3.
2. Ако максималната експлоатационна скорост на влаковата съставна единица е по-голяма от 80 km/h и по-малка от 250 km/h, шумът при преминаване се измерва при 80 km/h и при нейната максимална скорост. И двете измерени стойности на шума $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ се привеждат към еталонната скорост 80 km/h по формула (1). Приведената стойност не трябва да надхвърля граничната стойност $L_{pAeq,Tp(80\text{ km/h})}$, зададена в точка 4.2.3.

$$L_{pAeq,Tp(80\text{ km/h})} = L_{pAeq,Tp(v_{test})} - 30 * \log(v_{test}/80\text{ km/h}) \quad (1)$$

където V_{test} е действителната скорост по време на измерването

3. Ако максималната експлоатационна скорост на влаковата съставна единица е по-голяма или равна на 250 km/h, шумът при преминаване се измерва при 80 km/h и при нейната максимална скорост, при горна граница на изпитвателната скорост 320 km/h. Измерената стойност на шума $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ при 80 km/h се привежда към еталонната скорост 80 km/h по формула (1). Приведената стойност не трябва да надхвърля граничната стойност $L_{pAeq,Tp(80\text{ km/h})}$, зададена в точка 4.2.3. Измерената стойност на шума $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ се привежда към еталонната скорост 250 km/h по формула (2). Приведената стойност не трябва да надхвърля граничната стойност $L_{pAeq,Tp(250\text{ km/h})}$, зададена в точка 4.2.3.

$$L_{pAeq,Tp(250\text{ km/h})} = L_{pAeq,Tp(v_{test})} - 50 * \log(v_{test}/250\text{ km/h}) \quad (2)$$

където V_{test} е действителната скорост по време на измерването

6.2.2.3.2.2 Товарни вагони

По отношение на товарните вагони се разглеждат два класа в зависимост от максималната експлоатационна скорост:

1. Ако максималната експлоатационна скорост на влаковата съставна единица е по-малка или равна на 80 km/h, шумът при преминаване се измерва при нейната максимална скорост. Измерената стойност на шума при преминаване $L_{pAeq,Tp(v_{test})}$ се привежда към еталонна стойност на отношението $APL\ 0,225\ m^{-1}$ ($L_{pAeq,Tp(APLref)}$) по формула (3). Тази стойност не трябва да надхвърля граничната стойност $L_{pAeq,Tp(80\text{ km/h})}$, зададена в точка 4.2.3.

$$L_{pAeq,Tr}(APL_{ref}) = L_{pAeq,Tr}(v_{test}) - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 \text{ m}^{-1}) \quad (3)$$

където APL_{wag} е броят на осите, разделен на дължината, включваща буферите [m^{-1}]

V_{test} е действителната скорост по време на измерването

2. Ако максималната експлоатационна скорост на влаковата съставна единица е по-голяма от 80 km/h, шумът при преминаване се измерва при 80 km/h и при нейната максимална скорост. И двете измерени стойности на шума $L_{pAeq,Tr}(v_{test})$ се привеждат към еталонната скорост 80 km/h и към еталонната стойност на отношението $APL \text{ } 0,225 \text{ m}^{-1}$ ($L_{pAeq,Tr}(APL_{ref}, 80 \text{ km/h})$) по формула (4). Приведената стойност не трябва да надхвърля граничната стойност $L_{pAeq,Tr}(80 \text{ km/h})$, зададена в точка 4.2.3.

$$L_{pAeq,Tr}(APL_{ref}, 80 \text{ km/h}) = L_{pAeq,Tr}(v_{test}) - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 \text{ m}^{-1}) - 30 * \log(v_{test}/80 \text{ km/h}) \quad (4)$$

където APL_{wag} е броят на осите, разделен на дължината, включваща буферите [m^{-1}]

V_{test} е действителната скорост по време на измерването

6.2.2.3.2.3 Релсови самоходни специализирани машини (PCCM)

За релсовите самоходни специализирани машини се прилага същата процедура за оценяване, която е формулирана в точка 6.2.2.3.2.1. Процедурата за измерване се изпълнява без допълнителни прикачени товари.

За релсовите самоходни специализирани машини се приема без измерване, че съответстват на изискванията за шума при преминаване по точка 4.2.3, ако са изпълнени следните условия:

- за спиране се използват само дискови спирачки или композитни спирачни калодки,
- ако са монтирани чистещи калодки, те са композитни.

6.2.2.4. Вътрешен шум в кабината на машиниста

Доказването на съответствието с граничните стойности за вътрешния шум в кабината на машиниста, посочени в точка 4.2.4, трябва да се извършва съгласно стандарта EN 15892:2011. За PCCM процедурата за измерване се извършва без допълнителни прикачени товари.

6.2.3. Опростено оценяване

Вместо да се провеждат процедурите на изпитване, формулирани в точка 6.2.2, допуска се част от изпитванията или всички изпитвания да бъдат заменени с опростено оценяване. Опростеното оценяване представлява акустично сравняване на оценяваната влакова съставна единица със съществуващ тип единица (наричана по-долу еталонна влакова съставна единица), за която има документираните характеристики на шума.

Опростеното оценяване може да се използва самостоятелно за всеки от приложимите основни параметри: „шум при престой“, „шум при потегляне“, „шум при преминаване“ и „вътрешен шум в кабината на машиниста“ и се състои в представяне на доказателства, че ефектите от различията на оценяваната влакова съставна единица не волят до превишаване на граничните стойности, посочени в раздел 4.2.

По отношение на влаковите съставни единици, за които се провежда опростено оценяване, доказателството за съответствие трябва да включва подробно описание на влияещите върху шума изменения в сравнение с еталонния тип влакова съставна единица. Въз основа на това описание се провежда опростеното оценяване. Във връзка с оценените стойности на шума трябва да се посочат и неопределеностите при прилагания метод за оценяване. Опростеното оценяване може да представлява или изчисление, или опростено измерване.

Ако дадена влакова съставна единица е сертифицирана въз основа на опростено оценяване, тя не може да се използва като еталонна влакова съставна единица за следващо оценяване.

Ако се използва опростено оценяване за определяне на шума при преминаване, еталонният тип влакова съставна единица трябва да съответства поне на едно от следното:

- изискванията по глава 4, като резултатите по отношение на шума при преминаване трябва да са означени като „сравними“
- изискванията по глава 4 от Решение 2011/229/ЕС, като резултатите по отношение на шума при преминаване трябва да са означени като „сравними“
- изискванията по глава 4 от Решение 2006/66/ЕО
- изискванията по глава 4 от Решение 2008/232/ЕО.

По отношение на товарен вагон, чиито параметри при сравнение с еталонния тип влакова съставна единица остават в рамките на допустимия интервал съгласно таблица 7, се счита без допълнителна проверка, че тази влакова съставна единица съответства на граничните стойности по точка 4.2.3.

Таблица 7

Допустимо отклонение на параметрите на товарни вагони във връзка с освобождаването от проверка

Параметър	Допустимо отклонение (в сравнение с еталонната влакова съставна единица)
Макс. скорост на единицата	Всяка скорост до 160 km/h
Тип колело	Само ако е еквивалентно или по-малко шумно (акустично характеризирани с йонно-звукова вълна (i. a. w.) Анекс Е към стандарта EN 13979-1:2011)
Тара	Само в интервала + 20 %/- 5 %
Спирачни калодки	Само ако отклонение не води до по-голямо излъчване на шум.

7. ПРИЛАГАНЕ

7.1. **Прилагане на настоящата ТСОС към нови подсистеми**

Вж. член 8 от настоящия регламент.

7.2. **Прилагане на настоящата ТСОС към обновени и модернизирани подсистеми**

Ако някоя държава членка счете, че съгласно член 20, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО е необходимо ново разрешение за въвеждане в експлоатация, заявителят трябва да докаже, че нивата на шума на обновените или модернизираните влакови съставни единици са под граничните стойности, посочени в ТСОС, която се е прилагала когато съответната влакова съставна единица първоначално е получила разрешение. Ако по времето на първоначалното разрешаване не е съществувала съответна ТСОС, необходимо е да се докаже, че нивата на шума на обновените или модернизираните влакови съставни единици или не са увеличени, или остават под граничните стойности, посочени в Решение 2006/66/ЕО или в Решение 2002/735/ЕО.

Доказателството се ограничава до основните параметри, засегнати от обновяването/модернизацията.

Ако се използва опростено оценяване, като еталонна влакова съставна единица може да се използва първоначалната влакова съставна единица, в съответствие с разпоредбите по точка 6.2.3.

При замяната на цяла влакова съставна единица или а) на железопътно возило (железопътни возила) в рамките на влакова съставна единица (например замяна след тежка повреда) не е необходимо да се прави оценка на съответствието по настоящата ТСОС, при условие че новата влакова съставна единица или железопътно возило (железопътни возила) са еднакви със заменяните.

Ако по време на обновяването или модернизацията на даден товарен вагон този вагон бъде оборудван с композитни спирачни калодки и няма добавени източници на шум към оценявания вагон, без допълнително изпитване се приема, че са спазени изискванията по точка 4.2.3.

7.3. **Специфични случаи**

7.3.1. *Въведение*

Специфичните случаи, изброени в точка 7.3.2, се класифицират като:

- а) случаи „Р“: „постоянни“ случаи;
- б) случаи „Т“: „временни“ случаи.

7.3.2. Списък на специфичните случаи

7.3.2.1. Общи специфични случаи

Специфичен случай в Естония, Финландия, Латвия и Литва

(„Р“) За влакови съставни единици от трети страни, предназначени за междурелсие 1 520 mm, се допуска прилагането на национални технически правила вместо изискванията по настоящата ТСОС.

7.3.2.2. Гранични стойности за шума при престой (точка 4.2.1)

а) Специфичен случай — Финландия

(„Т“) За пътнически и товарни вагони, оборудвани с дизелов генератор за електрозахранване с мощност над 100 kW и предназначени да бъдат експлоатирани единствено по финландската железопътна мрежа, граничната стойност за шума при престой $L_{pAeq,T [unit]}$ в таблица 2 може да се увеличи до 72 dB.

Решение 2011/229/ЕС може да продължи да се прилага за товарни вагони, предназначени да се използват само на територията на Финландия и докато бъде намерено съответно техническо решение във връзка със зимните условия на север, но във всички случаи не и след 31.12.2017 г. Това не следва да пречи на използването на товарни вагони от други държави членки по финландската железопътна мрежа.

б) Специфичен случай — Обединеното кралство (за Великобритания)

(„Р“) За дизелови мотрисни влакове, предназначени да бъдат експлоатирани само по железопътната мрежа на Великобритания, граничната стойност за шума при престой $L_{pAeq,T [unit]}$ в таблица 2 може да бъде увеличена до 77 dB.

Този специфичен случай не се отнася за влаковете съставни единици, предназначени да бъдат експлоатирани само по високоскоростната железопътна мрежа „High Speed 1“.

в) Специфичен случай — Обединеното кралство (за Великобритания)

(„Т“) За влаковете съставни единици, предназначени да бъдат експлоатирани само по железопътната мрежа на Великобритания, не се прилагат граничните стойности $L_{pAeq,T}^i$ в таблица 2 по отношение на главния въздушен компресор. Измерените стойности следва да бъдат представени на Националния орган по безопасност (NSA) в Обединеното кралство.

Този специфичен случай не се отнася за влаковете съставни единици, предназначени да бъдат експлоатирани само по високоскоростната железопътна мрежа „High Speed 1“.

7.3.2.3. Гранични стойности за шума при потегляне (точка 4.2.2)

а) Специфичен случай — Швеция

(„Т“) За локомотиви с обща тягова мощност над 6 000 kW и максимално натоварване на ос над 25 тона граничните стойности за шума при потегляне $L_{pAF,max}$ в таблица 3 могат да бъдат увеличени до 89 dB.

б) Специфичен случай — Обединеното кралство (за Великобритания)

(„Р“) За определените в таблица 8 влакови съставни единици, предназначени да бъдат експлоатирани само по железопътната мрежа на Великобритания, граничната стойност за шума при потегляне $L_{pAF,max}$ в таблица 3 може да бъде увеличена до стойностите, посочени в таблица 8.

Таблица 8

Гранични стойности за шума при потегляне във връзка със специфичен случай в Обединеното кралство, отнасящ се за мрежата във Великобритания

Категория на подсистемата „Подвижен състав“	$L_{pAF,max}$ [dB]
Електрически локомотиви с обща тягова мощност $P < 4\,500$ kW	83
Дизелови локомотиви с $P < 2\,000$ kW на изходния вал на двигателя	89
Дизелови мотрисни влакове	85

Този специфичен случай не се отнася за влаковете съставни единици, предназначени да бъдат експлоатирани само по високоскоростната железопътна мрежа „High Speed 1“.

7.3.2.4. Гранични стойности за шум при преминаване (точка 4.2.3)

а) Специфичен случай — Швеция

(„Г“) За локомотиви с обща тягова мощност над 6 000 kW и максимално натоварване на ос над 25 тона, граничните стойности за шума при преминаване $L_{pAeq,Tr}$ (80 km/h) в таблица 4 могат да бъдат увеличени до 85 dB.

Допълнение А

Открити въпроси

В настоящата TCOC няма открити въпроси.

Допълнение Б

Стандарти, цитирани в настоящата TCOC

TCOC		Стандарт	
Характеристики, подлежащи на оценка		Позовавания на задължителни стандарти	Глава
Шум при престой	4.2.1	—	—
	6.2.2.1	EN ISO 3095:2013	5
Шум при потегляне	4.2.2	—	—
	6.2.2.2	EN ISO 3095:2013	7
Шум при преминаване	4.2.3	EN ISO 3095:2013	6
	6.2.2.3	EN ISO 3095:2013	6
Вътрешен шум в кабината на машиниста	4.2.4	—	—
	6.2.2.4	EN 15892:2011	Всички
Опростено оценяване	6.2.3	EN 13979-1:2011	Приложение Е

Допълнение В

Оценка на подсистемата „Подвижен състав“

Характеристики, подлежащи на оценка, както е посочено в раздел 4.2					Специфична процедура на оценяване
Елемент от подсистема „Подвижен състав“	Точка	Проект преглед	Изпитване на типа	Рутинно изпитване	Точка
Шум при престой	4.2.1	X (*)	X	н.п.	6.2.2.1
Шум при потегляне	4.2.2	X (*)	X	н.п.	6.2.2.2
Шум при преминаване	4.2.3	X (*)	X	н.п.	6.2.2.3
Шум в кабината на машиниста	4.2.4	X (*)	X	н.п.	6.2.2.4

(*) Само в случай че се прилага опростено оценяване съгласно точка 6.2.3.