

## РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 21 декември 2007 година

**относно техническата спецификация на оперативна съвместимост, свързана с „Лица с намалена подвижност (ЛНП)“ в Трансевропейската конвенционална и високоскоростна железопътна система**

(нотифицирано под номер C(2007) 6633)

(Текст от значение за ЕИП)

(2008/164/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаването на Европейската общност,

като взе предвид Директива 2001/16/ЕО от 19 март 2001 г. на Европейския парламент и Съвета относно оперативната съвместимост на конвенционалната железопътна система, <sup>(1)</sup> и по-конкретно член 6, параграф 1 от нея,като взе предвид Директива 96/48/ЕО от 23 юли 1996 г. на Европейския парламент и Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система за високоскоростни влакове, <sup>(2)</sup> и по-конкретно член 6, параграф 1 от нея

като има предвид, че:

- (1) Съгласно член 5, параграф 1 от Директива 2001/16/ЕО, и член 5, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО, всяка от подсистемите е обхваната от отделна ТСОС. Където е необходимо, една подсистема може да бъде обхваната от няколко ТСОС, а една ТСОС може да обхваща няколко подсистеми. Решението да се разработи и/или да се преработи една ТСОС и изборът на нейния технически и географски обхват изисква мандат съгласно член 6, параграф 1 от Директива 2001/16/ЕО и член 6(1) от 96/48/ЕО;
- (2) Приложение II на Директива 2001/16/ЕО постановява, че потребностите на лицата с намалена подвижност трябва да се вземат предвид при разработването на ТСОС за подсистема „Инфраструктура“ (раздел 2.1 на Директивата) за подсистема „Подвижен състав“ (раздел 2.6 от Приложение II на Директивата 2001/16/ЕО). В това отношение беше даден мандат на Европейското обединение за оперативна съвместимост в областта на железопътния транспорт (АЕИФ), което като съвместен представителен орган беше определено, да изготви проект за ТСОС за „достъпност за лица с намалена подвижност“ съдържаща разпоредби, приложими както за инфраструктурата, така и за подвижния състав;
- (3) През 2001 г., АЕИФ получи мандат да преразгледа първия пакет ТСОС за високоскоростни влакове, приети през 2002 г., свързани с подсистемите подвижен състав, инфраструктура, контрол, управление и сигнализация, енергия, поддръжка и експлоатация. Като част от тази част, АЕИФ

беше помолена да разгледа, наред с другите въпроси, хармонизацията на ТСОС със спецификациите за оперативната съвместимост на конвенционалните железници и достъпността им за лица с намалена подвижност. По тази причина, проектът за ТСОС относно лицата с намалена подвижност, изготвен от АЕИФ, обхваща както конвенционалната, така и високоскоростната железопътна система.

- (4) Първата високоскоростна ТСОС за подсистема Подвижен състав, приета като приложение към Решение 2002/735/ЕО, влезе в сила през 2002 г. Поради съществуващи договорни задължения, нови съставки на подсистема подвижен състав или оперативна съвместимост, или тяхното обновяване и осъвременяване, днес могат да бъдат подложени на оценка за съответствие с тази първа ТСОС. Тъй като тази ТСОС в приложението към това решение е приложима за целия нов, обновен и осъвременен високоскоростен и конвенционален железопътен подвижен състав, важно е да се определи обхватът на приложимостта на първата ТСОС относно високоскоростния подвижен състав, приета като Приложение към Решение 2002/735/ЕО. Държавите-членки ще оповестят изчерпателен списък от подсистеми и съставки на оперативната съвместимост, които са на напреднал етап на разработване, и попадат в обхвата на член 7, буква а) от Директива 96/48/ЕО. Те ще бъдат съобщени на Комисията не по-късно от шест месеца от датата, на която настоящото решение влиза в сила.
- (5) Проект-ТСОС е проучена от Комитета, учреден съгласно предвид Директива 96/48/ЕО от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система <sup>(3)</sup> и посочена в член 21 от Директива 2001/16/ЕО.
- (6) По време на работата над проект-ТСОС бе направено допитване до основните заинтересовани лица. Техните забележки и съображения бяха взети предвид, доколкото това беше възможно.
- (7) В своето предложение за регламент относно правата и задълженията на пътниците по международните железопътни линии <sup>(4)</sup>, Комисията включи няколко разпоредби, гарантиращи, че на лицата с понижена подвижност ще се оказва помощ във влаковете и на гарите, за да могат те да се

<sup>(3)</sup> ОВ L 235, 17.9.1996 г. Директива, последно изменена с Директива 2007/32/ЕО на Комисията (ОВ L 141, 2.6.2007 г., стр. 63).

<sup>(4)</sup> Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно правата и задълженията на пътниците по международните железопътни линии, СОМ(2004)143 окончателна версия от 3 март 2004 г.

<sup>(1)</sup> ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6.

възползват от предимствата на пътуването с влак като всеки друг гражданин;

- (8) Предложението относно правата и задълженията на пътниците по международните железопътни линии също така съдържа разпоредби, задължаващи железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата да предоставят цялата необходима информация относно достъпността и условията за достъп на лицата с намалена подвижност до влаковете и гарите;
- (9) Основната цел на базисните Директиви 2001/16/ЕО и 96/48/ЕО е оперативната съвместимост. Целта на ТСОС е да хармонизира разпоредбите, които трябва да се изготвят за лицата с намалена подвижност, пътуващи като пътници по конвенционалната и високоскоростната железопътна система. Влаковете, гарите и съответните части на инфраструктурата, които съответстват на мерките, описани в ТСОС, ще позволят оперативна съвместимост и ще предложат подобно ниво на достъп на лицата с намалена подвижност по трансевропейската мрежа. ТСОС не препяства въвеждането от държавите-членки на допълнителни мерки за подобряване на достъпа, стига това да не възпрепятства оперативната съвместимост и да не създава излишни разходи за железопътните предприятия. Подобреният достъп до подвижния състав, както и гарите за лица с увреждания и намалена подвижност, потенциално биха могли да увеличат броя на пътниците, които в момента са принудени да използват други видове транспорт.
- (10) Директиви 2001/16/ЕО и 96/48/ЕО и ТСОС са приложими за обновяването, но не за подмени, свързани с поддръжката. Държавите-членки, обаче, биват насърчавани, когато това е възможно и където е оправдано от обхвата на работата по поддръжката, да прилагат ТСОС за подмени, свързани с поддръжката.
- (11) В настоящата си версия, ТСОС не разглежда напълно всички съществени изисквания. В съответствие с член 17 от Директива 2001/16/ЕО, и член 17 от Директива 96/48/ЕО, и двете — изменени с Директива 2004/50/ЕО, техническите аспекти, които не са обхванати, са определени като „Открити въпроси“ в Приложение L на тази ТСОС.
- (12) В съответствие с член 17 от Директива 2001/16/ЕО и член 17 от Директива 96/48/ЕО, и двете — изменени с Директива 2004/50/ЕО, отделните държави-членки трябва да информират другите държави-членки и Комисията за съответните въведени национални технически правила за внедряване на ключови изисквания, свързани с тези „открити въпроси“, както и с органите, определени да извършват процедурата по оценка на съответствието или уместност за прилагане, както и въведената проверочна процедура за потвърждаване на оперативната съвместимост на подсистемите по смисъла на член 16, параграф 2 от Директива 2001/16/ЕО и член 16, параграф 2 от 96/48/ЕО. За тази последна цел, държавите-членки трябва да прилагат, доколкото това е възможно, принципите и критериите, съдържащи се в Директиви 2001/16/ЕО и 96/48/ЕО. Навсякъде, където това е възможно, Държавите-членки трябва да използват органите, определени съгласно член 20 от Директива 2001/16/ЕО и член 20 от 96/48/ЕО. Комисията трябва да направи анализ на информацията, предоставена от Държавите-членки, под формата на национални правила, процедури, органи отговарящи за процедурите по внедряването, и продължителността на тези процедури, и, където е уместно, да обсъдят с Комитета необходимостта от въвеждането на определени мерки.
- (13) Въпросната ТСОС не би трябвало да изисква използването на конкретни технологии или технически решения, освен в случаите, когато това е изрично необходимо за оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система.
- (14) ТСОС се базира на най-добрите експертни познания, налични по времето на изготвянето на съответния проекто-документ. Промените в технологичните, експлоатационните, свързани с безопасността или социални изисквания могат да наложат изменения или допълнения към тази ТСОС. Когато е необходимо, трябва да се даде ход на преглед или процедура по модернизирането в съответствие с член 6, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО, или член 6, параграф 3 от Директива 96/48/ЕО. Този преглед трябва да включва организации, представляващи интересите на лицата с намалена подвижност;
- (15) За да се насърчи новаторството и с цел да се вземе предвид придобитият опит, приложената ТСОС би трябвало да подлежи на периодични прегледи на равни интервали от време.
- (16) Когато се предлагат новаторски решения, производителът или договарящото юридическо лице следва да изложат отклонението от съответния раздел на ТСОС. Европейската железопътна агенция финализира съответните функционални спецификации и спецификации за интерфейса на решението и разработва методика за оценка.
- (17) Разпоредбите на това решение са в съответствие с мнението на Комитета, учреден по член 21 от Директива 96/48/ЕО на Съвета,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Техническата спецификация за оперативна съвместимост („ТСОС“), свързана с „Лица с намалена подвижност“, се приема от Комисията съгласно член 6, параграф 1 от Директива 2001/16/ЕО и член 6, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО.

ТСОС са изложени в приложението към това Решение.

ТСОС следва да са напълно приложими за трансевропейската конвенционална железопътна система, дефинирана в член 2 и Приложение I към Директива 2001/16/ЕО, и Трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, дефинирана в член 2 и Приложение I към Директива 96/48/ЕО.

Член 2

Държавите-членки могат все пак да прилагат Решение 2002/735/ЕО на Комисията за проектите, попадащи в обхвата на член 7, буква а) от Директива 96/48/ЕО.

Изчерпателен списък на подсистемите и съставките на оперативната съвместимост, за които това е приложимо, следва да бъдат сведени до знанието на Комисията не по-късно от шест месеца, считано от датата, на която настоящото решение влиза в сила.

*Член 3*

1. По отношение на въпросите, класифицирани като „Открити въпроси“, изложени в Приложение С от ТСОС, условията, които трябва да бъдат спазени за утвърждаване на оперативната съвместимост съгласно член 16, параграф 2 от Директива 2001/16/ЕО и член 16, параграф 2 от Директива 96/48/ЕО, са тези приложими технически правила, използвани в страната-членка, които разрешават пускането в експлоатация на подсистемите, попадащи в обхвата на това Решение.

2. Всяка страна-членка уведомява другите държави-членки и Комисията не по-късно от шест месеца от съобщаването на това Решение за:

- а) списъка на приложимите технически правила, упоменат в параграф 1;
- б) оценката за съответствие и проверочните процедури, които следва да се прилагат по отношение на прилагането на тези правила;

- в) органите, които назначава за провеждането на тази процедура по оценка за съответствие и проверочните процедури.

*Член 4*

Настоящото решение се прилага от 1 юли 2008 г.

*Член 5*

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел, 21 декември 2007 г.

*За Комисията*

Jacques BARROT

*Заместник-председател на Комисията*

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## ТРАНСЕВРОПЕЙСКА КОНВЕНЦИОНАЛНА И ВИСОКОСКОРОСТНА ЖЕЛЕЗОПЪТНИ СИСТЕМИ

## ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

## Обхват: подсистеми Инфраструктура и подвижен състав

## Аспект: достъпност за лица с намалена подвижност

1.	<b>ВЪВЕДЕНИЕ</b> .....	82
1.1.	<b>Технически обхват</b> .....	82
1.2.	<b>Географски обхват</b> .....	82
1.3.	<b>Съдържание на настоящата ТСОС</b> .....	83
2.	<b>ДЕФИНИЦИЯ НА ПОДСИСТЕМА/ОБХВАТ</b> .....	83
2.1.	<b>Дефиниции на подсистемите</b> .....	83
2.1.1.	Инфраструктура .....	83
2.1.2.	Подвижен състав .....	83
2.1.3.	Телематични приложения за пътници .....	84
2.2.	<b>Дефиниция за „лица с намалена подвижност“</b> .....	84
3.	<b>ОСНОВНИ ИЗИСКВАНИЯ</b> .....	84
3.1.	<b>Обща информация</b> .....	84
3.2.	<b>Основните изисквания се отнасят до:</b> .....	85
3.3.	<b>Общи изисквания</b> .....	86
3.3.1.	Безопасност .....	86
3.3.2.	Надеждност и годност .....	86
3.3.3.	Опазване на здравето .....	87
3.3.4.	Защита на околната среда .....	87
3.3.5.	Техническа съвместимост .....	87
3.4.	<b>Изисквания, характерни за подсистемата инфраструктура</b> .....	87
3.4.1.	Безопасност .....	87
3.5.	<b>Изисквания, характерни за подсистемата подвижен състав</b> .....	88
3.5.1.	Безопасност .....	88
3.5.2.	Надеждност и годност .....	89
3.5.3.	Техническа съвместимост .....	89
3.6.	<b>Изисквания, характерни за другите подсистеми, отнасящи се също за подсистеми инфраструктура и подвижен състав</b> .....	90
3.6.1.	Енергийна подсистема .....	90
3.6.1.1.	Безопасност .....	90

3.6.1.2.	Защита на околната среда .....	90
3.6.1.3.	Техническа съвместимост .....	90
3.6.2.	Контрол, командване и сигнализация .....	90
3.6.2.1.	Безопасност .....	90
3.6.2.2.	Техническа съвместимост .....	90
3.6.3.	Поддръжка .....	91
3.6.3.1.	Опазване на здравето и безопасност .....	91
3.6.3.2.	Защита на околната среда .....	91
3.6.3.3.	Техническа съвместимост .....	91
3.6.4.	Експлоатация и управление на движението .....	91
3.6.4.1.	Безопасност .....	91
3.6.4.2.	Техническа съвместимост .....	92
3.6.5.	Телематични приложения за товари и пътници .....	92
3.6.5.1.	Техническа съвместимост .....	92
3.6.5.2.	Опазване на здравето .....	92
3.7.	<b>Елементи на обхвата на ТСОС относно ЛНП, които се отнасят до основните изисквания ..</b>	<b>93</b>
4.	<b>ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПОДСИСТЕМИТЕ .....</b>	<b>95</b>
4.1.	<b>Инфраструктура на подсистемата .....</b>	<b>95</b>
4.1.1.	Въведение .....	95
4.1.2.	Функционални и технически спецификации .....	95
4.1.2.1.	Обща информация .....	95
4.1.2.2.	Възможности за паркиране за ЛНП .....	96
4.1.2.3.	Безпрепятствен маршрут .....	96
4.1.2.3.1.	Обща информация .....	96
4.1.2.3.2.	Идентификация на маршрута .....	97
4.1.2.4.	Врати и входове .....	97
4.1.2.5.	Подови повърхности .....	98
4.1.2.6.	Прозрачни препятствия .....	98
4.1.2.7.	Тоалетни и място за смяна пелените на бебета .....	98
4.1.2.7.1.	Изисквания на подсистемата .....	98
4.1.2.7.2.	Изисквания за съставните елементи на оперативната съвместимост .....	99
4.1.2.8.	Мебелировка и свободно стоящи устройства .....	99
4.1.2.9.	Продажба на билети, информационни гишета и точки за оказване на помощ на клиентите .....	99
4.1.2.9.1.	Изисквания на подсистемата .....	99

4.1.2.9.2.	Изисквания за съставните елементи на оперативната съвместимост .....	100
4.1.2.10.	Осветление .....	100
4.1.2.11.	Визуална информация, означения, пиктограми и динамична информация .....	100
4.1.2.11.1.	Изисквания на подсистемата .....	100
4.1.2.11.2.	Изисквания за съставните елементи на оперативната съвместимост .....	101
4.1.2.12.	Устна информация .....	102
4.1.2.13.	Аварийни изходи, аларми .....	102
4.1.2.14.	Геометрия на пасарелките и подлезите .....	102
4.1.2.15.	Стълби .....	102
4.1.2.16.	Парапети .....	102
4.1.2.17.	Рампи, ескалатори, асансьори, подвижни пътеки .....	102
4.1.2.18.	Височина и отстояние на перона .....	103
4.1.2.18.1.	Височина на перона .....	103
4.1.2.18.2.	Отстояние на перона .....	103
4.1.2.18.3.	Трасе на ж.п. линията покрай перона .....	104
4.1.2.19.	Ширина и ръб на перона .....	104
4.1.2.20.	Край на перона .....	104
4.1.2.21.	Помощни средства за качване на пътници с инвалидни колички .....	105
4.1.2.21.1.	Изисквания на подсистемата .....	105
4.1.2.21.2.	Съставни изисквания на оперативната съвместимост .....	106
4.1.2.22.	Пресичане на железопътните линии при гарите .....	107
4.1.3.	Функционални и технически спецификации на интерфейсите .....	107
4.1.4.	Правила за експлоатация .....	107
4.1.5.	Правила за поддръжка .....	109
4.1.6.	Професионални квалификации .....	109
4.1.7.	Условия за опазване на здравето и безопасност .....	109
4.1.8.	Регистър на инфраструктурата .....	109
4.2.	<b>Подсистема „подвижен състав“</b> .....	110
4.2.1.	Въведение .....	110
4.2.2.	Функционални и технически спецификации .....	110
4.2.2.1.	Обща информация .....	110
4.2.2.2.	Места за сядане .....	110
4.2.2.2.1.	Обща информация .....	110

4.2.2.2.2.	Места за сядане с предимство .....	111
4.2.2.2.2.1.	Обща информация .....	111
4.2.2.2.2.2.	Еднопосочни места за сядане .....	113
4.2.2.2.2.3.	Срещуположно обърнати места за сядане .....	113
4.2.2.3.	Пространства за инвалидни колички .....	113
4.2.2.4.	Врати .....	115
4.2.2.4.1.	Обща информация .....	115
4.2.2.4.2.	Външни врати .....	116
4.2.2.4.2.1.	Изисквания на подсистемата .....	116
4.2.2.4.2.2.	Съставни изисквания на оперативната съвместимост .....	117
4.2.2.4.3.	Вътрешни врати .....	117
4.2.2.4.3.1.	Изисквания на подсистемата .....	117
4.2.2.4.3.2.	Съставни изисквания на оперативната съвместимост .....	117
4.2.2.5.	Осветление .....	118
4.2.2.6.	Тоалетни .....	118
4.2.2.6.1.	Обща информация .....	118
4.2.2.6.2.	Стандартна тоалетна (изисквания към елементите на оперативната съвместимост) .....	118
4.2.2.6.3.	Универсална тоалетна .....	118
4.2.2.6.3.1.	Изисквания към елементите на оперативната съвместимост (Универсална тоалетна) .....	118
4.2.2.6.3.2.	Изисквания към елементите на оперативната съвместимост (смяна пелените на бебета) .....	120
4.2.2.7.	Свободни пътеки .....	120
4.2.2.8.	Информация за потребителя .....	121
4.2.2.8.1.	Обща информация .....	121
4.2.2.8.2.	Информация (означения, пиктограми, индуктивни контури и устройства за спешно повикване) .....	121
4.2.2.8.2.1.	Изисквания за подсистемата .....	121
4.2.2.8.2.2.	Изисквания към елементите на оперативната съвместимост .....	122
4.2.2.8.3.	Информация (описание на маршрута и запазване на места) .....	122
4.2.2.8.4.	Информация (изисквания към елементите на оперативната съвместимост) .....	123
4.2.2.9.	Промени във височината .....	123
4.2.2.10.	Перила .....	124
4.2.2.11.	Място за спане, достъпно за инвалидна количка .....	124
4.2.2.12.	Позиция на стъпалото за качване и слизане от возилото .....	125
4.2.2.12.1.	Общи изисквания .....	125
4.2.2.12.2.	Стъпала за качване/слизане .....	126
4.2.2.12.3.	Помощни средства за качване .....	126
4.2.2.12.3.1.	Обща информация .....	126

4.2.2.12.3.2.	Наличност на помощни средства за ползватели на инвалидни колички .....	126
4.2.2.12.3.3.	Общи изисквания категория А .....	127
4.2.2.12.3.4.	Общи изисквания категория В .....	128
4.2.2.12.3.5.	Специални изисквания за подвижни стъпала .....	128
4.2.2.12.3.6.	Специални изисквания за преносими рампи .....	128
4.2.2.12.3.7.	Специални изисквания за полуавтоматични рампи .....	129
4.2.2.12.3.8.	Специални изисквания за мостови плоскости .....	129
4.2.2.12.3.9.	Специални изисквания за бордови асансьори .....	129
4.2.3.	Функционални и технически спецификации на интерфейсите .....	130
4.2.4.	Правила за експлоатация .....	130
4.2.5.	Правила за поддръжка .....	132
4.2.6.	Професионални квалификации .....	133
4.2.7.	Здравни и безопасни условия .....	133
4.2.8.	Регистър на подвижния състав .....	133
4.3.	<b>Дефиниции на термините, използвани в настоящата ТСОС.</b> .....	134
5.	<b>ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ</b> .....	135
5.1.	<b>Дефиниция</b> .....	135
5.2.	<b>Новаторски решения</b> .....	136
5.3.	<b>Списък на съставните елементи</b> .....	136
5.3.1.	Инфраструктура .....	136
5.3.2.	Подвижен състав .....	136
5.4.	<b>Характеристики и спецификации на съставните елементи</b> .....	136
5.4.1.	Инфраструктура .....	136
5.4.2.	Подвижен състав .....	137
6.	<b>ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА ПОЛЗВАНЕ</b> .....	137
6.1.	<b>Елементи на оперативната съвместимост</b> .....	137
6.1.1.	Оценка на съответствието (общо) .....	137
6.1.2.	Процедури за оценка на съответствието (модули) .....	138
6.1.3.	Новаторски решения .....	138
6.1.4.	Оценка на годността за ползване .....	139
6.2.	<b>Подсистеми</b> .....	139
6.2.1.	Оценка на съответствието (общо) .....	139
6.2.2.	Процедури за оценяване на съответствието (модули) .....	139
6.2.3.	Новаторски решения .....	140
6.2.4.	Оценка на поддръжката .....	140



6.2.5.	Оценяване на правилата за експлоатация .....	140
6.2.6.	Оценка на отделни возила .....	140
6.3.	<b>Съставни елементи на оперативна съвместимост, непритежавачи ео декларация</b> .....	141
6.3.1.	Обща информация .....	141
6.3.2.	Преходен период .....	141
6.3.3.	Сертифициране на подсистемите, които съдържат несертифицирани елементи на оперативната съвместимост по време на преходния период .....	141
6.3.3.1.	Условия .....	141
6.3.3.2.	Нотифициране .....	141
6.3.3.3.	Реализация на жизнения цикъл .....	141
6.3.4.	Разпоредби за наблюдение .....	142
7.	<b>ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ТСОС — ЛНП</b> .....	142
7.1.	<b>Прилагане на настоящата ТСОС към нова инфраструктура/подвижен състав.</b> .....	142
7.1.1.	Инфраструктура .....	142
7.1.2.	Подвижен състав .....	142
7.1.2.1.	Общи положения .....	142
7.1.2.2.	Новоизграден подвижен състав с нов дизайн .....	143
7.1.2.2.1.	Дефиниции .....	143
7.1.2.2.2.	Обща информация .....	143
7.1.2.2.3.	Фаза А .....	143
7.1.2.2.4.	Фаза Б .....	143
7.1.2.3.	Подвижен състав със съществуващ дизайн .....	144
7.1.2.4.	Преходен период .....	144
7.2.	<b>Ревизия на ТСОС</b> .....	144
7.3.	<b>Приложение на настоящата ТСОС към съществуващата инфраструктура/подвижен състав</b> ..	144
7.3.1.	Инфраструктура .....	144
7.3.1.1.	Общи положения .....	145
7.3.1.2.	Безпрепятствени маршрути — Обща информация (4.1.2.4.1) .....	145
7.3.1.3.	Геометрия на пасарелките, стълбите и подлезите (4.1.2.14 и 4.1.2.15) .....	145
7.3.1.4.	Рампи, ескалатори, асансьори и подвижни пътеки (4.1.2.17) .....	145
7.3.1.5.	Ширина и ръб на перона (4.1.2.19) .....	145
7.3.1.6.	Височина и ръб на перона (4.1.2.18) .....	145
7.3.1.7.	Сгради от историческо значение .....	145
7.3.2.	Подвижен състав .....	146

7.3.2.1.	Обща информация .....	146
7.3.2.2.	Места за сядане .....	146
7.3.2.3.	Места за инвалидни колички .....	146
7.3.2.4.	Външни врати .....	146
7.3.2.5.	Вътрешни врати .....	147
7.3.2.6.	Осветление .....	147
7.3.2.7.	Тоалетни .....	147
7.3.2.8.	Свободни пътеки .....	147
7.3.2.9.	Информация .....	147
7.3.2.10.	Промени във височината .....	147
7.3.2.11.	Дръжки .....	147
7.3.2.12.	Спални места с достъп за инвалидни колички .....	147
7.3.2.13.	Позиция на стъпалото, стъпала и помощни средства за повдигане .....	148
7.4.	<b>Специални случаи</b> .....	148
7.4.1.	Обща информация .....	148
7.4.1.1.	Височина на перона .....	148
7.4.1.2.	Ръб на перона .....	149
7.4.1.3.	Стъпала за качване и слизане .....	151
7.4.1.3.1.	Обща информация .....	151
7.4.1.3.2.	Специален случай за подвижен състав, функциониращ във Великобритания „Р“ .....	151
7.4.1.3.3.	Специален случай за подвижен състав, функциониращ във Финландия „Р“ .....	152
7.4.1.3.4.	Специален случай на подвижен състав, който се планира да се експлоатира в съществуващата конвенционална железопътна мрежа в Португалия „Р“ .....	152
7.4.1.4.	Свободен път .....	153
7.4.1.5.	Звуков сигнал на вратите съгласно Глава 4.2.2.4.1 „Р“ .....	153
7.4.1.6.	Места с предимство „Р“ .....	153
7.4.1.7.	Безпрепятствен свободен маршрут „Р“ (Точка 4.1.2.3.1) .....	153
7.4.1.8.	Брой на пътниците .....	153
7.5.	<b>Подвижен състав, експлоатиран според национални, двустранни, многостранни и международни договори</b> .....	154
7.5.1.	Съществуващи споразумения .....	154
7.5.2.	Бъдещи споразумения .....	154
7.6.	<b>Внедряване на инфраструктура и подвижен състав</b> .....	154

## 1. ВЪВЕДЕНИЕ

### 1.1. Технически обхват

Тази техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) се отнася за подсистемите Конвенционална и Високоскоростна железопътна инфраструктура и пътническият подвижен състав, както са описани в Приложение I към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, само по отношение на „Достъпността за лица с намалена подвижност“. Тя също се занимава с някои елементи на подсистемата „Телематични програмни приложения за пътници“, като например оборудване за продажба и покупка на билети.

Целта на настоящата ТСОС е да допринесе за достъпността на железопътния транспорт за лицата с намалена подвижност. Това включва достъпа до обществените места на инфраструктурата (включително гарите), за които отговарят железопътните компании, управителят на инфраструктурата и ръководителят (началникът) на гарата. Специално внимание трябва да се обърне на:

- (i) проблемите, идващи от връзката перон — влак, което налага цялостен подход за подвижния състав на инфраструктурата;
- (ii) необходимостта от евакуация в случай на аварийни ситуации.

Настоящата ТСОС не определя правилата за действие при евакуация, а само изискванията за техническа и професионална квалификация. Целта на техническите изисквания е да се улесни евакуацията на всички лица.

Някои правила за действие, които не се отнасят до евакуацията, могат да се намерят в точка 4.1.4 и 4.2.4 на настоящата ТСОС.

Настоящата ТСОС се отнася за:

- подсистемата „Конвенционална железопътна инфраструктура“, посочена в списъка в точка 1 на Приложение II към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО
- подсистемата „Конвенционален железопътен подвижен състав“, посочена в списъка в точка 1 на Приложение II към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, само за случая на превоз на пътници. Същевременно, за традиционния подвижен състав не се изисква съответствие при осъвременяване и обновяване.
- подсистемата „Високоскоростна железопътна инфраструктура“, посочена в списъка в точка 1 на Приложение II към Директива 96/48/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО
- подсистемата „Високоскоростен железопътен подвижен състав“, посочена в списъка в точка 1 на Приложение II към Директива 96/48/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО
- в минимална степен, подсистемите „Телематични програмни приложения за пътници“ за Високоскоростната и Конвенционалната железопътна инфраструктура, определени в Приложение II към Директива 96/48/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, и в Приложение II към Директива 2001/16/ЕО

Допълнителна информация относно подсистемите се съдържа в Глава 2.

### 1.2. Географски обхват

Географският обхват на настоящата ТСОС е Трансевропейската конвенционална железопътна система, описана в Приложение I към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, и Трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, описана в Приложение I към Директива 96/48/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО.

Разглеждат се по-специално линиите на конвенционалната и високоскоростна железопътни мрежи, посочени в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Комисията от 23 юли 1996 г. относно Насоките на Общността за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа, или тези, включени в допълнението към това решение, като резултат от ревизията, предвидена в член 21 на решението, по-специално, в Решение № 884/2004/ЕО на Европейския парламент и на Комисията от 29 април 2004 г.

### 1.3. Съдържание на настоящата ТСОС

Съгласно член 5, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО и член 5, параграф 3 от Директива 96/48/ЕО, настоящата ТСОС:

- а) посочва целевия си обхват (част от мрежата или подвижния състав, посочени в Приложение I към директивата; подсистема или част на подсистема, посочена в Приложение II към директивата или разглеждания аспект) — (раздел 2);
- б) определя съществени изисквания за всяка разглеждана подсистема, както и за нейните интерфейси по отношение на други подсистеми (раздел 3);
- в) въвежда функционалните и технически спецификации, на които трябва да отговарят подсистемата и нейните интерфейси с други подсистеми (раздел 4);
- г) определя елементите на оперативната съвместимост и интерфейсите, които трябва да попадат в обхвата на европейските спецификации, както и европейските стандарти, които са необходими, за да се постигне оперативната съвместимост с Трансевропейската конвенционална железопътна система (раздел 5);
- д) определя, за всеки разглеждан случай, процедурите за оценка на съответствието или годността за ползване. По-точно, това включва модулите, дефинирани в Решение 93/465/ЕИО или, когато е необходимо, специални процедури за оценка или на съответствието, или на годността за използване на елементите на оперативната съвместимост, както и „ЕО“-утвърждаване на подсистемите (раздел 6);
- е) посочва стратегията за изпълнение на ТСОС. Особено необходимо е да се определят точно етапите, които трябва да се изпълнят, за да се извърши постепенен преход от съществуващото положение към окончателното състояние, когато стандартът ще бъде съответствието с ТСОС (раздел 7);
- ж) посочва се съответният персонал, професионалните квалификации и здравословните и безопасни условия на работа за експлоатацията и поддръжката на подсистемите, както и изпълнението на настоящата ТСОС — (раздел 4).

В допълнение, в съответствие с член 5, параграф 5, може да се предвидят специални случаи към всяка ТСОС; тези случаи са посочени в раздел 7.

Накрая, в раздел 4, настоящата ТСОС съдържа също правилата за експлоатация и поддръжка, характерни за обхвата, посочен в точки 1.1 и 1.2 по-горе.

## 2. ДЕФИНИЦИЯ НА ПОДСИСТЕМА/ОБХВАТ

### 2.1. Дефиниции на подсистемите

#### 2.1.1. Инфраструктура

Релсите, стрелките, инженерните съоръжения (пасарелки, тунели и др.), свързаната гарова инфраструктура (перони, зони за достъп, включващи нуждите на хората с намалена подвижност, др.), обезопасяващо и защитно оборудване.

Това включва достъпността на обществените площи на инфраструктурата (включително гарите), управлявани от железопътните компании, от ръководителя на инфраструктурата и ръководителя на гарата.

Настоящата ТСОС е приложима само за обществените места на гарите и техните зони за достъп, управлявани от железопътните компании, от ръководителя на инфраструктурата и ръководителя на гарата.

#### 2.1.2. Подвижен състав

Структурна, командна и контролна система за цялото влаково оборудване, тягови единици и единици за преобразуване на енергията, спирачни, съединителни и операционни механизми (талиги, оси и др.) и окачване, врати, интерфейс човек/машина (машинист, борден персонал и пътници, включително за нуждите на лицата с намалена подвижност), пасивно и активно оборудване за обезопасяване и за опазване на здравето на пътниците и бордния персонал.

2.1.3. Телематични приложения за пътници

Приложения за пътнически услуги, включително системи осигуряващи на пътниците информация преди и по време на пътуването, системи за запазване на места и плащане, управление на багажа и управление на връзките между влаковете и връзките с други видове транспорт

2.2. Дефиниция за „лица с намалена подвижност“

„Лица с намалена подвижност“ (ЛНП) включва всички хора, които срещат трудности, когато използват влакове или съответната инфраструктура. Това включва следните категории:

- ползватели на инвалидни колички (лицата, които поради недъг или инвалидност ползват инвалидна количка за придвижване)
- други увреждания, свързани с придвижването, включват:
  - лица с увреждания на крайниците;
  - лица със затруднения в придвижването;
  - хора с деца;
  - лица с тежък или обемист багаж;
  - възрастни хора;
  - бременни жени.
- Лица с видими увреждания.
- Слепи лица.
- Хора с увреден слух.
- Глухонеми лица.
- Лица със затруднения в комуникацията (означава лица, които срещат затруднения при комуникиране или разбиране на писмена или говорима реч, както и чужденци, които нямат познания по местния език, хора с комуникативни затруднения, лица със сетивни, психични и интелектуални увреждания).
- Хора с малък ръст (включително деца).

Уврежданията могат да бъдат дълготрайни или временни, могат да бъдат видими или скрити.

В ЛНП обаче не се включват хора с алкохолна или наркотична зависимост, освен ако тази зависимост не е причинена от медицинско лечение.

Транспортирането на товари с големи размери (например велосипеди и обемист багаж) не попада в обхвата на настоящата ТСОС. Те са подчинени на правилата, изискванията за безопасност и на търговските изисквания на ръководителя на инфраструктурата, на ръководителя на гарата или на железопътното предприятие, относно разрешения размер, тегло и разпоредбите за безопасност.

3. **ОСНОВНИ ИЗИСКВАНИЯ**

3.1. **Обща информация**

В обхвата на настоящата ТСОС, изпълнението на съответните основни изисквания, цитирани в Раздел 3 на настоящата ТСОС, ще бъдат гарантирани от съответствието със спецификациите, описани:

- в Раздел 4 за подсистемата,
- и в Раздел 5 за елементите на оперативната съвместимост,

както е показано от положителния резултат от оценката на:

- съответствието и/или годността за ползване на елементите на оперативната съвместимост
- и утвърждаване на подсистемата,

както е описано в Раздел 6.

Части от основните изисквания попадат в обхвата на националните законодателства поради:

- липса на спецификация за точките, изредени в Приложение I;
- дерогация по член 7 на Директива 2001/16/ЕО;
- специални случаи, описани в точка 7.3 от настоящата ТСОС.

Съответстващата оценка за съответствие трябва да се извърши съгласно процедурите, дефинирани от държава-членка, която е оповестила националните правила или е поискала дерогация или специален казус.

Съгласно член 4, параграф 1 на Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, Транс-европейската железопътна система за високоскоростни влакове, подсистемите и елементите на тяхната оперативна съвместимост трябва да отговарят на основните изисквания, изложени в общите условия на Приложение III към директивата.

Съответствието на подсистемите на инфраструктурата, подвижния състав и техните елементи с основните изисквания се проверяват съгласно условията, предвидени в Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, както и в настоящата ТСОС.

3.2.

#### **Основните изисквания се отнасят до:**

- безопасност;
- надеждност и годност;
- опазване на здравето;
- защита на околната среда;
- техническа съвместимост.

Тези изисквания включват общите изисквания и изискванията, характерни за всяка подсистема. Съгласно Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО Приложение II, инфраструктурата и подвижният състав са подсистеми, които се класифицират като „структурни области“. Описанията на съответната подсистема е както следва, като и двата случая се отнасят специално до потребностите на ЛНП:

#### **Инфраструктура:**

*„Релсите, стрелките, инженерните структури (пасарелки, тунели и др.), съответната гарова инфраструктура (перони, зони за достъп, включително за нуждите на лицата с намалена подвижност, др.), обезопасяващо и защитно оборудване.“*

#### **Подвижен състав:**

*„Структурна, командна и контролна система за цялото влаково оборудване, тягови единици и единици за преобразуване на енергията, спирачни, съединителни и операционни механизми (тализи, оси и др.) и окачване, врати, интерфейс човек/машина (машинист, борден персонал и пътници, включително за нуждите на лицата с намалена подвижност), пасивно и активно оборудване за обезопасяване и за опазване здравето на пътниците и бордния персонал.“*

Основните изисквания, изредени по-долу, са в съответствие с Приложение III към Директива 2001/16/ЕО изменена с Директива 2004/50/ЕО, която е последно публикуваната.

**3.3. Общи изисквания****3.3.1. Безопасност**

Основно изискване 1.1.1 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Проектирането, построяването или изработването, поддръжката и контролът на съставни елементи с решаваща важност за сигурността, и по-специално на съставните елементи свързани с влаковото движение, трябва да са такива, че да гарантират равнище на сигурност, кореспондиращо на целите, които се предвиждат за трезтата, включително при влошени условия.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.1.2.4 (Инфраструктура — врати и входи)
- 4.2.2.4 (Подвижен състав — врати)
- 4.2.2.4.2 (Подвижен състав — външни врати)
- 4.2.2.4.3 (Подвижен състав — вътрешни врати)
- 4.2.2.9 (Подвижен състав — промени във височината)
- 4.2.2.10 (Подвижен състав — парапети)
- 4.2.2.12 (Подвижен състав — положение на стъпалата, достъп до транспортно средство и излаз)
- 4.2.2.12.1 (Подвижен състав — общи изисквания)
- 4.2.2.12.2 (Подвижен състав — стъпала за достъп/излаз)
- 4.2.2.12.3 (Подвижен състав — Подпомагане качването на пътници с инвалидни колички)
- 4.1.2.21 (Инфраструктура — Помощни средства за качване)

Общо изискване 1.1.5 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Съставните елементи, предназначени с тях да си служат ползватели, трябва да са проектирани така, че да не се нарушава безопасното функциониране на устройствата или здравето и сигурността на ползвателите, в случай на предвидило несъответстващо на обявените инструкции ползване.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.2.2.4 (Подвижен състав — врати)
- 4.2.2.4.2 (Подвижен състав — външни врати)
- 4.2.2.4.3 (Подвижен състав — вътрешни врати)

**3.3.2. Надеждност и годност**

Основно изискване 1.2 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Контролирането и поддръжането на фиксираните или подвижните елементи, участващи в движението на влаковете, трябва да се организира, провежда и да е количествено определено по начин, осигуряващ функционирането им при определените условия.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.2.2.4 (Подвижен състав — врати, външни & вътрешни)
- 4.2.2.4.2 (Подвижен състав — външни врати)
- 4.2.2.4.3 (Подвижен състав — вътрешни врати)

## 3.3.3. Опазване на здравето

Основно изискване 1.3.1 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Във влаковете и железопътната инфраструктура не трябва да се използват материали, които поради начина на използването или представляват опасност за здравето на хората“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.2.2.2 (Подвижен състав — места за сядане)
- 4.2.2.2.1 (Подвижен състав — обща информация)
- 4.2.2.2.2 (Подвижен състав — места за сядане с предимство)
- 4.2.2.7 (Подвижен състав — пътеки във вагоните)

## 3.3.4. Защита на околната среда

Не се отнася до настоящата ТСОС

## 3.3.5. Техническа съвместимост

Основно изискване 1.5 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Техническите характеристики на отделните елементи на инфраструктурата и на стационарните съоръжения трябва да са съвместими помежду си, а също и с тези на влаковете, които се използват по Трансевропейската конвенционална железопътна система“*

*„Ако постигането на такива характеристики се окаже трудно, в някои участъци от мрежата могат да се предприемат действия с временен характер, които да осигуряват съвместимост в бъдеще.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.1.2.18 (Инфраструктура — височина и ръб на перона)
- 4.2.2.12 (Подвижен състав — положение на стъпалата, достъп до транспортно средство и излаз)

3.4. **Изисквания, характерни за подсистемата инфраструктура**

## 3.4.1. Безопасност

Основно изискване 2.1.1 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Трябва да се предприемат мерки за ограничаване на опасностите, на които се излагат хората, по-специално при прелинаването на влаковете през гарите“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.1.2.19 (Инфраструктура — ширина и ръб на перона)

*„Инфраструктурата, до която хората имат достъп, трябва да бъде проектирана и изпълнена така, че да ограничава рисковете за безопасността на хората (стабилност, огън, достъп, евакуация, перони и др.).“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.1.2.3 (Инфраструктура — маршрути без препятствия)
- 4.1.2.3.1 (Инфраструктура — обща информация)
- 4.1.2.3.2 (Инфраструктура — идентификация на маршрута)
- 4.1.2.4 (Инфраструктура — врати и входове)
- 4.1.2.5 (Инфраструктура — повърхност на пода)



- 4.1.2.6 (Инфраструктура — прозрачни препятствия)
- 4.1.2.8 (Инфраструктура — мебелировка и свободно стоящи уреди)
- 4.1.2.9 (Инфраструктура — продажба на билети, информационни гишета и точки за оказване на помощ за потребителите)
- 4.1.2.10 (Инфраструктура — осветление)
- 4.1.2.12 (Инфраструктура — гласова информация)
- 4.1.2.13 (Инфраструктура — аварийни изходи)
- 4.1.2.14 (Инфраструктура — геометрия на пасарелките и подлезите)
- 4.1.2.15 (Инфраструктура — стълби)
- 4.1.2.16 (Инфраструктура — парапети)
- 4.1.2.17 (Инфраструктура — рампи, ескалатори, асансьори и движещи се пътеки)
- 4.1.2.18 (Инфраструктура — височина и ръб на перона)
- 4.1.2.19 (Инфраструктура — широчина и ръб на перона)
- 4.1.2.20 (Инфраструктура — ръб на перона)
- 4.1.2.21 (Инфраструктура — помощни средства при качване)
- 4.1.2.22 (Инфраструктура — кръстосване нивата на линиите в гарите)

### 3.5. **Изисквания, характерни за подсистемата подвижен състав**

#### 3.5.1. Безопасност

Основно изискване 2.4.1 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Структурата на подвижния състав и на връзките между превозните средства трябва да са така проектирани, че да предпазят пътника и купетата в случай на сблъсък и дерайлиране.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.2.2.3 (Подвижен състав — място за инвалидните колички)

*„Трябва да бъдат предприети стъпки, за да се предотврати достъпът до електрически устройства, за да не се излага на опасност безопасността на хората.“*

Това основно изискване не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

*„В случай на опасност устройствата трябва да позволяват на пътниците да информират машиниста и на придружаващия персонал да установи контакт с него.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.2.2.3 (Подвижен състав — място за инвалидните колички)
- 4.2.2.6.3 (Подвижен състав — универсална тоалетна)
- 4.2.2.11 (Подвижен състав — спални места, достъпни с инвалидна количка)

*„Вратите за достъп трябва да включват отварящ и затварящ механизъм, който гарантира безопасността на пътника.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.2.2.4.2 (Врати — външни врати)

*„Аварийни изходи трябва да са осигурени и обозначени.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.2.2.4.2 (Подвижен състав — Външни врати)
- 4.2.2.8 (Подвижен състав — информация за потребителя)

*„Задължително е наличието във влаковете на аварийна осветителна система със достатъчен интензитет и времетраене“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.2.2.5 (Подвижен състав — осветление)

*„Влаковете трябва да бъдат оборудвани със система за връзка с пътниците, която осигурява средство за комуникация от страна на влаковия персонал и наземния контрол.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.2.2.8 (Подвижен състав — информация за потребителите)
- 4.2.2.8.2 (Подвижен състав — информация (знаци и пиктограми))

### 3.5.2. Надеждност и годност

Основно изискване 2.4.2 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Конструкцията на жизнено важното оборудване, на движещото се, теглещото и спиращото оборудване и на системата за управление и контрол трябва да е такава, че да позволи на влака да продължи мисията си при влошена обстановка, без неблагоприятни последствия за продължаващото да се експлоатира оборудване.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.2.2.12.3 (Подвижен състав — Качване и устройства за повдигане за пътниците с инвалидни колички)
- 4.2.2.12.3.5 (Подвижен състав — подвижни стъпала)

### 3.5.3. Техническа съвместимост

Основно изискване 2.4.3 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Електрическото оборудване трябва да бъде съвместимо с функционирането на инсталациите за управление, контролиране и сигнализация.“*

Това основно изискване не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

*„При електрическа тяга, характеристиките на токоприемните устройства трябва да бъдат такива, че да позволяват на влаковете да се движат в условията на енергоснабдителната система на Трансевропейската конвенционална железопътна система“*

Това основно изискване не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

*„Характеристиките на подвижния състав трябва да бъдат такива, че да му позволяват да се движи по всяка една линия, по която той се очаква да оперира.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.2.2.12 (Подвижен състав — Положение на стъпалата за достъп до превозно средство и излаз)

3.6. **Изисквания, характерни за другите подсистеми, отнасящи се също за подсистеми инфраструктура и подвижен състав**

3.6.1. Енергийна подсистема

3.6.1.1. Безопасност

Основно изискване 2.2.1 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Функционирането на енергоснабдителните системи не трябва да нарушава сигурността нито на влаковете, нито на хората (потребители, работен персонал, живеещите в близост до железопътната линия и трети страни).“*

Това основно изискване не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

3.6.1.2. Защита на околната среда

Основно изискване 2.2.2 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Функционирането на електрическите или термични енергоснабдителни системи не трябва да влияе на околната среда над определените граници.“*

Това основно изискване не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

3.6.1.3. Техническа съвместимост

Основно изискване 2.2.3 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Използваните електрически/термични енергоснабдителни системи трябва:*

— *да създава възможност влаковете да постигат определените работни характеристики;*

— *в случая на електрическите енергоснабдителни системи, да бъдат съвместими с токоприемниците, с които са оборудвани влаковете“*

Това основно изискване не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

3.6.2. Контрол, командване и сигнализация

3.6.2.1. Безопасност

Основно изискване 2.3.1 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Използваните процедури и инсталации за контрол, управление и сигнализация, трябва да дават възможност на влаковете да се движат със степен на сигурност, отговаряща на целите предвидени за мрежата. Системите за контрол, управление и сигнализация трябва да осигуряват също така и сигурното прелинаване на влакове, на които е разрешено да се движат при влошени условия.“*

Това основно изискване не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

3.6.2.2. Техническа съвместимост

Основно изискване 2.3.2 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Цялата нова инфраструктура и целият нов подвижен състав, произведени или разработени след приетането на съвместими системи за контрол, управление и сигнализация, трябва да бъдат съобразени да използват тези системи.“*

Това основно изискване не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

*„Инсталираното в кабината на машиниста на влака оборудване за контрол, управление и сигнализация трябва да позволява нормална работа при определените условия по цялата Трансевропейска конвенционална железопътна мрежа.“*

Това основно изискване не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

## 3.6.3. Поддръжка

## 3.6.3.1. Опазване на здравето и безопасност

Основно изискване 2.5.1 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Използваните в центровете технически инсталации и процедури трябва да осигуряват сигурна експлоатация на подсистемите и да не представляват заплаха за здравето и сигурността.“*

Това основно изискване не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

## 3.6.3.2. Защита на околната среда

Основно изискване 2.5.2 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Техническите съоръжения и използваните процедури в центровете за поддръжка не трябва да превишават разрешените нива на слущения с оглед на заобикалящата околна среда.“*

Това основно изискване не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

## 3.6.3.3. Техническа съвместимост

Основно изискване 2.5.3 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Инсталациите за поддържане на конвенционален подвижен състав трябва да са такива, че да позволяват извършването на безопасни, безвредни за здравето и удобни операции за целия състав, за който те са предназначени.“*

Това основно изискване не попада в обхвата на настоящата ТСОС.

## 3.6.4. Експлоатация и управление на движението

## 3.6.4.1. Безопасност

Основно изискване 2.6.1 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Регулирането на правилата за експлоатация на трезите и на квалификациите на машинистите и на бордовия персонал, както и на персонала в контролните центрове трябва да е такова, че да осигурява сигурна експлоатация, като отчита различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.1.4 (Инфраструктура — правила за работа)
- 4.1.6 (Инфраструктура — професионални квалификации)
- 4.2.4 (Подвижен състав — правила за работа)
- 4.2.6 (Подвижен състав — професионални квалификации)

*„Операциите и интервалите на поддържане, обучението и квалификацията на персонала в центровете за поддържане и контрол и системите за гарантиране на качеството, установени от съответните оператори в центровете за поддържане и контрол трябва да са такива, че да осигуряват висока степен на сигурност.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.1.4 (Инфраструктура — правила за работа)
- 4.1.6 (Инфраструктура — професионални квалификации)
- 4.2.4 (Подвижен състав — правила за работа)
- 4.2.6 (Подвижен състав — професионални квалификации)

## 3.6.4.2. Техническа съвместимост

Основно изискване 2.6.3 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Регулирането на правилата за експлоатация на трезите и на квалификацията на машинистите на бордовия персонал, и на управляващите трафика трябва да е такова, че да осигурява оперативна ефективност по Трансевропейската конвенционална железопътна система, като отчита различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.1.4 (Инфраструктура — правила за работа)
- 4.1.6 (Инфраструктура — професионални квалификации)
- 4.2.4 (Подвижен състав — правила за работа)
- 4.2.6 (Подвижен състав — професионални квалификации)

## 3.6.5. Телематични приложения за товари и пътници

## 3.6.5.1. Техническа съвместимост

Основно изискване 2.7.1 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Съществените изисквания за телематични приложения гарантират едно минимално качество на услугата за пътници и превозвачи на стоки, по-специално по отношение на техническа съвместимост.“*

Трябва да се предприемат мерки за осигуряване:

- *базите данни, софтуера и протоколите за предаване на данни да се развиват по начин, позволяващ максимален обмен на данни между различните приложения и оператори, като се изключват поверителните търговски данни;*
- *лесен достъп до информацията за потребителите.“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.1.2.9 (Инфраструктура — продажба на билети, информационни гишета и места за оказване на помощ на потребителите)
- 4.1.2.11 (Инфраструктура — визуална информация, означения, пиктограми и динамична информация)
- 4.1.2.12 (Инфраструктура — устна информация)
- 4.2.2.8 (Подвижен състав — информация за потребителите)

## 3.6.5.2. Опазване на здравето

Основно изискване 2.7.3 от Приложение III към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО:

*„Контактът между тези системи и потребителите трябва да е в съответствие с минималните изисквания за ергономия и правилата за опазване на здравето“*

Това основно изискване се удовлетворява от функционалните и технически спецификации в точки:

- 4.1.2.9 (Инфраструктура — продажба на билети, информационни гишета и места за оказване на помощ на потребителите)
- 4.1.2.12 (Инфраструктура — устна информация)
- 4.2.2.8 (Подвижен състав — информация за потребителите)

3.7.

**Елементи на обхвата на ТСОС относно ЛНП, които се отнасят до основните изисквания**

Инфраструктура		Справка с точка от Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО					
		Приложение II	Основно изискване в Приложение III				
Елемент от обхвата на ТСОС относно ЛНП	Ref. §			Сигурност	Надежност и годност	Здраве	Опазване на околната среда
Общо	4.1.2.1	2.1					
Възможности за паркиране на ЛНП	4.1.2.2	2.1					
Безпрепятствен маршрут	4.1.2.3	2.1	2.1.1				
Общо	4.1.2.3.1	2.1	2.1.1				
Идентифициране на маршрута	4.1.2.3.2	2.1	2.1.1				
Врати и входове	4.1.2.4	2.1	1.1.1 2.1.1				
Повърхности на пода	4.1.2.5	2.1	2.1.1				
Прозрачни препятствия	4.1.2.6	2.1	2.1.1				
Тоалетни и условия за смяна пелените на бебета	4.1.2.7	2.1	1.1.5 2.1.1				
Мебелировка и свободно стоящи уреди	4.1.2.8	2.1	2.1.1				
Продажба на билети, информационни гишета и места за оказване на помощ на потребителите	4.1.2.9	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Осветление	4.1.2.10	2.1	2.1.1				
Визуална информация: означения, пиктограми, динамична информация	4.1.2.11	2.1					2.7.1
Устна информация	4.1.2.12	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Аварийни изходи, аларми	4.1.2.13	2.1	2.1.1				
Геометрия на пасарелките и подлезите	4.1.2.14	2.1	2.1.1				
Стълбища	4.1.2.15	2.1	2.1.1				
Парапети	4.1.2.16	2.1	2.1.1				
Рампи, ескалатори, асансьори и подвижни пътеки	4.1.2.17	2.1	2.1.1				
Височина и отстояние на перона	4.1.2.18	2.1	2.1.1				1.5
Височина на перона	4.1.2.18.1	2.1	2.1.1				1.5
Отстояние на перона	4.1.2.18.2	2.1	2.1.1				1.5
Трасе на линията покрай перона	4.1.2.18.3	2.1	2.1.1				1.5
Ширина и ръб на перона	4.1.2.19	2.1	2.1.1				
Край на перона	4.1.2.20	2.1	2.1.1				

Инфраструктура		Справка с точка от Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО					
		Приложение II	Основно изискване в Приложение III				
Елемент от обхвата на ТСОС относно ЛНП	Ref. §		Сигурност	Надежност и годност	Здраве	Опазване на околната среда	Техническа съвместимост
Помощни средства за качване на пътници с инвалидни колички	4.1.2.21	2.1	1.1.1				
Пресичане на трасето на линиите в гарите	4.1.2.22	2.1	2.1.1				

Подвижен състав		Справка с точка от Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО					
		Приложение II	Основно изискване в Приложение III				
Елемент от обхвата на ТСОС относно ЛНП	Ref. §		Сигурност	Надежност и годност	Опазване на здравето	Опазване на околната среда	Техническа съвместимост
Общо	4.2.2.1	2.6					
Места за сядане	4.2.2.2	2.6			1.3.1		
Общ	4.2.2.2.1	2.6			1.3.1		
Места за сядане с предимство	4.2.2.2.2	2.6			1.3.1		
Места за инвалидни колички	4.2.2.3	2.6	2.4.1				
Врати	4.2.2.4	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Външни врати	4.2.2.4.2	2.6	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2			
Вътрешни врати	4.2.2.4.3	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Осветление	4.2.2.5	2.6	2.4.1				
Тоалетни	4.2.2.6	2.6	2.4.1				
Общ	4.2.2.6.1	2.6	2.4.1				
Стандартна тоалетна	4.2.2.6.2	2.6	2.4.1				
Универсална тоалетна	4.2.2.6.3	2.6	2.4.1				
Свободна пътека	4.2.2.7	2.6			1.3.1		
Потребителска информация	4.2.2.8	2.6	2.4.1	2.7.3			2.7.1
Общо	4.2.2.8.1	2.6					
Информация (означения и пиктограми)	4.2.2.8.2	2.6	2.4.1				

Подвижен състав		Справка с точка от Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО					
		Приложение II	Основно изискване в Приложение III				
Елемент от обхвата на ТСОС относно ЛНП	Ref. §		Сигурност	Надежност и годност	Опазване на здравето	Опазване на околната среда	Техническа съвместимост
Информация (описание на маршрута и резервация на местата)	4.2.2.8.3	2.6					
Промени във височината	4.2.2.9	2.6	1.1.5				
Парапети	4.2.2.10	2.6	1.1.5				
Места за спане достъпни с инвалидна количка	4.2.2.11	2.6	2.4.1				
Положение на стъпалата за достъп с превозни средства и излаз	4.2.2.12	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Общи изисквания	4.2.2.12.1	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Стъпала за достъп/излаз	4.2.2.12.2	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Помощни средства за качване	4.2.2.12.3	2.6	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3

#### 4. ХАРАКТЕРИСТИКА НА ПОДСИСТЕМИТЕ

##### 4.1. Инфраструктура на подсистемата

###### 4.1.1. Въведение

Трансевропейската конвенционална железопътна система, за която се прилага Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, и на която подсистемата е част, е интегрирана система, чиято съвместимост трябва да бъде проверена. Тази съвместимост трябва да се провери по-специално с оглед на спецификациите на всяка подсистема, нейните интерфейси по отношение на системата, в която тя е интегрирана, както и на правилата за експлоатация и поддръжка.

Функционалните и технически спецификации на подсистемата и нейните интерфейси, описани в раздел 4.1.2, не налагат използването на специални технологии или технически решения, с изключение на случаите, когато това е строго необходимо за оперативната съвместимост на Трансевропейската конвенционална железопътна система. Новаторските решения за оперативната съвместимост обаче могат да изискват нови спецификации и/или нови методи на оценка. За да може да се осъществи технологично нововъведение, тези спецификации и нови методи на оценка трябва да се развиват съгласно процесите, описани в раздели 6.1.4 и 6.2.4.

Като се вземат под внимание всички валидни основни изисквания, подсистемата инфраструктура се характеризира с:

###### 4.1.2. Функционални и технически спецификации

###### 4.1.2.1. Обща информация

От гледна точка на съществените изисквания в раздел 3, функционалните и технически спецификации на подсистемата инфраструктура относно достъпа на хора с ограничена подвижност, се подреждат, както следва:

— Възможности за паркиране за ЛНП

— Врати и входове на едно ниво



- Пътеки за пътниците, главни пешеходни маршрути
- Подови повърхности
- Тактилна информация (информация от докосване)
- Насочващи пътеки
- Маркировка на стъклените врати и стени
- Тоалетни
- Мебелировка
- Гише за продажба на билети или автомат за продажба на билети/информационни гишета
- Машины за таксуване на билети
- Осветление
- Визуална информация: означения, пиктограми, динамична информация
- Устна информация
- Аварийни изходи, аларми
- Геометрия на пасарелките и подлезите
- Стълби
- Парапети
- Рампи, ескалатори, асансьори, подвижни пътеки
- Височина и отстояние на пероните
- Широчина и ръб на пероните
- Краища на пероните
- Помощни средства за качване
- Пресичания на нивата на трасето

За всеки основен параметър, предметът се въвежда от обща точка.

В следващите точки се разглеждат подробно условията, които трябва да бъдат удовлетворени, за да се изпълнят изискванията, въведени в общата точка.

#### 4.1.2.2. Възможности за паркиране за ЛНП

Там, където съществуват места за паркиране на гарите, трябва да има паркоместа, резервирани за ЛНП, оправомощени да използват паркоместа за инвалиди, като в границите на паркинга тези резервирани места трябва да са възможно най-близо до достъпен вход.

Няма други изисквания, които да са специфични за железниците, тъй като за местата за паркиране трябва да важи европейската или националната регулация (това включва, но не се ограничава само до: – броя на местата, достъпа, разположението, размерите, материалите, цветовете, означенията и осветлението).

#### 4.1.2.3. Безпрепятствен маршрут

##### 4.1.2.3.1. Обща информация

Безпрепятствен маршрут е маршрутът, който може да се ползва свободно от всички категории ЛНП. Той може да включва рампи или асансьори, където те са изградени и функционират съгласно т. 4.1.2.17.

Трябва да бъде осигурен най-малко един безпрепятствен маршрут, който свързва следните точки и услуги, ако те са осигурени:

- Места за спиране за връзка с други транспортни средства в границите на гарата (напр. таксите, автобуси, трамваи, метро, ферибот и др.);
- Паркинг за автомобили
- Достъпни входове и изходи
- Информационни гишета
- Други информационни системи
- Места за продажба на билети
- Помощ за клиентите
- Чакални помещения
- Възможности за оставяне на багаж
- Тоалетни
- Перони

Всички безпрепятствени маршрути, стълби, пасарелки и подлези трябва да са с минимална ширина 1 600 mm, с минимална габаритна височина 2 300 mm над цялата ширина от 1 600 mm. Изискванията за минимална ширина не отчитат допълнителната ширина, която може да е необходима за пътничкопотока. Това изискване не е приложимо за ескалатори, подвижни пътеки и асансьори.

Дължината на безпрепятствените маршрути трябва да представлява най-краткото възможно разстояние.

Подовата повърхност на безпрепятствените маршрути трябва да притежава противоотразителни свойства.

За нови гари с пропускателна способност под 1 000 пътника дневно (общ брой на заминаващите и пристигащите пътници) не се изисква да са съоръжени с асансьори или рампи, което би било необходимо, за да се отговори напълно на това изискване, ако друга гара в близост до 30 km по същия маршрут, осигурява напълно съответстващ безпрепятствен път. При такива обстоятелства проектирането на нови гари трябва да включва условия за бъдещо инсталиране на асансьори и/или рампи, за да бъде гарата достъпна за всички категории на ЛНП.

#### 4.1.2.3.2. Идентификация на маршрута

Безпрепятствените маршрути трябва да бъдат ясно идентифицирани чрез визуална информация, както е описано подробно в т. 4.1.2.11.

Информация за безпрепятствените маршрути трябва да се предоставя на хора, за които е видно, че са с увреждания, чрез най-малко едно от следните средства: напр. тактилни (допирни) пътеки, звукови, тактилни (допирни) знаци, гласови съобщения, брайлови карти.

Ако се постави тактилна (допирна) пътека, то тя трябва да съответства на националното законодателство и да е налична по цялата дължина на безпрепятствения маршрут (и).

Ако има парапети или стени в близост по безпрепятствения маршрут към перона, то трябва да има кратка информация (напр. за номера на перона или информация за посоката) на брайлово писмо и с призматични букви или числа в края в долната част на парапета, или на стената на височина между 850 mm и 1 000 mm. Числата и стрелките са единствените допустими тактилни пиктограми.

#### 4.1.2.4. Врати и входове

Тази точка се отнася за всички врати и входове, които се намират по безпрепятствените маршрути.

Трябва да бъдат осигурени най-малко един достъпен вход към гарата и един достъпен вход към пероните .

Вратите и входовете трябва да имат най-малка ширина на отваряне от 800 mm и свободна габаритна височина от 2 100 mm.

Разрешено е ползването на ръчни, полуавтоматични и автоматични врати.

Средствата за оперирането с вратите трябва да бъдат достъпни на височина между 800 mm и 1 200 mm.

Ръчните, неплъзгащи се врати трябва да бъдат осигурени с хоризонтални бутаци се бариери, които да минават през цялата ширина на вратата, от двете ѝ страни.

Автоматичните и полуавтоматичните врати трябва да включват оборудване, което не позволява пътниците да бъдат притиснати по време на работа с тях.

Ако за опериране с вратите са инсталирани бутони или други устройства за дистанционно управление, то тогава всеки бутон или устройство трябва да контрастира със заобикалящата околна среда и трябва да може да се задейства със сила не по-голяма от 15 N.

Ако бутоните за отваряне и затваряне са един над друг, горният бутон трябва винаги да е за управление на отварянето.

Центърът на управлението не трябва да бъде на по-малко от 800 mm и на повече от 1 200 mm вертикално над нивото на пода.

Такива управления трябва да се намират чрез допир (например тактилни маркировки) и трябва да указват функционалността.

Силата, необходима да се отвори или затвори ръчна врата, при безветрени условия, не трябва да превишава 25 N.

За отварянето и затварянето на ръчна врата, с бравата трябва да се оперира със сила на дланта на ръката, не повече от 20 N.

Там, където се използва въртяща се врата, трябва допълнително да се постави невъртяща се такава, която да може свободно да се ползва и да е в съседство с въртящата се врата.

Праговете при вратите и входовете не трябва да са по-високи от 25 mm. Там, където са инсталирани прагове, те трябва да контрастират по цвят с наличния фон.

#### 4.1.2.5. Подови повърхности

Всички подови повърхности трябва да бъдат противоплъзгащи се, в съответствие с националното законодателство за обществени сгради.

В гаровите постройки не трябва да има неравности, превишаващи 5 mm в дадена точка на подовата повърхност на пътеките, с изключение при тактилните водещи пътеки, отводнителните канали и тактилните предупредителни индикатори.

#### 4.1.2.6. Прозрачни препятствия

Прозрачните препятствия по или покрай използваните от пътниците главни маршрути, които могат да бъдат стъклени врати или прозрачни стени, трябва да бъдат обозначени с най-малко две издадени ленти, съдържащи знаци, логотипи, емблеми или орнаменти на височина между 1 500 mm и 2 000 mm за едната лента, и между 850 mm и 1 050 mm за другата лента. Тези означения трябва да контрастират с фона, на който те са поставени. Те трябва да са с ширина най-малко 100 mm.

Такива означения не са необходими, ако пътниците са защитени от сблъскване в тях чрез други средства – например има парапети или дълга скамейка.

#### 4.1.2.7. Тоалетни и място за смяна пелените на бебета

##### 4.1.2.7.1. Изисквания на подсистемата

Ако на гарата има тоалетни, за инвалидна количка трябва да е достъпна най-малко една кабина, обща и за двата пола.

Ако на гарата има тоалетни, трябва да съществуват и помещения за смяна на пелените на бебета, които да са достъпни и за мъже и за жени. Те трябва да отговарят на точка 4.1.2.7.2.

За да могат и пътници с обемист багаж да ползват тоалетните, минималните размери на всяка тоалетна кабина трябва да е широка 900 mm и дълга 1 700 mm, ако вратата се отваря навътре, и с дължина 1 500 mm, ако вратата се отваря навън или е плъзгаща се. Вратата и всички входове към тоалетните трябва да са с минимална ширина 650 mm.

По отношение на размерите и оборудването на тоалетните за ползватели с инвалидни колички, трябва да се прилагат европейското и националното законодателство.

#### 4.1.2.7.2. Изисквания за съставните елементи на оперативната съвместимост

Места за смяна пелените на бебета.

В положение за ползване, приспособлението за поставяне на бебето трябва да е между 800 mm и 1 000 mm над нивото на пода. То трябва да е широко най-малко 500 mm и дълго най-малко 700 mm.

То трябва да е замислено така, че да предпазва бебето от непреднамерено изплъзване, не трябва да има остри ръбове и трябва да издържа тепло от най-малко 80 kg.

Ако масичката за смяна на пелените е издадена в достъпното за тоалетната пространство, трябва да е възможно тя да се свива, като за целта се прилага сила непревишаваща 25 N.

#### 4.1.2.8. Мебелировка и свободно стоящи устройства

Цялата мебелировка и свободно стоящи устройства на гарите трябва да контрастират със своя фон и да имат заоблени ръбове.

На територията на гарата мебелировката и свободно стоящите устройства трябва да бъдат разположени така, че да не затрудняват слепите и хората с видими увреждания. Те трябва също така да са откриваеми от слепи лица, които ползват бастун за слепи.

Конзоли на височина под 2 100 mm, които са издадени на повече от 150 mm, трябва да бъдат означени с препятствие на височина от максимум 300 mm, така че да бъдат откриваеми за слепи лица, ползващи бастун за слепи.

Не трябва да има висящи тела на височина под 2 100 mm.

На всеки перон, където е разрешено чакането на влаковете от пътниците, както и на всички места за почивка, трябва да има поне една защитена от атмосферни въздействия площ, с ергономични места за сядане. Столовете трябва да са с облегалки за гърба и поне една трета трябва да имат облегалки и за ръцете. Трябва също да има опора за облягане на правостоящи с дължина най-малко 1 400 mm и място за инвалидна количка.

#### 4.1.2.9. Продажба на билети, информационни гишета и точки за оказване на помощ на клиентите

##### 4.1.2.9.1. Изисквания на подсистемата

Там, където по дължината на безпрепятствения маршрут се разполагат гишета за продажба на билети, информационни гишета и точки за оказване на помощ на клиентите, поне едно гише трябва да е на най-малко 650 mm от долната му плоскост, трябва да има място за коленете с минимална дълбочина 300 mm и широчина 600 mm. Височината на горната повърхност, или на част от нея, която е с минимална ширина 300 mm и минимална дълбочина 200 mm, трябва да бъде между 700 mm и 800 mm. Това място трябва да бъде достъпно за хора с инвалидни колички, а за ЛНП трябва да се осигурят алтернативни приспособления за сядане.

Ако има прозоречна преграда между пътника и продавача на билети на гишето за продажба, то тя трябва или да може да се вдига, или ако не е подвижна, гишето трябва да е снабдено с разговорно устройство. Прозоречните прегради трябва да бъдат от прозрачно стъкло.

Най-малко едно място за продажба на билети трябва да бъде снабдено с необходимото оборудване, за да е възможно ЛНП със слухови увреждания да разбират казаното, като включат слуховия си апарат в положение „Т“.

Ако електронните устройства са пригодени така, че да показват на продавача на билети информация за цената на екран, те също трябва да показват цената и на клиента, който си купува билети.

Там, където са поставени машини за автоматична продажба на билети по трасето на безпрепятствения маршрут на гарата, поне една от тях трябва да отговаря на изискванията от т. 4.1.2.9.2.

Там, където са поставени машини за проверка на билетите, поне при една от тях трябва да има свободна пътека с минимална ширина 800 mm, като там трябва да може да се разположи инвалидна количка с дължина до 1 200 mm.

Ако се използват въртящи се прегради, трябва да има и достъпна точка без такава въртяща се преграда, която да се ползва от ЛНП по всяко работно време.

#### 4.1.2.9.2. Изисквания за съставните елементи на оперативната съвместимост

Машините за проверка на билетите, поставени на безпрепятствен маршрут на гарата в съответствие с т. 4.1.2.9.1, трябва да имат тактилна контактна повърхност (това включва клавиатура, място за плащането и за получаването на билета) на височина между 700 mm и 1 200 mm. Поне един дисплей трябва да се вижда както от лице, седящото в инвалидна количка, така и от лице, стоящо пред машината. Ако дисплеят се използва и за въвеждане на информацията, то тогава той трябва да отговаря на изискванията в този параграф.

#### 4.1.2.10. Осветление

Осветлението в предната част на гарата трябва да е в съответствие с европейското или националното законодателство.

От достъпния вход на сградата до точката на достъп до перона безпрепятственият маршрут трябва да бъде с осветеност поне 100 lx, измерена на нивото на пода на територията на гарата. Минималното изискване за осветеност на главния вход, стълбите, и в края на рампите трябва да е най-малко 100 lx, измерени на нивото на пода. Ако се налага изкуствено осветление, за да се постигне това, то необходимата осветеност трябва да е най-малко 40 lx над осветеностите на околните места, и светлината да е с по студена цветна температура.

Пероните и другите външни пространства за пътниците трябва да имат минимални средни осветености от 20 lx, измерени на нивото на пода с минимална стойност 10 lx.

Такива места, където се изисква изкуствено осветление, за да може да се прочете подробна информация, трябва допълнително да бъдат с осветеност най-малко 15 lx над осигурената в съседство осветеност.

Аварийното осветление трябва да бъде в съответствие с европейското или националното законодателство.

#### 4.1.2.11. Визуална информация, означения, пиктограми и динамична информация

##### 4.1.2.11.1. Изисквания на подсистемата

На дадена гара цялата информация трябва да бъде логична и последователна и в съответствие с европейското или националното законодателство.

За цялата писмена информация трябва да се използват безсерифни шрифтове, с малки и големи букви (т.е. не само с главни букви).

Не трябва да се използват скъсени горни и долни продължения на буквите (продълженията над и под реда на изписване).

Долните продължения на буквите трябва ясно да се разпознават и да са с минимален размер 20 % от главните букви.

Цялата налична информация трябва да е в съответствие с общия маршрут и информационната система, особено що се отнася до цветовете и контраста на пероните и входовете.

Визуалната информация трябва да е разбираема при всички условия на осветяване, когато гарата е в действие.

Визуалната информация трябва да контрастира с фона.

Там, където има динамична визуалната информация, тя трябва да е в съответствие с основната устна информация, която се предоставя.

Трябва да се предоставя следната информация:

- Информация и инструкции за безопасност в съответствие с европейското или националното законодателство.
- Предупредителни знаци, знаци за забранителни и задължителни действия в съответствие с европейското или националното законодателство.
- Информация, относно обслужването на заминаващите влакове.
- Запознаване с удобствата, които предлага гарата и пътя за достъп до тях.

Трябва да се осигурява информация във всички точки, където пътниците се нуждаят да вземат решение за маршрута и на интервали по него от най-много 100 m. Означенията, символите и пиктограмите трябва да се прилагат последователно по целия маршрут.

Трябва да се предостави подходящото ниво на информация, необходимо да се вземе решение. Например, „Към пероните“ може да е по-подходящо в първата точка за вземане на решение, когато се влиза в гарата, отколкото специални знаци за отделните перони.

Тактилни информационни означения трябва да се поставят в:

- Тоалетни, за функционална информация и спешни обаждания, ако е необходимо налага
- Асансьори в съответствие с EN 81-70:2003 Приложение E.4.

Обяви и реклами не трябва да се комбинират с пътя на следване и информационните системи.

Забележка: за целите на тази точка, обща информация за услугите на обществения транспорт не трябва да се разглежда като реклама.

Трябва да се поставят следните специални графични символи и пиктограми за ЛНП:

- Означение, отговарящо на международния знак за „условия за инвалиди и хора с увреждания“, както е описано в Приложение N клауза N.2 и N.4
- Насочваща информация за безпрепятствен маршрут и достъпни условия за инвалидни колички
- Насочване към универсалните тоалетни
- В случай, че на перона има информация за конфигурацията на влака, указание за мястото на качване на инвалидните колички.

Разрешено е комбинирането на символите с други такива (например: асансьор, тоалетна и др.).

Когато има индуктивни затворени контури, това трябва да е посочено със знак, както е описано в Приложение N, клауза N.2 и N.5.

Там, където услугата съществува, графичен символ трябва да посочва мястото за съхранение на багаж за тежки и обемисти товари.

Ако има телефони за търсене на помощ или за информация относно услуга, те трябва да са указани със знак, както е описано в Приложение N, клауза N.2 и N.6.

Ако има устройство за аварийно обаждане:

- то трябва да има визуални и тактилни символи,
- това трябва да се посочи със знак, както е описано в клауза в Приложение N клаузи N.2 и N.7.

а също то трябва да има:

- визуална и звукова индикация, че функционира
- допълнителна информация за функциониране, ако това е необходимо

В универсалните тоалетни и в тоалетни, достъпни за инвалидни колички, където има подвижни парпети, трябва да бъде поставен графичен символ, указващ горното и долно положение на парпетите.

Заедно с насочващата стрелка, показваща една посока, не трябва да има повече от пет пиктограми, поставени в съседство една до друга на едно място.

#### 4.1.2.11.2. Изисквания за съставните елементи на оперативната съвместимост

Дисплеите трябва да са с такъв размер, че да показват целите наименования на отделните гари или думи от съобщенията. Всяко име на гара или дума от съобщение трябва да бъде изведено на дисплея в продължение най-малко на 2 секунди. Ако се използват движещи се съобщения (по хоризонтала или вертикала), всяка завършена дума трябва да бъде показвана на дисплея в продължение на минимум 2 секунди, а скоростта на хоризонталното придвижване не трябва да превишава 6 символа в секунда.

Минималната височина на буквите трябва да се изчислява съгласно следната формула: Разстояние за четене в mm разделено на 250 = размера на шрифта (например:  $10\ 000\ \text{mm}/250 = 40\ \text{mm}$ ).

Всички знаци за безопасност, предупреждение, задължително действие и забрана трябва да включват пиктограми и трябва да бъдат изготвени в съответствие с ISO 3864-1

Максималното разстояние за четене е характеристика на елемента на оперативната съвместимост.

#### 4.1.2.12. Устна информация

Устната информация трябва да има най-малко ниво от 0,5 RASTI в съответствие с IEC 60268-16 част 16, на всички места.

Където е налице, устната информация трябва да е в съответствие с основната визуална информация, която се онагледява.

Когато автоматична устна информация не е осигурена, трябва да е налице озвучителна комуникационна система, за да могат при поискване пътниците да получават информация.

#### 4.1.2.13. Аварийни изходи, аларми

Аварийните изходи и аларми трябва да са в съответствие с европейското или националното законодателство.

#### 4.1.2.14. Геометрия на пасарелките и подлезите

Ако пасарелките или подлезите се използват като част от нормалния маршрут на пътниците на територията на гарата, навсякъде те трябва да имат безпрепятствена зона с ширина най-малко 1 600 mm габаритна височина най-малко 2 300 mm. Изискването за минимална ширина не включва допълнителната ширина, която може да се изисква за големи пътничкопотоци. Тези допълнителни ширини трябва да бъдат в съответствие с националното законодателство.

#### 4.1.2.15. Стълби

Стълбите трябва да са в съответствие с европейското или националното законодателство.

Стълбите по главния маршрут трябва да имат минимална безпрепятствена ширина от 1 600 mm, измерена между парапетите. Изискването за минимална ширина не взема под внимание допълнителната ширина, която може да се изисква за пътничкопотоци.

Повърхността на всички стълби трябва да има противоплъзгащи се свойства.

Преди първото стъпало за изкачване и преди първото стъпало за слизане трябва да има тактилна лента по цялата ширина на стълбите. Тази лента трябва да има минимална височина от 400 mm, трябва да се откроява и да бъде интегрирана в повърхността на пода. Лентата трябва да се различава от тези, използвани за тактилни водещи пътеки, ако има такива.

Откритите пространства под стълбите трябва да бъдат защитени, за да предпазят пътниците от непреднамерен удар в опорни конструкции и пространства с намалена височина.

#### 4.1.2.16. Парапети

Стълбите и рамите трябва да бъдат снабдени с парапети от двете страни и на две нива. По-високият парапет трябва да бъде поставен между 850 mm и 1 000 mm над нивото на пода, долният парапет трябва да се намира на височина между 500 mm и 750 mm над нивото на пода.

Трябва да има минимално свободно пространство от 40 mm между парапета и другите части на структурата, различни от крепежните елементи.

Парапетите трябва да са непрекъснати. Когато се поставят на стълбите, те трябва да са издадени най-малко с 300 mm извън горното и долното стъпало (тези издатини могат да бъдат закръглени, за да не представляват пречка).

Парапетите трябва да бъдат закръглени и да имат напречно сечение с еквивалентен диаметър 30 mm до 50 mm.

Парапетите трябва да контрастират със цветовете на заобикалящата стена.

#### 4.1.2.17. Рампи, ескалатори, асансьори, подвижни пътеки

Рампите трябва да бъдат инсталирани за ЛНП, които не могат да ползват стълби, там, където не са осигурени асансьори.

Рампите трябва да бъдат в съответствие с европейското или националното законодателство.

Там, където има поставени ескалатори, те трябва да имат максимална скорост от 0,65 m/s и трябва да бъдат проектирани в съответствие с европейското или националното законодателство.

Асансьори трябва да бъдат осигурени там, където не могат да се поставят рампи, те трябва да бъдат проектирани в съответствие с EN 81-70:2003, клауза 5.3.2.1 таблица 1.

Там, където са инсталирани, подвижните пътеки трябва да имат максимална скорост от 0,75 m/s, максимален наклон от 12 градуса (21,3 %) и трябва да бъдат проектирани в съответствие с европейските или националните правила.

#### 4.1.2.18. Височина и отстояние на перона

##### 4.1.2.18.1. Височина на перона

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 трябва са между  $-35 \text{ mm}/+ 0 \text{ mm}$ .

За перони на конвенционалната железопътна мрежа, където могат да спират и трамваи (напр. вътрешноградска железница или трамвай-влак), номиналната разрешена височина на перона е между 300 mm и 380 mm. Толерансът на тези размери е в границите на  $+/-20 \text{ mm}$ .

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

##### 4.1.2.18.2. Отстояние на перона

*Забележка, която следва да бъде премахната от CR PRM TSI в края на процеса: ТСОС за високоскоростната инфраструктура поставя изисквания за пероните при високоскоростната железопътна мрежа.*

За перони при конвенционалната железопътна мрежа, ръбовете на перона, поставени на номинална височина от 550 mm и 760 mm, трябва да отговарят на минималния строителен габарит, както е дефиниран в EN (отворена точка, националните правилници трябва да се прилагат за минималния строителен габарит, очаква се ревизия на ТСОС след публикуването на EN15273-3:2006); и конвенционалната стойност  $b_{q0}$  от центъра на релсите успоредно на равнината на движение трябва да се получи от формулата, която не взема под внимание ефекта от

- увеличаването на междурелсието в завоите,
- виража (надвишението в крива),
- стрелките и пресичането на коловозите,
- квазистатично накланяне,
- допуските при строителството и поддръжката

където:

$$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R}$$

R е радиусът на кривата на релсите в метри,

Изчислената стойност  $b_{qlim}$  е специфицирана в EN15273-3:2006 и взема под внимание всички други стойности, които не са включени във формулата на  $b_{q0}$ . Действителната стойност на  $b_q$  за позициониране на ръбовете на перона от центъра на релсите успоредно на равнината на движение ще позволи отклонения, дължащи се на толеранса  $T_q$  за позициониране на ръбовете на перона или на тяхната поддръжка:  $b_{qlim} \leq b_q \leq b_{qlim} + T_q$ .

Толерансът  $T_q$  трябва да бъде  $0 \leq T_q \leq 50 \text{ mm}$ .

Ефектът от виража (надвишението в крива) трябва да бъде компенсиран извън кривата, за частта превишаваща 25 mm, чрез ръб на перона, издаващ се над улея, необходим за квазистатичното накланяне на строителния габарит перпендикулярно на повърхността на движение.

В резултат, действителното разстояние между пероните може да бъде по-голямо от конвенционалното.



## 4.1.2.18.3. Трасе на ж.п. линията покрай перона

*Забележка, която трябва да бъде премахната от CR PRM TSI в края на процеса: Пероните на линиите от категория 1 на високоскоростната железопътна мрежа трябва да съответстват на TCOC за високоскоростната инфраструктура.*

*Забележка, която трябва да бъде включена в TCOC за високоскоростната инфраструктура: Пероните на линиите от категория II и III на високоскоростната железопътна мрежа трябва да съответстват на точка 4.1.2.18.3 от CR PRM TSI.*

За перони на конвенционалната железопътна мрежа ж.п. трасето в съседство до пероните е препоръчително да е право, но никъде не трябва да има радиус по-малък от 300 m.

## 4.1.2.19. Ширина и ръб на перона

Разрешено е ширината на перона да бъде различна по цялата дължина на перона. Минималната ширина на перона без препятствия трябва да е по-голяма от:

— ширината на опасната повърхност плюс ширината на две пътеки (от всяка от страните) от 800 mm (1 600 mm) или,

За едностранен перон — 2 500 mm, или за перон-остров — 3 300 mm (този размер може да се стеснява до 2 500 mm в края на перона).

Изискването за минимална ширина не включва допълнителната ширина, която може да бъде необходима за пътничкопотока.

Позволено е да се поставят малки препятствия с дължина под 1 000 mm (например: пилони, мачти, будки, седалки) в свободната пътека от 1 600 mm. Разстоянието от ръба на перона до препятствието трябва да е най-малко 1 600 mm и е необходимо да има най-малко 800 mm свободен път от края на препятствието до опасната зона.

Ако разстоянието между две малки препятствия е по-малко от 2 400 mm, те трябва да бъдат разглеждани като едно голямо препятствие.

Минималното разстояние от края на препятствия като стени, места за сядане, асансьори и стълби с дължина над 1 000 mm, но под 10 000 mm, до края на опасната зона, трябва да бъде най-малко 2 000 mm.

Минималното разстояние от края на препятствия като стени, места за сядане, подвижни пътеки и стълби с дължина над 10 000 mm, до края на опасната зона трябва да бъде 1 600 mm. Разстоянието между ръба на перона и края на това препятствие трябва да е най-малко 2 400 mm.

Ако има помощни средства във влаковете или на перона, които да позволяват на ползвателите на инвалидни колички да се качват или слизат от влаковете, то свободно пространство от 1 500 mm от края на средството, където се качва или сваля инвалидната количка на нивото на перона, до следващото препятствие на перона, или до противната опасна зона, трябва да бъде осигурено там, където е вероятно използването на такива средства. Една нова гара трябва да отговаря на това изискване за всички влакове, които се планира да спират на перона.

Опасната зона на перона започва от ръба от страна на релсите на перона и се дефинира като пространството, където пътниците могат да бъдат изложени на опасни сили поради въздушната струя от преминаващите влакове в зависимост от тяхната скорост. За конвенционалната железопътна система, тази опасна зона трябва да е в съответствие с националните правилници.

Границите на опасната зона, най-далече от релсовата страна на ръба на перона, трябва да бъде означена с визуални и тактилни предупредителни означения. Тактилните означения трябва да бъдат в съответствие с националните правилници.

Визуалното предупредително означение трябва да бъде цветово контрастираща, противопологзгаша предупредителна линия с минимална ширина от 100 mm.

Цветът на материала на ръба на перона от страната на релсите трябва да контрастира с тъмнината на пролуката. Този материал трябва да е противопологзгаш.

## 4.1.2.20. Край на перона

Крайът на перона трябва да има визуални и тактилни означения.

## 4.1.2.21. Помощни средства за качване на пътници с инвалидни колички

## 4.1.2.21.1. Изисквания на подсистемата

Когато на перон на гарата, притежаващ пътеки с безпрепятствен достъп в съответствие с 4.1.2.3.1, спират влакове в нормална експлоатация, с врати за ползване на инвалидни колички, то трябва да е налично помощно средство за качване, което да се използва между вратата и перона и да позволи на пътника в инвалидна количка да се качи или слезе,

— освен ако не е показано, че пропуката между ръба на прага на вратата и ръба на перона не е повече от 75 mm, измерена хоризонтално и не е повече от 50 mm, измерена вертикално;

и

— освен ако има гара на разстояние до 30 km по същия маршрут, снабдена с помощни средства за инвалидни колички.

Отговорният ръководител по инфраструктурата (Ръководителя на гарата(ите), ако те са отговорните лица) и железопътното предприятие трябва да се споразумеят относно управлението на помощните средства за качване в съответствие с Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и Съвета за правата и задълженията на пътниците по международния ж.п транспорт <sup>(1)</sup>, за да установят коя страна е отговорна за осигуряването на помощните средства за качване. Ръководителят по инфраструктурата (Ръководителя на гарата(ите), ако те са отговорните лица) и железопътното предприятие трябва да гарантират, че споразумението им за разделението на отговорностите е най- доброто общо решение.

Такива споразумения трябва да дефинират:

- пероните на гарата, където трябва да се осигурят помощните средства за качване от ръководителя по инфраструктурата или от ръководителя на гарата, и подвижният състав, за който те ще се използват,
- пероните на гарата, където трябва да се осигурят помощни средства за качване от железопътното предприятие, и подвижният състав, за който те ще се използват,
- подвижният състав, където трябва да се осигурят помощни средства за качване от железопътното предприятие, и перонът на гарата, към който те ще се използват,
- специалните правила за спиране на влаковете в съответствие с точка 4.1.2.19 (зона за помощни средства за качване на лица в инвалидни колички).

В системата за управление на сигурността, железопътното предприятие трябва да укаже какви са нейните задължения съобразно такива споразумения, и как ще ги спазва.

В системата за управление на сигурността ръководителят по инфраструктурата трябва да укаже какви са неговите задължения съобразно такива споразумения и как ще ги спазва.

В горните параграфи ръководителят на гарата, който отговаря за пероните, се счита за ръководител по инфраструктурата съгласно Директива 91/440/ЕО член 3: дефиниция на железопътна инфраструктура и Регламент 2598/70/ЕО.

Ако в резултат на горното, всички видове подвижен състав, които спират на перона, са оборудвани с помощни средства за качване съобразно с перона, то тогава не е задължително перонът да е снабден с такива помощни средства.

Помощните средства за качване трябва да отговарят на изискванията на точка 4.1.2.21.2. Ако положението за качване на инвалидната количка е предварително дефинирано, позицията на перона за вратите достъпни с инвалидна количка, може да бъде отбелязана с международния знак „запазено за инвалиди и хора с увреждания“. Тези знаци трябва да са в съответствие с Приложение N точки N.2 и N.4.

#### *Рампи*

На перона на гарата или във влаковете трябва да е осигурена рампа за достъп, била тя ръчна или полу-автоматична, която да бъде обслужвана от член на персонала.

Рампата трябва да изпълнява изискванията на точка 4.1.2.21.2.

#### *Асансьори на перона*

Ако на перона се използва асансьор, то той трябва да отговаря на изискванията на точка 4.1.2.21.2.

<sup>(1)</sup> ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14.

#### 4.1.2.21.2. Съставни изисквания на оперативната съвместимост

Ако на гарите са поставени помощни средства за качване, те трябва да могат да обслужват инвалидна количка с характеристиките, описани в Приложение М:

Помощните средства за качване трябва да издържат тегло най-малко 300 kg, поставено в центъра на средството и разпределено на площ от 660 mm x 660 mm.

Ако помощното средство за качване работи с електроенергия, то трябва да включва и ръчно обслужване в случай на отпадане на захранването.

##### *Рампи*

Повърхността на рампата трябва да бъде устойчива на плъзгане и да има ефективна пълна ширина най-малко 760 mm.

Рампите трябва да имат повдигнати ръбове от двете страни, за да се предотврати плъзгане на колелата на инвалидни колички и помощни средства за придвижване на ЛНП.

Издатините в двата края на рампата трябва да бъдат скосени и не по-високи от 20 mm. Те трябва да имат контрастиращи предупредителни ленти.

Наклонът на рампата може да бъде най-много 10,2 градуса (18 %).

Когато се използва за качване или сваляне, рампата трябва да бъде осигурена за ползване и да не се измества при товарене и разтоварване.

Трябва да бъде гарантиран сигурен начин на съхранение, за да се гарантира, че рампите, включително подвижните такива, когато са прибрани, не представляват препятствие за пътниците.

##### *Асансьори на перона*

Ако на перона се използва асансьор, то той трябва да отговаря на следното:

Повърхността на рампата трябва да бъде противоплъзгаща. На нивото на повърхността перонът при асансьора трябва да има пълна ширина най-малко 720 mm.

Конструкцията на асансьора трябва да гарантира, че средството не може да се задвижи, когато асансьорът не е в готовност за движение.

Когато е налице, всеки орган за управление за позициониране, снижаване до нивото на земята, повдигане и прибиране на асансьора изисква постоянен ръчен натиск от страна на оператора и не трябва да позволява неправилна последователност на работа при зает асансьор.

Асансьорът трябва да включва аварийен начин за позициониране, снижаване до нивото на земята, когато вътре има лице, и повдигане и прибиране, когато захранването му отпадне.

Никоя част на асансьорната платформа не трябва да се движи със скорост, превишаваща 150 mm/секунда по време на качване или слизане на пътника и не трябва да превишава 300 mm/секунда по време на позициониране или прибиране (освен ако асансьорът не се позиционира или прибира ръчно). Максималното хоризонтално и вертикално ускорение при пълен асансьор трябва да бъде 0,3 g.

Асансьорът трябва да е оборудван с прегради, за да пази колелата на инвалидната количка от излизане от платформата на асансьора по време на ползване.

Подвижна преграда или предвидено при проектирането приспособление трябва да пази инвалидната количка от излизане от най-близкия ръб до вагона, докато асансьорът е в напълно повдигнато положение.

Всяка страна на платформата на асансьора, която се издава към вагона, при повдигнато положение трябва да има преграда, висока най-малко 25 mm. Такива приспособления не трябва да пречат при маневрирането навътре или навън от пътеката.

Преградата откъм ръба за натоварване (външната преграда), която функционира като товарна рампа, когато асансьорът е на нивото на земята, трябва да е достатъчна в повдигнато или затворено състояние, или трябва да има допълнителна система, за да се предотврати преминаването на инвалидната количка през нея или повреждането ѝ.

Асансьорът трябва да позволява позициониране на инвалидната количка с лице навътре или навън.

Трябва да е осигурена безопасна прибираща система, която предпазва асансьорът да не се удари в инвалидната количка на пътника или в помощното средство за придвижване, както и да не създаде опасност за пътниците.

#### 4.1.2.22. Пресичане на железопътните линии при гарите

Ако националното законодателство разрешава пътниците да използват прелези на нивото на железопътните линии и се изисква прелезите да осигуряват безпрепятствен път, то те трябва да са достъпни за всички категории ЛНП.

Прелезите трябва да бъдат конструирани така, че и най-малкото колело на инвалидната количка, както е зададено в Приложение М, да не може да заседне между повърхността на прелеза и релсите.

Трябва да се поставят визуални и тактилни означения, за да се идентифицират границите на прелезната повърхност.

#### 4.1.3. Функционални и технически спецификации на интерфейсите

Поради факта, че към момента не съществуват ТСОС за конвенционалните железници, за пътническия подвижен състав и за инфраструктурата, този раздел остава открит.

Не съществува интерфейс с подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“.

Интерфейсите с подсистемата „Експлоатация“ са описани в раздел 4.1.4 „Правила за експлоатация“.

#### 4.1.4. Правила за експлоатация

Следните правила за експлоатация не съставляват част от оценката на инфраструктурата.

Настоящата ТСОС не определя правилата за експлоатация при евакуация в случай на рискови ситуации, а само съответните технически изисквания. Целта на техническите изисквания за инфраструктурата, е да се улесни евакуацията за всички, включително за ЛНП.

С оглед на основните изисквания от раздел 3, правилата за експлоатация, характерни за подсистемата „Инфраструктура“ съгласно техническия обхват, дефиниран в точка 1.1, за които се отнася настоящата ТСОС, са следните:

##### — *Обща информация*

Ръководителят по инфраструктура или ръководителят на гарата трябва да имат разработена политика в писмен вид, за да се гарантира, че всички категории ЛНП могат да имат достъп до пътническата инфраструктура по всяко време на работа, в съответствие с техническите изисквания на настоящата ТСОС. Освен това, тази политика трябва да е съвместима с политиките на всяка ж.п. компания, която би желала да използва средствата (отнася се до раздел 4.2.4) по предназначение. Политиката трябва да се прилага чрез предоставяне на съответна информация на персонала, процедури и обучение. Политиката за инфраструктурата трябва да включва, без да се ограничава с това, правила за експлоатация за следните ситуации:

##### — *Безпрепятствени маршрути*

Когато нови, обновени или разширени гари с дневен пътникопоток от 1 000 пътника или по-малко, с комбинирано качване и слизане, осреднено за 12 месечен период, не отговарят на изискванията за безпрепятствени маршрути по отношение на аспектите, свързани с асансьора и/или с рампата съгласно точка 4.1.2.3.1, за организиране на транспортирането на ползвателите на инвалидни колички чрез достъпни средства между недостъпна гара и следващата достъпна гара по същия маршрут следва да се прилага националното законодателство.

##### — *Достъпност на ж.п. гарата*

Правилата за експлоатация трябва да са изготвени така, че да се гарантира, че е леснодостъпна информация за нивото на достъпност на всички гари.

##### — *Ж.п. гари без персонал — Продажба на билети за хора с видими увреждания*

Правилата за експлоатация трябва да са в писмен вид и да се прилагат по отношение на ж.п. гарите без персонал, където са поставени автомати за продажба на билети (виж точка 4.1.2.9). В такива случаи трябва да е винаги налице алтернативно средство за продажба на билети, достъпно за хора с видими увреждания (например, да се разреши продажба на билети или във влака или на гарата на пристигане).

— *Проверка на билетите — Въртящи се врати*

В случаите, в които за проверка на билетите се използват въртящи се врати, трябва да се прилагат правила за експлоатация, чрез които през такива контролни точки за ЛНП се предлага паралелен достъп. Този достъп за ЛНП трябва да пропуска ползватели на инвалидни колички, детски колички, хора с обемист багаж и може да бъде обект на проверка от службени лица или на автоматична проверка.

— *Визуална и устна информация — постигане на последователност*

Правила за експлоатация трябва да се прилагат, за да се осигури последователност между основната визуална и устна информация (виж точка 4.1.2.12). Персоналът, който изготвя съобщенията, трябва да следва стандартни процедури, за да постигне пълна състоятелност на основната информация.

— *Устна информационна система при поискване от пътника*

В случаите, когато на гарата не е осигурена основна устна информация чрез високоговорителна система (виж точка 4.1.2.12), трябва да се прилагат правила за експлоатация, за да се осигури алтернативна информационна система, чрез която пътниците на гарата могат да получават същата информация гласово (напр. има телефонна информационна система — автоматична или с персонал).

— *Перон — Помощна операционна зона за качване с инвалидна количка*

Железопътното предприятие и управителят на инфраструктурата или ръководителят на гарата трябва заедно да определят пространството на перона, където средството е вероятно да бъде използвано и да докажат, че е съобразено с изискванията. Това пространство трябва да е съвместимо със съществуващите перони, където се очаква влакът да спира.

Вследствие на горепосоченото, мястото на спиране на влака в някои случаи трябва да се избере така, че да отговаря на това изискване.

Правила за експлоатация трябва да се прилагат, за да се отчитат промените в композицията на влака (виж точка 4.1.2.19), така че местата за спиране на влаковете да могат да се определят с оглед на помощните операционни зони за качване.

За всяко помощно средство за качване на перона трябва да се осигури свободно пространство от 1 500 mm, считано от края на перона. (виж точка 4.1.2.19).

— *Безопасност на помощните средства за качване на ръчните или автоматични инвалидни колички*

По отношение на работата на персонала на гарата с помощните средства за качване, трябва да се прилагат правила за експлоатация (4.1.2.21.1 & 2).

За да се гарантира, че персоналът на гарата може да работи безопасно с подвижната обезопасяваща бариера, приспособена за асансьори за инвалидни колички, трябва да се прилага правило за експлоатация (виж точка 4.1.2.21.2).

За да се гарантира, че персоналът на гарата може да работи безопасно с рамките за качване, по отношение на използването, осигуряването, повдигането, свалянето и товаренето трябва да се прилага правило за експлоатация (виж точка 4.1.2.21.2).

— *Помощ за ползвателите на инвалидни колички*

Трябва да се прилагат правила за експлоатация, за да се гарантира, че персоналът е осведомен, че ползвателите на инвалидни колички могат да се нуждаят от помощ за качване и слизване от влака, и такава помощ трябва да бъде предвидена, ако е необходима.

Може да се наложи ползвателите на инвалидни колички да резервират предварително такава помощ, за да се гарантира наличието на обучен персонал.

— *Контролирано пресичане на ж.п. линиите*

В случаите, когато националното законодателство разрешава контролирано пресичане на нивото на ж.п. линиите, трябва да се прилагат правила за експлоатация, за да се гарантира, че персоналът в контролираните точки на пресичане на ж.п. линиите оказва съответна помощ на ЛНП, включително и сигнализация за това кога е безопасно линията да се пресече.

## 4.1.5. Правила за поддръжка

С оглед на основните изисквания от раздел 3, правилата за поддръжка, специфични за подсистемата „Инфраструктура“ според техническия обхват, дефиниран в точка 1.1, които биват засягани от настоящата ТСОС, са както следва:

управителят на инфраструктурата или ръководителят гара трябва да осигурят процедури, които включват осигуряването на алтернативна помощ за ЛНП по време на поддръжка, подмяна или ремонт на средствата за ползване от ЛНП.

## 4.1.6. Професионални квалификации

Професионалните квалификации на персонала, необходим за функционирането на подсистемата „Инфраструктура“ съгласно техническия обхват, дефиниран в точка 1.1 и според точка 4.1.4 със списъка на правилата за експлоатация, засягани от настоящата ТСОС, са както следва:

Професионалното обучение на персонала, изпълняващ задачите по придружаването на влаковете, предоставянето на услуги и помощ на пътници на гарата, както и продажба на билети, трябва да включва темата за информираност за инвалидността и равнопоставеността, както и за специалните потребности на всяка категория ЛНП.

Професионалното обучение на инженерите и ръководителите, отговорни за поддържането и функционирането на инфраструктурата, трябва да включва темата за информираност за инвалидността и равнопоставеността, както и за специалните потребности на всяка категория ЛНП.

## 4.1.7. Условия за опазване на здравето и безопасност

В обхвата на настоящата ТСОС няма специални изисквания относно условията за опазване на здравето и безопасността на персонала, необходим за функционирането на подсистемата „Инфраструктура“, както и за прилагането на тази ТСОС.

## 4.1.8. Регистър на инфраструктурата

Изискванията за регистър на инфраструктурата по отношение на настоящата ТСОС, са както следва:

- Географски обхват, както е дефинирано в точка 1.2;
- В дефинирания географски обхват, гарите, попадащи в обхвата на настоящата ТСОС, трябва да бъдат включени;
- За всяка определена гара, трябва да бъдат изредени в списъка пероните на тази гара, които попадат в обхвата на настоящата ТСОС.

За всяка определена гара, както и за всички перони, попадащи в обхвата на настоящата ТСОС, трябва да се включат в списъка и да се опишат по отношение на съответните точки от ТСОС, следните характеристики, а именно:

- Улеснения за паркиране в съответствие с точка 4.1.2.2;
- Безпрепятствен маршрут(и) в съответствие с точка 4.1.2.3;
- Тактилни водещи пътеки, където ги има, в съответствие с точка 4.1.2.3.2;
- Тоалетни, включително достъпните за ползвателите на инвалидни колички, в съответствие с точка 4.1.2.7;
- Продажба на билети, информационни гишета и места за оказване на помощ на потребителите в съответствие с точка 4.1.2.9;
- Визуални информационни системи в съответствие с точка 4.1.2.11;
- Рампи, ескалатори, асансьори или подвижни пътеки, пригодени в съответствие с точка 4.1.2.17;
- Височината, ръба, ширината и дължината на всеки перон в съответствие с точки 4.1.2.18 и 4.1.2.19;
- Помощни средства за повдигане и тяхното описание, където има такива, в съответствие с точка 4.1.2.21;
- Прелези на нивото на ж.п. линиите там, където това е възможно за ЛНП в съответствие с точка 4.1.2.22.

Когато се прилага националното законодателство, за да се установи съответствие с настоящата ТСОС, съответните наредби и клаузи трябва да се посочат срещу съответната точка от регистъра.

#### 4.2. **Подсистема „Подвижен състав“**

##### 4.2.1. Въведение

Трансевропейската конвенционална железопътна система, за която се прилага Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, и от която подсистемата е част, е интегрирана система, чиято последователност трябва да бъде променена. Тази последователност трябва да бъде променена особено по отношение на спецификациите на всяка подсистема, с нейните интерфейси към системата, в която подсистемата е интегрирана, както и по отношение на правилата за експлоатация и поддръжка.

Функционалните и технически спецификации на подсистемата и нейните интерфейси, описани в раздели 4.2.2, не налагат използването на специални технологии или технически решения освен там, където това е строго необходимо за оперативната съвместимост на Трансевропейската конвенционална железопътна мрежа. Новаторските решения за оперативната съвместимост обаче могат да изискват нови спецификации и/или нови методи за оценка. За да се позволят технологични нововъведения, тези спецификации и методи за оценка трябва да бъдат разработени според процеса, описан в раздели 6.1.4 и 6.2.4.

Като вземем предвид съответстващите основни изисквания, подсистемата „Подвижен състав“ се характеризира от:

##### 4.2.2. Функционални и технически спецификации

###### 4.2.2.1. Обща информация

В светлината на основните изисквания от раздел 3, функционалните и технически спецификации на подсистемата „Подвижен състав“, отнасящи се до достъпа на лица с намалена подвижност, са организирани, както следва:

- Места за сядане
- Места за инвалидни колички
- Врати
- Осветление
- Тоалетни
- Свободни пътеки
- Информация за потребителите
- Промени във височината
- Парапети
- Места за спане, достъпни за инвалидни колички
- Положение на стъпалото за вход и изход до вагона

За всеки основен параметър, основната точка въвежда следващите точки.

Тези следващи точки подробно определят условията, които трябва да се удовлетворят, за да се изпълнят изискванията, включени в общата точка.

###### 4.2.2.2. Места за сядане

###### 4.2.2.2.1. Обща информация

Дръжки за ръцете или вертикални перила или други средства, които могат да се ползват за личната стабилност при ползване на пътеката, трябва да са осигурени на гърба на всички седалки за сядане от страната на пътеката, освен ако седалката не се допира до задната част на друга седалка, поставена в обратна посока и снабдена с дръжка или граничеща с преграда.

Дръжки за ръцете или други средства, които могат да се ползват за лична стабилност, следва да се разполагат на височина между 800 mm и 1 200 mm над пода, като не трябва да навлизат в свободната пътека и е необходимо да контрастират със седалките.

В пространствата за сядане, които са със седалки, поставени по дължина, за лична стабилност следва да се използват перила. Тези перила трябва да бъдат на максимално разстояние 2 000 mm едно от друго и да бъдат разположени на височина между 800 mm и 1 200 mm над пода, като е необходимо да контрастират с вътрешната заобикаляща среда на вагона.

Дръжките за ръце и другите средства не трябва да имат остри ръбове.

#### 4.2.2.2.2. Места за сядане с предимство

##### 4.2.2.2.2.1. Обща информация

Не по-малко от 10 процента от местата на дадена влакова композиция, на едно индивидуално превозно средство, и по класи, трябва да бъдат означени като места с предимство за ползване от ЛНП.

Местата за сядане с предимство и вагоните, където те се намират, трябва да бъдат означени със знаци, съответстващи на Приложение N клауза N.3 и N.8 и указващи, че са налични такива места за тези, които имат право да ги ползват.

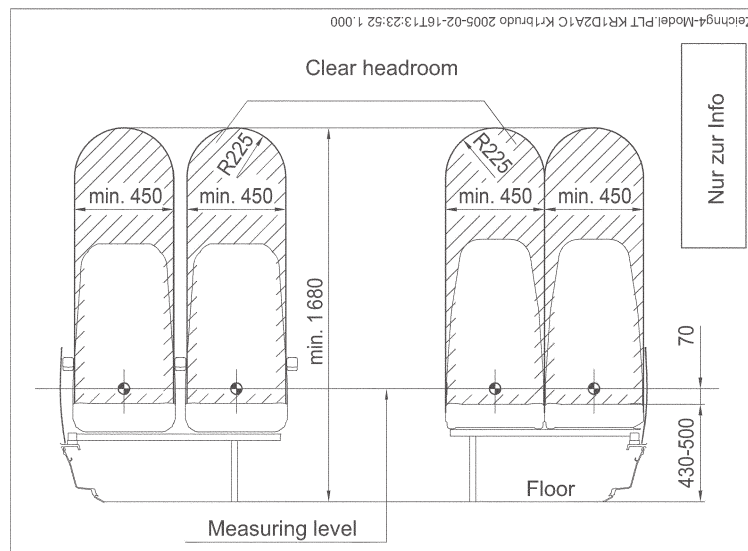
Местата за сядане с предимство трябва да се разполагат в салона за пътниците и в близост до външните врати.

Когато местата за сядане са снабдени с подлакътници, местата за сядане с предимство трябва да имат подвижни подлакътници, като се изключват подлакътници, поставени по дължината на корпуса на возилото. Подвижните странични подлакътници трябва да се прибират в положение наравно възглавницата на облегалката на седалката, за да позволяват безпрепятствен достъп до мястото за сядане или до други съседни места с предимство.

Местата за сядане с предимство не трябва да са със сгъваеми седалки.

Всяко място за сядане с предимство и пространството, достъпно за неговия потребител, трябва да съответстват на диаграмите, показани на фигури от 1 до 4.

Цялата използвана повърхност за сядане на мястото с предимство трябва да е широка минимум 450 mm (виж фигура 1).

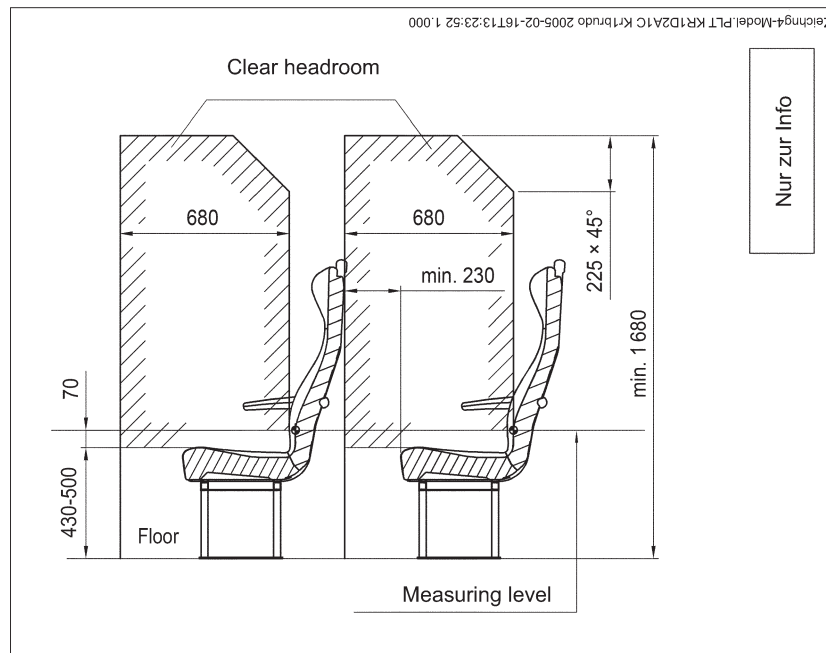


ФИГУРА 1

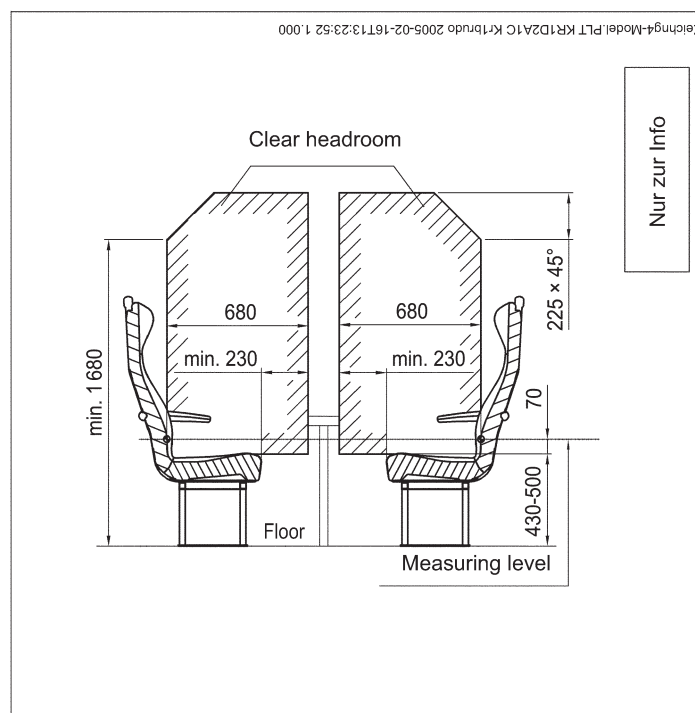


Най високата точка на седалката на мястото за сядане с предимство трябва да е между 430 и 500 mm над нивото на пода при предната част на седалката. Свободното място за главата над седалката трябва да е на най-малко 1 680 mm от нивото на пода (виж фигура 2), освен при двуетажните влакове, където има рафтове за багаж над седалките. В такива случаи е разрешено намалено място за главата от 1 520 mm за местата за сядане с предимство под рафтове за багаж, при положение че най-малко 50 % от местата за сядане с предимство имат място за главата на 1 680 mm.

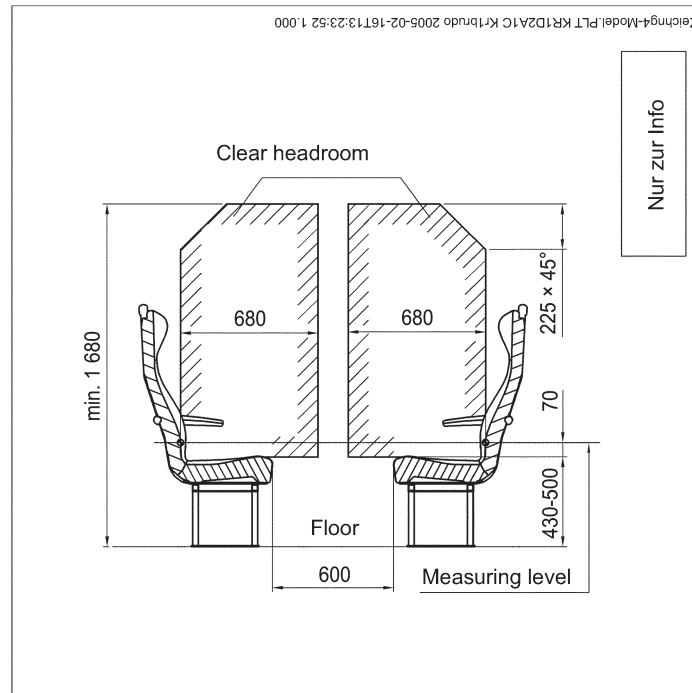
Забележка: на фигури от № 2 до 4 напречният разрез минава през осевата линия на седалката.



ФИГУРА 2



ФИГУРА 3



ФИГУРА 4

Когато седалките са с наклонящи облегалки, размерите се определят, когато облегалките са в напълно изправено положение.

#### 4.2.2.2.2.2. Еднопосочни места за сядане

Там, където местата за сядане с предимство са еднопосочни, свободното пространство пред всяко място трябва да съответства на фигура 2.

Както е показано на фигури от 1 до 4, разстоянието между предната повърхност на облегалката и вертикалната равнина през най-задната част на предната седалка трябва да е най-малко 680 mm, като трябва да се отбележи, че изискваното разстояние (стъпка) между седалките трябва да се мери от центъра на седалката, 70 mm над мястото където седалката контактува с облегалката. Трябва също да има свободно пространство от най-малко 230 mm между предния край на седалката и споменатата вертикална равнина на предното място.

#### 4.2.2.2.2.3. Срещуположно обърнати места за сядане

Когато места за сядане с предимство са насрещно обърнати с лице едно към друго, разстоянието между предните краища на седалките трябва да е най-малко 600 mm (виж фигура 4).

Когато насрещно обърнати места за сядане с предимство са снабдени с масичка, между предния край на седалката на мястото и ръба на масата трябва да има минимално свободно хоризонтално разстояние от поне 230 mm (виж фигура 3).

#### 4.2.2.3. Пространства за инвалидни колички

В зависимост от дължината на влака, като се изключи локомотивът, във влака трябва да има не по-малко места за инвалидни колички, от дадените в следната таблица:

Дължина на влака	Брой на местата за инвалидни колички на влак
По-малко от 205 m	2 места за инвалидни колички
От 205 до 300 m	3 места за инвалидни колички
Над 300 m	4 места за инвалидни колички

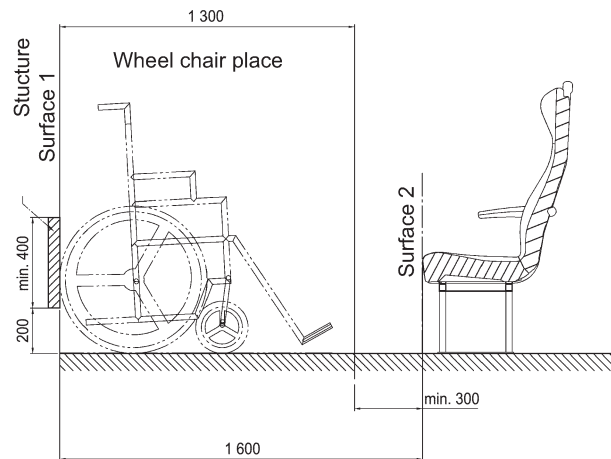
За да се гарантира стабилност, мястото за инвалидни колички трябва да е предвидено така, че инвалидната количка да е разположена или с лице или с гръб на посоката на движение.

Мястото за инвалидна количка, за един ползвател, трябва да може да побира инвалидна количка със следните характеристики:

Ако на гарите са разположени помощни средства за повдигане, те трябва да побират инвалидна количка с характеристиките, зададени в Приложение М:

Между пода и тавана на возилото не трябва да има друго препятствие освен рафт за багаж над главите, хоризонтална дръжка, прикрепена на стената или тавана на возилото, или маса в съответствие с изискванията от точка 4.2.2.10.

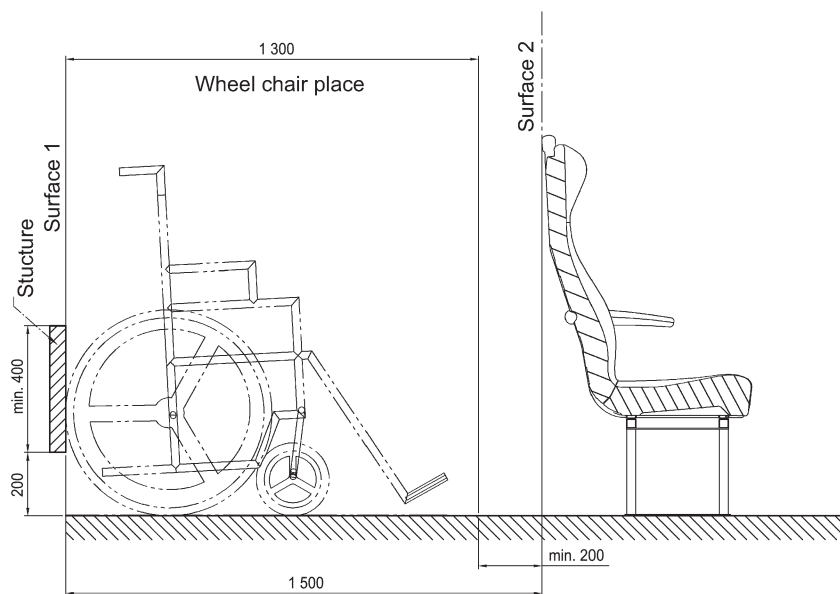
Минималното разстояние в надлъжната равнина между мястото за инвалидна количка и предната повърхност 2 трябва да бъде в съответствие с фигура 5. Повърхност 1 може да бъде затворена сгъваема седалка, прибираща се такава, или преграда.



ФИГУРА 5

Ако повърхност 2 е предния край на седалката на мястото при насречно разположение и ако това място може да бъде заето от пътник, минималното разстояние трябва да бъде не по-малко от 300 mm.

Ако повърхност 2 е облегалката на седалката на пътника при еднопосочно разполагане, или е преграда, или затворена сгъваема или прибираща се седалка пред мястото за инвалидна количка, минималното разстояние трябва да бъде не по-малко от 200 mm.



ФИГУРА 6

Места за сядане със сгъваеми или прибиращи се седалки могат да бъдат поставени на местата за инвалидни колички, но когато са в прибрано състояние не трябва да нарушават изискванията за размерите за мястото за инвалидна количка.

В единия край на мястото за инвалидна количка трябва да има конструкция или друго приемливо приспособление с ширина 700 mm (както е показано на фигура 6). Височината на конструкцията или приспособлението трябва да може да предпазва инвалидната количка, позиционирана с гръб срещу конструкцията или приспособлението, от обръщане назад.

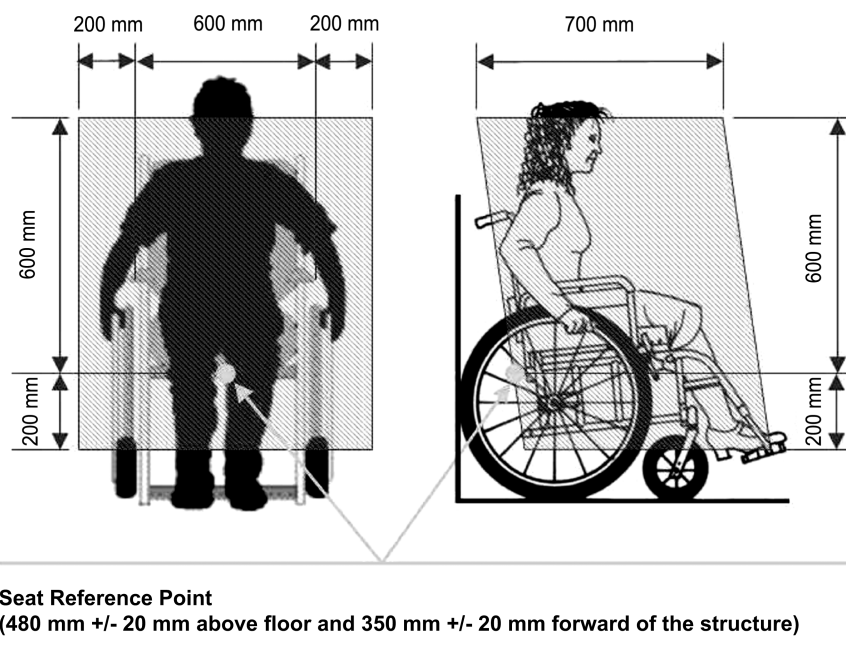
Трябва да е налице поне едно място до или срещу мястото за инвалидна количка за придружител, който пътува с ползвателя на инвалидната количка. Това място трябва да предлага същото ниво на комфорт както другите места и трябва да е разположено от срещуположната страна на свободната пътека.

Мястото за инвалидна количка трябва да е снабдено с алармено устройство, което в случай на опасност да дава възможност на ползвателя на инвалидната количка да информира определено лице, което да предприеме съответни действия. Устройството трябва да е на място, което да може да се достига от лице, седящо в еталонна инвалидна количка.

Когато аларменото устройство се активира, трябва да се осигури визуална и звукова индикация, че алармената система е задействана.

Аларменото устройство не трябва да се поставя в тясна ниша или друга форма на заградено място, което пречи на незабавното задействане с ръка.

Положението на аларменото устройство трябва да бъде в удобно и достъпно за лицето в инвалидна количка положение, а не на пределно допустимото разстояние.



ФИГУРА 7

Непосредствено до или в мястото за инвалидна количка трябва да се постави означение в съответствие с Приложение N клауза N.3 и N.4, така че да го определи като място за инвалидна количка.

#### 4.2.2.4. Врати

##### 4.2.2.4.1. Обща информация

За да се затвори или отвори врата с ръчно управление за обществено ползване, управляващото устройство трябва да се задейства с дланта на ръката със сила, която не превишава 20 N.

Органите за управление на вратите, дали ръчни или с бутони, трябва да контрастират с повърхността, където са поставени.

Ако за управление на вратите са осигурени бутони или друго дистанционно управление, то всеки бутон или устройство трябва да се задейства със сила не по-голяма от 15 N.

Ако и двата бутона за отваряне и затваряне са разположени един над друг, горният бутон трябва винаги да е бутон за отваряне.

## 4.2.2.4.2. Външни врати

## 4.2.2.4.2.1. Изисквания на подсистемата

Автоматичните и полуавтоматични врати за достъп на външни пътници трябва да включват устройства, които при затваряне установяват наличие на пътник и ако има такъв спират автоматично, оставайки отворени за кратък период от време.

Когато са отворени, всички външни врати за пътници трябва да имат най-малка свободна използваема ширина 800 mm.

Външните врати трябва да бъдат боядисани или означени от външната страна, така че да контрастират на останалата част на корпуса на возилото.

Външните врати с обозначения за инвалидни колички трябва да са вратите най-близки до предвидените за инвалидни колички места.

Вратата, която се използва за достъп за инвалидни колички, трябва да е ясно обозначена със знак в съответствие с Приложение N клауза N.3 и N.4.

От вътрешната страна на возилото позицията на външните врати трябва да е с ясна контрастна маркировка на пода в съседство до вратата, за разлика от останалата част на пода на вагона.

Когато дадена врата бива разрешавана (отблокирана) за отваряне, трябва да се подава звуков сигнал, който да е ясно различим от пътниците във и извън влака. Този предупредителен сигнал трябва да продължава най-малко пет секунди, освен ако вратата не е задействана, като в такъв случай той може да спре след 3 секунди. Това изискване не се отнася за външни звукови сигнали при високоскоростни влакове клас 1 и клас 2.

Когато вратата се отваря автоматично или дистанционно от машиниста или друг член на екипажа, предупредителният сигнал трябва да продължава най-малко 3 секунди от момента, в който вратата започва да се отваря.

Когато врата с автоматично или дистанционно затваряне ще бъде приведена в движение, пътниците вътре и извън влака трябва да бъдат предупредени за това от звукова индикация. Предупредителният сигнал трябва да започне най-малко 2 секунди, преди началото на затварянето на вратата и трябва да е различен по тон от обичайния сигнал, когато тя се отваря. Сигналът трябва да продължава да звучи, докато вратата е в процес на затваряне.

Източникът на звука на предупредителния сигнал за вратата трябва да е поставен близо до управляващото устройство, или ако няма такова, в съседство с вратата.

*Звуково предупреждение при вратата за пътниците — Разрешено отваряне на вратата*

— Характеристика

— Продължителен или нисък пулсиращ многотонален звук (до 2 импулса в секунда) от две комбинирани честоти

— Честоти

— 3 000 Hz<sup>+</sup>/-500 Hz

и:

— 1 750 Hz +/-500 Hz

— Ниво на звуковото налягане

70 dB  $L_{Aeq, T}^{+/-2}$ , измерено в централната точка на вестибула на височина 1,5m над нивото на пода.  
(T = общо времетраене на звуковия сигнал)

*Звуково предупреждение при вратата за пътниците — Предупреждение за затваряне на вратата*

— Характеристика

— Бърз пулсиращ тон (6—10 импулса в секунда)

— Честота

— 1 900 Hz +/-500 Hz

— Ниво на звуковото налягане

$70 \text{ dB } L_{\text{Aeq,T}} +/-2$ , измерено извън возилото, на разстояние 1,5 m от средната ос на вратата, на 1,5 m над нивото на перона. Вътрешно измерване при стартиране на алармата. (T = цялото времетраене на звука)

Активирането на вратата трябва да се осъществява от екипажа на влака или да е полуавтоматично (напр. задействане от пътника чрез бутон).

Органът за управление на вратата трябва да е разположен или до или на крилото на вратата.

Центърът на органите за управление на външната врата, управляема от перона, трябва да е на не по-малко от 800 mm и на не повече от 1 200 mm, измерени вертикално над пероните, за всички перони, на които влакът спира. Центърът на органите за управление на външната врата трябва да е на не по-малко от 800 mm и на не повече от 1 200 mm, измерено вертикално над нивото на пода на возилото.

#### 4.2.2.4.2.2. Съставни изисквания на оперативната съвместимост

Ако за задействането на вратите са поставени бутони, то тогава за всеки бутон трябва да има визуална индикация върху или до бутона, когато той е в разрешено състояние, и трябва да се задейства със сила не по-голяма от 15 N. Ако затварянето на вратата се активира дистанционно от персонала (влаковата бригада), визуалната индикация трябва да спре най-рано 2 секунди преди началото на затварянето на вратата.

Такива бутони трябва да бъдат разпознаваеми чрез допир (например:- тактилни означения) и функцията им да бъде указана.

#### 4.2.2.4.3. Вътрешни врати

##### 4.2.2.4.3.1. Изисквания на подсистемата

Вътрешните автоматични и полуавтоматични врати трябва да включват устройства, които да предпазват пътниците от заклещване по време на действието на вратите.

Ако са поставени вътрешни врати, те трябва да съответстват на изискванията на тази точка.

Отворите на вратите, подходящи за ползватели на инвалидни колички, трябва да са с открита използваема ширина от минимум 800 mm.

За да се затвори или отвори врата с ръчно задействане за обществено ползване, органът за управление трябва да може да се активира с дланта на ръката, като се упражнява сила не по-голяма от 20 N.

Необходимата сила, за да се отвори или затвори врата ръчно, не трябва да превишава 60 N.

Центърът на органите за управление на вътрешните врати не трябва да е на по-малко от 800 mm и на не повече от 1 200 mm, измерено вертикално над нивото на пода на возилото.

Автоматичните врати между вагоните и последователните свързващи врати трябва да работят или синхронно като чифт или втората врата трябва автоматично да открива лицето, което я приближава, и да се отваря.

Ако над 75 % от повърхността на вратата е от прозрачен материал, тя трябва да е маркирана с най-малко две видни ленти със знаци, логотип, емблеми или декоративни елементи. Те трябва да са на височина между 1 500 mm и 2 000 mm за горната лента и между 850 mm и 1 000 mm за долната лента, и да се открояват на фона по цялата ширина на вратата. Тези ленти трябва да са широки минимум 100 mm.

#### 4.2.2.4.3.2. Съставни изисквания на оперативната съвместимост

Ако за задействане на вратите са поставени бутони, то тогава всеки бутон трябва да е осветен (или около него трябва да е осветено), когато е активен, и трябва да се задейства със сила не по-голяма от 15 N.

Центърът на органа за управление не трябва да е на по-малко от 800 mm и на повече от 1 200 mm вертикално над нивото на пода.

Такива органи за управление трябва да са откриваеми чрез допир (например:- тактилни означения) и функцията им да е указана.

## 4.2.2.5. Осветление

Стъпалата за достъп до возилото (вагона) трябва да са осветени с най-малко 75 lx, измерени по протежение на 80 % от ширината на стъпалото, от светлоизточник, поставен в непосредствена близост до стъпалото.

## 4.2.2.6. Тоалетни

## 4.2.2.6.1. Обща информация

Когато във влака са монтирани тоалетни, трябва да се осигури достъп до универсална тоалетна от мястото за инвалидна количка в съответствие на изискванията както за стандартни така и за универсални тоалетни.

## 4.2.2.6.2. Стандартна тоалетна (изисквания към елементите на оперативната съвместимост)

Стандартната тоалетна не е проектирана да бъде достъпна от ползвателите на инвалидни колички.

Минималната използвана ширина на вратата трябва да е 500 mm.

Центърът на бравата на вратата, на ключалката или на устройството ѝ за управление от външната или вътрешната страна на помещението, трябва да е поставен най-малко на 800 mm и най-много на 1 200 mm над пода.

Визуална и тактилна (или звукова) индикация трябва да показва кога вратата е заключена.

Управляващите устройства, както и друго оборудване в тоалетното помещение (с изключение на приспособленията за смяна пелените на бебета) трябва да се включват със сила не по-голяма от 20 N.

Всички управляващи устройства, включително пускането на водата, трябва да са с контрастиращ цвят и/или тон спрямо фоновата повърхност и трябва да са разпознаваеми чрез допир.

За работата на управляващото устройство трябва да има ясна и точна информация, използваща пиктограми, като тя трябва да е и тактилна.

До тоалетната чиния и умивалника трябва да е монтирана неподвижна вертикална и/или хоризонтална дръжка.

Дръжките трябва да са с кръгло сечение с външен диаметър от 30 mm до 40 mm и между тях и съседна повърхност трябва да има свободно разстояние от минимум 45 mm. Ако дръжката е крива, радиусът откъм вътрешната страна на кривата трябва да е най-малко 50 mm.

Тоалетната седалка, капакът и дръжките трябва да са в контрастиращ цвят и/или тон спрямо фона.

## 4.2.2.6.3. Универсална тоалетна

Универсалната тоалетна е тоалетната, проектирана да се ползва от всички пътници, включително от всички категории ЛНП.

## 4.2.2.6.3.1. Изисквания към елементите на оперативната съвместимост (Универсална тоалетна)

Минималната използвана ширина на вратата на тоалетната трябва да е 800 mm

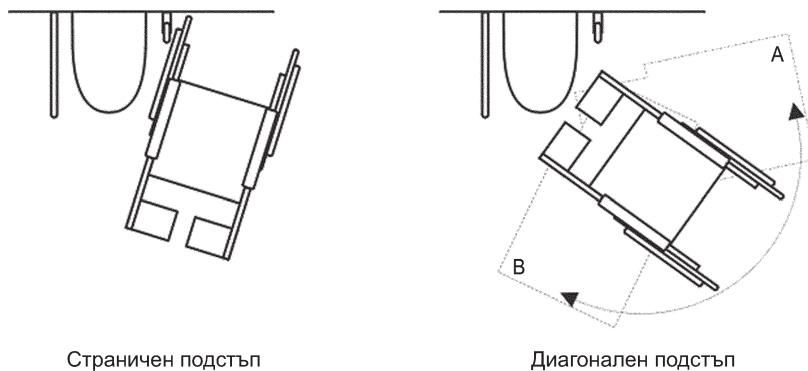
Външната страна на вратата трябва да е означена със знак в съответствие с Приложение N клауза N.3 и N.4.

Центърът на бравата на вратата, на ключалката или на устройството ѝ за управление от външната или вътрешната страна на помещението, трябва да е поставен на най-малко 800 mm и на най-много 1 200 mm над пода.

Визуална и тактилна (или звукова) индикация трябва да показва че вратата е заключена.

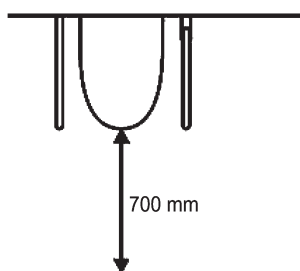
Управляващите устройства, както и друго оборудване в тоалетното помещение (с изключение на приспособленията за смяна пелените на бебета) трябва да се активират със сила, не по-голяма от 20 N.

В тоалетната кабина трябва да има достатъчно място да се вмести инвалидна количка, както е дефинирано в Приложение М, и да може тя да маневрира до положение в съседство до тоалетната седалка, виж фигура 8а.



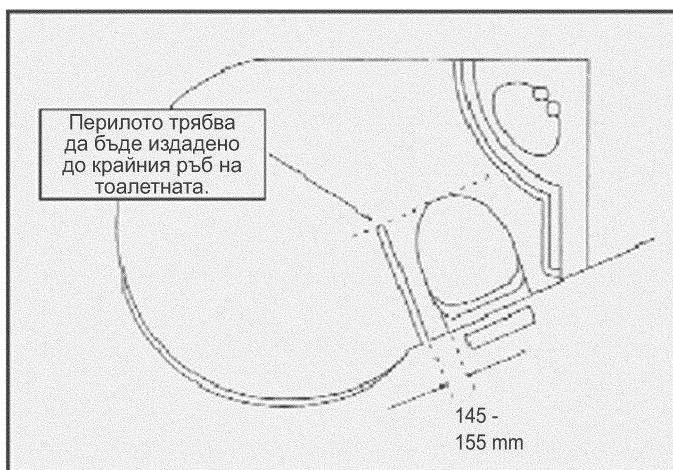
ФИГУРА 8а

Пред тоалетната седалка трябва да има минимално свободно пространство от 700 mm, както е показано на фигура 8б.



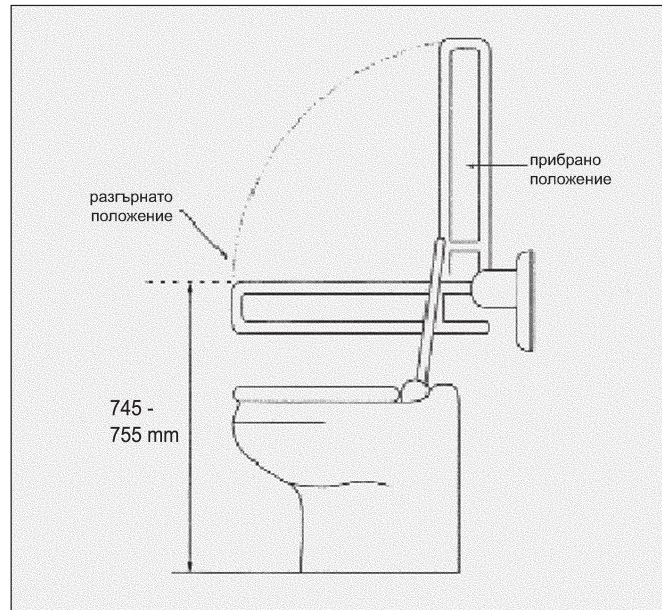
ФИГУРА 8б

От всяка страна на тоалетната седалка трябва да е монтирано хоризонтално перило, което съответства на изискванията за размери на горната точка. Перилото откъм достъпната за инвалидната количка страна, трябва да е закрепено така, че да позволява безпрепятствено преместване на ползвателя на инвалидната количка до и от тоалетната седалка, виж фигури 9 и 10.



ФИГУРА 9





ФИГУРА 10

Повърхността на тоалетната седалка при ниско положение трябва да е на височина от 450 mm до 500 mm над нивото на пода.

Цялото оборудване (умивалник, сапунерка, огледало, кран за водата и сушилна за ръцете) трябва да е лесно достъпно за лицето в инвалидната количка.

Тоалетната кабина трябва да е оборудвана с най-малко две алармени устройства, които в случай на опасност да позволяват на ЛНП да информира персонала, който да предприеме съответни действия. Едното устройство трябва да е поставено на не повече от 450 mm над пода, измерено вертикално от повърхността на пода до горния край на устройството. Другото трябва да е поставено на най-малко 800 mm и на не повече от 1 200 mm над пода, измерено вертикално до горния край на устройството.

По-ниското алармено устройство трябва да е позиционирано така, че лице, лежачо на пода, да може да го достигне. Двете устройства трябва да са поставени на различни вертикални повърхности на кабината, така че да могат да бъдат достигнати от различни положения.

Аларменото устройство трябва да се отличава от всяко друго устройство в тоалетната и да бъде различно оцветено от останалите управляващи устройства.

Непосредствено до всяко алармено устройство трябва да бъде поставен знак, съответстващ на Приложение N клауза N.3 и N.7. Знакът трябва да описва функцията и необходимите действия и трябва да контрастира с фона и да дава ясна визуална и тактилна информация.

В тоалетната трябва да е осигурена визуална и звукова индикация, че алармената система е задействана.

#### 4.2.2.6.3.2. Изисквания към елементите на оперативната съвместимост (смяна пелените на бебета)

Ако не е осигурено отделно помещение за смяна пелените на бебетата, то в универсалната тоалетна трябва да се вгради приспособление за смяна на пелените на бебетата. В ниско положение, приспособлението за смяна на пелените трябва да е между 800 mm и 1 000 mm над нивото на пода. То трябва да е широко най-малко 500 mm и дълго най-малко 700 mm.

То трябва да е проектирано така, че да се предотврати неочаквано изплъзване на бебето, не трябва да има остри ръбове и трябва да издържа тепло от минимум 80 kg.

Ако масичката за смяна на пелените навлиза в достъпното пространство на тоалетната, то тя трябва да може да се поставя в прибрано положение със сила, която не превишава 25 N.

#### 4.2.2.7. Свободни пътеки

От входа на возилото минималната ширина на свободната пътека в него трябва да бъде 450 mm, считано от нивото на пода до височина 1 000 mm, и 550 mm — на височина от 1 000 mm до 1 950 mm.

Ширината на свободната пътека между свързаните вагони на една влакова композиция трябва да бъде най-малко 550 mm, измерена при прав и равен ж.п. път.

Достъпът до и от местата за инвалидни колички, както и пространствата и вратите, достъпни за инвалидни колички, трябва да имат минимална ширина на свободната пътека 800 mm и това във височина — до минимум 1 450 mm, във всяка точка. Свободната пътека трябва да е такава, че да позволява безпрепятствено движение на еталонната инвалидна количка, описана подробно в Приложение М.

В съседство с мястото за инвалидна количка трябва да е осигурено пространство за завиване с минимален диаметър 1 500 mm, така че лице в еталонна инвалидна количка да може да прави завой с нея. Пространството за инвалидната количка може да бъде част от кръга на завиване.

#### 4.2.2.8. Информация за потребителя

##### 4.2.2.8.1. Обща информация

Цялата информация трябва да е надеждна и в съответствие с европейското и националното законодателство.

Цялата информация трябва да е съответства на общата маршрутна и информационна система, особено по отношение на цветовете и контраста във влаковете, на пероните и входовете.

Когато возилото или гарата функционират, визуалната информация трябва да бъде видима при всякакво осветление.

Визуалната информация трябва да контрастира с фона.

Допните продължения на буквите (продълженията под реда на изписване) трябва да са ясно разпознаваеми и да са с размер минимум 20 % от размера на главните букви.

Не трябва да се използват скъсени долни и горни продължения на буквите.

Трябва да е възможно да се предоставя информация (визуална и звукова) на повече от един език. (Изборът и броят на езиците е отговорност на железопътното предприятие с оглед на клиентелата на отделното обслужване на влаковете.)

Необходимо е да се предоставя следната информация:

- Информация за сигурност и инструкции за безопасност в съответствие с европейското и националното законодателство
- Гласови инструкции за безопасност в спешни случаи
- Означения за предупредителни, забранителни и задължителни действия в съответствие с европейското и националното законодателство
- Информация относно маршрута на влака.
- Информация за местоположението на бордовото оборудване

##### 4.2.2.8.2. Информация (означения, пиктограми, индуктивни контури и устройства за спешно повикване)

###### 4.2.2.8.2.1. Изисквания за подсистемата

Всички обезопасяващи, предупредителни и задължителни действия и означения за забрани трябва да включват пиктограми и трябва да бъдат проектирани по ISO 3864-1.

Заедно със сочеща стрелка за указване на една посока, не трябва да има повече от пет пиктограми, поставени в съседство една до друга на едно място.

Тактилни информационни знаци трябва да има в:

- Тоалетните — за функционална информация и спешно повикване, ако е необходимо
- Влаковете — за бутона за отваряне/затваряне на вратата и за спешно повикване

Рекламите не трябва да се смесват с маршрутните и информационни системи.

Трябва да се поставят следните графични символи и пиктограми за ЛНП:

- Символ за инвалидна количка в съответствие с Приложение N клауза N.3 и N.4
- Насочваща информация за достъпните за инвалидна количка приспособления и услуги

- Индикация за мястото на вратите, достъпни за инвалидни колички извън влака
- Индикация за местата за инвалидни колички във влака
- Индикация за универсални тоалетни

Символите отвътре могат да бъдат комбинирани и с други такива (например: асансьор, тоалетна, др.).

#### 4.2.2.8.2.2. Изисквания към елементите на оперативната съвместимост

Където са инсталирани индуктивни контури (датчици), те трябва да бъдат означени със знак, съответстващ на Приложение N клаузи N.3 и N.5.

Там, където има място за съхранение на тежък и обемист багаж, графичен символ трябва да указва това.

Ако има средство за повикване на помощ или за търсене на информация, то трябва да бъде указано със знак, съответстващ на Приложение N клаузи N.3 и N.6,

и трябва да има:

- Визуална и звукова информация, когато устройството работи;
- Допълнителна информация за работата, ако е необходимо

Ако има устройство за спешно повикване, то трябва да съответства на Приложение N клаузи N.3 и N.7 и трябва да има:

- Визуални и тактилни символи,
- Визуална и звукова индикация, когато устройството работи;
- Допълнителна информация за работата, ако е необходимо

В универсалните и в достъпни с инвалидна количка тоалетни, там, където има сгъваеми перила, графичен символ трябва да показва разгънатото и спуснатото положение на перилата.

#### 4.2.2.8.3. Информация (описание на маршрута и запазване на места)

Крайното местоназначение или маршрутът трябва да бъдат указани извън влака, от страната на перона, в съседство с поне една от вратите за качване на пътници, най-малко през един от вагоните на влака.

Когато влаковете се движат в система, при която се подава динамична визуална информация на пероните на гарата върху разстояние до 50 m, и също така се предоставя информация за маршрута и местоназначението отпред на влака, не е задължително да се осигурява информация върху страните на всеки вагон.

Крайното местоназначение или маршрутът на влака трябва да бъдат показани във всяко превозно средство.

Следващата спирка на влака трябва да се показва така, че да може да се прочита най-малко от 51 % от местата за пътниците във всеки вагон. Тази информация трябва да се показва най-малко две минути преди пристигане на съответната гара. Ако следващата гара е на по-малко от две минути планирано време за пътуване, следващата спирка трябва да се показва веднага след потеглянето от предишната гара.

Изискването местоназначението и следващата спирка да могат да се четат от най-малко 51 % от местата за пътници във всеки вагон не е задължително, ако влакът е частично или изцяло разделен на купета с не повече от 8 места, до които води коридор. Индикацията обаче трябва да е видима за лице, което стои в коридора извън купето, както и от пътник, който заема място за инвалидна количка.

Подробна информация за маршрута или мрежата, по която функционира влакът, трябва да е предоставена (Железопътното предприятие трябва да реши по какъв начин да предостави тази информация).

Информацията за следващата спирка може да бъде показана на същия дисплей, където е посочено крайното местоназначение. Веднага след спирането на влака обаче, трябва да се преминава към показване на крайното местоназначение.

Системата трябва да може да предоставя съобщения на повече от един език. (Изборът и броят на езиците е отговорност на железопътното предприятие, според клиентелата на дадената услуга за жп превоз)

Ако системата е автоматизирана, трябва да е възможно да се спре подаването или да се коригира грешна или въвеждаща в заблуждение информация.

Ако вагонът е със запазени места, то номерът или буквата на вагона (както е използван в системата за запазване на места) трябва да бъде изложен на или до всяка врата със символи, с височина не по-малка от 70 mm.

Ако местата са означени с цифри или букви, номерът или буквата на мястото трябва да е означен на или до всяка седалка със символи, с височина не по-малка от 12 mm. Тези цифри и букви трябва да контрастират с останалия фон.

Влакът трябва да е снабден с високоговорителна система, която да се използва или за рутинни съобщения или за съобщения при спешност от машиниста или друг член на влаковата бригада, който отговаря за пътниците.

Системата може да работи ръчно, автоматично или на основата на предварително програмиране. Ако системата е автоматизирана, трябва да е възможно да се спре или да се коригира грешна или въвеждаща в заблуждение информация.

Системата трябва да се използва, за да се съобщава местоназначението и следващата спирка на влака, или при тръгване — всяка спирка.

Системата трябва да се използва, за да се съобщава следващата спирка на влака най-малко две минути преди пристигането на тази спирка. Ако следващата гара е на по-малко от две минути планирано време за пътуване, следващата спирка трябва да се съобщава веднага след потеглянето от предишната гара.

Във всички зони звуковата информация трябва да има най-малко ниво RASTI 0,5, в съответствие с IEC 60268-16 част 16. Системата трябва да отговаря на изискването за всяко място за сядане и място за инвалидна количка.

Системата трябва да може да прави съобщения на повече от един език. (Изборът и броят на езиците е отговорност на железопътното предприятие, с оглед на клиентелата на дадената услуга за жп превоз)

Ако системата е автоматизирана, трябва да е възможно да се спира или да се коригира грешна и въвеждаща в заблуждение информация.

#### 4.2.2.8.4. Информация (изисквания към елементите на оперативната съвместимост)

Всяко наименование на гара (което може да бъде съкратено), или думи от съобщение, трябва да бъдат показвани в продължение на най-малко 2 секунди. Ако се използва дисплей с бягашо съобщение (хоризонтален или вертикален), всяка завършена дума трябва да бъде показвана в продължение на най-малко 2 секунди и скоростта на хоризонталното движение не трябва да превишава 6 символа в секунда. За цялата писмена информация трябва да се използват безсерифни шрифтове, с малки и големи букви (т.е. не само с главни букви).

Главните букви и цифри, използвани върху предни външни дисплеи, трябва да са с височина най-малко 70 mm, а върху странични дисплеи — 35 mm на страните на корпуса на возилата и върху индикаторите във влака.

Във влаковете размерът на буквите не трябва да е по-малък от 35 mm при разстояние за четене над 5 000 mm.

Символи с размер 35 mm на дисплея се считат за приемливи за максимално разстояние на видимост от 10 000 mm.

#### 4.2.2.9. Промени във височината

Вътрешните стъпала (различни от тези за достъп отвън) трябва да имат максимална височина от 200 mm и минимална дълбочина 280 mm, измерено при централната ос на стълбите. Първото и последното стъпало трябва да бъдат означени с контрастна лента с ширина от 45 mm до 50 mm по цялата ширина на стъпалата на предната и горна повърхност при ръба на стъпалото. За двуетажни влакове е разрешено тази стойност да се намали до 270 mm за стълбите, водещи към горния етаж.

Не се разрешават стъпала между входния вестибюл на вратата за достъп с инвалидна количка, мястото за инвалидна количка, универсалното спално купе и универсалната тоалетна, с изключение на праг на врата, който не трябва да превишава височина от 15 mm.

Максималният наклон на рампите във влака не трябва да превишава следните стойности:

Дължина на рампата	Максимален наклон (градус)	Максимален наклон (%)
> 1 000 mm	4,47	8
600 mm до 1 000 mm	8,5	15
По-малко от 600 mm	10,2	18

*Забележка:* тези наклони трябва да се измерват, когато возилото е спряло неподвижно на право и равно трасе.

#### 4.2.2.10. Перила

Всички перила, поставени във возилото, трябва да имат кръгло сечение с външен диаметър от 30 mm до 40 mm и между тях и съседна повърхност трябва да има свободно разстояние от минимум 45 mm. Ако перилото е закривено, радиусът от вътрешната страна на кривата трябва да е най-малко 50 mm.

Всички перила трябва да контрастират с фона.

Входните врати с повече от две входни стъпала трябва да са снабдени с перила от двете страни на вратата, поставени отвътре, колкото се може по-близо до външната стена на возилото. Перилата трябва да достигат височина между 800 mm и 900 mm над първото стъпало за качване във влака, в зависимост от височините на перона, за която е проектиран подвижният състав, и трябва да са успоредни на линията на ръба на стъпалото.

За качване и спизане от влака трябва също да е монтирано вертикално перило. Входните врати с до две входни стъпала трябва да са снабдени с вертикални перила от двете страни на вратата, поставени отвътре, колкото се може по-близо до външната стена на возилото. Те трябва да са разположени от 700 mm до 1 200 mm над прага на първото стъпало.

Когато коридорът при подвижния проход е по-малък от 1 000 mm и по-дълъг от 2 000 mm, там също трябва да има парпети или дръжки в, или в съседство с проходите между вагоните за ползване от пътниците. Там, където коридорът при прохода е по-широк или равен на 1 000 mm, в прохода трябва да се поставят перила или дръжки.

#### 4.2.2.11. Място за спане, достъпно за инвалидна количка

Когато влакът е оборудван със спални места за пътниците, трябва да се осигури един вагон, в който да има поне едно спално място, достъпно за инвалидна количка, където да може да се разположи инвалидна количка със спецификация съгласно дефиницията в Приложение М.

Ако за пътниците във влака има повече от един спален вагон, то тогава в него трябва да има не по-малко от две спални места, достъпни за инвалидни колички.

Ако вагонът предлага спални места, достъпни за инвалидни колички, външната врата на вагона трябва да е маркирана с означение в съответствие с Приложение N, клаузи N.3 и N.4.

Спалното място трябва да е оборудвано с не по-малко от две алармени устройства, които в случай на опасност дават възможност на ЛНП да информират персонала да предприеме съответни действия. Едното устройство трябва да е поставено на не повече от 450 mm над пода, измерено вертикално от повърхността на пода до горната част на устройството. Другото не трябва да е на по-малко от 600 mm и на не повече от 800 mm над пода, измерено вертикално до горната част на устройството.

По-ниското алармено устройство трябва да е позиционирано така, че то да бъде удобно достигано от лице, което лежи на пода. Тези две устройства трябва да са разположени на различни вертикални повърхности в спалното купе. Алармените устройства трябва да се различават от всяко друго управление в спалното купе и да бъдат оцветени различно от другите контролни устройства.

Знак, съответстващ на Приложение N клаузи N.3 и N.7, трябва да се постави непосредствено до всяко алармено устройство. Знакът трябва да описва функцията и необходимите действия и трябва да контрастира с околния фон, като осигурява ясна визуална и тактилна информация.

В спалното купе визуална и звукова индикация трябва да указва, че аларменото устройство функционира.

4.2.2.12. Позиция на стъпалото за качване и слизане от возилото

4.2.2.12.1. Общи изисквания

Трябва да бъде показано, че точката, разположена в средата на ръба на стъпалото <sup>(2)</sup> на всяка врата за достъп, от двете страни на возилото, застанало централно на ж.п.релсите и в работно състояние с нови колела, но без пътници, трябва да е разположено вътре в повърхността, определяна като „място на стъпалото“ на фигура 11 по-долу, като отговаря на изискванията от следващите редове.

Стъпалата за достъп на вагона трябва да бъдат така проектирани, че да отговарят на следните изисквания в зависимост от типа на перона, при който подвижният състав е предвиден да спира при нормална работа. Краят на пода при вратата за достъп трябва да се счита за стъпало.

Стъпалата трябва да са такива, че максималният габарит на конструкцията на вагона да отговаря на изискванията на Приложение С на ТСОС за товарни вагони.

**Изискване а) за подвижния състав, предназначен да спира при нормална работа на перони с височина под 550 mm:**

Най-ниското стъпало (първо ниво) трябва да бъде разположено на най-външната граница на конструктивния габарит на вагона, съгласно изискванията на Приложение С на ТСОС за товарни вагони, валидна за това возило.

Хоризонталното положение на най-ниското стъпало трябва да бъде разположено на външната граница на конструктивния габарит на вагона, съгласно изискванията на Приложение С на ТСОС за товарен вагон, валидна за това возило.

**Изискване б) за подвижния състав, предназначен да спира при нормална работа на перони с височина 550 mm:**

Когато возилото е спряло в номинално положение, стъпалото трябва да съответства на изискванията от фигура 11 и на следните стойности,

	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_{v-}$ mm
На права равна отсечка	200	230	160
На отсечка с радиус на кривата 300m	290	230	160

**Изискване в) за подвижния състав, предназначен да спира при нормална работа на перони с височина 760 mm:**

Когато возилото е спряло в номинално положение, стъпалото трябва да съответства на изискванията от фигура 11 и на следните стойности,

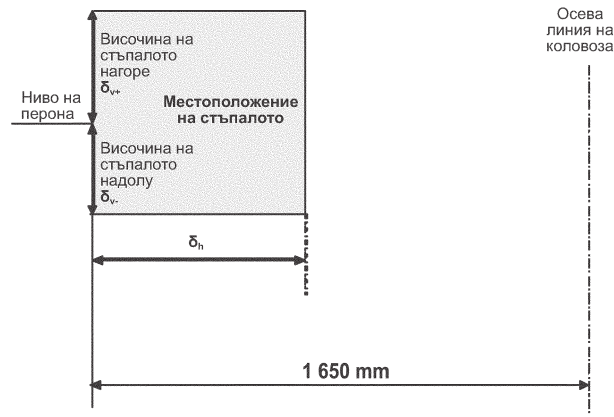
	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_{v-}$ mm
На права равна отсечка	200	230	160
На отсечка с радиус на кривата 300m	290	230	160

**Изискване г) за подвижния състав, предназначен да спира при нормална работа на перони с височина 760 mm и на перони високи 550 mm или по-ниски, и които имат две или повече стъпала за достъп:**

В допълнение на съответните изисквания по-горе, когато возилото е спряло в номинално положение стъпалото трябва да отговаря на изискванията на фигура 11 и на следните стойности, като за основа е взета номинална височина на перона 760 mm.

	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_{v-}$ mm
На права равна отсечка	380	230	160
На отсечка с радиус на кривата 300 m	470	230	160

<sup>(2)</sup> За стъпалото трябва да се прилагат нормални правила за измерване. Това следователно ще попречи на разполагане на вратата на някои места на вагона.



ФИГУРА 11

## 4.2.2.1.2.2. Стъпала за качване/слизване

Всички стъпала за качване и слизане трябва да са противоплъзгащи и да имат ефективна свободна ширина, колкото е ширината на входната врата.

Вътрешните стъпала за достъп отвън трябва да са с максимална височина 200 mm и минимална дълбочина 240 mm (за стъпване) между вертикалните ръбове на стъпалата. Височината на всички стъпала трябва да е еднаква. Първото и последното стъпало трябва да бъдат означени с контрастираща лента с ширина от 45 mm до 50 mm по цялата ширина на стъпалата, както на предната, така и на горната повърхност на ръба на стъпалото.

Височината на всяко стъпало е допустимо да бъде увеличена с най-много 230 mm, ако може да се покаже, че това води до намаляване с едно на общия брой необходими стъпала. (Например, ако трябва да се преодолее вертикалното разстояние от 460 mm, може да се покаже, че като се използват стъпала до 230 mm, броят на необходимите стъпала ще намалее от 3 на 2.)

Външната стълба за качване, фиксирана или подвижна, трябва да е с максимална височина 230 mm между стъпалата и с минимална дълбочина от 150 mm. Ако към стъпалото е монтирано удължение, което е разширение на прага на вратата от външната страна на возилото и няма промяна в нивото между удължението и пода на вагона, то това не се счита за стъпало за целите на тази спецификация. Минимално понижение в нивото от максимум 60 mm между повърхността на пода на входния вестибул и външната част на вагона, използвана като „водач“ за затварянето на вратата, е също позволена и не трябва да се счита за стъпало.

Достъпът до входния вестибул на возилото (вагона) трябва да се осигури с най-много 4 стъпала, от които едно може да бъде външно.

## 4.2.2.1.2.3. Помощни средства за качване

## 4.2.2.1.2.3.1. Обща информация

Помощните средства за качване трябва да отговарят на изискванията от следната таблица:

Използване на помощни средства за качване	Недостъпни за ползватели на инвалидни колички	Достъпни и за ползватели на инвалидни колички и за други лица	Достъпни само за ползватели на инвалидни колички
Категория на помощните средства за качване *	Подвижно стъпало Друго устройство	Рампа Мостова плоскост Други устройства	Асансьор Други устройства
Общи изисквания съгласно:	Категория А	Категория А Категория В	Категория В

## 4.2.2.1.2.3.2. Наличност на помощни средства за ползватели на инвалидни колички

Когато входна врата на влака, съвместима с инвалидни колички, е предвидена да се отваря при нормална експлоатация, на перона на гара, на която има безпрепятствен маршрут със свободен достъп в съответствие с 4.1.2.3.1, между тази входна врата и перона трябва да се осигури помощно средство, което да позволява качването или свалянето на пътник в инвалидна количка, освен ако не е указано, че разстоянието между ръба на прага на вратата и края на перона не надхвърля 75 mm — измерено хоризонтално, и 50 mm — измерено вертикално.

Позицията на ръба на пероните, за която са предназначени помощните средства на подвижния състав, в съответствие с предишния параграф трябва да се декларира при характеристиките на подвижния състав.

Ако разстоянието между гарите по даден маршрут не превишава 30 km и пероните са такива, за каквито е предвиден подвижният състав, и които са оборудвани с помощни средства за ползватели на инвалидни колички, то тогава за подвижния състав не е задължително да носи такива помощни средства.

Отговорният управител на инфраструктурата (или началникът на гарата, ако те са отговорните органи) и железопътното предприятие трябва да съгласуват управлението на помощните средства с Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и Съвета за правата и задълженията на пътниците в международните железници, за да се установи кой е отговорен за осигуряването на необходимите помощни средства за повдигане. Управителят на инфраструктурата (или ръководителят на гарата) и железопътното предприятие трябва да гарантират, че начинът на разпределение на отговорностите, за което се споразумяват, е най-надеждното общо решение.

Такова споразумение трябва да дефинира:

- пероните на гарата, където помощно средство за повдигане трябва да бъде осигурено от ръководителя на инфраструктурата или ръководителя на гарата, както и подвижния състав, за който средството ще се използва,
- пероните на гарата, където помощно средство за повдигане трябва да бъде осигурено от железопътното предприятие, както и подвижния състав, за който средството ще се използва,
- подвижния състав, където помощно средство за повдигане трябва да бъде осигурено от железопътното предприятие, както и перона на гарата, където средството ще се използва,
- специалните правила за спиране на влаковете, за съобразяване с точка 4.1.2.19 (място за помощни средства за ползватели на инвалидни колички).

В своята система за управление на безопасността, железопътното предприятие трябва да посочи какви са неговите задължения по тези споразумения и как възнамерява да ги изпълнява.

В горните параграфи, ръководителят на гарата, който отговаря за пероните, се счита за управител на инфраструктурата съгласно Директива 91/440/ЕО член 3: дефиниция на инфраструктурата и Регламент 2598/70/ЕО.

#### 4.2.2.12.3.3. Общи изисквания категория А

##### *Изисквания към елементите на оперативната съвместимост*

Средството трябва да може да издържа съсредоточено вертикално насочено усилие от 2 kN, което трябва да се приложи върху повърхност с площ 100 mm \* 200 mm навсякъде по свободната повърхност на стъпалото, без да претърпява остатъчна деформация;

Средството трябва да може да издържа върху свободната си повърхност разпределен вертикално насочен товар от 4 kN на метър от дължината на стъпалото, без да претърпява значителна остатъчна деформация.

Трябва да се инсталира подходящ механизъм, за да се осигури стабилност на средството в отворено и прибрано положение.

Повърхността на средството трябва да бъде противоплъзгаща и трябва да има ефективна ширина равна на ширината на входната врата.

Средството трябва да е снабдено с устройство, което може да спира движението на това стъпало, ако предният му ръб се допре до предмет или лице, докато стъпалото е в движение.

Максималната сила, упражнявана от средството, трябва да е съобразена със следното:

Максималната сила упражнявана от средството в посоката на разтваряне не трябва да превишава сила от 300 N, когато се удря в препятствие.

Когато се очаква пътниците да стоят на вертикално движещо се средство във вагона, стъпалото не трябва да действа с вертикална сила = 150 N, приложена на площ с диаметър 80 mm, където и да е по повърхността на стъпалото.



Средството трябва да включва начин за спешно прибиране и разгъване, в случай че захранването на стъпалото отпадне.

#### 4.2.2.12.3.4. Общи изисквания категория В

*Изисквания към елементите на оперативната съвместимост:*

Ако на гарите са поставени помощни средства за повдигане, на тях трябва да може да се помести инвалидна количка с характеристиките описани в Приложение М:

Повърхността на средството трябва да бъде противоплъзгаша и трябва да има ефективна ширина най-малко 760 mm, с изключение за асансьори, при които е разрешен размер 720 mm. Ако плоскостта е с ширина по-малка от 900 mm, тя трябва да е с повдигнати ръбове от двете страни, за да се предотврати изплъзване на спомагателите за движението колелца.

Средството трябва да изпържа тегло най-малко 300 kg, поставено в центъра на рампата, разпределено върху повърхност с площ 660 mm x 660 mm.

#### 4.2.2.12.3.5. Специални изисквания за подвижни стъпала

Подвижното стъпало е напълно автоматично устройство, интегрирано във возилото, което се активира заедно с отварянето/затварянето на вратата.

Ползването на подвижни стъпала е разрешено, ако отговарят на изискванията на конструктивния габарит на подвижния състав, съгласно Приложение С на ТСОС за товарни вагони.

В случай на подвижно стъпало, издадено над разрешеното от изискванията за габарита, докато стъпалото се разтваря, влакът трябва да е в неподвижно състояние.

Разтварянето на подвижното стъпало трябва да е приключило преди разтворът на вратата да позволи на пътника да премине и обратно, отстраняването на стъпалото може да започне, само когато разтворът на вратата повече не позволява преминаване на ЛНП.

#### 4.2.2.12.3.6. Специални изисквания за преносими рампи

*Съставни изисквания на оперативната съвместимост*

Когато персоналът управлява средството ръчно, то трябва да е така проектирано, че да е безопасно и да изисква минимално усилие за работа.

Ако помощното средство за качване във влака функционира със захранване, тогава то трябва да включва начин за ръчна работа при отпадане на захранването. Този начин трябва да може да бъде използван безопасно както от пътника така и от оператора .

В случая на рампа за достъп тя трябва или да бъде поставяна ръчно от персонала, или да се съхранява на перона на гарата или във влака, или да се отваря полуавтоматично чрез механично средство, задействано от персонала или пътника.

Повърхността на рампата трябва да е противоплъзгаша и трябва да има ефективна свободна ширина най-малко от 760 mm.

Рампите трябва да са с повдигнати ръбове от двете страни, за да се предотврати излизане на колелцата на инвалидната количка (помощното средство за придвижване).

Повдигнатите ръбове в двата края на рампата трябва да бъдат скосени и да не са по-високи от 20 mm. Те трябва да имат контрастиращи предупредителни ленти.

Когато се използва за издигане или сваляне, рампата трябва да е осигурена при ползване, така че при товарене и разтоварване да не се измества.

Трябва да се предостави сигурно купе, което да гарантира, че сгънатите рампи, включително преносимите такива, не пречат на инвалидната количка на пътника или на помощното средство за придвижване, и не представляват опасност за пътниците, в случай на внезапно спиране.

Наклонът на рампата трябва да бъде максимум 10,2 градуса (18 %). При тази максимална стойност за пътника може да е необходима помощ.

*Изисквания на подсистемата*

Трябва да се предостави сигурно купе, което да гарантира, че сгънатите рампи, включително преносимите такива, не пречат на инвалидната количка на пътника или на помощното средство за придвижване, и не представляват опасност за пътниците, в случай на внезапно спиране.

## 4.2.2.12.3.7. Специални изисквания за полуавтоматични рампи

*Съставни изисквания на оперативната съвместимост*

Полуавтоматичната рампа трябва да е снабдена с устройство, което да може да спре движението на това стъпало, ако по време на движението му предният му ръб се допре до предмет или човек.

Наклонът на рампата трябва да е максимум 10,2 градуса (18 %). При тази максимална стойност за пътника може да е необходима помощ.

*Изисквания на подсистемата*

Трябва да има орган за управление, който да гарантира, че возилото не може да се задвижи ако полуавтоматичната рампа не е прибрана.

## 4.2.2.12.3.8. Специални изисквания за мостови плоскости

*Съставни изисквания на оперативната съвместимост*

Мостовата плоскост е напълно автоматично устройство, вградено във возилото, което се активира заедно с отварянето/затварянето на вратата. Тя остава в хоризонтално положение без опора от страна на перона на гарата.

## 4.2.2.12.3.9. Специални изисквания за бордови асансьори

*Съставни изисквания на оперативната съвместимост*

Бордовият асансьор е устройство, вградено във входния вестибюл на возилото, което се обслужва от персонала на влака. Където има такава, тази система трябва да може да преодолява максималната разлика във височините на пода на возилото и на перона на гарата.

Ако се използва бордови асансьор, той трябва да е съобразен със следните изисквания:

Ако е монтиран, всеки орган за управление на отварянето, свалянето до нивото на земята, повдигането и прибирането на асансьора изисква постоянен ръчен натиск от оператора, като не трябва да позволява неправилна последователност на работа, когато платформата на асансьора е заета.

Асансьорът трябва да включва начин за отваряне, сваляне до нивото на земята на зает с пътник асансьор и повдигане и прибиране на празния асансьор при спешни ситуации, когато захранването на асансьора отпадне.

По време на сваляне и издигане на пътник никоя част от платформата на асансьора не трябва да се движи със скорост над 150 mm в секунда, и не трябва да превишава 300 mm в секунда по време на отваряне и затваряне (освен ако асансьорът не се отваря или затваря ръчно). Когато е зает, максималното хоризонтално и вертикално ускорение на платформата на асансьора трябва да е 0,3 g.

Платформата на асансьора трябва да е снабдена с прегради, за да се предпазят колелата на инвалидната количка от излизане от платформата на асансьора по време на работа.

Подвижна преграда или подобно средство трябва да предпазва инвалидната количка от излизане извън ръба, който е най-близо до возилото, докато асансьорът не заеме своето най-горно положение.

Всяка от страните на платформата на асансьора, която се издава отвъд вагона в най-горното си положение, трябва да има преграда, висока най-малко 25 mm. Такива прегради не трябва да пречат на маневрирането към и във от пътеката.

Преградата на ръба (външната преграда), която функционира като повдигаща рампа когато асансьорът е на нивото на земята, трябва, когато е повдигната или затворена, да е достатъчна (или трябва да е осигурена допълнителна система), за предотвратяване на това инвалидна количка с ел. задвижване да връхлети или нанесе поражения върху нея.

Асансьорът трябва да позволява позициониране на инвалидната количка с лице навън и с лице навътре.

Трябва да е монтирана сигурна затваряща се система, която да гарантира, че затвореният асансьор не възпрепятства инвалидната количка на пътника или средството за придвижване и не представлява опасност за пътниците.

Когато асансьорът е в прибрано състояние, входът трябва да има най-малка използвана ширина от 800 mm.

*Изисквания на подсистемата.*

Асансьорът трябва да гарантира, че возилото не може да се задвижи, докато асансьорът не е прибран.

#### 4.2.3. Функционални и технически спецификации на интерфейсите

Поради факта, че ТСОС за конвенционалната железопътна система в момента не съществува за пътническите подвижен състав и инфраструктура, този раздел остава открит въпрос.

Няма интерфейс към подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“.

Интерфейсите към подсистемата „Експлоатация“ са описани в раздел 4.1.4 „Правила за експлоатация“.

#### 4.2.4. Правила за експлоатация

Следните правила на опериране не съставляват част от оценката на подвижния състав.

Настоящата ТСОС не характеризира правилата за експлоатация при евакуация в случай на рискови ситуации, а само съответните технически изисквания. Целта на техническите изисквания за подвижния състав е да се улесни евакуирането за всички, включително и за ЛНП.

В светлината на основните изисквания от раздел 3, правилата за експлоатация, характерни за подсистемата „Подвижен състав“ в съответствие с техническия обхват, дефиниран в точка 1.1, разглеждани от настоящата ТСОС, са както следва:

##### — *Обща информация*

Железопътното предприятие трябва да разработи писмена политика, за да гарантира, че всички категории ЛНП могат да имат достъп до пътническия подвижен състав по всяко време на работа в съответствие с техническите изисквания на настоящата ТСОС. Освен това, политиката трябва да бъде съобразена съответно с политиката на ръководителя на инфраструктурата или ръководителя на гарата (виж раздел 4.2.4). Политиката трябва да се реализира чрез предоставяне на подходяща информация на персонала, на процедури и обучение. Политиката относно подвижния състав трябва да включва, без да се ограничава с това, правила за експлоатация за следните ситуации:

##### — *Достъп и резервация на места с предимство*

Съществуват две възможни условия във връзка с местата, класифицирани като „места с предимство“; (i) свободни и (ii) резервирани (виж раздел 4.2.2.1). При случай (i) правилата за експлоатация са насочени към другите пътници (напр. наличието на означения), заявявайки им да осигуряват предимство на ЛНП от всички категории, които са дефинирани като имащи право да ползват такива места и че заетите места с предимство трябва да бъдат съответно преотстъпени. При случай (ii) правилата за експлоатация трябва да се прилагат от железопътното предприятие, за да се гарантира, че резервационната система за продажба на билети е справедлива по отношение на ЛНП. Такива правила гарантират, че до определен период от време преди тръгване местата с предимство са първоначално налични за резервация от ЛНП. Това трябва да включва и възможността за лице с куче-водач да запази две места — едно за ЛНП и едно за кучето. След изтичане на този период, местата с предимство могат да се ползват от всички пътници, включително и от ЛНП.

##### — *Превоз на куче-водач*

Правилата за експлоатация трябва да са така изготвени, че да позволяват на ЛНП с куче-водач да не плащат допълнителна такса.

##### — *Достъп и резервация на места за инвалидни колички*

Гореспоменатите правила за достъп и резервиране на места с предимство се прилагат също и за места за инвалидни колички (виж раздел 4.2.2.3) с изключение на случаите, в които ползвателите на инвалидни колички са единствената категория на ЛНП с предимство. Допълнително, правилата за експлоатация трябва да осигуряват (i) свободни или (ii) запазени места за придружаващите лица (не ЛНП) в съседство или срещу местата за инвалидни колички. Подвижни седалки позволяват на местата за инвалидни колички да се превръщат в универсални места за сядане.

##### — *Достъп и резервиране на универсални спални купета*

Гореспоменатите правила за резервиране на места с предимство се прилагат и за универсалните спални купета (виж раздел 4.2.2.3). Правилата за експлоатация обаче трябва да предотвратяват свободното заемане на универсалните спални купета (напр. трябва винаги да е необходимо предварително резервиране).

##### — *Аларма при мястото за инвалидна количка (Алармена система за ползвателите на инвалидна количка)*

Трябва да бъдат прилагани правила за експлоатация, за да се гарантира съответен отговор и действие от страна на бригадата на влака в случай на активиране на предупредителната аларма от мястото на ползвателите на инвалидни колички (виж 4.2.2.3).

— *Активиране на външните врати от бригадата на влака*

При задействане на външните врати от бригадата на влака трябва да бъдат прилагани правила за експлоатация, за да се осигури безопасността на всички пътници, включително ЛНП. (виж раздел 4.2.2.4.1).

— *Екипаж на влака — Алармена система в универсалните тоалетни*

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани, за да се осигури съответен отговор и действие от страна на бригадата на влака, в случай на активиране на предупредителната аларма в универсалната тоалетна (виж 4.2.2.6.3) от пътник, включително и от ЛНП.

— *Гласови инструкции за безопасност в случай на авария*

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани относно предаването на гласови инструкции за безопасност на пътниците в случай на авария (виж раздел 4.2.2.8.1). Тези правила трябва да засягат естеството на инструкциите и тяхното предаване.

— *Визуална информация — Контрол на обявите*

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани, за да се избегне отвлечането на вниманието (чрез рекламите) на потенциалния пътник от визуалната информация (виж раздел 4.2.2.8.2). Тези правила се отнасят до относителното разположение, размерите и осветлението на рекламите.

— *Автоматични информационни системи — Ръчна корекция на неправилна или заблуждаваща информация*

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани за проверка и възможността да се коригира грешна автоматична информация от екипажа на влака (виж раздел 4.2.2.8).

— *Правила за оповестяване на крайното местоназначение и следваща спирка*

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани, за да се гарантира оповестяването на следващата спирка не по-късно от 2 минути преди събитието (виж раздел 4.2.2.8).

— *Използваем език за съобщенията във влака*

Съобщенията във влака могат да бъдат записани или да бъдат предадени на живо. И в двата случая, правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани, за да се обосноват използваните езици, като се вземе под внимание профила на националността на типичния пътник по маршрута относно езика (езиците), които се говорят (виж раздел 4.2.2.8).

— *Алармена система в спалните купета*

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани, за да се осигури подходящ отговор и действие от страна на бригадата на влака, в случай на активиране на предупредителната аларма в спалното купе (виж 4.2.2.11) от някой пътник, включително и от ЛНП.

— *Правила относно колтозицията на влака за ползването на помощните средства за повдигане на инвалидни колички според подредбата на пероните.*

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани, за да се вземат под внимание вариантите на композиране на влака, за да се определят безопасните зони на действие за помощните средства за повдигане на инвалидните колички от гледна точка на местата за спиране на влаковете.

— *Безопасност на ръчни и автоматични помощните средства за повдигане на инвалидни колички*

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани относно обслужването на помощните средства от бригадата на влака или персонала на гарата. В случай на ръчни средства, процедурите трябва да гарантират използването на минимално физическо усилие от страна на персонала. В случай на автоматични устройства, процедурите трябва да гарантират безопасна работа при отпадане на захранването. Правило за експлоатация трябва да се прилага относно използването на подвижната обезопасяваща преграда към асансьорите за инвалидни колички от персонала на влака или гарата.

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани, за да се гарантира, че персоналът на влака или гарата може безопасно да работи с рамките за повдигане с оглед на отваряне, повдигане, снижаване и затваряне.

— *Помощ за ползвателите на инвалидни колички*

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани, за да се гарантира, че персоналът знае, че ползвателите на инвалидни колички могат да имат нужда от помощ при издигане и сваляне от влака и при необходимост трябва да им оказват такава помощ.

ЛНП може да се наложи да заявят необходимостта от такава помощ, за да се осигури наличие на обучен персонал.

— *Перон — зона на действие на помощните средства за издигане на инвалидни колички*

Железопътното предприятие и управителят на инфраструктурата или ръководителят на гарата заедно трябва да определят пространството на перона, където средството най-вероятно ще се използва, и трябва да покажат верността на своето решение. Това пространство трябва да е съобразено със съществуващите перони, където влакът е най-вероятно да спре.

В следствие на горното, за да се отговори на това изискване, точката на спиране на влака в някои случаи трябва да се уточни.

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани, за да се вземат под внимание вариантите на композиране на влака (виж раздел 4.1.2.19) така че, точката на спиране на влаковете да може да се определи с оглед на зоните на действие на помощните средства.

— *Аварийен метод за прибиране на подвижните стъпала*

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани за аварийно прибиране или отваряне на мостовата плоскост в случай на отпадане на захранването.

— *Превоз на столове на колелца*

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани за превоз на столове на колелца.

— *Превоз на багаж*

Правила за експлоатация трябва да бъдат прилагани за превоз на багаж.

— *Действащи комбинации на ЛНП — подвижен състав съвместим и несъвместим с ТСОС*

Когато влакът се формира от смесен подвижен състав, съвместим и несъвместим с ТСОС, трябва да се приложат процедури за експлоатация, за да се гарантира, че най-малко две ЛНП са осигурени във влака със съвместими с ТСОС места за инвалидни колички. Трябва да се гарантира също, че ако във влака има тоалетни, то ползвателят на инвалидна количка има достъп до една универсална тоалетна.

При такива комбинации на подвижен състав трябва да има процедури, за да се осигури наличието на визуална и звукова информация за пътя на всички превозни средства.

Приема се, че системи за динамична информация и алармени устройства в местата за инвалидни колички и универсалните тоалетни могат да не са напълно функционални, когато работят при такова формиране.

— *Формиране на влакове от индивидуални превозни средства, които са ТСОС — ЛНП съвместими*

Когато превозни средства, които са били оценявани индивидуално в съответствие с раздел 6.2.7, формират влак, процедури за експлоатация трябва да има, за да се гарантира, че целият влак отговаря на съответните точки на раздел 4.2 на настоящата ТСОС.

4.2.5. *Правила за поддръжка*

С оглед на основните изисквания в раздел 3, правилата за поддръжка, характерни за подсистемата на подвижния състав съгласно техническия обхват, както е дефинирано в точка 1.1, разглеждано от настоящата ТСОС, са следните:

Ако едно средство, което е вградено за ЛНП се повреди (това включва и тактилните означения), железопътното предприятие трябва да осигури наличието на процедури за ремонт на средството или за замяната му в рамките на 6 работни дни след докладването за повредата.

## 4.2.6. Професионални квалификации

Професионалните квалификации на персонала, необходим за работа и поддръжка на подсистемата подвижен състав според техническия обхват, както е зададено в точка 1.1, и съгласно точка 4.2.4, която съдържа списъка с правилата за експлоатация, касаещи тази ТСОС, са следните:

Професионалното обучение на персонала, изпълняващ задачите по придружаването на влаковете, предоставянето на услуги и помощ за пътниците на гарата и продажбата на билети трябва да включва и предмет за информиране относно наличието и равнопоставеността на хората с увреждания, включително специалните нужди на всяка категория ЛНП.

Професионалното обучение на инженерите и ръководителите, отговорни за поддръжката и работата на влаковете, трябва да включват предмет за информиране относно наличието и равнопоставеността на хората с увреждания, включително специалните нужди на всяка категория ЛНП.

## 4.2.7. Здравни и безопасни условия

Няма специални изисквания в обхвата на настоящата ТСОС относно здравните и безопасни условия за персонала, необходим за работата на подвижния състав, нито за изпълнението на настоящата ТСОС.

## 4.2.8. Регистър на подвижния състав

Изискванията за регистъра на подвижния състав с оглед на настоящата ТСОС са специфицирани по-надолу.

Регистърът на подвижния състав трябва да включва следната обща информация за всеки тип подвижен състав:

- Общо описание на типа подвижен състав (включително най-висока скорост на работа и брой на фиксираните места);
- Железопътното предприятие, която работи с подвижния състав и в случай, че е различен, собственикът на подвижния състав;
- Страната-членка, одобрила подвижния състав за целите на настоящата ТСОС;
- Номерът на класата и индивидуалните номера на возилото на подвижния състав;
- Строителя на подвижния състав;
- Датата на започване на обществена работа на подвижния състав с пътници;
- Маршрутите, по които подвижният състав има разрешение да работи;
- Датата на деклариране на съответствие на подвижния състав с изискванията на настоящата ТСОС;
- Наименованието на упълномощения орган, удостоверяващ съответствието;
- Влаковите конфигурации на подвижния състав, когато работят в съответствие с настоящата ТСОС;

В допълнение към всяко средство на подвижния състав трябва да се изреждат следните характеристики и да се описват с оглед на отнасящите се до тях точки в ТСОС, както следва:

- Брой на местата с предимство в съответствие с точка 4.2.2.2;
- Брой на местата за инвалидни колички в съответствие с точка 4.2.2.3;
- Брой на тоалетните в съответствие с точка 4.2.2.6;
- Брой на спалните места, достъпни за инвалидни колички, ако има такива, в съответствие с точка 4.2.2.11;
- Височина на пода на возилото и позицията на стъпалата за качване и слизане в съответствие с точки 4.2.2.12.1, 4.2.2.12.2 и 4.2.2.12.3;
- Височина на перона (включително и специални случаи), за която подвижният състав е проектиран да отговаря в съответствие с точка 4.2.2.12.1;

- Описание на интегрираните средства за повдигане, ако ги има, в съответствие с точка 4.2.2.12.4;
- Описание на преносими средства за повдигане, които се пренасят от подвижния състав в съответствие с точка 4.2.2.12.4;

Когато се прилага националното законодателство, за да се установи съответствие с настоящата ТСОС, отнасящите се правила и точки трябва да се укажат срещу съответното устройство в регистъра.

Ако страната-членка на регистрация се промени, съдържанието на регистъра на подвижния състав за подвижния състав, отнасящ се до настоящата ТСОС, трябва да се прехвърли от оригиналната страна на регистрацията на новата страна на регистрацията.

Данните, които се съдържат в регистъра на подвижния състав, се изискват от:

- Страната-членка, за да потвърди, че подвижният състав отговаря на изискванията на настоящата ТСОС;
- Ръководителя на инфраструктурата, за да се потвърди, че подвижният състав е съвместим с инфраструктурата, на която ще работи;
- Железопътното предприятие, за да потвърди, че подвижният състав отговаря на нейните изисквания.

#### 4.3. Дефиниции на термините, използвани в настоящата ТСОС.

##### *Управление с длан*

Управление с длан означава, че с устройството трябва да може да се управлява, без да се изисква пръстите да бъдат опънати. Необходимо е това да е така проектирано, тъй като пътници със ставни болки, като артрит, може да не могат (и вероятно чувстват дискомфорт или болка при това движение) да упражняват сила с върха на единия си пръст. Много от тях не биха могли да опънат пръстите си за целта.

##### *Контраст*

Когато се прилага оцветяване на две съседни повърхности, за да се осигури достатъчен контраст, разликата между цветовете ще се определя от коефициента на отражение на светлината, оттенъка и цветните координати на всеки от тях.

За целите на настоящата ТСОС „контрастът“ ще се оценява по коефициента на отражение на дифузната светлина, но може да се влияе от разлики в оттенъка и наситеността на цвета.

„Контрастът чрез коефициента на отражение на дифузната светлина“ означава контрастът на повърхностите, описани в средната формула:

$$K = \frac{(L_0 - L_h)}{L_0 + L_h}$$

K = контраст

$L_0$  = коефициент на отражение за дифузната светлина на предмета.

$L_h$  = коефициент на отражение за дифузната светлина на фона или съседна повърхност.

Когато контрастът се специфицира в настоящата ТСОС, минималната му стойност трябва да бъде  $K = 0,3$ .

L е интензитетът на дифузната светлина, отразена в дадена посока от елемент на повърхността, разделена от повърхността на елемента, проектиран в същата посока.

Комбинация от цветовете червено и зелено не е разрешена като контраст.

Измерването на коефициента на отражение на дифузната светлина трябва да се извършва в съответствие с европейските или национални стандарти.

Нивото на контраст в оттенъка трябва да се определя от близостта на два цвята в цветния спектър, така че цветовете, които са близки един до друг в спектъра, ще контрастират по-слабо от тези, които са далеч един от друг.

Стойността на наситеността на цвета в дефиницията на даден цвят описва неговия интензитет и нивото на наситеност. Колкото по-наситен е един цвят, толкова по-голям е неговият интензитет.

#### *Първо стъпало*

„Първото стъпало“ е първото стъпало на возилото, което пътникът използва при качване или слизане от влака. Това обикновено е стъпалото, което е най-близо до ръба на перона. То може да бъде фиксирано или подвижно.

#### *Противоплъзгащ*

„Противоплъзгащ“ означава, че една завършена повърхност за ползване трябва да е достатъчно грапава или другояче формулирано — триенето между повърхността и обувката на лицето или помощното средство за придвижване, се поддържа на приемливо ниво и при сухи и влажни условия.

*Трябва да се отбележи, че няма уникална или универсално приета система на определяне на коефициента на триене, когато дефинирате противоплъзгането на подовите повърхности.*

За подвижния състав, следователно, е достатъчно да се демонстрира, че статичният коефициент на триене между означената като „противоплъзгаща се“ повърхност и обувка с гумена подметка достига минимална стойност от 0,35 дори и тогава, когато повърхността е намокрена с чиста вода, като се измерва обикновено с национални, или международно признати методи на изпитване. Видът на гумата, използвана при изпитването, трябва да се декларира заедно с резултатите от изпитанията и трябва да е представителна за всички видове материали, използвани при производството на обувки, продавани за всекидневна употреба в държавите-членки на Европейския съюз.

За инфраструктурата трябва да се прилага националното законодателство, отнасящо се до еквивалентно означени повърхности в сгради.

#### *„Тактилни знаци“ и „Тактилно управление“*

„Тактилни знаци“ и „тактилно управление“ са знаци, или управления, включително изгъкнали пиктограми, символи или Брайлово писмо. За тактилните пиктограми и символи дълбочината трябва да е най-малко 0,5 mm издадена над повърхността, не трябва да е гравирана и трябва да има квадратни краища (напр. не закръглени или остри).

*Разстоянията в пиктограмите и символите трябва да позволяват двете страни на съответната буква, номер или символ да се усетят с пръстите при единичен допир.*

Най-малката височина на буква или число трябва да е 15 mm.

Когато се използва Брайлово писмо, трябва да се използва националният Брайлов стандарт. Брайловата точка трябва да е куполообразна. За единични думи трябва да се използва Брайлово писмо I, като се вгради локатор.

#### *Ръководител на гарата*

Ръководителят на гарата е отговорното лице/орган за ежедневното управление на гарата. Тази функция може да бъде прекратена от железопътното предприятие, ръководителя на инфраструктурата или трета страна.

#### *Информация за безопасност*

Информацията за безопасност е тази информация, която трябва да се предостави на пътниците, за да знаят предварително как трябва да се държат в случай на авария.

#### *Инструкции за безопасност*

Инструкциите за безопасност са тези инструкции, които трябва да се предоставят на пътниците, когато се случи авария, за да могат да разберат какво трябва да правят.

#### *Свободен път*

Свободният път е безпрепятствено пространство, което позволява движение във возилото до местата, отбелязани в Глава 4.

#### *Проход*

Проходът е средството, през което пътниците преминават от едно возило (вагон) на влака към следващото.

## 5. ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

### 5.1. Дефиниция

Съгласно член 2, буква г) на Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, елементите на оперативната съвместимост са „даден елементарен компонент, група компоненти, част от комплектоване или завършено комплектоване на оборудване, вградено или предстоящо да се вгради в подсистема, от която оперативната съвместимост на Трансевропейската конвенционална железопътна система зависи пряко или



непряко. Схващането за съставния елемент включва материалните обекти и нематериалните такива, като програмното осигуряване (софтуер).“.

5.2. **Новаторски решения**

Както е указано в раздел 4 на настоящата ТСОС, новаторските решения могат да наложат нова спецификация и/или нови методи на оценка. Тези спецификации и методи на оценка трябва да се разработват съгласно процеса, описан в точка 6.1.3.

5.3. **Списък на съставните елементи**

Съставните елементи на оперативната съвместимост са включени в съответните условия на Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, и се изреждат по-долу.

5.3.1. **Инфраструктура**

Следните точки се определят като съставни елементи на оперативната съвместимост за инфраструктурата:

Устройство за визуална информация на пътниците

Помощни средства за качване

Бутони

Място за смяна на пелените на бебетата

Тактилно означение

Автомати за продажба на билети

5.3.2. **Подвижен състав**

Следните точки се определят като съставни елементи на оперативната съвместимост за подвижния състав:

Модули за стандартна и универсална тоалетна

Информационно устройство за пътниците (звукова и визуална)

Алармени устройства за пътниците

Помощни средства за качване

Бутони

Място за смяна на бебетата

Визуални и тактилни означения

5.4. **Характеристики и спецификации на съставните елементи**

5.4.1. **Инфраструктура**

Съществените характеристики са дадени в съответните точки на раздел 4.1, показани по-долу.

Устройство за визуална информация на пътниците (4.1.2.11.2 и приложение N.)

Средства за качване (4.1.2.21.2)

Тактилни бутони (4.1.2.4)

Място за смяна пелените на бебетата (4.1.2.7.2)

Тактилни означения (4.1.2.11)

Автомати за продажба на билети (4.1.2.9.2)

5.4.2. Подвижен състав

Съществените характеристики са дадени в съответните точки на раздел 4.2 показани по-долу.

Модули на тоалетни (4.2.2.6)

Устройство за визуална информация на пътниците (4.2.2.8.3 и Приложение N)

Алармени устройства за пътниците:

Алармените устройства трябва да се активират чрез дланта на ръката на лицето и не трябва да изискват сила по-голяма от 30 N за да работят.

Помощни средства за качване (4.2.2.12.3)

Бутони:

Бутоните трябва да се активират със сила, не по-голяма от 15 N

Място за смяна пелените на бебета (4.2.2.6.3.2)

Визуални и тактилни означения (4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 и Приложение N)

6. **ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ ГОДНОСТТА ЗА ПОЛЗВАНЕ**

6.1. **Елементи на оперативната съвместимост**

6.1.1. Оценка на съответствието (общо)

Декларация на ЕО за съответствие или декларация на ЕО за годност в съответствие с член 13, параграф 1 и Приложение IV Глава 3 на Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, трябва да се подготви от производителя или упълномощен негов представител, установен в Общността, преди един елемент от оперативната съвместимост да се пусне на пазара.

Оценката за съответствие на елемент от оперативната съвместимост трябва да се извърши съгласно следните модули (Модулите са описани в Приложение F на настоящата ТСОС):

*Модули за елементи на оперативната съвместимост:*

Модул А: Вътрешен производствен контрол на етапите на проектиране, разработване и производство

Модул А1: Вътрешен проектен контрол с проверка на продукта относно етапите на проектиране, разработване и производство

Модул В: Изследване на типа от гледна точка на етапите на проектиране и разработване

Модул С: Съответствие за типизиране на производствената фаза

Модул D: Система за управление на качеството на производството за производствената фаза

Модул F: Проверка на продукта относно производствената фаза

Модул H1: Цялостна система за управление на качеството относно етапите на проектиране, разработване и производство

Модул H2: Цялостна система за управление на качеството с проектно изследване относно етапите на проектиране, разработване и производство

Модул V: Утвърждаване на типа чрез изпитване в експлоатация (годност за употреба)

Ако е необходимо участие на упълномощен орган за съответния модул,

- Процесът на одобрение и съдържанието на оценка трябва да бъдат дефинирани между производителя или негов упълномощен представител, установен в Общността, съгласно изискванията, определени в настоящата ТСОС.
- За всеки елемент от оперативната съвместимост подходящият уведомен орган, избран от производителя, трябва да бъде упълномощен да:

оценява елементите на оперативната съвместимост на подсистемата „Подвижен състав“ и/или оценява елементите на оперативната съвместимост на подсистемата инфраструктура.

#### 6.1.2. Процедури за оценка на съответствието (модули)

Оценката на съответствието включва фазите и характеристиките, както е показано, с X в Таблица D1 на Приложение D на настоящата ТСОС. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, трябва да избере един от модулите или комбинация от модули, посочени в следната Таблица 16, според изисквания елемент.

Таблица 16:

#### Процедури на оценка

Точка	Елементи за оценка	Модул А	Модул А1 (*)	Модул В+С	Модул В+D	Модул В+F	Модул Н1 (*)	Модул Н2
4.1.2.11.2 и 4.1.2.12.2	Устройство за визуална информация за пътниците		X	X	X		X	X
4.1.2.21.2	Средства за качване		X		X	X	X	X
4.1.2.4	Тактилни бутони	X		X			X	
4.1.2.7.2	Място за смяна пелените на бебета	X		X			X	
4.1.2.11	Тактилно означение	X		X			X	
4.1.2.9.2	Автомати за продажба на билети	X		X			X	
4.2.2.6	Тоалетни модули		X	X	X		X	X
4.2.2.8	Устройство за визуална информация за пътниците		X	X	X		X	X
4.2.2.3, 4.2.2.6 и 4.2.2.11	Алармено устройство за пътниците	X		X			X	
4.2.2.12.3	Средство за качване		X		X	X	X	X
4.2.2.4	Бутони	X		X			X	
4.2.2.6.3.2	Място за смяна пелените на бебета	X		X			X	
4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 и Приложение N	Визуални и тактилни означения	X		X			X	

(\*) Модули А1 и Н1 са разрешени само за съществуващи решения при условията, дефинирани в точка 6.1.3

#### 6.1.3. Новаторски решения

Ако за даден елемент от оперативната съвместимост се предложи новаторско решение, както е дефинирано в раздел 5.2, производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, трябва да заяви отклоненията от съответната точка на настоящата ТСОС и да ги подаде до Европейската железопътна агенция (ЕЖА). ЕЖА трябва да даде завършен вид на съответните функционални и интерфейсни спецификации за елементите и да разработи методика за оценяване.

Така подготвените съответни функционални и интерфейсни спецификации и методики за оценяване трябва да се включат в ТСОС в процеса на ревизирането ѝ.

След влизането в сила на решение на Комисията, взето в съответствие с член 21, параграф 2 на Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, е позволено новаторското решение да се използва, преди включването му в ТСОС.

6.1.4. Оценка на годността за ползване

Оценката на годността за ползване съгласно проверката на типа по време на работа (модул V), както е посочено в приложение E на настоящата ТСОС е необходима за следните съставни елементи на оперативната съвместимост:

За нито един

6.2. **Подсистеми**

6.2.1. Оценка на съответствието (общо)

Съгласно приложение VI към Директива 96/48/ЕО, възложителят или негов нотифициран представител в Общността (заявитель) трябва да подаде заявление за оценка на съответствието на подсистема „Подвижен състав“ или „Инфраструктура“ до нотифициран орган по негов избор.

Подаване на заявление за оценяване на съответствието на подвижния състав от производителя остава открит въпрос (виж DV11 въпрос 3)

Този нотифициран орган трябва да има право да оценява подсистемата „Подвижен състав“ или „Инфраструктура“.

В съответствие с член 18, параграф 1 и приложение VI към Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, трябва да се попълни от заявителя.

Тази декларация на ЕК за проверка е необходима, за да се получи разрешение за работа на подсистемата.

Оценка на съответствието на подсистемата трябва да се извършва съгласно един или комбинация от следните модули в съответствие с точка 6.2.2 и приложение Д към настоящата ТСОС (Модулите са описани в приложение E на настоящата ТСОС):

*Модули за ЕО утвърждаване на подсистемите*

Модул SB : Изследване на типа относно фазите на проектиране и разработване

Модул SD : Система за управление на качеството на продукта за производствената фаза

Модул SF : Проверка на продукта за производствената фаза

Модул SG : Проверка на единиците

Модул SH2 : Цялостна система за управление на качеството с изследване на проекта за фазите на проектиране, разработване и производство

Процесът на одобрение и съдържанието на оценката трябва да бъдат дефинирани между заявителя и нотифициран орган съгласно изискванията, определени в настоящата ТСОС, в съответствие с правилата, изложени в раздел 7 на настоящата ТСОС.

6.2.2. Процедури за оценяване на съответствието (модули)

Заявителят трябва да избере един от модулите или комбинация от модули, показани в Таблица 17.

Таблица 17:

**Процедури за оценяване**

Подсистема за оценяване	Модул SB+SD	Модул SB+SF	Модул SG	Модул SH2
Подсистема „Подвижен състав“	X	X		X
Подсистема „Инфраструктура“	X		X	X

Характеристиките на подсистемата за оценяване по време на съответните фази са посочени в приложение Д на настоящата ТСОС, таблица Д.1 за подсистемата „Инфраструктура“ и таблица Д.2 за подсистемата „Подвижен

състав“. Заявителят трябва да потвърди за всяка подсистема, че тя съответства на типа.

Характеристиките на елементите на оперативната съвместимост са посочени в приложение Г, таблица Г1, също така и в приложение Д, таблица Д.1 или Д.2. Оценката на тези характеристики се допълва от наличието на ЕО декларация за съответствие на елемента на оперативната съвместимост.

Оценяването на подсистемата за поддръжка е описано в точка 6.2.5.

#### 6.2.3. Новаторски решения

Ако подсистемата включва новаторски решения, както е описано в раздел 4.1.1 или 4.2.1, производителят или възложителят трябва да заяви състоянието на отклонение от съответната точка на ТСОС и да подаде документа до Европейската железопътна агенция (ЕЖА). ЕЖА трябва да даде завършен вид на съответните функционални и интерфейсни спецификации за това решение и да разработи методики за оценяване.

Съответните функционални и интерфейсни спецификации и методики за оценяване трябва да бъдат включени в настоящата ТСОС в процеса на ревизирането ѝ.

След влизането в сила на решение на Комисията, взето в съответствие с член 21, параграф 2 на Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, е позволено новаторското решение да се използва, преди включването му в ТСОС.

#### 6.2.4. Оценка на поддръжката

Съгласно член 18.3 на Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, уведомяният орган събира техническото досие, което включва документацията за поддръжка. Това означава, че уведомяният орган трябва да провери специално:

- съществуването на документацията за поддръжка,
- съществуването в документацията за поддръжка на подвижния състав на въпросите, подробно изложени в точка 4.2.10.2 на ТСОС RST за високоскоростни влакове,

но не трябва да проверява валидността на съдържанието на документацията за поддръжка.

Оценяването на съответствието на поддръжката е отговорност на всяка засегната държава-членка.

Точка Е.4 на приложение Е (което е открит въпрос) описва процедура, с която всяка държава-членка гарантира, че разпоредбите за поддръжката отговарят на условията на настоящата ТСОС и осигурява спазването на основните параметри и съществени изисквания през целия жизнен цикъл

#### 6.2.5. Оценяване на правилата за експлоатация

ТСОС за експлоатация на конвенционална железопътна система, точка 6.2.1 гласи, че към момента никой от елементите, съдържащи се в ТСОС ОРЕ за конвенционална железопътна система не изискват отделна оценка от уведомен орган.

За целта на тази ЛНП ТСОС, уведомяният орган не трябва да проверява дадени правила за експлоатация, дори ако те са включени в точка 4.1.4 или 4.2.4.

#### 6.2.6. Оценка на отделни возила

Когато подвижният състав е доставен като отделни возила, а не като фиксирани композиции, тези возила трябва да се оценяват спрямо съответните точки на настоящата ТСОС, като се приеме, че не всяко возило ще има места за инвалидни колички, приспособления за инвалидни колички или универсална тоалетна.

Трябва обаче да се демонстрира, че когато е формиран като завършен влак с други съвместими возила, той ще съответства на всички точки на ТСОС — ЛНП.

**6.3. Съставни елементи на оперативна съвместимост, непритежаващи ЕО декларация****6.3.1. Обща информация**

За ограничен период от време, известен като „преходен период“, елементите на оперативната съвместимост, непритежаващи ЕО декларация за съответствие или годност за ползване, могат да бъдат включвани по изключение в подсистемите при положение, че условията, описани в този раздел, са изпълнени.

**6.3.2. Преходен период**

Преходният период трябва да започва от влизането в сила на настоящата ТСОС и ще продължи шест години.

След като завърши преходният период при изключенията, позволени в раздел 6.3.3.3 по-долу, елементите на оперативната съвместимост трябва да съответстват на изискваната ЕО декларация за съответствие и/или годност за ползване преди включването в подсистемата;

**6.3.3. Сертифициране на подсистемите, които съдържат несертифицирани елементи на оперативната съвместимост по време на преходния период****6.3.3.1. Условия**

По време на преходния период, уведоменият орган има право да издава сертификат за съответствие за подсистема, дори ако някой от елементите на оперативната съвместимост, включени в подсистемата, не се разглеждат от съответните ЕО декларации за съответствие и/или годност за ползване съгласно тази ТСОС, ако са взети под внимание следните три критерия:

- съответствието на подсистемата е проверено за изискванията, дефинирани в Глава 4 на настоящата ТСОС от уведомения орган и
- чрез провеждане на допълнително оценяване, уведоменият орган потвърждава че, съответствието и/или годността за ползване на елементите на оперативната съвместимост са в съответствие с изискванията на Глава 5 и
- елементите на оперативната съвместимост не се разглеждат от съответните ЕО декларации за съответствие и/или годност за ползване, те трябва вече да са били ползвани в подсистема, която е работила в най-малко една държава-членка преди влизането в сила на настоящата ТСОС.

ЕО декларации за съответствие и/или годност за ползване не трябва да се изготвят за елементи на оперативната съвместимост, оценявани по този начин.

**6.3.3.2. Нотифициране**

- сертификатът за съответствие на подсистемата трябва ясно да оказва кои елементи на оперативната съвместимост са оценявани от уведомения орган, като част от проверката на подсистемата.
- ЕО декларацията за проверка на подсистемата трябва да посочва ясно:
- Кои елементи на оперативната съвместимост са оценявани като част от подсистемата.
- Потвърждение, че подсистемата съдържа елементи на оперативната съвместимост, идентични с тези, проверени като част от подсистемата.
- За онези елементи на оперативната съвместимост, причината(ите) защо производителят не е осигурил ЕО декларация за съответствие и/или годност за ползване преди включването им в подсистемата.

**6.3.3.3. Реализация на жизнения цикъл**

Производството или модернизирването/обновяването на съответната подсистема трябва да завърши в рамките на шестте години преходен период. Относно жизнения цикъл на подсистемата:

- по време на преходния период и
- под отговорността на органа, издал ЕО декларацията за проверка на подсистемата

елементите на оперативната съвместимост, които не притежават ЕО декларация за съответствие и/или годност за ползване и са от същия тип, създадени от същия производител, са разрешени за подмяна, свързана с поддръжката и като резервни части на подсистемата.

След изтичането на преходния период и

- докато подсистемата се модернизира, обновява или подменя и
- под отговорността на органа, издал ЕО декларацията за проверка на подсистемата

елементите на оперативната съвместимост, които не притежават ЕО декларация за съответствие и/или годност за ползване и са от същия тип, изградени от същия производител, могат да бъдат ползвани за замени, свързани с поддръжката.

#### 6.3.4. Разпоредби за наблюдение

По време на преходния период държавите-членки трябва да наблюдават:

- броя и типа на елементите на оперативната съвместимост, въведени на пазара в собствената им страна;
- да се уверят, че когато една подсистема е представена за одобрение, причините за липса на сертификат на елемент от оперативната съвместимост от производителя са идентифицирани;
- да уведомят Комисията и другите държави-членки относно подробностите на несертифицираните елементи на оперативната съвместимост и причините за липса на сертификат.

### 7. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ТСОС — ЛНП

Този раздел разглежда стратегията за изпълнение на ТСОС. По-точно, необходимо е да се характеризират етапите, които трябва да се завършат, за да се направи постепенен преход от съществуващата ситуация до крайното положение, при което съответствието с ТСОС ще се превърне в норма. Този раздел се базира на нуждата от координация при изпълнението на ТСОС предимно технически или експлоатационно, но се отчита и анализът на ползите и разходите съгласно съответните условия на директивата. В допълнение, трябва да се вземе под внимание фактът, че изпълнението на ТСОС обикновено трябва да се координира с изпълнението на други ТСОС.

Изпълнението на тези ТСОС трябва да отчита общото мигриране на конвенционалната и високоскоростна железопътна мрежа към пълна оперативна съвместимост.

За да подпомогне този процес, тези ТСОС позволяват постепенно последователно прилагане и координирано изпълнение с други ТСОС.

#### 7.1. Прилагане на настоящата ТСОС към нова инфраструктура/подвижен състав.

##### 7.1.1. Инфраструктура

Аспектите на инфраструктурата в раздели от 2 до 6 на настоящата ТСОС и други специални условия по-долу се прилагат напълно за нова инфраструктура, пусната в експлоатация.

Тази точка на ТСОС не се прилага за нова инфраструктура, която е предмет на вече подписан договор или във финална фаза на тръжна процедура към датата на влизане в сила на настоящата ТСОС.

Управителят на инфраструктурата или железопътното предприятие или началникът на гарата, отговарящи и за ж.п. гарата, трябва да организират консултации с организацията, отговорни за управление на околността във всички случаи на ново строителство на гарата или в околността, за да се допринесе за удовлетворяването на изискванията за достъпност не само в гарата, но и за достъпност до нея.

##### 7.1.2. Подвижен състав

###### 7.1.2.1. Общи положения

Аспектите на подвижния състав в раздели от 2 до 6 на настоящата ТСОС и други специални условия по-долу се прилагат напълно за нов подвижен състав, пуснат в експлоатация.

Настоящата ТСОС не се прилага за нов подвижен състав, който е предмет на вече подписан договор или във финална фаза на тръжна процедура към датата на влизане в сила на настоящата ТСОС.

### 7.1.2.2. Новоизграден подвижен състав с нов дизайн

#### 7.1.2.2.1. Дефиниции

За целта на този раздел 7.1.1 и на раздел 7.1.2.1:

- Период фаза А е периода, който започва с определянето на уведоения орган и предоставянето му на описание на подвижния състав, който предстои да се разработи и построи или закупи.
- Период фаза В е периода, който започва, когато се издаде сертификат за изследване на типа или проекта за ЕО утвърждаване от уведоения орган и завършва, когато срокът на сертификата за изследване на типа или проекта за ЕО утвърждаване изтече.

#### 7.1.2.2.2. Обща информация

- сертификат за изследване на типа или проекта за ЕО утвърждаване на подсистема и/или
- сертификат за изследване на типа или проекта относно съответствие и/или годност за ползване на елементите на оперативната съвместимост

е разрешено да се изисква от който и да е заявител, както е дефинирано в точки 6.2.1 и 6.1.1 съответно.

Заявителят трябва да уведоми за своето намерение да разработва и оценява нов подвижен състав и/или елементи на оперативната съвместимост нотифицирания орган, избран в съответствие с Глава 6 на настоящата ТСОС. Заедно с това уведомление, заявителят трябва да осигури описание на подвижния състав или на елементите на оперативната съвместимост, който възнамерява да разработва, строи или да придобие.

#### 7.1.2.2.3. Фаза А

Следвайки датата, определена от уведоения орган, базата за сертифициране на валидната ТСОС към датата на одобряване на специалния подвижен състав трябва да бъде определена за седемгодишен период на фаза А, с изключение при използване на член 19 на Директива 96/48/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО.

Когато ревизирана версия, включително настоящата, на ТСОС влезе в сила по време на периода на фаза А, разрешено е да се ползва ревизираната версия, или изцяло или за отделни раздели, ако заявителят и нотифицираният орган се споразумеят за това. Тези разпоредения трябва да бъдат документирани.

След положителна оценка, уведоеният орган трябва да издаде сертификат за изследване на типа или проекта за ЕО утвърждаване на подсистемата или сертификат за изследване на типа или проекта за съответствие и/или годност за ползване за елемента на оперативната съвместимост.

#### 7.1.2.2.4. Фаза Б

##### а) Изисквания на подсистемата

Сертификатът за изследване на типа или проекта за подсистемата е валиден за седемгодишен период на фаза Б, дори ако влезе в сила нова ТСОС, с изключение на случай на използване на член 19 на Директива 96/48/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО. По това време е разрешено подвижен състав от същия тип да влезе в експлоатация без нова оценка на типа.

Преди края на седемгодишния период на фаза Б, подвижният състав трябва да бъде оценен съгласно валидната по това време ТСОС, за тези изисквания, които са изменени или са нови в сравнение с базата за сертифициране.

- Ако се иска и се приеме дерогация, сертификатът за изследване на съществуващия тип или проект за ЕО утвърждаване остава валиден за още тригодишен период на фаза Б. Преди изтичането на трите години същият процес на оценка и заявка за дерогация е разрешено да се направи отново.
- Ако проектът на подсистемата е съвместим, сертификатът за изследване на типа или проекта за ЕО утвърждаване трябва да остане валиден за следващ седемгодишен период на фаза Б.

В случай, че не влезе в сила нова ТСОС преди края на периода на фаза Б, не се изисква оценка на подвижния състав и съответният сертификат остава в сила за следващ седемгодишен период на фаза Б.



б) *Изискване за елемент на оперативната съвместимост*

Сертификатът за изследване на типа или проекта или годността за ползване е валиден за петгодишен период фаза Б, дори ако нова ТСОС влезе в сила, с изключение на случай на ползване на член 19 на Директива 96/48/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО. По това време нови елементи от същия тип е разрешено да се внедряват без оценка.

Преди края на петгодишния период фаза Б, елементът трябва да бъде оценен съгласно валидната към момента ТСОС за тези изисквания, които са променени или са нови в сравнение с базата на сертифициране.

7.1.2.3. Подвижен състав със съществуващ дизайн

Подвижен състав, чийто проект не е сертифициран съгласно ТСОС, попада под условията, описани в раздел 7.5.2

7.1.2.4. Преходен период

Държавите-членки могат да не прилагат ТСОС за преходен период, който ще продължи до 1ви януари 2010 година. Това се ограничава за случаите на:

- вече подписани договори или във финална фаза на тръжната процедура към датата на влизане в сила на настоящата ТСОС и възможности към договорите за закупуване на допълнителни возила или
- договори за покупка на нов подвижен състав от съществуващ проектен тип, подписан през този преходен период

7.2. **Ревизия на ТСОС**

Съгласно член 6, параграф 3 на Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, Агенцията е отговорна за извършването на преглед и актуализация на ТСОС и за подготовката на подходящи препоръки към Комитета, упоменат в член 21 на тази директива да следи за развитието на технологиите или за социалните изисквания. В допълнение, постоянното приемане и ревизии на други ТСОС, може също да окаже въздействие върху настоящата ТСОС. Предложените промени към настоящата ТСОС трябва да бъдат подложени на шателен преглед и обновените ТСОС трябва да се публикуват на показателна периодична основа от 3 години.

Агенцията трябва да бъде уведомена за новаторски решения, за да вземе решение за бъдещото им включване в ТСОС.

7.3. **Приложение на настоящата ТСОС към съществуващата инфраструктура/подвижен състав**

Във връзка със съществуващата инфраструктура и подвижен състав, настоящата ТСОС се прилага за компоненти, които са обновени или разширени в съответствие с условията, изложени в член 14, параграф 3 на директивата.

7.3.1. Инфраструктура

Съществуваща инфраструктура е инфраструктурата, която се използва в деня на влизане в сила на настоящата ТСОС.

ТСОС не се прилага за съществуващата инфраструктура, докато тя не бъде обновена или модернизирана.

ТСОС не се прилага за инфраструктура, която е обновена или модернизирана по време на вече подписан договор или при финална фаза на тръжна процедура към датата на влизане в сила на настоящата ТСОС.

Управителят на инфраструктурата или железопътното предприятие или началник гара, отговарящи за ж.п. гарата, трябва да организират консултации с организациите, отговорни за управление на околността във всички случаи на модернизиране и ремонт на гарата или околността, за да се допринесе за удовлетворяването на изискванията за достъпност не само в гарата, но и за достъпа до нея.

Когато са обновени или модернизирани съществуващите гари, **които имат дневен пътникопоток от 1 000 пътника или по-малко, комбинирано пристигащи и заминаващи, осреднено за 12 месечен период**, не се изисква да има асансьори или рампи, там където иначе биха били нужни, за да се постигне пълно съответствие с тази точка, ако друга гара в 50 км обсег по същата линия осигурява напълно съответстващ безпрепятствен път. При тези обстоятелства проектът на гарите трябва да включва бъдещо монтиране на асансьор и/или рампи, за да направи гарата достъпна за всички категории ЛНП.

## 7.3.1.1. Общи положения

Когато елементите са обновени или модернизирани, те трябва да отговарят на изискванията на настоящата ТСОС, с изключение на следното:

Когато работата по модернизиранието или ремонта на инфраструктурата засяга аспекти на инфраструктурата, подчинени на някоя точка от ЛНП ТСОС, тя трябва да бъде оценена отново съгласно изискването на настоящата ТСОС, предмет на следните условия:

Съответствие със съдържанието на настоящата ТСОС не е задължително, ако работата, необходима, за да се постигне съответствие, налага конструктивни промени на някой носещ елемент.

Системите и елементите, които не се включват в обхвата на специална програма за модернизиранието или обновяването, не се налага да се правят съвместими по време на тази програма.

В случай че, инфраструктурата се оценява повторно спрямо друга ТСОС, като резултат от дейности по модернизиранието или обновяването, то тогава се изисква повторно оценяване само за настоящата ТСОС относно системите и компонентите директно засегнати от дейностите.

Трябва да има два вида блокове на инфраструктурата

- Сградите на гарата (включително места за паркиране, тоалетни, офиси за продажба и др.)
- Перони

Когато се надстроява или ремонтира цялостен блок, то той трябва да включва безпрепятствен маршрут (когато е приложимо), който може да бъде свързан с други блокове, когато те са модернизирани или обновени.

Нормалната поддръжка на елементите на инфраструктурата не трябва да изисква повторна оценка в рамките на настоящата ТСОС.

## 7.3.1.2. Безпрепятствени маршрути — Обща информация (4.1.2.4.1)

Съответствие с изискванията за размерите на пасарелки и подлези относно ширина и/или височина не е задължително за съществуващите пасарелки и подлези.

## 7.3.1.3. Геометрия на пасарелките, стълбите и подлезите (4.1.2.14 и 4.1.2.15)

Съответствие с изискванията за размерите на пасарелки, стълби и подлези относно ширина и/или височина не е задължително за съществуващите пасарелки, стълби и подлези.

## 7.3.1.4. Рампи, ескалатори, асансьори и подвижни пътеки (4.1.2.17)

Съответствие с изискванията за рампи, ескалатори, асансьори и подвижни пътеки не е задължително за съществуващите рампи, ескалатори, асансьори и подвижни пътеки.

## 7.3.1.5. Ширина и ръб на перона (4.1.2.19)

Съответствие с изискванията за минимална ширина на перона не е задължително за съществуващите гари, ако причината за несъответствие е наличието на определени препятствия на перона (напр. конструктивни колони, стълбищни клетки, асансьори и др.), които не могат да се преместват.

## 7.3.1.6. Височина и ръб на перона (4.1.2.18)

Съответствие с изискванията за височина и ръб на перона не е задължително в случай на ремонтирани перони, но остава задължително за модернизирани перони.

## 7.3.1.7. Сгради от историческо значение

Когато съществуваща сграда, или част от нея, е призната за историческа сграда и е защитена от националното законодателство, операторът на инфраструктурата трябва да се старее да изпълни съдържанието на настоящата ТСОС. Обаче там, където е видно, че националното законодателство за защита на сградите ще бъде нарушено, изпълнението на съответните изисквания на настоящата ТСОС не е задължително.

### 7.3.2. Подвижен състав

Съществуващият подвижен състав е подвижния състав, който функционира, или е по договор, който вече е подписан или във финална фаза на тръжна процедура към деня на влизане в сила на настоящата ТСОС.

ТСОС не се прилага за съществуващия подвижен състав, ако той не е обновен или модернизирани.

Тази точка от ТСОС не се прилага за подвижен състав, който е обновен или модернизирани при условията на вече подписан договор или във финална фаза на тръжна процедура към деня на влизане в сила на настоящата ТСОС.

#### 7.3.2.1. Обща информация

Там, където дейностите по надграждането и ремонта на подвижния състав влияе на аспектите на подвижния състав, подчинен на точка от тази ЛНП ТСОС, той трябва да бъде повторно оценен съгласно изискването на настоящата ТСОС, подчинено на следните условия:

Системите и компонентите, които не са включени в обхвата на специална програма за надграждане и обновяване, по време на тази програма не се налага да станат съответстващи.

В случай че, возилото се оценява повторно спрямо друга ТСОС, като резултат от дейности по обновяване или модернизирани, то тогава се изисква повторно оценяване само за настоящата ТСОС относно системите и компонентите, директно засегнати от дейностите.

Съответствие със съдържанието на настоящата ТСОС не е задължително, ако необходимата дейност, за да се постигне съответствие, изисква структурни промени на входните врати (външни и вътрешни), на рамите, буферите, корпусите на возилата, защитните устройства срещу струпване (при катастрофа) на возилата едно върху друго, или дейност, която налага повторна проверка на структурната цялост на возилото съгласно EN 12663:юли 2001 г. и/или други ТСОС.

#### 7.3.2.2. Места за сядане

Съответствие с точка 4.2.2.1 относно перилата на гърба на местата за сядане е задължително, само ако структурата на местата за сядане се модернизирани или обновява в цялото превозно средство.

Съответствие с точка 4.2.2.2 относно осигуряването на места с предимство е задължително, само ако положението на местата за сядане се променя във целия влак и това може да се постигне без да се намалява съществуващият капацитет на влака. При последното обстоятелство трябва да се осигури максималният брой места с предимство, като се запази съществуващият капацитет.

Съответствие с изискванията относно височината над местата с предимство не е задължително, ако ограничителният фактор е решетката за багаж, която не е изменена структурно по време на ремонтните или надграждащи дейности.

#### 7.3.2.3. Места за инвалидни колички

Съответствие с изискванията за места за инвалидни колички се изисква, само когато разположението на местата се променя в цялото влаково формование. Обаче, ако входящото помещение или коридорите не могат да бъдат изменени, за да позволят достъп на инвалидни колички, не е необходимо да се осигуряват места за инвалидни колички, ако разположението на местата за сядане трябва да се променя.

Осигуряването на контактни аварийни устройства при позициите на инвалидните колички не е задължително, ако возилото не притежава електрическа система за комуникация, която да бъде приспособена да включва такова устройство.

#### 7.3.2.4. Външни врати

Съответствие с изискванията за определяне на изхода на коридорите с означения и контраст е задължително, само когато возилото се боядисва повторно (или другояче казано, се освежава).

Съответствие с изискванията за определяне на вътрешното положение на изходните коридори чрез контраст на нивото на пода е задължително, само когато покритието на пода се ремонтира или обновява.

Съответствие с изискванията за осигуряване на сигнализация при отваряне и затваряне на вратата е задължително, само когато системата за контрол на вратата се ремонтира или обновява.

Пълно съответствие с изискванията относно положението и осветлението на контрола на вратите е задължително, само когато системата за управление на вратата се ремонтира или обновява и когато управлението може да се премести без изменение на структурата на возилото или вратата. В този случай обаче ремонтнираните или обновени органи за управление трябва да бъдат инсталирани колкото е възможно по-близо до положението за съответствие.

#### 7.3.2.5. Вътрешни врати

Съответствие с изискванията за сила на задействане на органа за управление на вратите и позиционирането им е задължително, само ако вратата и механизмът и/или управлението на вратата се ремонтира или обновява.

Съответствие с изискването да се направи синхронна работата на последователните свързващи врати и на тези между превозните средства е задължително, само ако вратите са вече автоматизирани, системата за контрол на вратите е ремонтирана или обновена и съществува подходяща контролна система за комуникация между вагоните.

#### 7.3.2.6. Осветление

Съответствие с изискването да се осигури осветяване на стъпалата съгласно точка 4.2.2.5, при външните изходи не се налага, ако се установи, че няма достатъчна мощност на електрическата система и тя не може да издържи на допълнително натоварване, или такова осветление не може полезно да се приложи без структурна промяна на входната част.

#### 7.3.2.7. Тоалетни

Осигуряването на напълно съвместима универсална тоалетна е задължително, само когато съществуващите тоалетни напълно се обновяват или преоборудват и се осигурява място за инвалидна количка, и съвместима универсална тоалетна може да се вгради без структурна промяна на корпуса на вагона.

Поставянето на аварийни контактни устройства в универсалната тоалетна не е задължително, ако возилото няма електрическа система за комуникация, която да бъде адаптирана да включва такова устройство.

#### 7.3.2.8. Свободни пътеки

Съответствие с изискванията на точка 4.2.2.7 е задължително, само ако разположението на местата се променя в целия вагон и се осигурява място за инвалидна количка.

Съответствие с изискванията за свободни пътеки между свързващите превозни средства е задължително, само ако проходите се ремонтират или обновяват.

#### 7.3.2.9. Информация

Съответствие с изискванията на точка 4.2.2.8.2 относно информацията за маршрута не е задължителна при ремонт или обновяване. Обаче там, където е инсталирана автоматична маршрутна информационна система като част от програмата за обновяване и надграждане, тя трябва да съответства на тази точка.

Съответствието с други части на точка 4.2.2.8 трябва да е задължително при обновяване и надграждане на означения и вътрешни повърхности.

#### 7.3.2.10. Промени във височината

Съответствие с изискванията на точка 4.2.2.9 не е задължително, с изключение когато цветна контрастна предупредителна лента на носа на стълбата трябва да се постави, когато се обновяват и ремонтират материалите на повърхността за ходене.

#### 7.3.2.11. Дръжки

Съответствие с изискванията на точка 4.2.2.10 е задължително, само където съществуващите дръжки са ремонтират и обновяват.

#### 7.3.2.12. Спални места с достъп за инвалидни колички

Съответствие с изискването да се осигури спално място с достъп за инвалидна количка е задължително, само когато съществуващото спално място се ремонтира или обновява.

Осигуряването на аварийни контактни устройства в спалното място с достъп за инвалидна количка не е задължително, ако возилото няма електрическа система за комуникация, която да бъде адаптирана да включва такова устройство.

### 7.3.2.13. Позиция на стъпалото, стъпала и помощни средства за повдигане

Съответствие с изискванията на точка 4.2.2.12 не е задължително при ремонт или обновяване, с изключение ако подвижни стъпала или други интегрални помощни средства са набавени, то те трябва да отговарят на съответните подточки в този раздел на ТСОС.

Обаче, ако мястото за инвалидна количка съгласно точка 4.2.23 се създава при ремонт или обновяване, то тогава то е задължително да осигурява някаква форма на помощно средство за повдигане в съответствие с точка 4.2.2.12.4.

Отговорният управител на инфраструктурата (или ръководител/и на гарата, ако те са отговорните органи) и железопътното предприятие трябва да постигнат споразумение в съответствие с член 10.5 на Директива 91/440/ЕО, изменена последно от Директива 2004/51/ЕО, преди да влезе в експлоатация разширеният подвижен състав, за да установи коя страна е отговорна за осигуряването на помощни средства, където това е необходимо (точка 4.2.2.12.4). Управителят на инфраструктурата (или ръководител/и на гарата и железопътното предприятие трябва да гарантират, че разделението на отговорностите, за което са се споразумели, е най-доброто важно общо решение.

## 7.4. Специални случаи

### 7.4.1. Обща информация

При специалните случаи по-долу са разрешени следните специални условия.

Тези специални случаи принадлежат към две категории: условията се прилагат или постоянно (случай „Р“), или временно (случай „Т“). При временни случаи се препоръчва съответната страна-членка да въведе съответната подсистема или до 2010 година (случай „Т1“), цел поставена в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и Комисията от 23 юли 1996 година относно Насоките на общността за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа, или до 2020 година (случай „Т2“).

#### 7.4.1.1. Височина на перона

*Дания „Р“*

Разрешено е височината на перона да бъде 920 mm над повърхността на движение за S-Bahn обслужването.

*Франция „Р“*

Разрешено е височината на перона да бъде 920 mm над повърхността на движение за мрежата на Ил-дьо-Франс (Ile-de-France).

*Германия „Р“*

Разрешено е височината на перона да бъде 960 mm над повърхността на движение за S-Bahn обслужването.

*Великобритания, Северна Ирландия и Ейре „Р“*

Разрешено е височината на перона да бъде 915 mm над повърхността на движение.

*Литва, Латвия и Естония „Р“*

За конвенционалната железопътна инфраструктура е разрешено само височината на перона да бъде 200 mm или 1 100 mm (+20 mm, – 50 mm) над повърхността на движение.

*Полша „Р“*

Разрешено е височината на перона да бъде 960 mm над повърхността на движение за S-Bahn обслужването.

*Португалия „Р“*

За цялата съществуваща конвенционална железопътна инфраструктура в Португалия, е разрешено височината на перона да бъде 900 mm над повърхността на движение.

На гари и спирки без услуги за ежедневно пътуващи лица с карти е разрешено височината на перона да бъде 685 mm над повърхността на движение.

Забележка: конструкцията на прага на входната врата на нов подвижен състав трябва да бъде оптимизирана за достъп от перон с височина от 900 mm.

Испания „P“

Разрешено е височината на перона да бъде 680 mm над повърхността на движение за предназначени пътници или регионални пътни перони.

Швеция „P“

Разрешено е височината на перона да бъде 580 mm и 730 mm над повърхността на движение.

Холандия „P“

Разрешено е височината на перона да бъде 840 mm над повърхността на движение.

#### 7.4.1.2. Ръб на перона

Ейре „P“

По права и равна линия  $b_{q0} = 1\,561$  mm.

Великобритания „P“

Ръб на перона:

При прави и равни перони.

$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,375,5 + \frac{26\,000}{R}$

За линии, които обслужват (Клас 373) Eurostar и линии, където се обслужват товарни контейнери от 2,6 m.

$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
$b_{q0} = 1\,477,5$	$b_{q0} = 1\,405,5 + \frac{26\,000}{R}$

За линии, където се обслужват товарни контейнери от 2,6 m.

	$\infty \geq R \geq 500$	$500 \geq R \geq 160$
Вътрешна страна на кривата	$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,381,5 + \frac{3\,3000}{R}$

	$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
Външна страна на кривата	$b_{q0} = 1\,447,5$	$b_{q0} = 1\,375,5 + \frac{26\,000}{R}$

За височини на перони от 550 mm и 760 mm, ръбът трябва да бъде:

„P“

$$b_{q0} = 1650 + \frac{5000}{R} \text{ при крива с радиус } R \text{ при } 1\,000 \leq R < \infty \text{ (m)}$$

$$b_{q0} = 1650 + \frac{26\,470}{R} - 21,5 \text{ при крива с радиус } R \text{ при } R < 1\,000 \text{ (m)}$$

*Италия „P“*

За височина на перона 550 mm

$$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R} + 11,5$$

*Финландия „P“*

$$b_{q0} = 1800 + \frac{36000}{R}$$

*Латвия, Литва и Естония „P“*

Само за конвенционална железопътна инфраструктура:

За височини на перона от 200 mm  $b_{q0} = 1\,745$  mm (+30 mm, – 25 mm).

За височини на перона от 1 100 mm  $b_{q0} = 1\,920$  mm (+30 mm, – 25 mm).

*Северна Ирландия „P“*

По право и равно трасе  $b_{q0} = 1\,560$  mm.

*Полша „P“*

$$b_{q0} = 1725 + \frac{36000}{R}$$

*Португалия „P“*

Приложима само за цялата конвенционална железопътна инфраструктура.

Междурелсие (номинално): 1 668 mm

За височини на перона ( $h$ ) от 900 mm ( $700$  mm <  $h$  ≤ 1 170 mm)

$$b_{q0} = 1770 + \frac{31750}{R}$$

За височини на перона ( $h$ ) от 685 mm ( $400$  mm ≤  $h$  ≤ 700 mm)

$$b_{q0} = 1800 + \frac{23250}{R}$$

*Испания „P“*

Само части от мрежата са с междурелсие от 1 668 mm

$$b_{q0} = 1720 + \frac{3750}{R}$$

*Швеция „P“*

$$b_{q0(\text{inside})} = 1670 + \frac{41000}{R}$$

$$b_{q0(\text{outside})} = 1670 + \frac{31000}{R}$$

## 7.4.1.3. Стъпала за качване и слизане

## 7.4.1.3.1. Обща информация

Когато оперативен съвместим подвижен състав се експлоатира на перони, описани като специални случаи подробно в точка 7.4.1.2 за перони с височина от 550 mm или 760 mm, следната допълнителна стойност  $\delta_g$  може да бъде добавена към конвенционалната стойност на  $\delta_h$ .

Съответната стойност  $b_{q0}$  е също зададена в таблиците.

Допълнителна стойност  $\delta_g$  за право и равно трасе.

	Белгия „Р“	Финландия „Р“	Италия „Р“	Полша „Р“	Португалия „Р“ за перони от 900 mm	Португалия „Р“ за перони от 685 mm	Швеция „Р“	Испания „Р“	Велико Британия „Р“
$\delta_g$	0	150	11,5	75	+ 120 mm	+ 150 mm	20	70	- 202,5
$b_{q0}$	1 650	1 800	1 661,5	1 725	1 770 mm	1 800 mm	1 670	1 720	1 447,5
За допълнителни размери:		7.4.1.3.3			7.4.1.3.4	7.4.1.3.4			7.4.1.3.2

Допълнителна стойност  $\delta_g$  за R = 300 m

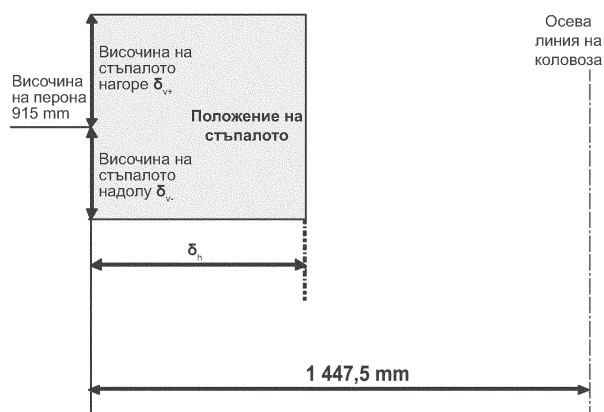
	Белгия „Р“	Финландия „Р“	Италия „Р“	Полша „Р“	Португалия „Р“ за перони от 900 mm	Португалия „Р“ за перони от 685 mm	Швеция „Р“	Испания „Р“	Велико Британия „Р“
$\delta_g$	54,5	257,5	11,5	195	+ 213 mm	+ 215 mm	Отвътре 144 Отвън 123,5	70	Стандарт – 200 Eurostar – 170
$b_{q0}$	1 716,5	1 920	1 674	1 845	1 876 mm	1 878 mm	Отвътре 1 806,5 Отвън 1 773,5	1 732,5	Стандарт 1 462,5 Eurostar 1 492,5
За допълнителни размери:		7.4.1.3.3			7.4.1.3.4	7.4.1.3.4			7.4.1.3.2

## 7.4.1.3.2. Специален случай за подвижен състав, функциониращ във Великобритания „Р“

Тъй като  $\delta_g$  е с отрицателна стойност, първото стъпало, както е дефинирано в точка 4.2.2.12.1 ще бъде необходимо да се отстрани при работа по линиите на Великобритания. При тези обстоятелства първото използваемо стъпало в линиите на Великобритания трябва да съответства на следната таблица:

	$\delta_h$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_{v-}$ mm
При право равно трасе	200	230	160
При трасе с радиус на кривата от 300m, случай при Standard	200	230	160
При трасе с радиус на кривата от 300m, случай при Eurostar	255	230	160



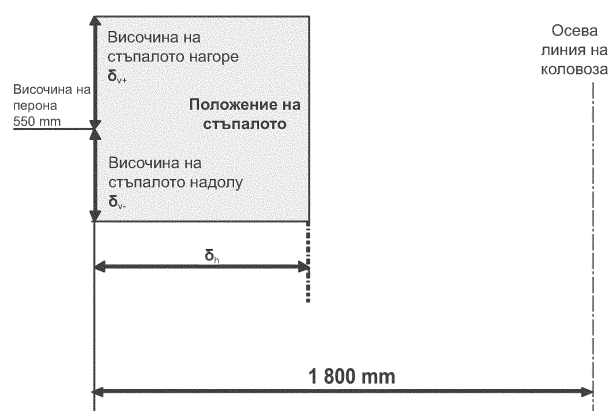


ФИГУРА 12

## 7.4.1.3.3. Специален случай за подвижен състав, функциониращ във Финландия „Р“

Тъй като има увеличение в стойността на  $\delta_g$ , допълнително стъпало е необходимо за ползване на линиите във Финландия. При тези обстоятелства първото полезно стъпало трябва да съответства на следната таблица и трябва да е такова, че максималният конструктивен размер на возилото да отговаря на изискванията на Приложение W на ТСОС за товарни вагони:

	$\delta_n$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_v$ mm
При право равно трасе	200	230	160
При трасе с радиус на кривата от 300 m	410	230	160



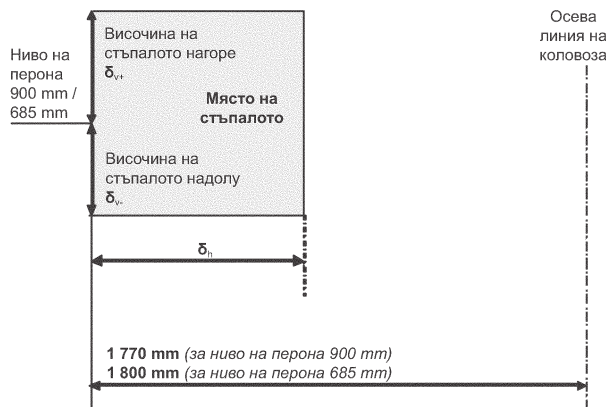
ФИГУРА 13

## 7.4.1.3.4. Специален случай на подвижен състав, който се планира да се експлоатира в съществуващата конвенционална железопътна мрежа в Португалия „Р“

Тъй като има увеличение на стойността на  $\delta_g$  и нивата на перона се различават (900 mm и 685 mm) от стандартните нива на пероните (760 mm и 550 mm), ще бъде необходимо за планирания за работа подвижен състав по линиите на Португалия при тези обстоятелства първото полезно стъпало да отговаря на следната таблица, като трябва да бъде такова, че максималния конструктивен размер на возилото да отговаря на изискванията на prEN 15273-2:2005 — Железопътни приложения — Размери — Част 2: Размер на подвижния състав — Приложение за португалските кинематични размери (CP)

Дизайнът на прага на входната врата на новия подвижен състав (междуградска и главна линия) трябва да се оптимизира за достъп от перони с височина от 900 mm.

	$\delta_n$ mm	$\delta_{v+}$ mm	$\delta_v$ mm
При прав, равен коловоз	200	230	160
При коловоз с радиус на кривата от 300 m	370	230	160



ФИГУРА 14

## 7.4.1.4. Свободен път

*Специален случай Великобритания, Северна Ирландия и Ейре „Р“*

Поради строителния габарит, кривата на трасето и, поради това, ограничената ширина на возилото, трябва да отговарят на следното:

От гледна точка на влизане във возилото, минималният свободен път за достъп до местата с предимство трябва да отговаря на общия случай.

Не трябва да има специално изискване за ЛНП за минимален свободен път за достъп до другите места за сядане.

## 7.4.1.5. Звуков сигнал на вратите съгласно Глава 4.2.2.4.1 „Р“

*Специален случай Германия*

Поради по-ниските нива на шума в модерните влакове в Германия нивото на звуковия сигнал трябва да бъде минимум 60 dB Leq(A),T +/- 2. Може да бъде даван алтернативен звуков сигнал с 5 dB по-висок от околния шум.

## 7.4.1.6. Места с предимство „Р“

*Специални случаи Германия и Дания*

10 % от всички места трябва да са места с предимство. Във влаковете с доброволна и задължителна резервация най-малко 20 % от тези места трябва да са означени с пиктограма, останалите 80 % могат да се запазят и закупят предварително.

Във влакове, където няма възможност за резервация, всички места с предимство трябва да имат пиктограма за ЛНП съгласно Глава 4.2.2.2.1.1.

## 7.4.1.7. Безпрепятствен свободен маршрут „Р“ (Точка 4.1.2.3.1)

*Специален случай Франция (Само за мрежата на Ile de France)*

Нови, обновени или пристроени гари с поток от под 5 000 пътници дневно (комбиниран брой пътници заминаващи и пристигащи) не се изисква да отговарят на изискванията за безпрепятствен свободен маршрут относно аспектите за асансьори и/или рампи, ако има гара в близост до 25 km по същата линия, която осигурява безпрепятствен свободен маршрут. При тези обстоятелства, дизайнът на новите гари трябва да включва условия за бъдещо инсталиране на асансьор и/или рампи, за да стане гарата достъпна за всички категории ЛНП.

## 7.4.1.8. Брой на пътниците

*Специален случай Австрия „Т1“*

В резултат на бързото изпълнение на плана на Австрийските власти за времетраенето на този временен специален случай, изискванията за броя на пътниците, определен в точки 7.1.1 и 7.3.1 (инфраструктура) и 4.1.4 (правила за експлоатация за безпрепятствен свободен маршрут) трябва да отговаря само за инфраструктура, която е нова, разширена или обновена за гари, които имат среден дневен поток пътници от 2 000 човека или повече, с комбинирано пристигане и заминаване.

7.5. **Подвижен състав, експлоатиран според национални, двустранни, многостранни и международни договори**

7.5.1. Съществуващи споразумения

Държавите-членки трябва да уведомят Комисията в срок от 6 месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС за следните споразумения, при които подвижният състав се отнася за обхвата на настоящата ТСОС (изграждане, обновяване, надграждане, внедряване, експлоатация и управление на подвижния състав, както е определено в Глава 2 на настоящата ТСОС) и оперира:

- национални, двустранни, многостранни и международни споразумения между държавите-членки и железопътното предприятие или ръководителите на инфраструктурата, одобрени на постоянна или временна основа и налагащи се поради много специфичното място или естество на планираната транспортна услуга;
- двустранни или многостранни споразумения между железопътното предприятие или ръководителите на инфраструктурата или между органите по сигурността, които осигуряват значителни нива на местна или регионална оперативна съвместимост;
- международни споразумения между една или повече държави-членки и поне една трета страна или между железопътното предприятие или ръководителите на инфраструктурата на държавите-членки и поне едно железопътно предприятие от трета страна, която предоставя значителни нива на местна или регионална оперативна съвместимост.

Продължителното опериране/поддръжка на подвижния състав, включено в тези споразумения трябва да бъде разрешено, тъй като те съответстват на общното законодателство.

Съответствието на тези споразумения с европейското законодателство, включително техния недискриминационен характер и по-точно настоящата ТСОС ще бъде оценена и Комисията ще вземе необходимите мерки, като например ревизията на настоящата ТСОС да включи възможните специални случаи или преходни мерки.

7.5.2. Бъдещи споразумения

Евентуални бъдещи споразумения или изменения на съществуващите споразумения и по-точно на тези, които включват доставка на подвижен състав, чийто проект не е сертифициран в съответствие с настоящата ТСОС, трябва да вземат под внимание европейското законодателство и по-точно настоящата ТСОС. Държавите-членки трябва да уведомят Комисията за тези споразумения/изменения. Използва се същата процедура на § 7.5.1.

7.6. **Внедряване на инфраструктура и подвижен състав**

В съответствие с член 16, параграф 1 на Директива 2001/16/ЕО, където е постигнато съответствие с ЛНП ТСОС и е получена ЕО декларация за проверка една държава-членка за инфраструктура и подвижен състав, това трябва да е взаимно признато от всички държави-членки относно достъпа на ЛНП.

Когато търсим сертификат за безопасност съгласно член 10 на Директива 2004/49 (част В на сертификата) или одобрение за пускане в експлоатация съгласно член 14, параграф 1 на Директива 2001/16, могат да изискват сертифициране/одобрение за пускане в експлоатация на инфраструктурата и подвижния състав. Подвижният състав може да бъде групиран съгласно серията или типа.

Трябва да се провери обаче, дали там където инфраструктурата и подвижният състав се експлоатират заедно, те са съвместими. Това може да се изпълни чрез използването на регистрите за инфраструктура и подвижен състав.

## ПРИЛОЖЕНИЯ КЪМ ТЕХНИЧЕСКАТА СПЕЦИФИКАЦИЯ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ (ТСОС)

**Обхват: цели подсистеми Аспект: достъпност за лица с намалена подвижност**

ПРИЛОЖЕНИЕ А	Запазено .....	156
ПРИЛОЖЕНИЕ В	Запазено .....	156
ПРИЛОЖЕНИЕ С	Оценка на мерките по поддръжка: процедура за оценяване на съответствието (Приложение F4) .....	156
ПРИЛОЖЕНИЕ D	Оценка на съставните елементи на оперативна съвместимост .....	157
D.1	<b>Обхват</b> .....	157
D.2	<b>Характеристики</b> .....	157
ПРИЛОЖЕНИЕ E	Оценяване на подсистемите .....	158
E.1	<b>Обхват</b> .....	158
E.2	<b>Характеристики и модули</b> .....	158
ПРИЛОЖЕНИЕ F	Процедuri за оценяване на съответствието и годността за употреба .....	161
F.1	<b>Списък на модулите</b> .....	161
F.2	<b>Модули на съставните елементи на оперативна съвместимост</b> .....	161
F.2.1	Модул A: Вътрешен производствен контрол .....	161
F.2.2	Модул A1: Вътрешен контрол на проектиране с проверка на продукта .....	162
F.2.3	Модул B : Изследване на типа .....	164
F.2.4	Модул C: Съответствие с тип .....	166
F.2.5	Модул D: Система за управление качеството на производство .....	167
F.2.6	Модул F : Проверка на продукта .....	170
F.2.7	Модул H1: Цялостна система за управление на качеството .....	172
F.2.8	Модул H2: Цялостна система за управление на качеството с изследване на проекта .....	175
F.2.9	Модул V: Удостоверяване на типа чрез проверка в реални условия на работа (годност за употреба) .....	178
F.3	<b>Модули за „ЕО“ проверка на подсистемите</b> .....	182
F.3.1	Модул SB: Изследване на тип .....	182
F.3.2	Модул SD: Система за управление качеството на производство .....	184
F.3.3	Модул SF: Проверка на продукта .....	189
F.3.4	Модул SG : Проверка на блока/подсистемата .....	192
F.3.5	Модул SH2 : Цялостна система за управление на качеството с изследване на проекта .....	195
F.4	<b>Оценяване на мерките по поддръжка: процедура за оценяване на съответствието</b> ..	201
ПРИЛОЖЕНИЕ G	Запазено .....	201
ПРИЛОЖЕНИЕ H	Запазено .....	201

ПРИЛОЖЕНИЕ I	Запазено .....	201
ПРИЛОЖЕНИЕ J	Запазено .....	202
ПРИЛОЖЕНИЕ K	Запазено .....	202
ПРИЛОЖЕНИЕ L	Аспекти, неконкретизирани в съответната TCOC за ЛНП (PRM TSI), за които важат европейските нормативни изисквания или се посочват съответните национални стандарти ..	203
ПРИЛОЖЕНИЕ M	Преносима инвалидна количка .....	204
M.1	<b>Обхват</b> .....	204
M.2	<b>Характеристики</b> .....	204
ПРИЛОЖЕНИЕ N	Означения/знаци и символи за ЛНП .....	205
N.1	<b>Обхват</b> .....	205
N.2	<b>означения в инфраструктурата</b> .....	205
N.3	<b>Означения в подвижния състав</b> .....	205
N.4	<b>Международен знак за инвалидна количка</b> .....	205
N.5	<b>Знак за индуктивен ток</b> .....	205
N.6	<b>Знак „обаждане за помощ“/знак „обаждане до информационна централа“</b> .....	206
N.7	<b>Знак „обаждане по спешност“</b> .....	206
N.8	<b>Знаци „места за сядане с предимство“</b> .....	207

---

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Запазено

---

ПРИЛОЖЕНИЕ В

Запазено

---

ПРИЛОЖЕНИЕ С

Оценка на мерките по поддръжка: процедура за оценяване на съответствието (Приложение F4)

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ D

## Оценка на съставните елементи на оперативна съвместимост

## D.1 Обхват

Настоящото приложение показва оценката за съответствие и пригодността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост.

## D.2 Характеристики

Характеристиките на съставните елементи на оперативната съвместимост, които се оценяват на различни етапи от проектирането, разработката и производството са означени със символ X в Таблица D.1.

Таблица D.1

## Оценка на съставните елементи на оперативна съвместимост.

1	2	3	4	5
Съставни елементи на оперативна съвместимост и характеристики, които ще се оценяват	Оценка на следните етапи			
	Етап на проектиране и разработка			Етап на производство
	Преглед на проекта и/или изследване на проекта	Проверка на производствения процес	Вид на изпитването	Проверка на съответствието по вид
4.1.2.11.2 и 4.1.2.12.2 Устройства за визуална информация за пътниците	X		X	X
4.1.2.21.2 Помощни средства за качване	X		X	X
4.1.2.4 Тактилни (допирни) бутони	X		X	X
4.1.2.7.2 Място за смяна на пелените на бебета	X		X	X
4.1.2.11 Тактилна маркировка	X		X	X
4.1.2.9.2 Автомати за билети	X		X	X
4.2.2.6 Модул — тоалетна	X		X	X
4.2.2.8.3 Съоръжения за визуално представяне на информацията за пътниците	X		X	X
4.2.2.3, 4.2.2.6 и 4.2.2.11 Алармени устройства за пътниците	X		X	X
4.2.2.12.3 Помощни средства за качване	X		X	X
4.2.2.4 Бутони	X		X	X
4.2.2.6.3.2 Място за смяна пелените на бебета	X		X	X
4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 и Приложение N Визуална информация, означения	X		X	X

## ПРИЛОЖЕНИЕ Е

## Оценяване на подсистемите

## Е.1 Обхват

Настоящото приложение показва оценяването за съответствие на подсистемите

## Е.2 Характеристики и модули

Характеристиките на подсистемата, които ще се оценяват през различните етапи на проектиране, разработка и производство, са означени със символа X в Таблица Е.1, отнасяща се до подсистема „Инфраструктура“ и Таблица Е.2 — до подсистема „Подвижен състав“.

Таблица Е.1

## Оценяване на подсистема „Инфраструктура“ (конструирана и доставена като самостоятелна единица)

1	2	3	4	5
Характеристики, които ще се оценяват	Етап на проектиране и разработка	Етап на производство		
	Преглед на проекта и/или изследване на проекта	Изграждане, сглобяване, монтаж	Монтаж (преди въвеждане в експлоатация)	Удостоверяване при пълен режим на работа
4.1.2.2 Средства за паркиране за лица с намалена подвижност (ЛНП)	X		X	
4.1.2.3 Безпрепятствени маршрути				
4.1.2.3.1 Общи	X		X	
4.1.2.3.2 Идентификация на маршрута	X		X	
4.1.2.4 Врати и входове	X		X	
4.1.2.5 Подови повърхности	X		X	
4.1.2.6 Прозрачни препятствия	X		X	
4.1.2.7 Тоалетни	X		X	
4.1.2.8 Мебелировка и свободно стоящи уреди	X		X	
4.1.2.9 Издаване на билети/Билетно гише или автомат за продажба на билети/Гише „Информация“/Автомат за проверка на билетите/въртящи се врати/места за оказване на помощ на потребителите	X		X	
4.1.2.10 Осветление	X		X	
4.1.2.11 Визуална информация: пътеуказатели, пиктограми, динамична информация	X		X	X
4.1.2.12 Устна информация	X		X	X
4.1.2.13 Аварийни изходи, аларми	X		X	X
4.1.2.14 Геометрия на пасарелките и подлезите	X		X	
4.1.2.15 Стълбища	X		X	
4.1.2.16 Перила	X		X	
4.1.2.17 Рампи, ескалатори, асансьори, подвижни пътеки	X		X	
4.1.2.18.1 Височина на перона	X		X	
4.1.2.18.2 Отклонение на перона	X			

1	2	3	4	5
Характеристики, които ще се оценяват	Етап на проектиране и разработка	Етап на производство		
	Преглед на проекта и/или изследване на проекта	Изграждане, сглобяване, монтаж	Монтаж (преди въвеждане в експлоатация)	Удостоверяване при пълнен режим на работа
4.1.2.18.3 Прелези на нивото на линиите	X			
4.1.2.19 Ширина на перона и ръб на перона	X		X	
4.1.2.20 Край на перона	X		X	
4.1.2.21 Помощни средства за качване във влака, на пътници с инвалидни колички	X		X	
4.1.2.22 Прелези на нивото на линиите в жп гарите	X		X	

Таблица Е.2

**Оценка на подсистемата „Подвижен състав“ (проектирана и доставена като стандартни изделия)**

1	2	3	4
Характеристики, които ще се оценяват	Етап на проектиране и разработка		Етап на производство
	Преглед и/или изследване на проекта	Изпитване на тип	Контролно изпитване
4.2.2.2 Места/седалки			
4.2.2.2.1 Общи изисквания	X	X	
4.2.2.2.1 Места за сядане с предимство — общо	X	X	
4.2.2.2.2.2 Еднопосочни места за сядане	X	X	
4.2.2.2.3.3 Срещуположно обърнати места за сядане	X	X	
4.2.2.3 Свободна площ за инвалидна количка	X	X	
4.2.2.4 Врати			
4.2.2.4.1 Общи изисквания	X	X	
4.2.2.4.2 Външни врати	X	X	
4.2.2.4.3 Вътрешни врати	X	X	
4.2.2.5 Осветление		X	
4.2.2.6 Тоалетни			
4.2.2.6.1 Общи	X	X	
4.2.2.6.2 Стандартна тоалетна	X	X	
4.2.2.6.3 Универсална тоалетна	X	X	
4.2.2.7 Свободни пътеки във вагоните	X	X	
4.2.2.8 Информация за клиента			
4.2.2.8.1 Общи изисквания	X	X	
4.2.2.8.2 Информация (означения, символи)	X	X	
4.2.2.8.2 Информация (описание на маршрута и резервиране на места)	X	X	
4.2.2.9 Промяна на височината	X	X	
4.2.2.10 Парапети	X	X	



1	2	3	4
Характеристики, които ще се оценяват	Етап на проектиране и разработка		Етап на производство
	Преглед и/или изследване на проекта	Изпитване на тип	Контролно изпитване
4.2.2.11 Места за спане, достъпни с инвалидна количка	X	X	
4.2.2.12 Стъпала за качване и слизане от превозното средство			
4.2.2.12.1 Общи изисквания	X		
4.2.2.12.2 Стъпала за качване/слизане	X		
4.2.2.12.3.5 Подвижни стъпала	X	X	X
4.2.2.12.3.6 Подвижни рампи	X	X	
4.2.2.12.3.7 Полуавтоматични рампи	X	X	X
4.2.2.12.3.8 Мостови плоскости	X	X	X
4.2.2.12.3.9 Бордови асансьори	X	X	X

## ПРИЛОЖЕНИЕ F

**Процедури за оценяване на съответствието и годността за употреба****F.1 Списък на модулите**

Модули на съставните елементи на оперативна съвместимост на трансевропейската железопътна система:

- Модул A: Вътрешен производствен контрол
- Модул A1: Вътрешен контрол на проектирането, с проверка на продукта
- Модул B: Изпитвани за тип
- Модул C: Съответствие с типа
- Модул D: Система за управление качеството на производството
- Модул F: Проверка на продукта
- Модул H1: Цялостна система за управление на качеството
- Модул H2: Цялостна система за управление на качеството, с проверка на проекта
- Модул V: Утвърждаване на типа чрез проверка в процеса на експлоатация (годност за употреба)

Модули за подсистемите

- Модул SB : Изпитване за тип
- Модул SD : Система за управление качеството на продукта
- Модул SF : Проверка на продукта
- Модул SG : Проверка на подсистемата
- Модул SH2 : Цялостна система за управление на качеството, с проверка на проекта

Модул за мерки по поддръжката

- Процедура за оценяване на съответствието на модула

**F.2 Модули на съставните елементи на оперативна съвместимост на трансевропейската железопътна система****F.2.1 Модул A: Вътрешен производствен контрол**

1. Този модул описва процедурата, посредством която производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, изпълнява задълженията си уговорени в точка 2 , гарантира и декларира, че съставните елементи на оперативната съвместимост отговарят на изискванията на Техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС), отнасяща се до тях.
2. Производителят изготвя техническата документация, описана в точка 3.
3. Техническата документация следва да осигури съответствие на съставните елементи на оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система с изискванията на Техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС), които ще се оценяват. Същата трябва да включва, доколкото това има връзка с подобна оценка, проектирането, производството, поддръжката и функционирането на съставните елементи на оперативната съвместимост. Доколкото има отношение към оценката, документацията трябва да съдържа:
  - общо описание на съставните елементи на оперативната съвместимост
  - идеен проект и производствена информация, от рода на общи и подробни чертежи, монтажни възли, подвъзли, ел.вериги и др.
  - описания и обяснения, необходими за разбирането на проектната и производствена информация, поддръжката и функционирането на съставните елементи на оперативна съвместимост

- техническите спецификации, в това число европейските спецификации <sup>(1)</sup> и съответните клаузи от тях, прилагани в тяхната цялост или частично,
  - описание на взетите решения, с цел постигане на съответствие с изискванията на Техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС), там където европейските спецификации не са били приложени изцяло,
  - резултати от направените проектни изчисления, извършени проверки и др.,
  - протоколи от изпитания.
4. Производителят взема необходимите мерки, на базата на които производственият процес ще осигури съответствие на всеки един произведен елемент на подсистемата с техническата документация, посочена в точка 3, и с изискванията на Техническата спецификация (ТСОС), отнасящи се за него.
5. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, представя писмена Декларация на ЕО за съответствие на конкретния съставен елемент на оперативната съвместимост. Съдържанието на тази Декларация на ЕО трябва да включва най-малкото информацията посочена в Приложение IV, точка 3 и член 13 -3 на Директиви 01/16/ЕО. Декларация на ЕО за съответствие и придружаващите я документи трябва да имат дата и да са подписани.

Декларация на ЕО трябва да е написана на същия език, на който е написана и техническата документация и да съдържа следното:

- позовавания на Директивата (Директиви 01/16/ЕО и други директиви, в които се разглежда съставния елемент на оперативна съвместимост),
  - името и адреса на производителя или негов упълномощен представител, установен в Общността (посочва се търговско име и пълният адрес, в случая на упълномощен представител се дава също и търговското наименование на производителя или на конструктора),
  - описание на съставния елемент на оперативна съвместимост (производство, тип и т.н.)
  - описание на процедурата (модула), която се следва, за да се декларира съответствие,
  - всички съответни описания, на които отговаря съставният елемент на оперативна съвместимост и по-специално, условията на използването му,
  - препратки към настоящата ТСОС и към всяка друга приложима техническа спецификация за оперативна съвместимост и когато е необходимо, позоваване на европейски спецификации,
  - идентификация на подписващия, упълномощен да поема задължения от името на производителя или упълномощения представител на производителя, установен в Общността.
6. Производителят или негов упълномощен представител трябва да разполагат с копие от Декларация на ЕО за съвместимост и с техническата документация за срок от 10 години, след последната дата на производство на съставния елемент на оперативна съвместимост.
- Ако в Общността не е установен производител или негов упълномощен представител, задължението за съхраняване на техническата документация се носи от лицето, което предлага съставния елемент на оперативна съвместимост на пазара на Общността.
7. Ако в допълнение към декларацията за съвместимост, ТСОС изисква и издаване на декларация за годност за употреба на съставния елемент на оперативна съвместимост, последната се добавя, след като бъде издадена от производителя, съгласно условията на модул V.

#### F.2.2 Модул A1: Вътрешен контрол на проектирането, с проверка на продукта

1. Този модул описва процедурата, посредством която производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, който изпълнява задълженията, посочени в точка 2, гарантира и декларира, че въпросният съставен елемент на оперативна съвместимост отговаря на изискванията на ТСОС, отнасяща се до него.
2. Производителят изготвя техническата документация, описана в точка 3.

<sup>(1)</sup> Дефиницията за европейска спецификация е дадена в Директиви 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за прилагане на ТСОС (HS TSIs) обяснява начина, по който трябва да се използват европейските спецификации.

3. Техническата документация осигурява съответствие на съставния елемент на оперативна съвместимост с изискванията на ТСОС, за които трябва да бъде оценяван.

Техническата документация трябва да предоставя доказателства, че проектът на съставния елемент на оперативна съвместимост, който вече е бил одобрен преди да се приложи настоящата ТСОС, е в съответствие с ТСОС, както и че съставният елемент е бил пуснат в експлоатация в същата област на приложение.

Документацията следва, доколкото има отношение към подобна оценка, да включва проектирането, производството, поддръжката и функционирането на съставния елемент на оперативна съвместимост. Доколкото има връзка с оценката, документацията трябва да съдържа:

- общо описание на съставния елемент на оперативна съвместимост и условията на неговото използване,
  - идеен проект и производствена информация, от рода на общи и подробни чертежи и схеми на елементите, монтажните възли, подвъзли, ел. вериги и др.,
  - описания и обяснения, необходими за разбирането на проектната и производствена информация, поддръжката и функционирането на съставните елементи на оперативна съвместимост,
  - техническите спецификации, в това число европейските спецификации <sup>(2)</sup> и съответните клаузи от тях, прилагани изцяло или частично,
  - описание на взетите решения, с цел постигане на съответствие с изискванията на Техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС), там където европейските спецификации не са били приложени изцяло,
  - резултати от направените проектни изчисления, проведени изпитания и др.,
  - протоколи от изпитания.
4. Производителят взема всички необходими мерки, така че производственият процес да гарантира съответствие на всеки един съставен елемент на оперативна съвместимост, излязъл от производство, с техническата документация, разгледана в точка 3 и с изискванията на ТСОС, отнасящи се за него.
5. Уведоменият орган, избран от производителя, извършва необходимите проверки и изпитания и потвърждава съответствието на произведените съставни елементи с типа описан в техническата документация, посочена в точка 3, както и съответствието им по отношение изискванията на ТСОС. Производителят <sup>(3)</sup> има право да избере една от следните процедури:
- 5.1. *Проверка чрез изследване и изпитване на всеки продукт*
- 5.1.1. Всеки отделен продукт се проверява и минава съответните изпитания, за да бъде оценено съответствието му с типа, описан в техническата документация, както и с изискванията на ТСОС, които се отнасят до него. Ако ТСОС не предвижда конкретно изпитване (или ако такова не се предвижда от европейския стандарт, цитиран в ТСОС), то в такъв случай за валидни се смятат съответните европейски спецификации или еквивалентни изпитания.
- 5.1.2. Уведоменият орган издава писмен сертификат за съвместимост на одобрените продукти, преминали съответните изпитания.
- 5.2. *Статистическа проверка*
- 5.2.1. Производителят следва да представи своите продукти под формата на еднородни партии и предприема всички необходими мерки, за да осигури, че производственият процес гарантира еднородността на всяка една произведена партида.
- 5.2.2. Всички съставни елементи на оперативна съвместимост се предоставят за проверка, под формата на еднородни партии. От всяка една партида, на произволен принцип се взема пробен образец. Всеки съставен елемент от взетия пробен образец се проверява и се подлага на изпитване, за да се гарантира съответствието на продукта с типа, описан в техническата документация и с изискванията на ТСОС, отнасящи се за него, както и за да се определи дали партидата се приема или отхвърля. Когато ТСОС не предвижда конкретно изпитване (или ако такова не се предвижда в европейския стандарт, цитиран в ТСОС), то тогава за валидни се смятат съответните европейски спецификации или еквивалентни изпитания.
- 5.2.3. Статистическата процедура предполага използване на подходящи елементи (статистически метод, статистическа извадка и др.), в зависимост от характеристиките, които трябва да се оценяват, както е посочено в ТСОС.

<sup>(2)</sup> Дефиницията за европейска спецификация е представена в Директиви 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за прилагане на спецификациите (ТСОС) обяснява начина, по който трябва да се използват европейските спецификации.

<sup>(3)</sup> В някои случаи, производителят може да е ограничен по отношение на някои специфични съставни елементи. В такъв случай, съответният процес на проверка на съставния елемент на оперативна съвместимост се конкретизира в ТСОС (или в нейните приложения).

- 5.2.4. По отношение на одобрените партии, уведомният орган издава писмен сертификат за съответствие на базата на проведените изпитания. На пазара могат да се пуснат всички съставни елементи на оперативна съвместимост от партидата, с изключение на онези съставни елементи от пробния образец, за които е било установено несъответствие.
- 5.2.5. Ако цялата партида е отхвърлена, уведомният орган или компетентните власти следва да предприемат необходимите мерки, за да предотвратят пускането на партидата на пазара. При често отхвърляне на партидите, уведомният орган е длъжен да преустанови извършването на статистическа проверка.
6. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, изготвя Декларация на ЕО за съответствие на съставния елемент на оперативна съвместимост.

Съдържанието на тази декларация трябва да включва като минимум информацията от Приложение IV, точка 3 и член 13-3 на Директива 01/16/ЕО. Декларация на ЕО за съответствие и придружаващите я документи трябва да имат дата и да са подписани.

Декларацията трябва да е написана на същия език, на който е написана и техническата документация и трябва да съдържа следното:

- позоваване на Директиви (Директиви 01/16/ЕО и други директиви, в които се разглежда съставният елемент на оперативна съвместимост),
- името и адреса на производителя или на неговия упълномощен представител, установен в Общността (посочва се търговско наименование и пълният адрес, в случая на упълномощен представител се посочва също и търговското наименование на производителя или на конструктора),
- описание на съставния елемент на оперативна съвместимост (производство, тип и др.)
- описание на процедурата (модула), която се изпълнява, за да се декларира съответствието,
- всички съответни описания, на които отговаря съставният елемент и по-специално, условията за използването му,
- име и адрес на уведомления орган или органи включени в процедурата за оценяване на съответствието и дата на издаване на сертификатите, в това число срок и условия за валидност на сертификатите,
- позоваване на ТСОС и други приложими технически спецификации (ТСОС) и където е възможно, позоваване на европейски спецификации,
- идентификация на подписващия, упълномощен да се ангажира от името на производителя или на упълномощения представител на производителя, установен в Общността.

Сертификатът, към който се прави препратка, е сертификатът за съответствие, разгледан в точка 5. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, гарантират, че при поискване могат да представят сертификатите за съответствие, издадени от съответния уведомен орган.

7. Производителят или негов упълномощен представител съхраняват копие от Декларация на ЕО за съответствие, заедно с техническата документация в срок от 10 години от последната дата на производство на съставен елемент на оперативна съвместимост.

Ако в Общността не е бил посочен производител или негов упълномощен представител, задължението за съхраняване на техническата документация се носи от лицето, което предлага съставния елемент на оперативна съвместимост на пазара на Общността.

8. Ако в допълнение към Декларация на ЕО за съвместимост, ТСОС предвижда и издаване на декларация за годност за употреба на съставния елемент на оперативна съвместимост, последната трябва да се добави след като бъде издадена от производителя, съгласно условията на модул V.

#### F.2.3 Модул В: Изпитване за тип

1. Настоящият модул описва тази част от процедурата, чрез която уведомният орган проверява и удостоверява, че типът, който е представителен по отношение на предвижданото производство, отговаря на разпоредбите на ТСОС, отнасящи се за него.
2. Заявлението за „ЕО“ изпитване за тип се подава от производителя или от негов упълномощен представител, установен в Общността.

Заявлението трябва да съдържа:

- име и адрес на производителя, като наред с това се посочва дали заявлението е било подадено от негов упълномощен представител, име и адрес,
- писмена декларация, че същото заявление не е било подадено до друг уведомен орган,
- техническата документация, разглеждана в точка 3.

Заявителят (лицето подало заявление) следва да изпрати на уведоения орган пробен образец, който се счита за представителен за предвижданата продукция — от тук нататък наричан „тип“.

Даден тип може да е представителен за няколко варианта на съставния елемент на оперативна съвместимост, при условие, че различията между вариантите не са в противоречие с разпоредбите на съответната ТСОС.

Ако е необходимо, уведоеният орган е в правото си да изиска допълнителни пробни образци за провеждане на изпитанията. Ако процедурата за изпитване за типа не предвижда провеждане на изпитания и при условие, че типът е достатъчно определен от техническата документация, разглеждана в точка 3, то уведоеният орган не изисква предоставянето на образци.

3. Техническата документация трябва да осигурява съответствие на съставния елемент на оперативна съвместимост с изискванията на ТСОС, за които се оценява. Документацията, доколкото има отношение към подобна оценка, трябва да предоставя информация за проектирането, производството, поддръжката и експлоатацията на съставния елемент.

Техническата документация трябва да съдържа:

- общо описание на типа,
- идеен проект и производствена информация от рода на общи и подробни чертежи, схеми на елементите, монтажни възли, подвъзли, ел. вериги и др.,
- описания и пояснения, необходими за правилното разбиране на проектната и производствена информация, поддръжката и действието на съставния елемент на оперативна съвместимост,
- условията на интегриране на съставния елемент на оперативна съвместимост в железопътната среда на системата (монтажен възел, подвъзел, подсистема) и необходимите интерфейсни условия,
- условията на употреба и поддръжка на съставния елемент на оперативна съвместимост (ограничения по отношение продължителността на времето за работа или разстоянието, допуски за износване и др.),
- техническите спецификации, в това число европейските спецификации <sup>(4)</sup> и съответните клаузи от тях, приложени частично или в тяхната цялост,
- описание на приетите решения, които целят да удовлетворят изискванията на ТСОС, в случаите, когато европейските спецификации не са били приложени в тяхната цялост,
- резултати от направените проектни изчисления, извършени проверки и др.,
- протоколи от изпитания,

4. Уведоеният орган следва:

- 4.1. Да провери техническата документация,
- 4.2. Да удостовери, че всякакви образци, необходими за изпитанията, са произведени в съответствие с техническата документация, както и да извърши или възложи изпитанията за тип, съгласно разпоредбите на ТСОС и/или съответните европейски стандарти,
- 4.3. В случаите, когато ТСОС предвижда преглед на проекта, проверка на методите и средствата за проектиране и на резултатите от проектирането, уведоеният орган трябва да оцени дали са удовлетворени изискванията за съответствие на съставните елементи за оперативна съвместимост при завършване процеса на проектиране,

<sup>(4)</sup> Дефиницията за европейска спецификация е представена в Директиви 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за прилагане на спецификациите (ТСОС) посочва как да се използват европейските спецификации.

- 4.4. В случаите когато ТСОС предвижда преглед на производствения процес, уведомният орган следва да извърши проверка на производствения процес, в основата на който е производството на съставни елементи на оперативна съвместимост, да оцени приноса му за осигуряване на съответствие с продукта и/или да провери отчета на производителя при завършване на процеса на проектиране,
  - 4.5. Да идентифицира елементите, проектирани в съответствие с изискванията, произтичащи от съответните ТСОС и европейските спецификации, включително компонентите, проектирани без да се прилагат изискванията на тези европейски спецификации;
  - 4.6. Да извърши или възложи извършването на подходящи проверки и на необходимите изпитания, съгласно точки 4.2., 4.3. и 4.4., с цел да установи дали производителят действително е успял да приложи съответните европейски стандарти;
  - 4.7. Да извърши или да възложи да бъдат извършени подходящи проверки и необходимите изпитания в съответствие с точки 4.2., 4.3. и 4.4., за да провери в случай, че не са приложени съответните европейски стандарти, дали възприетите от производителя решения са съобразени с изискванията на ТСОС;
  - 4.8. Да съгласува с лицето, подало заявлението, мястото където ще се извършат проверките и изпитанията.
5. Там където типът отговаря на условията, предвидени в ТСОС, уведомният орган издава на лицето, подало заявлението, сертификат за изпитване за типа. Сертификатът трябва да съдържа името и адреса на производителя, заключенията от изпитването за типа, условията за валидност на сертификата и необходимите данни за идентифициране на изследвания тип.

Срокът на валидност не трябва да е по-дълъг от 5 години.

Изготвя списък на частите от техническата документация, които ще бъдат приложени към сертификата и предоставя копие за съхранение от уведомления орган.

Ако на производителя или на негов упълномощен представител, установен в Общността, е било отказано издаването на сертификат за изпитване за типа, уведомният орган следва да предостави подробни мотиви за отказа.

В този случай се предвижда съответна процедура на обжалване.

6. Лицето, подало заявлението, информира уведомления орган, разполагащ с техническата документация, свързана с издаването на сертификат за изпитване за типа, относно всякакви изменения в одобрения продукт, които могат да окажат влияние върху неговото съответствие с изискванията на ТСОС или с условията, предвидени за употреба на продукта. В тези случаи, съставният елемент на оперативна съвместимост трябва да бъде допълнително одобрен от уведомления орган, издал сертификата за изпитване за типа. В този конкретен случай, уведомният орган извършва само онези проверки и изпитания, които имат връзка с направените в продукта изменения. Получаването на това допълнително одобрение, трябва да стане или под формата на допълнение към първоначалния сертификат за изпитване за типа, или чрез издаване на нов сертификат, след анулиране на предишния.
7. Ако не са били направени изменения, посочени в точка 6 по-горе, срокът на валидност на сертификата може да бъде удължен чрез определяне на нов срок на валидност. Съответно, заявителят трябва да направи заявление за удължаване на валидността на сертификата, като писмено потвърди, че не са били извършени промени, въз основа на което уведомният орган уговаря нов период на валидност, уточнен в точка 5, при условие, че няма данни, които да противоречат на това. Тази процедура може да бъде повторена.
8. Всеки уведомен орган съобщава на другите уведомени органи информацията относно издадените сертификати за съответствие на тип, както и за отнетите такива и допълненията към тях.
9. При поискване, другите уведомени органи могат да получат копие от издадените сертификати за изпитване за типа и/или на направените допълнения към тях. Приложенията към сертификатите (виж § 5) трябва да бъдат предоставени на разположение на другите уведомени органи.
10. Заедно с техническата документация производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, съхраняват и копия от сертификатите за изпитване за типа и на допълненията към тях, в срок от 10 години от последната дата на производство на съставния елемент на оперативна съвместимост. В случай, че нито производител нито негов упълномощен представител са установени в Общността, задължението по съхраняване на наличната техническата документация се носи от лицето, което предлага съставния елемент на оперативна съвместимост на пазара на Общността.

#### F.2.4 Модул С: Съответствие с типа

1. Този модул описва онази част от процедурата, посредством която производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, потвърждава и декларира, че съставният елемент на оперативна съвместимост показва съответствие с типа, описан в сертификата за изпитване за тип и удовлетворява изискванията на ТСОС, отнасящи се за него.

2. Производителят предприема необходимите мерки, за да гарантира, че производственият процес осигурява съответствието на всеки произведен съставен елемент на оперативна съвместимост с типа, описан в сертификата за изпитване за тип, и че същият отговаря на изискванията на ТСОС, отнасящи се за него.
3. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, изготвя Декларация на ЕО за съответствие на съставния елемент на оперативна съвместимост.

Съдържанието на тази декларация трябва да включва най-малкото информацията от Приложение IV, точка 3 и член 13-3 от Директива 01/16/ЕО. Декларацията на ЕО за съответствие и придружаващите я документи трябва да имат дата и да бъдат подписани.

Декларацията трябва да бъде написана на същия език, на който е и техническата документация, и да съдържа следното:

- позоваване на директивата (Директива 01/16/ЕО и други директиви, в които се разглежда съставният елемент за оперативна съвместимост),
  - име и адрес на производителя или на неговия упълномощен представител, установен в Общността (посочва се търговското наименование и пълния адрес, а в случая на упълномощен представител — се посочва търговското наименование на производителя или конструктора),
  - описание на съставния елемент на оперативна съвместимост (производство, тип и др.)
  - описание на процедурата (модула), която се следва, за да се декларира съответствието,
  - всички съответни описания, на които отговаря съставният елемент на оперативна съвместимост и по-специално, условията на използването му,
  - позоваване на ТСОС и други приложими технически спецификации ТСОС, и където е подходящо, позоваване на европейски спецификации <sup>(5)</sup>,
  - идентификация на подписващия, упълномощен да поема задължения от името на производителя или на упълномощения представител, установен в Общността.
4. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, съхранява копие от Декларация на ЕО за съответствие за срок от 10 години след последната дата на производство на съставния елемент на оперативна съвместимост.

В случаите, в които в рамките на Общността не е посочен производител или негов упълномощен представител, задължението за съхраняване на техническата документация се носи от лицето, което предлага съставния елемент на оперативна съвместимост на пазара на Общността.

5. Ако в допълнение към Декларация на ЕО за съответствие, съответната ТСОС предвижда и Декларация на ЕО за годност за употреба на съставния елемент на оперативна съвместимост, последната се прилага, след като бъде издадена от производителя, съгласно условията на модул V.

#### F.2.5 Модул D: Система за управление качеството на производство

1. Този модул описва процедурата, посредством която производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, изпълнява задълженията си по точка 2, гарантира и декларира, че въпросният съставен елемент на оперативна съвместимост отговаря на изискванията на ТСОС, отнасящи се за него.
2. Производителят използва или поддържа одобрена система за управление на качеството на производството, крайния контрол и изпитване на продуктите, определени в точка 3, и подлежи на наблюдение, както е указано в точка 4.
3. Система за управление на качеството

<sup>(5)</sup> Дефиницията за европейска спецификация е представена в Директиви 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за прилагане на ТСОС, обяснява начина по който трябва да се използват европейските спецификации.



- 3.1. Производителят подава заявление до избран от него уведомен орган за оценяване на системата за управление на качеството, обхващаща съставните елементи на оперативна съвместимост.

Заявлението включва:

- цялата необходима информация за категорията на продукта, считан за представителен по отношение на предвижданите съставни елементи на оперативна съвместимост,
- документацията отнасяща се до системата за управление на качеството,
- техническата документация на одобрения тип и копие от сертификата за изпитване за тип, издаден след завършване на процедурата за изпитване за типа, описана в модул В.
- писмена декларация, че същото заявление не е било подадено до друг уведомен орган,

- 3.2. Системата за управление на качеството осигурява съответствие на съставните елементи на оперативна съвместимост с типа, описан в сертификата за изпитване за тип, и с изискванията на ТСОС, отнасящи се за тях. Всички възприети от производителя елементи, изисквания и условия трябва да бъдат документирани, систематизирани и подредени под формата на писмена политика, методики и инструкции. Посочената документация на системата за управление на качеството трябва да позволява една последователна/логична интерпретация на програмите за качество, на плановете, ръководствата и отчетите.

По-конкретно, документацията трябва да съдържа адекватно описание на следното:

- целите по отношение на качеството и организационната структура,
- отговорностите и правомощията на управление, по отношение на качеството на продукта,
- методите, процесите и системните мерки, които ще се прилагат в производството, качествения контрол и управлението на качеството,
- изследването, проверките и изпитанията, които ще се извършват преди, по време и след етапа на производство, и честотата на провеждането им,
- отчетите от проверките за качество, от рода на протоколи от инспекциите и данни от изпитанията, данни от калибрирането, сведения за квалификацията на съответния персонал и др.,
- средствата използвани за контрол, с оглед постигане на желаното качество на продукта и обезпечаване на ефективно действие на системата за управление на качеството.

- 3.3. Уведомяният орган оценява системата за управление на качеството и установява дали тя удовлетворява изискванията от точка 3.2. Същият приема, че има съответствие с посочените изисквания, ако производителят прилага система за управление на качеството при производството, крайния контрол и изпитанията на продуктите съгласно стандарт EN/ISO 9001- 2000, който отчита спецификата на съставния елемент на оперативна съвместимост, за който е предвиден.

При изготвяне на оценката си, уведомяният орган трябва да вземе под внимание факта, че производителят е използвал сертифицирана система за управление на качеството.

Извършеният одит трябва да е характерен за категорията на продукта, считан за представителен на съставния елемент на оперативна съвместимост. Екипът по одита трябва да включва поне един член, който има опит в оценяването на технологията, използвана за производство на продукта. Процедурата по оценяване трябва да включва посещение в завода на производителя.

Производителят трябва да бъде уведомен за взетото решение. Уведомяването трябва да съдържа заключенията от проверката и решението, с което се обосновава направената оценка.

- 3.4. Производителят изпълнява задълженията, произтичащи от одобрената система за управление на качеството и я поддържа така, че тя да бъде адекватна и ефективна.

Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, информира уведомяния орган, одобрил системата за управление на качеството, относно всяко предвидено изменение или актуализиране на системата.

Уведомяният орган оценява предложените изменения и решава дали така изменената система за управление на качеството удовлетворява изискванията от точка 3.2, или се налага извършване на повторна оценка.

Той е длъжен да уведоми производителя за своето решение. Уведомлението трябва да съдържа заключенията от направената проверка и решението, с което се обосновава направената оценка.

4. Надзорът на системата за управление на качеството влиза в контролните правомощия на уведомления орган.

4.1. Целта на надзора е да се гарантира, че производителят изпълнява строго задълженията си по отношение на системата за управление на качеството.

4.2. За целите на инспекцията от страна на уведомления орган, производителят осигурява достъп до местата за производство, проверка и изпитване, включително достъп до складовите помещения, и предоставя цялата необходима информация и по-специално:

- документацията отнасяща се до системата за управление на качеството,
- отчети от проверки за качество, от рода на протоколи от инспекциите и данни от изпитанията, данни от калибрирането, сведения за квалификацията на заетия персонал и др.

4.3. Уведоменият орган извършва периодично одити, за да се увери, че производителят поддържа и прилага системата за управление на качеството и представя доклади от одита.

Одитите трябва да се провеждат поне веднъж в годината.

При надзора, уведомленият орган трябва да вземе под внимание факта, че производителят поддържа и работи по сертифицирана система за управление на качеството.

4.4. В допълнение, уведомленият орган може да извършва непредвидени посещения на територията на производителя. По време на тези посещения, ако е необходимо, същият може да извършва или да възлага провеждане на изпитания, които доказват, че системата за управление на качеството функционира правилно. Уведоменият орган предоставя на производителя протокол за своето посещение и ако са били проведени изпитания, протокол от изпитанията.

5. Всеки уведомен орган съобщава на другите органи информацията относно издадените или отменените сертификати за одобрение на системи за управление на качеството или отказани такива.

При поискване, другите уведомени органи могат да получат копия от издадените сертификати за одобрение на системите за качество.

6. Производителят е длъжен да съхранява и да предоставя на разположение на националните органи за срок от минимум десет години от последната дата на производство на продукта, следното :

- документацията, указана във втория абзац на точка 3.1.,
- предвиденото изменение или актуализиране, посочено във втория параграф на точка 3.4,
- решенията и докладите на уведомления орган в последния параграф на точки 3.4, 4.3 и 4.4.

7. Производителят или негов упълномощен представител, установен на територията на Общността, изготвя Декларация на ЕО за съответствие на съставния елемент на оперативна съвместимост.

Съдържанието на тази декларация трябва да включва като минимум информацията посочена в Приложение IV, точка 3 и в член 13 -3 на Директива 01/16/ЕО. Декларацията на ЕО за съответствие и придружаващите я документи трябва да имат дата и да бъдат подписани.

Декларацията трябва да бъде написана на същия език, на който е написана и техническата документация и да съдържа следното:

- позовавания на директивата (Директива 01/16/ЕО и други директиви, в които се разглежда съставният елемент на оперативна съвместимост),
- име и адрес на производителя или на неговия упълномощен представител, установен в Общността (посочва се търговското наименование и пълният адрес, в случая на упълномощен представител се посочва също и търговското наименование на производителя или конструктора),
- описание на съставния елемент на оперативна съвместимост (производител, тип и др.),
- описание на процедурата (модула), която се следва, за да се декларира съответствието,

- всички съответни описания, на които отговаря съставният елемент на оперативна съвместимост и по-специално условията на използването му,
- име и адрес на уведомятия орган или органи, включени в процедурата по отношение съвместимостта и датата на издаване на сертификатите, заедно с посочване на срока и условията за валидност на сертификатите,
- позовавания на ТСОС и всякакви други приложими технически спецификации (ТСОС) и, когато е необходимо, позоваване на европейска спецификация <sup>(6)</sup>,
- идентификация на подписващия, упълномощен да поема задължения от името на производителя или на упълномощения представител на производителя, установен в Общността.

Сертификатите за справки са следните:

- сертификат за одобрение на системата за управление на качеството, посочена в точка 3,
  - сертификат за изпитване за тип и допълненията към него,
8. Производителят или негов упълномощен представител, установен на територията на Общността, съхранява копие от Декларация на ЕО за съответствие за срок от 10 години от последната дата на производство на съставния елемент на оперативна съвместимост.
- В случаите, в които в рамките на Общността не е установен производител или негов упълномощен представител, задължението за съхраняване на техническата документация се носи от лицето, което предлага съставния елемент на оперативна съвместимост на пазара на Общността.
9. Ако в допълнение към Декларация на ЕО за съвместимост, ТСОС предвижда и издаване на декларация за годност за употреба на съставния елемент на оперативна съвместимост, след като бъде издадена от производителя, тази декларация следва да се приложи, съгласно условията на модул V.

#### F.2.6 Модул F: Проверка на продукта

1. Този модул описва процедурата, чрез която производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, проверява и удостоверява, че съставният елемент на оперативна съвместимост, уговорен в точка 3, съответства на типа, описан в „ЕО“ сертификата за изпитване за типа и удовлетворява изискванията на ТСОС, отнасящи се за него.
2. Производителят взема всички необходими мерки, за да осигури, че производствения процес гарантира съответствието на всеки един съставен елемент на оперативна съвместимост с типа, описан в сертификата за изпитване за тип, и с изискванията на ТСОС, отнасящи се за него.
3. Уведомяният орган извършва подходящи проверки и изпитания, за да провери съответствието на съставния елемент на оперативна съвместимост с типа, описан в „ЕО“ сертификата за изпитване за типа и с изискванията на ТСОС. Производителят <sup>(7)</sup> може да избере да направи проверка и изпитване на всеки отделен съставен елемент, както е посочено в точка 4, или да направи проверка и изпитване на съставните елементи на оперативна съвместимост, чрез извадка на статистически принцип, съгласно посоченото в точка 5.
4. *Проверка чрез изследване и изпитване на всеки отделен съставен елемент на оперативна съвместимост.*
  - 4.1. Всеки продукт трябва да бъде изследван и подложен на подходящи изпитания, за да се определи съответствието му с типа, описан в сертификата за изпитване за типа и с изискванията на ТСОС, отнасящи се за него. Ако ТСОС (или европейският стандарт цитиран в ТСОС), не предвижда провеждане на изпитване, се прилагат съответните европейски спецификации <sup>(8)</sup>, или еквивалентни изпитания.
  - 4.2. Уведомяният орган изготвя писмен сертификат за съответствие на одобрените продукти, на базата на проведените изпитания.
  - 4.3. При поискване, производителят или негов упълномощен представител предоставят сертификатите за съответствие, издадени от съответния уведомен орган.

<sup>(6)</sup> Дефиницията за европейска спецификация е представена в Директиви 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за прилагане на ТСОС-и (HS TSIs) обяснява начина, по който трябва да се използват европейските спецификации.

<sup>(7)</sup> Изборът на производителя може да бъде ограничен от конкретните ТСОС-и.

<sup>(8)</sup> Дефиницията за европейска спецификация е представена в Директиви 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за прилагане на ТСОС-и (HS TSI) обяснява начина, по който трябва да се използват европейските спецификации.

5. *Статистическа проверка*
- 5.1. В случай на статистическа проверка, производителят представя съставните елементи на оперативна съвместимост под формата на еднородна партида и предприема мерки, за да гарантира, че производствения процес осигурява еднородността на всяка произведена партида.
- 5.2. Всички съставни елементи за оперативна съвместимост се подлагат на проверка под формата на еднородни партиди. От всяка една партида се взема пробен образец на произволен принцип. Съдържащите се в пробния образец съставни елементи на оперативна съвместимост се проверяват един по един, след което преминават изпитания, за да се гарантира съответствието на продукта с типа, описан в сертификата за изпитване за тип и с изискванията на ТСОС, отнасящи се за него и с цел да се определи, дали проверяваната партида се приема или отхвърля. В случаите, когато ТСОС (или цитирания в ТСОС европейски стандарт) не предвижда провеждането на изпитване, се прилагат съответните европейски спецификации или еквивалентни изпитания.
- 5.3. В процедурата за статистическа проверка се използват подходящи елементи (статистически метод, извадка и др.), в зависимост от характеристиките, които ще се оценяват, указани в ТСОС.
- 5.4. Уведоеният орган изготвя писмен сертификат за съответствие на одобрените партиди, на базата на проведените изпитания. На пазара могат да бъдат пуснати всички съставни елементи на оперативна съвместимост на партидата, с изключение на онези съставни елементи от пробния образец, за които е било констатирано несъответствие.
- Ако партидата е отхвърлена, уведоеният орган или друг компетентен орган, предприема необходимите мерки, за да предотврати пускането ѝ на пазара. При често отхвърляне на партидите, уведоеният орган е длъжен да отмени статистическата проверка.
- 5.5. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, гарантира, че при поискване, може да предостави сертификати за съответствие, издадени от съответния уведомен орган.
6. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, изготвя Декларация на ЕО за съответствие на съставния елемент на оперативна съвместимост.

Съдържанието на тази декларация трябва да включва като минимум, информацията от Приложение IV, точка 3 и тази посочена в член 13 -3 от Директива 01/16/ЕО. Декларация на ЕО за съответствие и придружаващите я документи трябва да имат дата и да бъдат подписани.

Декларацията трябва да бъде написана на същия език, на който е написана техническата документация и да съдържа следното:

- позовавания на директивата (Директива 01/16/ЕО и други директиви, в които се разглежда съставният елемент на оперативна съвместимост),
- име и адрес на производителя или на неговия упълномощен представител, установен в Общността (посочва се търговското наименование и пълният адрес, в случая на упълномощен представител се посочва също и търговското наименование на производителя или конструктора),
- описание на съставния елемент на оперативна съвместимост (производство, тип и др.),
- описание на процедурата (модула), която се следва, с цел да се декларира съответствие,
- всички съответни описания, на които отговаря съставният елемент на оперативна съвместимост, и по-специално условията на използването му,
- име и адрес на уведоения орган или органи участващи в процедурата за проверка на съвместимостта и дата на сертификатите, заедно със срока и условията за валидност на сертификатите,
- позоваване на ТСОС и всякакви други приложими технически спецификации ТСОС и когато е необходимо, позоваване на европейски спецификации,
- идентификация на подписващия, упълномощен да поема задължения от името на производителя, или на упълномощения представител, установен в Общността.

Сертификатите за справка са следните:

- Сертификат за изпитване за тип и допълненията към него,
- Сертификат за съвместимост, посочен в точки 4 или 5.

7. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, съхранява копие от Декларация на ЕО за съответствие в срок от 10 години от последната дата на производство на съставния елемент на оперативна съвместимост.

В случаите, когато в рамките на Общността не е установен производител или негов упълномощен представител, задължението за съхраняване на техническата документация се носи от лицето, което предлага съставния елемент на оперативна съвместимост на пазара на Общността.

8. Ако в допълнение към Декларация на ЕО за съвместимост, ТСОС предвижда и издаване на декларация за годност за употреба на съставния елемент на оперативна съвместимост, то същата, след като бъде издадена от производителя, се прилага, съгласно условията от модул V.

#### F.2.7 Модул Н1: Цялостна система за управление на качеството

1. Този модул описва процедурата, чрез която производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, изпълнява задълженията уговорени в точка 2, гарантира и декларира, че съставният елемент на оперативна съвместимост удовлетворява изискванията на ТСОС, отнасящи се за него.

2. Производителят поддържа одобрена система за управление на качеството, обхващаща етапите на проектиране, производство и крайния контрол и изпитване на продукта, указани в точка 3, и подлежи на надзор, съгласно точка 4.

##### 3. Система за управление на качеството

- 3.1. Производителят подава заявление до избран от него уведомен орган, за оценяване на системата за управление на качеството, по отношение на съставните елементи на оперативна съвместимост.

Заявлението включва:

- всякаква информация отнасяща се до категорията на продукта, считан за представителен по отношение на предвидения съставен елемент на оперативна съвместимост,
- документацията, отнасяща се до системата за управление на качеството.
- писмена декларация, че същото заявление не е било подадено до друг уведомен орган,

- 3.2. Системата за управление на качеството осигурява съответствие на съставния елемент на оперативна съвместимост с изискванията на ТСОС, отнасящи се за него. Всички възприети от производителя елементи, изисквания и условия трябва да бъдат систематизирани и подредени, под формата на писмени политики, процедури и инструкции. Въпросната документация на системата за управление на качеството трябва да обезпечи едно общо разбиране на политиките и процедурите за качество, от рода на програми, планове, ръководства и отчети.

По-конкретно, документацията трябва да осигури адекватно описание на:

- целите свързани с качеството и организационната структура,
- отговорностите и пълномощията на управление, по отношение на проектирането и качеството на продукта,
- техническите спецификации за проекта, в това число приложимите европейските спецификации <sup>(9)</sup>, а там където европейските спецификации не могат да бъдат приложени изцяло, методите които ще се използват, за да се гарантира съответствие на съставния елемент на оперативна съвместимост с изискванията на ТСОС,
- методи за контрол и проверка на проектирането, процесите и системните действия използвани за проектиране на съставните елементи на оперативна съвместимост, принадлежащи към разглежданата категория на продукта,
- съответните методи на производство, контрол на качеството и системата за управление на качеството, процесите и системните действия, които ще бъдат използвани,
- изследванията, проверките и изпитанията, провеждани преди, по време и след етапа на производство и честотата на провеждане на тези мероприятия,

<sup>(9)</sup> Дефиницията за европейска спецификация е представена в Директиви 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за прилагане на ТСОС-и (HS TSIs) обяснява начина, по който трябва да се използват европейските спецификации.

- отчетите за качество, от рода на протоколи от инспекции и данни от изпитания, данни от калибрирането, сведения за квалификацията на заетия персонал, и др.,
- средствата/методите за контролиране постигането на желаното качество на проекта и продукта и ефективността на действие на системата за управление на качеството.

Политиките и процедурите за осигуряване на качество се отнасят по-специално до етапите на оценяване, като контрол на проектирането, контрол на производствения процес и на типовите изпитания, така както са конкретизирани в ТСОС относно различните работни характеристики на съставния елемент на оперативна съвместимост.

- 3.3. Уведоменият орган оценява системата за управление на качеството и установява дали тя удовлетворява изискванията от точка 3.2. Същият приема, че има съответствие на тези изисквания, ако производителят прилага система за управление качеството на проектиране, производство, краен контрол и изпитания на продуктите, в съответствие със стандарт EN/ISO 9001- 2000, който отчита спецификата на съставния елемент на оперативна съвместимост, за който е предвиден.

При оценяването, уведоменият орган трябва да вземе под внимание факта, че производителят поддържа и оперира сертифицирана система за управление на качеството.

Направеният одит трябва да е характерен за категорията на продукта, който е представителен за съставния елемент на оперативна съвместимост. Екипът по одита трябва да включва поне от един член, който има опит като оценител на технологията на производство на въпросния продукт. Процедурата по оценяване трябва да включва и посещение на оценителя в завода на производителя.

Производителят трябва да бъде уведомен за взетото решение. Уведомлението трябва да съдържа заключенията от проверката и решението, с което се обосновава направената оценка.

- 3.4. Производителят изпълнява задълженията, отнасящи се до одобрената система за управление на качеството, и я поддържа така, че тя да бъде адекватна и ефективна.

Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, информира уведомления орган, който е одобрил системата за управление на качеството, за всяко предвидено изменение или обновяване на системата за качество.

Уведоменият орган оценява предложените изменения и решава дали така изменената система за управление на качеството удовлетворява изискванията от точка 3.2 или се налага извършване на повторна оценка.

Той е длъжен да уведоми производителя за своето решение. Уведомлението трябва да съдържа заключенията от направената проверка и решението, с което се обосновава направената оценка.

4. Надзорът на системата за управление на качеството влиза в контролните правомощия на уведомления орган.

- 4.1. Целта на надзора е да се гарантира, че производителят строго изпълнява задълженията си, произтичащи от одобрената система за управление на качеството.

- 4.2. За целите на инспекцията от страна на уведомления орган, производителят осигурява достъп до местата за проектиране, производство, проверка и изпитване, както и до складовите помещения, като предоставя цялата необходима информация и по-специално:

- документация, отнасяща се до системата за управление на качеството,
- доклади от проверка на качество, така както са предвидени от проектната част на системата за управление на качеството, като например, резултати от анализи, изчисления, изпитания и др.,
- отчети от проверка за качество, така както са предвидени от производствената част на системата за качество, от рода на протоколи от инспекции и данни от изпитания, данни от калибриране, сведения за квалификацията на заетия персонал и др.,

- 4.3. Уведоменият орган извършва периодично одити, за да се увери, че производителят поддържа и прилага системата за управление на качество и представя на производителя доклади от одита. При надзора, уведоменият орган взема под внимание факта, че производителят поддържа и оперира сертифицирана система за управление на качеството.

Одити трябва да се провеждат поне веднъж в годината.

- 4.4. В допълнение, уведомления орган може да извършва непредвидени посещения на територията на производителя. По време на тези посещения, ако е необходимо, същият може да извършва или да възлага провеждането на изпитания, които доказват, че системата за управление на качеството функционира нормално. Уведоменият орган предоставя на производителя отчет за своето посещение и, ако е било проведено изпитване, съответно протокол от изпитването.

5. Производителят е длъжен да съхранява и да предоставя на разположение на националните органи за срок най-малко 10 години от последната дата на производство на продукта, следното :
- документацията указана във втория абзац, на втората алинея на точка 3.1,
  - актуализацията, посочена във втората алинея на точка 3.4,
  - решенията и докладите на уведомяващия орган, в последния подпараграф на точки 3.4, 4.3 и 4.4.
6. Всеки един уведомяващ орган съобщава на другите органи информацията относно издадените или отменените сертификати за одобрение на системи за управление на качеството или отказани такива.
- При поискване, останалите уведомяващи органи могат да получат копия от сертификатите за одобрение на системата за управление на качеството и други, допълнително издадени сертификати за одобрение.
7. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, изготвя Декларация на ЕО за съответствие на съставния елемент на оперативна съвместимост.
- Съдържанието на тази декларация трябва да включва като минимум, информацията посочена в Приложение IV, точка 3 и в член 13 -3 на Директива 01/16/ЕО. Декларацията на ЕО за съответствие и придружаващите я документи трябва да имат дата и да са подписани.
- Декларацията трябва да бъде написана на същия език, на който е написана и техническата документация, и трябва да съдържа следното :
- позовавания на директивата (Директива 01/16/ЕО и други директиви, в които се разглежда съставният елемент на оперативна съвместимост)
  - име и адрес на производителя или на неговия упълномощен представител, установен в Общността (посочва се търговското наименование и пълният адрес, в случая на упълномощен представител се посочва също и търговското наименование на производителя или конструктора),
  - описание на съставния елемент на оперативна съвместимост (производство, тип и др.),
  - описание на процедурата (модула), която се следва, за да се декларира съответствието,
  - всички съответни описания, на които отговаря съставният елемент на оперативна съвместимост и по-специално, условията на използването му,
  - име и адрес на уведомяващия орган или органи, включени в процедурата, която се използва да се оцени съответствието, и дата на сертификата заедно с посочване на срока и условията за валидност на сертификата,
  - препратки към ТСОС и всякакви други приложими технически спецификации ТСОС, и когато е необходимо, позоваване на европейски спецификации,
  - идентификация на подписващия, упълномощен да поема задължения от името на производителя или на упълномощения представител на производителя, установен в Общността.
- Сертификатът за справка е следният:
- сертификати за одобрение на системата за управление на качеството, посочена в точка 3.
8. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, съхранява копие от Декларацията на ЕО за съответствие, за срок от 10 години от последната дата на производство на съставния елемент на оперативна съвместимост.
- В случаите, когато в рамките на Общността не е установен производител или негов упълномощен представител, задължението за съхраняване на техническата документация се носи от лицето, което предлага съставния елемент на оперативна съвместимост на пазара на Общността.
9. Ако в допълнение към Декларацията на ЕО за съвместимост, ТСОС предвижда и издаване на Декларацията на ЕО за годност за употреба на съставния елемент на оперативна съвместимост, то същата, след като бъде издадена от производителя, се прилага, съгласно условията от модул V.

## F.2.8 Модул H2: Цялостна система за управление на качеството, с проверка на проекта

1. Този модул описва процедурата, посредством която уведомят орган извършва проверка на проекта на съставния елемент на оперативна съвместимост, а производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, изпълнява задълженията си по точка 2, и гарантира и декларира, че съставният елемент отговаря на изискванията на ТСОС, отнасящи се за него.
2. Производителят поддържа и оперира одобрена система за управление на качеството за етапите на проектиране, производство, крайния контрол и изпитания на продуктите, както е посочено в точка 3, и подлежи на надзор, съгласно точка 4.
3. Система за управление на качеството.
- 3.1. Производителят подава заявление до избран от него уведомен орган, за оценяване на използваната от него система за управление на качеството, обхващаща съставните елементи на оперативна съвместимост.

Заявлението трябва да включва:

- цялата необходима информация за категорията на продукта, който е представителен по отношение на предвидения съставен елемент на оперативна съвместимост,
- документацията отнасяща се до системата за управление на качеството.
- писмена декларация, че същото заявление не е подадено до друг уведомен орган,

- 3.2. Системата за управление на качеството осигурява съответствие на съставния елемент на оперативна съвместимост с изискванията на ТСОС, отнасящи се за него. Всички възприети от производителя елементи, изисквания и условия трябва да бъдат документирани, систематизирани и подредени под формата на писмени политики, процедури и инструкции. Посочената документация на системата за управление на качеството трябва да осигури едно общо разбиране на политиките за качество и на процедурите, от рода на програми по качество, планове, ръководства и доклади.

По-конкретно, документацията трябва да съдържа адекватно описание на следното:

- целите свързани с качеството и организационната структура,
- отговорностите и правомощията на управление, по отношение на проектирането и качеството на продукта,
- техническите спецификации за проекта, в това число приложимите европейските спецификации <sup>(10)</sup>, а там където европейските спецификации не могат да бъдат приложени в тяхната цялост, методите които ще се използват, за да се осигури съответствие на съставния елемент на оперативна съвместимост с изискванията на ТСОС,
- контрол на проекта и методи за проверка на проектирането, процесите и системните мероприятия, които ще се използват при проектиране на съставните елементи, свързани с разглежданата категория на продукта,
- съответните методи, процеси и системните мерки, които ще се прилагат при производството, качествения контрол и управлението на качеството.
- изследванията, проверките и изпитанията, които се извършват преди, по време и след етапа на производство и честотата, с която ще бъдат провеждани,
- отчетите за качество, от рода на протоколи от инспекциите и данни от изпитанията, данни от калибрирането, сведения за квалификацията на заетия персонал и др.,
- средствата за контролиране постигането на желаното качество на проекта и продукта и ефективността на действие на системата за управление на качеството.

Политиките и процедурите за осигуряване на качество обхващат предимно етапите на оценяване, като например, преглед на проекта, преглед на производствените процеси и на типовите изпитания, така както са конкретизирани в ТСОС за различните работни характеристики и действие на съставния елемент на оперативна съвместимост.

<sup>(10)</sup> Дефиниция за европейска спецификация е дадена в Директиви 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за прилагане на ТСОС-и (HS TSIs) обяснява начина, по който трябва да се използват европейските спецификации.



- 3.3. Уведоменият орган оценява системата за управление на качеството и установява дали тя удовлетворява изискванията от точка 3.2. Същият приема, че има съответствие с тези изисквания, ако производителят прилага система за осигуряване на качество при проектирането, производството, крайния контрол и изпитанията на продуктите, в съответствие със стандарт EN/ISO 9001- 2000, който взема под внимание спецификата на съставния елемент на оперативна съвместимост, за който е предвиден.

При изготвяне на оценката си, уведоменият орган трябва да вземе под внимание факта, че производителят е използвал сертифицирана система за управление на качеството.

Извършеният одит трябва да е характерен за категорията на продукта, който е представителен за съставния елемент на оперативна съвместимост. Екипът по одита трябва да включва поне един член, който има опит в оценяването на технологията, използвана за производството на продукта. Процедурата по оценяване трябва да включва посещение в завода на производителя.

Производителят трябва да бъде уведомен за взетото решение. Уведомлението трябва да съдържа заключенията от одита и решението, с което се обосновава направената оценка.

- 3.4. Производителят изпълнява задълженията, произтичащи от одобрената система за управление на качеството и я поддържа така, че тя да бъде адекватна и ефективна.

Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, информира уведомления орган, одобрил системата за управление на качеството, за всяко предвидено изменение или актуализиране на въпросната система.

Уведоменият орган оценява предложените изменения и решава дали така изменената система за управление на качеството удовлетворява изискванията от точка 3.2 или се налага извършване на повторна оценка.

Той е длъжен да уведоми производителя за своето решение. Уведомлението трябва да съдържа заключенията от направената оценка и решението, с което се обосновава оценката.

4. *Надзорът на системата за управление на качеството се намира в контролните правомощия на уведомления орган.*

- 4.1. Целта на надзора е да се гарантира, че производителят изпълнява строго задълженията си, произтичащи от одобрената система за управление на качеството.

- 4.2. За целите на инспекцията от страна на уведомления орган, производителят осигурява достъп до местата за производство, проверка и изпитване и до складовите помещения и предоставя цялата необходима информация, в това число:

- документация, отнасяща се до системата за управление на качеството,
- отчети за качество, така както са предвидени от проектната част на системата за управление на качеството, от рода на резултати от анализите, изчисления, изпитания и др.,
- отчети за качество, така както са предвидени от производствената част на системата за управление на качеството, от рода на протоколи от инспекциите и данни от изпитанията, данни от калибрирането, сведения за квалификацията на съответния персонал и др.

- 4.3. Уведоменият орган извършва периодично одити, за да се увери, че производителят поддържа и прилага системата за управление на качеството, изготвя доклад за одита и го предава на производителя. При надзора, уведоменият орган взема под внимание факта, че производителят е използвал сертифицирана система за качество.

Одитите трябва да се провеждат поне веднъж годишно.

- 4.4. В допълнение, уведоменият орган е в правото си да извършва внезапни посещения на територията на производителя. По време на тези посещения, ако е необходимо, същият може да извърши или да възложи извършването на изпитания, за да провери, дали системата за управление на качеството функционира правилно. Той изготвя протокол за направеното посещение и го връчва на производителя, а ако е било проведено изпитване — протокол от изпитването.

5. Производителят е длъжен да съхранява и да предоставя на разположение на националните органи за срок от 10 години от последната дата на производство на продукта, следното:

- документацията указана във втория абзац на втората алинея на точка 3.1,
- предвидената актуализация, посочена във втората алинея на точка 3.4,
- решенията и докладите на уведомления орган в последната алинея на точки 3.4, 4.3 и 4.4.

6. *Проверка на проекта*
- 6.1. Производителят подава заявление за проверка на проекта на съставния елемент на оперативна съвместимост до избран от него уведомен орган.
- 6.2. Заявлението се прави с цел по-доброто разбиране на етапите на проектиране, производство, поддръжка и действие на съставния елемент и осигуряване на съвместимост с изискванията на ТСОС, за които ще се оценява.

То трябва да включва:

- общо описание на тип,
  - техническите спецификации за проекта, в това число европейските спецификации, и съответните клаузи, приложени в тяхната цялост или частично,
  - всякакъв друг материал в подкрепа на тяхната адекватност и по-специално случаите, в които не са били приложени европейските спецификации и съответните клаузи от тях,
  - програмата за изпитания
  - условията на интегриране на съставния елемент в железопътната среда на системата (монтажен възел, подвъзел, подсистема) и условията за интерфейс,
  - условията на експлоатация и поддръжка на съставния елемент на оперативна съвместимост (ограничения във времето за експлоатация или разстоянието, допуски за износване и др.),
  - писмена декларация, че същото заявление не е било подадено до друг уведомен орган.
- 6.3. Лицето, подало заявление, представя резултатите от изпитанията <sup>(11)</sup>, в това число типовите изпитания, ако такива са необходими, извършени от подходяща лаборатория или от нейно име.
- 6.4. Уведомяният орган проучва заявлението и оценява резултатите от изпитанията. Там където проектът отговаря на условията на ТСОС, отнасящи се за него, уведомяният орган издава „ЕО“ сертификат за проверка на проекта на заявителя. Сертификатът трябва да съдържа заключенията от изследването, условията за валидността му, необходимите данни за идентификация на одобрения проект, и ако има връзка, описание на работата на продукта.

Срокът на валидност не трябва да е по-дълъг от 5 години.

- 6.5. Лицето подало заявлението информира уведомяния орган, издал „ЕО“ сертификата за проверка на проекта, относно всякакви изменения в одобрения проект, които могат да повлияят върху съответствието с изискванията на ТСОС или на препоръчителните условия на употреба на съставния елемент. В тези случаи, съставният елемент трябва да получи допълнително одобрение от уведомяния орган, издал „ЕО“ сертификат за проверка на проекта. По този повод, уведомяният орган провежда само онези изследвания и изпитания, които имат отношение и са необходими от гледна точка на внесените изменения. Допълнителното одобрение се дава под формата на допълнение към оригиналния „ЕО“ сертификат за проверка на проекта.
- 6.6. В случай, че не са направени изменения, съгласно точка 6.4., срокът на валидност на сертификата може да бъдат удължен с нов срок на валидност. Във връзка с удължения срок на валидност, лицето подало заявлението писмено потвърждава, че не са направени изменения, а уведомяният орган издава решение за нов срок на валидност съгласно точка 6.3., при положение, че няма данни, които да противоречат на това. Процедурата може да бъде повторена.
7. Всеки един уведомен орган съобщава на другите органи информацията относно издадените или отменените сертификати за одобрение на системата по качество и „ЕО“ сертификати за проверка на проекта или отказаните такива.

При поискване, другите уведомени органи могат да получат копия от:

- сертификатите за одобрение на системата за управление на качеството и допълнителни издадени такива и,
- „ЕО“ сертификати за проверка на проекта и допълнения към тях.

<sup>(11)</sup> Представянето на резултатите от изпитанията може да съвпада с датата на подаване на заявлението или да се направи на по-късна дата.

8. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, изготвят Декларация на ЕО за съответствие на съставния елемент на оперативна съвместимост.

Съдържанието на тази декларация трябва да включва като минимум информацията, посочена в Приложение IV, точка и в членове 13 -3 на Директива 01/16/ЕО. Декларация на ЕО за съответствие и придружаващите я документи трябва да имат дата и да бъдат подписани.

Декларацията трябва да бъде написана на същия език, на който е написана техническата документация и да съдържа следното :

- позовавания на директивата (Директива 01/16/ЕО и други директиви, в които се разглежда съставният елемент на оперативна съвместимост),
- име и адрес на производителя или на неговия упълномощен представител, установен в Общността, (посочва се търговското наименование и пълният адрес, в случая на упълномощен представител се посочва също и търговското наименование на производителя или конструктора),
- описание на съставния елемент на оперативна съвместимост (производство, тип и др.)
- описание на процедурата (модула), която е изпълнена, за да се декларира съответствието,
- всички съответни описания, на които отговаря съставният елемент и по-специално, условията на използването му,
- име и адрес на уведомяващия орган или органи участващи в процедурата за установяване на съответствие и дата на издаване на сертификатите, заедно с посочване на срок и условия за валидност на сертификатите,
- позовавания на ТСОС и всякакви други приложими технически спецификации (ТСОС) и когато е необходимо, позоваване на европейски спецификации,
- идентификация на подписващия, упълномощен да поема задължения от името на производителя или на упълномощения представител на производителя, установен в Общността.

Сертификатите за справка са следните:

- сертификат за одобрение на системата за управление на качеството и доклади от надзора, посочени в точки 3 и 4,
  - „ЕО“ сертификат за проверка на проекта и допълнения към него.
9. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, съхранява копие от Декларация на ЕО за съответствие, най-малко 10 години от последната дата на производство на съставния елемент.
- В случаите, когато не е установен производител или негов упълномощен представител, задължението за съхраняване на техническата документация се носи от лицето, което предлага съставния елемент на оперативна съвместимост на пазара на Общността.
10. Ако в допълнение към Декларация на ЕО за съвместимост, ТСОС предвижда и издаване на Декларация на ЕО за годност за употреба на съставния елемент на оперативна съвместимост, то след като бъде издадена от производителя, тази декларация следва да се приложи, съгласно условията от модул V.

#### F.2.9 Модул V: Утвърждаване на типа чрез проверка в реални условия на работа (годност за употреба)

1. Този модул описва онази част от процедурата, чрез която уведомяващият орган потвърждава и удостоверява че образецът, който е представителен за предвиденото производство, отговаря на условията на Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), от гледна точка на неговата годност за употреба, на базата на утвърждаване на типа, демонстрирано чрез проверка на продукта в реални условия на работа/ експлоатационни условия <sup>(12)</sup>.
2. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, подава заявление до избран от него уведомяващ орган за утвърждаване на типа, чрез изпробване на продукта при работа.

<sup>(12)</sup> По време на проверката в реални условия на работа/жп среда, съставният елемент на оперативна съвместимост не се предлага на пазара.

Заявлението трябва да съдържа:

- име и адрес на производителя или на негов упълномощен представител и в случай, че заявлението е подадено от упълномощения представител, неговото име и адрес,
- писмена декларация, че същото заявление не е било подадено до друг уведомен орган,
- техническата документация, посочена в точка 3,
- програма за утвърждаване, на основата на проверка на действието в реални условия на работа, както е посочено в точка 4,
- име и адрес на фирмата или фирмите (ръководители по инфраструктурата и/или на жп предприятията), с които заявителят е сключил договор за оценяване на годността за употреба чрез проверка в подходяща жп среда.
- чрез експлоатация на съставния елемент в жп среда,
- чрез мониторинг на поведението на съставния елемент в жп среда,
- чрез изготвяне на доклад относно проведената експлоатация в жп среда/или в реални условия на работа,
- име и адрес на компанията, която извършва поддръжката на съставния елемент за определения срок или за предвидения пробег, необходими за установяване годността за употреба в реални условия на експлоатация,
- Декларация на ЕО за съответствие на съставния елемент,
- ако ТСОС предвижда прилагане на модул В, се изисква „ЕО“ сертификат за изпитване за тип,
- ако ТСОС предвижда прилагане на модул Н2, се изисква „ЕО“ сертификат за проверка на проекта.

Заявителят (лицето подало заявлението) предоставя на разположение на фирмата или фирмите, където ще се извършва изпитването на действието на съставния елемент в реални условия, образец или достатъчен брой образци, които са представителни за предвиденото производство, наричан от тук нататък „тип“. Даден тип може да обхваща няколко варианта на съставния елемент, при условие, че различията между отделните варианти са разгледани в декларации на ЕО за съответствие и в споменатите по-горе сертификати.

Ако е необходимо, за целите на удостоверяване чрез проверка в реални условия на работа, уведомяният орган може да поиска да бъдат изпитани допълнителни образци.

3. Техническата документация позволява оценяването на продукта за установяване на съответствие с изискванията на ТСОС. Документацията съдържа информация относно функционирането на съставния елемент и доколкото има връзка с оценяването, тя съдържа информация за проектирането, производството и поддръжката на съставния елемент.

Техническата документация трябва да съдържа:

- общо описание на типа,
- техническа спецификация, по отношение на която се оценява действието и поведението на съставния елемент по време на проверката в реални условия на експлоатация (съответната ТСОС и/или европейските спецификации и съответните клаузи от тях),
- условията за интегриране на съставния елемент в железопътната среда на системата (монтажен възел, подвъзел, подсистема) и условията за свързване в интерфейс,
- условията на употреба и поддръжка на съставния елемент на оперативна съвместимост (ограничения във времето за експлоатация или в пробега, допуски за износване и др.),
- описания и пояснения, необходими за по-доброто разбиране на етапите на проектиране, производство и експлоатация на съставния елемент на оперативна съвместимост;

и, във връзка с оценяването,

- идеен проект и производствени чертежи,
- резултати от направените проектни изчисления и извършените проверки,
- протоколи от изпитанията.

Ако ТСОС предвижда включване на допълнителна информация в техническата документация, такава се предоставя.

Към техническата документация се прилага и списък на съответните европейски спецификации, които се прилагат изцяло или частично.

4. Програмата за удостоверяване, чрез проверка в реални условия на работа/експлоатационни условия включва:
  - Зададените работни характеристики или поведение на съставния елемент, който се проверява в реални условия на експлоатация,
  - мерки по инсталирането,
  - продължителност на програмата — по време или по разстояние-,
  - очакваните експлоатационни условия и програма за експлоатация,
  - програма за поддръжка,
  - специалните изпитания в жп среда или в реални условия на работа, ако са предвидени такива, които ще се провеждат,
  - размери на партидата на образците — ако са повече от един,
  - програма за инспекция (характер, брой и честота на инспекциите, документация),
  - критерии за допустими дефекти и тяхното влияние върху програмата,
  - информацията, която трябва да бъде включена в доклада на фирмата, относно изпитването на съставния елемент в практиката на обслужване (виж точка 2).
5. Уведоменият орган :
  - 5.1. Проверява техническата документация и програмата за удостоверяване чрез проверка в реални условия на експлоатация,
  - 5.2. Проверява дали типът е представителен и е произведен в съответствие с техническата документация,
  - 5.3. Проверява дали програмата за удостоверяване, чрез проверка в реални условия на работа е подходяща за оценка на зададените работни параметри и поведението на съставния елемент в реални условия на експлоатация,
  - 5.4. Съгласува с лицето подало заявлението, програмата и мястото, където ще бъдат проведени инспекциите и изпитанията и органа, който ще проведе изпитанията (уведомен орган или друга компетентна лаборатория),
  - 5.5. Наблюдава и инспектира, как върви работата и поддръжката на съставния елемент в реални условия на експлоатация,
  - 5.6. Оценява доклада, който ще бъде изготвен от фирмата или фирмите (ръководители на инфраструктурата и/или на жп предприятията), в които се извършва проверка на съставния елемент в реални експлоатационни условия, и всякаква друга документация и информация получена по време на процедурата (протоколи от изпитанията, данни от техническата поддръжка и др.),
  - 5.7. Оценява дали поведението на съставния елемент при експлоатация в реални условия отговаря на изискванията на ТСОС.
6. Там където типът отговаря на условията предвидени в ТСОС, уведоменият орган издава сертификат за годност за употреба и го връчва на заявителя. Сертификатът трябва да съдържа име и адрес на производителя, заключенията от утвърждаването на типа, условията за неговата валидност и необходимите данни за идентификация на одобрения тип.

Срокът на валидност е не повече от 5 години.

Към сертификата се прилага списък на частите на техническата документация, като копие от нея се съхранява от уведоения орган.

Ако на заявителя бъде отказано издаване на сертификат за годност за употреба, уведоеният орган трябва да предостави подробни мотиви за своя отказ.

В този случай се предвижда процедура на обжалване на решението.

7. Лицето, подало заявление, трябва да информира уведоения орган, у когото е техническата документация, свързана с издаването на сертификат за годност за употреба, относно всякакви изменения в одобрения продукт, който следва да премине ново одобрение, ако въпросните изменения могат да повлияят върху годността му за употреба или предписаните условия за употребата му. В този случай, уведоеният орган извършва само онези проверки/изследвания и изпитания, които са уместни и необходими, с оглед на направените изменения в продукта. Новото одобрение трябва да бъде представено под формата на допълнение към първоначалния сертификат за годност за употреба или чрез издаване на нов сертификат, след изтегляне на стария.
8. Ако предвидените в точка 7 изменения не са били направени, срокът на валидност на сертификата, чиято годност изтича, може да бъде удължен. Лицето подало заявление може да изиска удължаване на този срок, като писмено потвърди, че не са били направени изменения, на базата на което уведоеният орган удължава срока на годност, като определя нов такъв, съгласно точка 6, при условие че няма данни противоречащи на това. Тази процедура може да бъде повторена.
9. Всеки един уведомен орган съобщава на другите органи информация относно издадените, отменените или отказани сертификати за годност за употреба.
10. При поискване, другите уведоени органи могат да получат копия от издадените сертификати за годност за употреба и/или направени допълнения към тях. Приложенията към сертификатите се съхраняват и предоставят на разположение на останалите органи.
11. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, изготвя Декларация на ЕО за годност за употреба на съставния елемент на оперативна съвместимост.

Съдържанието на тази декларация трябва да включва най-малкото информацията, посочена в Приложение IV, точка 3 и в член 13 -3 на Директива 01/16/ЕО. Декларация на ЕО за годност за употреба и придружаващите я документи, трябва да имат дата и да бъдат подписани.

Декларацията трябва да бъде написана на същия език, на който е написана и техническата документация и да съдържа следното :

- позоваване на директивата (Директива 01/16/ЕО),
  - име и адрес на производителя или на неговия упълномощен представител, установен в Общността, (посочва се търговското наименование и пълният адрес, в случая на упълномощен представител, се посочва също и търговското наименование на производителя или конструктора),
  - описание на съставния елемент на оперативна съвместимост (производство, тип и др.),
  - всички съответни описания, на които отговаря съставният елемент на оперативна съвместимост и по-специално, условията на използването му,
  - име и адрес на уведоения орган (или органи) участващи в процедурата, която е използвана за оценяване годността за употреба и датата на издаване на сертификата за годност за употреба, заедно с посочване на срока и условията за валидност на сертификата,
  - позоваване на настоящата ТСОС и всякакви други приложими технически спецификации ТСОС, и когато е необходимо, позоваване на европейска спецификация,
  - идентификация на подписващия, упълномощен да поема задължения от името на производителя или на упълномощения представител на производителя, установен в Общността.
12. Производителят или негов упълномощен представител, установен в Общността, съхранява копие от Декларация на ЕО за годност на употреба, за срок от 10 години от последната дата на производство на съставния елемент на оперативна съвместимост.

В случаите, когато в рамките на Общността не е установен производител или негов упълномощен представител, задължението за съхраняване на техническата документация се носи от лицето, което предлага съставния елемент на пазара на Общността.

### F.3 Модули за „ЕО“ проверка на подсистемите

#### F.3.1 Модул SB: Изпитване за тип

1. Този модул описва „ЕО“ процедура на проверка, посредством която уведомяният орган проверява и удостоверява, по искане на договарящата страна или неин упълномощен представител, установен в Общността, дали даден тип от подсистема „инфраструктура“ или подсистема „подвижен състав“, разглеждан като представителен по отношение на предвиденото производство,

— отговаря на изискванията на настоящата ТСОС или на всяка друга приложима ТСОС, като показва, че съществените изисквания <sup>(13)</sup> на Директива 01/16/ЕО са били изпълнени

— отговаря на изискванията на останалите разпоредби, произтичащи от Договора.

Проверката за типа, определена от настоящия модул, може да включва конкретни етапи на оценяване — преглед на проекта, типово изпитание или преглед на производствения процес, конкретизирани от съответната ТСОС.

2. Договарящата страна <sup>(14)</sup> подава заявление до избран от нея уведомен орган за извършване на „ЕО“ проверка (чрез изпитване за типа) на подсистемата.

В заявлението са посочени :

— име и адрес на договарящата страна или неин упълномощен представител

— техническата документация, описана в точка 3.

3. Заявителят предоставя на уведомяния орган образец на подсистемата <sup>(15)</sup>, който е представителен за предвиденото производство, наричан от тук нататък „тип“.

Даден тип може да обхваща няколко варианта на подсистемата, при условие че различията между отделните варианти не противоречат на условията, уговорени от съответната ТСОС.

Ако е необходимо, уведомяният орган има право да поиска допълнителни образци, за провеждане на програмата за изпитания.

Ако даден образец, или образци на монтажния възел или на подвъзела, или образец на подсистемата, които не са в слобен вид, са необходими за целите на конкретното изпитване или за методите на изследване и са конкретизирани в ТСОС, или в европейската спецификация <sup>(16)</sup>, упомената в ТСОС, същите трябва да бъдат предоставени.

Техническата документация и представеният образец или образци способстват за по-доброто разбиране на етапите на проектиране, производство, инсталиране, поддръжка и функциониране на подсистемата, като същевременно осигуряват съответствие с предвидените от ТСОС изисквания, за които ще се оценяват.

Техническата документация трябва да съдържа:

— общо описание на подсистемата, цялостен проект и структура,

— регистър на инфраструктурата или подвижния състав, в това число информацията, конкретизирана от съответната ТСОС,

— идеен проект и производствена информация, като например общи и подробни чертежи, схеми на елементите, монтажни възли, подвъзел, ел. вериги и др.,

— описания и обяснения необходими за по-доброто разбиране на информацията за етапите на проектиране и производство, поддръжка и действие на подсистемата,

<sup>(13)</sup> Съществените изисквания се изразяват в изискванията по отношение на техническите параметри, интерфейси и работни характеристики, които са посочени в Глава 4 на ТСОС.

<sup>(14)</sup> В модула „договаряща страна“ означава „страна по договора за изпълнение на подсистема, така както е определена в директивата, или неин упълномощен представител, установен в Общността“.

<sup>(15)</sup> Съответният раздел на ТСОС може да дефинира специфичните изисквания в това отношение.

<sup>(16)</sup> Дефиницията за европейска спецификация е представена в Директиви 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за прилагане на спецификациите ТСОС (HS TSIs) обяснява начина, по който се използват европейските спецификации.

- техническите спецификации, включително европейските спецификации, които са приложени,
- всякакъв друг доказателствен материал относно приложимостта на посочените по-горе спецификации и по-конкретно случаите, в които не са били приложени европейските спецификации и съответните клаузи от тях,
- списък на съставните елементи на оперативна съвместимост, включени в подсистемата,
- копия от декларации на ЕО за съвместимост или годност за употреба на съставните елементи на оперативна съвместимост и всички необходими елементи, определени в Приложение VI към директивите,
- всякакви данни/доказателствен материал относно съвместимостта с други разпоредби/нормативни актове, произтичащи от Договора (в това число, сертификати)
- техническа документация отнасяща се до производството и монтажа на подсистемата,
- списък на производителите, участващи в проектирането, производството, монтажа и инсталирането на подсистемата,
- условия на експлоатация на подсистемата (ограничения във времето за експлоатация или пробег, допуски за износване и др.),
- условия на поддръжка и техническата документация, отнасяща се до поддръжката на подсистемата
- всякакво друго техническо изискване, което трябва да се вземе под внимание при производството, поддръжката или експлоатацията на подсистемата,
- резултати от направените проектни изчисления, проверки и др. ,
- протоколи от изпитания.

Ако ТСОС изисква допълнителни данни за техническата документация, такива се предоставят.

4. Уведомяният орган:

- 4.1. Преглежда техническата документация,
  - 4.2. Проверява дали образецът или образците на подсистемата или на монтажните възли и подвъзли на подсистемата, са произведени в съответствие с техническата документация, и извършва или възлага извършването на типови изпитания, съгласно предвидените от ТСОС изисквания и съответните европейски спецификации. Подобно производство трябва да се оценява на базата на подходящ модул за оценяване.
  - 4.3. Ако ТСОС изисква преглед на проекта, уведомяният орган изследва методите на проектиране, както и средствата и резултатите от проектирането, за да прецени дали те могат да удовлетворят изискванията за съответствие на подсистемата при завършване на процеса на проектиране.
  - 4.4. Идентифицира елементите, проектирани в съответствие с изискванията на ТСОС и европейските спецификации, включително елементите, които не са били проектирани в съответствие с тези изисквания;
  - 4.5. Извършва или възлага извършването на подходящи проверки и изпитания, съгласно посоченото в точки 4.2. и 4.3, за да удостовери, че избраните европейски спецификации са били действително приложени;
  - 4.6. Извършва или възлага извършването на подходящи проверки и необходими изпитания, в съответствие с точки 4.2. и 4.3., за да установи, дали приетите решения отговарят на изискванията на ТСОС, в случаите, когато не са били приложени предвидените европейски спецификации.
  - 4.7. Съгласува с лицето подало заявлението, мястото на провеждане на проверките и необходимите изпитания.
5. В случаите, когато типът отговаря на предвиденото от ТСОС, уведомяният орган издава сертификат за изпитване за тип и го връчва на заявителя. В сертификата се посочват името и адресът на договарящата страна и на производителя (производителите) указани в техническото досие, заключенията от направената проверка/изследване, условията за валидност и необходимите данни за идентификация на одобрения тип.

Към сертификата се прилага списък на частите на техническото досие, като копия от него се съхранява от уведомяният орган.



Ако уведомният орган откаже да издаде сертификат за изпитване за тип на договарящата страна, той е длъжен да даде ясна мотивировка за своя отказ.

В този случай, се предвижда процедура на обжалване.

6. Всеки уведомен орган предоставя на останалите уведомени органи информация за издадените и отменените сертификати, както и за отказаните такива.
7. При поискване, останалите уведомени органи могат да получат копия от издадените сертификати за изпитване за типа и/или допълненията към тях. Приложенията към сертификатите трябва да се съхраняват и да бъдат предоставяни на разположение на другите уведомени органи.
8. Наред с техническата документация, договарящата страна съхранява копия от сертификатите за изпитване за тип, както и всякакви допълнения направени по време на експлоатационния срок на подсистемата. Тези копия, при поискване, се изпращат на всяка една държава-членка.
9. През етапа на производство, лицето подало заявление за проверка, е длъжно да информира уведомления орган, у когото е техническата документация свързана със сертификата за изпитване за типа, относно всякакви изменения които биха могли да повлияят върху съвместимостта с изискванията на ТСОС или с предписаните условия за използване на подсистемата. В тези случаи, подсистемата трябва да получи допълнително одобрение. В конкретния случай, уведомният орган извършва само онези изследвания и изпитания, които се релевантни и необходими, с оглед на направените изменения. Това допълнително одобрение са дава или под формата на допълнение към първоначалния сертификат за изпитване за тип, или чрез издаване на нов сертификат, след отмяна на предишния.

#### F.3.2 Модул SD: Система за управление качеството на производство

1. Този модул описва „ЕО“ процедура на проверка посредством която, при поискване от договарящата страна или неин упълномощен представител, установен в Общността, уведомният орган проверява и удостоверява, че подсистема „инфраструктура“ или подсистема „подвижен състав“ за които вече е издаден съответния сертификат за изпитване за тип от уведомен орган,
  - отговаря на изискванията на тази ТСОС или всяка друга приложима ТСОС, която показва, че са били удовлетворени съществените изисквания <sup>(17)</sup> на Директива 01/16/ЕО
  - отговаря на останалите разпоредби, произтичащи от Договора,и може да бъде пусната в експлоатация.
2. Уведомният орган изпълнява процедурата при условие, че :
  - сертификата за изпитване за тип, издаден преди оценяването, остава валиден за подсистемата, която се проверява,
  - договарящата страна <sup>(18)</sup> и главният изпълнител, изпълняват задълженията си от точка 3.Терминът „главен изпълнител“ се отнася до фирми, чиито дейности са насочени към удовлетворяване на съществените изисквания на ТСОС. Този термин се прилага за:
  - фирмата, която отговаря за цялостното проектиране на подсистемата (тук се включва най-вече отговорността по интегрирането на подсистемата),
  - други фирми, които са били ангажирани да изпълнят част от проектните дейности на подсистемата, (като например, сглобяването на елементите или монтажа на подсистемата).Терминът не се използва за подизпълнители, които доставят компоненти и съставни елементи на оперативна съвместимост.
3. По отношение на подсистемата, подложена на „ЕО“ процедура на проверка, договарящата страна или главният изпълнител, ако е ангажиран такъв, следва да прилагат одобрена система за управление на качеството на етапите на производство, и крайния контрол и тестване на продукта, както това е определено в точка 5, като същите подлежат на надзор, съгласно уговореното в точка 6.

<sup>(17)</sup> Съществените изисквания са отразени в изискванията за техническите параметри, интерфейси и работните характеристики, уговорени в Глава 4 на ТСОС.

<sup>(18)</sup> В модула, „договаряща страна“ означава „страната по договора за изпълнение на подсистемата, както е определено в директивата, или неин упълномощен представител, установен в Общността.“

Когато самата договаряща страна е отговорна за цялостното проектиране на подсистемата (включително отговорността по интегрирането на подсистемата), или в случаите, когато договарящата страна пряко участва в производството (включително на етапи монтаж и инсталиране), тя трябва да поддържа и прилага одобрена система за управление на качеството на споменатите дейности, които подлежат на надзор, съгласно посоченото в точка 6.

Ако страната, отговаряща за цялостното проектиране на подсистемата е главният изпълнител (и също носи отговорността по интегрирането на подсистемата), същата е длъжна да разполага с одобрена система за управление на качеството на етапите на производство и краен контрол и изпитване на продукта, подлежащи на надзор, съгласно уговореното в точка 6.

4. „ЕО“ процедура на проверка

- 4.1. Договарящата страна подава заявление до избран от нея уведомен орган, за извършване на „ЕО“ проверка на подсистемата (на базата на действаща система за управление качеството на производство), и за координиране надзора на системите за управление на качеството, съгласно точка 5.3 и 6.5. Договарящата страна е длъжна да уведоми участващите фирми относно избора на уведомен орган и възложената проверка.

Процедурата на проверка позволява по-добро разбиране на етапите на проектиране, производство, монтаж, поддръжка и експлоатация на подсистемата, и осигурява съответствие с типа, описан в сертификата за изпитване за тип и с изискванията на TCOC, за които ще се оценява.

4.2. Заявлението включва:

- име и адрес на договарящата страна или неин упълномощен представител
- техническата документация отнасяща се до типа за одобрение, в това число сертификат за изпитване за тип, издаден след изпълнение на описаната в модул SB процедура,

и следните документи, ако не са били включени в настоящата документация,

- общо описание на подсистемата, цялостен проект и структура,
- техническите спецификации, в това число приложените европейски спецификации <sup>(19)</sup>,
- всякакъв друг доказателствен материал, относно приложимостта на посочените по-горе спецификации и по-конкретно случаите, в които тези европейски спецификации и съответните клаузи от тях не са били приложени изцяло. Като доказателства се прилагат и резултатите от изпитанията, проведени от съответната лаборатория на производителя или друга лаборатория, на която се били възложени тези изпитания.
- регистри на инфраструктурата или на подвижния състав, като тук се включва цялата налична информация от TCOC,
- техническата документация, отнасяща се до производството и монтажа на подсистемата,
- доказателствен материал за съответствието с други разпоредби, произтичащи от Договора (в това число сертификати) за етапа на производство
- списък на съставните елементи на оперативна съвместимост, от които се състои подсистемата,
- копия на декларации на ЕО за съответствие или годност за употреба, които трябва да съпровождат съставните елементи, заедно с всички необходими елементи, посочени в Приложение VI от директивите,
- списък на фирмите, заети в проектирането, производството, монтажа и инсталирането на подсистемата,
- демонстриране, че системите за качество поддържани от договарящата страна, и/или от главния изпълнител, ако такъв е ангажиран, са били използвани на всички етапи, уговорени в точка 5.2, и данни за тяхната ефективност,
- посочване на уведомяния орган, отговарящ за одобрението и надзора на системите за управление на качеството,

- 4.3. Най-напред, уведомяният орган е длъжен да разгледа процедурата свързана с установяване валидността на изследването за тип и сертификата за изпитване за тип.

<sup>(19)</sup> Дефиницията за европейска спецификация е представена в Директиви 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за прилагането на TCOC-и (HS TSIs) обяснява начина, по който трябва да се прилагат европейските спецификации.

Ако уведомят орган прецени, че сертификата за изпитване за тип е невалиден или е неподходящ, и настоява за издаване на нов сертификат, той е длъжен да аргументира решението си за това.

5. Система за управление на качеството

- 5.1. Договарящата страна, ако такава участва, и главният изпълнител, ако такъв е ангажиран, подават заявление за оценяване на системите за управление на качество до избран от тях уведомен орган.

Заявлението трябва да съдържа:

- цялата необходима информация за предвидената подсистема,
- документация на системата за управление на качеството.
- техническата документация на одобрения тип и копие от сертификата за изпитване за типа, издаден след изпълнение на процедурата за изпитване за тип, описана в модул SB.

Фирмите участващи в изпълнението на част от проекта на подсистемата, получават информация отнасяща се само до тази част от подсистемата.

- 5.2. По отношение на договарящата страна или главния изпълнител, отговарящи за цялостното проектиране на подсистемата, системите за управление на качеството трябва да обезпечат пълно съответствие на подсистемата с типа, описан в сертификата за изпитване за тип, както и пълното ѝ съответствие с изискванията на ТСОС. По отношение на другите подизпълнители, системата за управление на качеството трябва да осигури съответствие на възложената за проектиране част от подсистемата, с типа описан в сертификата за изпитване за тип и с изискванията на ТСОС.

Всички елементи, изисквания и условия, възприети от заявителя или заявителите, трябва да бъдат систематизирани и подредени под формата на писмени политики, процедури и инструкции. Така събрана документацията на системата за качество ще осигури едно общо разбиране на различните политики и процедури свързани с качеството, от рода на програми за качество, планове, ръководства и протоколи.

По отношение на заявителя или заявителите, документацията трябва да предлага подробно и ясно описание на следното:

- целите, които трябва да се постигнат от системите по качество и организационната им структура,
- съответните методи, които ще се използват за контрол на производството, контрол и управление на качеството, процесите и системните мероприятия свързани с тях,
- изследванията, проверките и изпитанията, които ще се провеждат преди, по време и след етапите на производство, монтаж и инсталиране, и периодичността на извършването им,
- докладите за качество като например, доклади от инспекцията и данни от изпитанията, данните от калибровката, сведения за квалификацията на съответния персонал и др.,

и по отношение на договарящата страна или главния изпълнител, отговарящи за цялостното проектиране на подсистемата, документацията трябва да конкретизира:

- отговорностите и правомощията на управление, от гледна точка на подсистемата за качество, и по-специално цялостно осигуряване на качество и управление интегрирането на подсистемата.

Изследване, изпитания и проверки се предвиждат за всеки един от следните етапи:

- структура на подсистемата, и по-специално, мероприятията по гражданско строителство, монтаж на съставните елементи, финална настройка,
- финални изпитания на подсистемата,
- и, където се предвижда от ТСОС, удостоверяване при пълни работни условия.

- 5.3. Избраният от договарящата страна уведомен орган, проверява дали всички етапи на подсистемата, упоменати в точка 5.2 са разгледани в достатъчна степен в процедурите за одобрение и надзор на системата (системите) за управление на качеството, поддържани от заявителя или заявителите <sup>(20)</sup>.

Ако съответствието на подсистемата с типа, описан в сертификата за изпитване за тип, и съответствието ѝ с изискванията на ТСОС, се базира на повече от една система за управление на качество, уведоменият орган е длъжен да провери и изследва,

- дали връзките и интерфейсите между системите за качество са ясно документирани
- дали общите отговорности и правомощия на управление, от гледна точка съответствието на цялата подсистема, са били определени ясно и в достатъчна степен за главния изпълнител.

- 5.4. Уведоменият орган, упоменат в точка 5.1. оценява системата за управление на качеството, за да определи дали системата отговаря на изискванията от точка 5.2. Същият приема, че има съответствие на тези изисквания, ако заявителят (лицето подало заявлението) поддържа система за качество при производството, крайния контрол и изпитване на продукта, в съответствие със стандарт EN/ISO 9001-2000, който взема под внимание специфичните особености на подсистемата, за която се прилага.

При оценяването, уведоменият орган взема под внимание факта, че заявителят поддържа сертифицирана система за осигуряване на качество.

Направеният одит трябва да е специфичен за подсистемата, за която е предвиден, като се отчита конкретния принос на възложителя по отношение на подсистемата. Екипът по одита трябва да включва поне един член, който има опит като оценител, при оценяване на технологията използвана за изграждане на въпросната подсистема. Процедурата по оценяване трябва да включва посещение на уведомления орган до завода на заявителя (лицето подало заявлението).

Заявителят трябва да бъде информиран за взетото от уведомления орган решение. Уведомлението трябва да съдържа заключенията от проверката и решението, с което се обосновава направената оценка.

- 5.5. Договарящата страна, ако такава участва и главният изпълнител, ако такъв е ангажиран, изпълняват задълженията си произтичащи от одобрената система за управление на качеството и я поддържат, така че тя да бъде адекватна и ефикасна.

Същите информират уведомления орган, който е одобрил системата за управление на качеството, за всяко съществено изменение в подсистемата, което би попречило да се удовлетворят изискванията на ТСОС.

Уведоменият орган оценява предложените изменения и решава дали така изменената система за управление на качеството удовлетворява изискванията от точка 5.2 или се налага извършване на повторна оценка.

Той е длъжен да уведоми заявителя за своето решение. Уведомлението трябва да съдържа заключенията от направената проверка и решението, с което се обосновава направената оценка.

6. Надзорът на системата или системите за управление на качеството се намира в правомощията на уведомления орган.
- 6.1. Целта на надзора е да се гарантира, че договарящата страна, ако такава участва, и главният изпълнител, изпълняват строго своите задължения произтичащи от одобрената система (и) за управление на качеството.
- 6.2. Договарящата страна, ако такава участва и главният изпълнител изпраща на уведомления орган, посочен в точка 5.1, всички необходими за целта документи, в това число планове за реализация и технически протоколи отнасящи се до подсистемата (доколкото са свързани с конкретния принос на заявителите към подсистемата) и по-конкретно:

<sup>(20)</sup> От гледна точка на ТСОС отнасяща се до подсистема „подвижен състав“, уведоменият орган може да участва при финалните изпитания в реални условия на локомотиви и влакове, предвидени от съответната глава на ТСОС.

- документация на системата за управление на качеството, в това число конкретните методи, използвани за това:
- за договарящата страна или главният изпълнител, отговарящи за цялостното проектиране на подсистемата,

общите отговорности и правомощия на управление, с цел осигуряване на съответствие на цялата подсистема, при условие че същите са достатъчно добре дефинирани,

- за всеки един заявител,

че системата за качество се управлява правилно, с цел да се осигури необходимото интегриране на елементите на ниво подсистема,

- протоколи от проверките за качество, предвидени на етап производство (в това число монтаж и инсталиране) на системата за качество, от рода на доклади от инспекции и данни от изпитания, данни от калибриране, сведения за професионалната квалификация на заетия персонал и др.,

- 6.3. Уведоменият орган извършва периодично одити, за да се увери, че договарящата страна, ако тя участва, и главният изпълнител, поддържат и прилагат система за управление на качество и им изпраща отчет от проведения одит. Ако те поддържат сертифицирана система за качество, уведоменият орган взема това под внимание, при извършване на одита/надзора.

Одити се провеждат поне веднъж годишно, и най-малкото веднъж, през периода на извършване на някоя от следните дейности — производство, монтаж или инсталиране на подсистемата, подлежаща на „ЕО“ процедура на проверка, съгласно точка 8.

- 6.4. В допълнение, уведоменият орган може да извършва непредвидени посещения до съответните обекти на територията на заявителя или заявителите. По време на тези посещения, ако е необходимо, уведоменият орган може да извършва пълен или частичен одит и да провежда или да възложи провеждането на изпитания, за да провери дали системата за управление на качеството функционира правилно. Уведоменият орган предоставя на заявителя или заявителите доклад от направената инспекция и ако необходимо, отчет от одита и/или протоколи от изпитанията.

- 6.5. В случай, че избраният от договарящата страна уведомен орган, отговарящ за „ЕО“ проверка, не провежда надзор на цялата система(и) за управление на качеството, той е длъжен да координира дейностите по надзора на всеки друг уведомен орган, на който е възложена тази задача, с цел:

- да се увери, че е осъществен правилен интерфейс между различните системи за управление на качеството, към които ще бъде интегрирана подсистемата,
- да събере, заедно с договарящата страна необходимите елементи за оценяване и да гарантира последователност при извършване на надзора на различните системи за управление на качеството.

Тази координация включва правото на уведомления орган :

- да получава цялата документация (одобрение и надзор), издадена от други уведомени органи,
- да присъства на одитите по надзора, уговорени в точка 6.3,
- да инициира допълнителни одити, съгласно посоченото в точка 6.4, като отговаря за извършването им и действа съвместно с други уведомени органи.

7. За целите на провеждане на инспекции, одит и надзор, уведоменият орган, разглеждан в точка 5.1, трябва да има постоянен достъп до строителните обекти, производствени цехове, помещения за монтаж и инсталация, складови помещения и когато е необходимо, до съоръжения за предварителна изработка на слобяеми елементи, или до полигони за изпитания или казано по-общо, до всички помещения, които той счита за необходимо за изпълнение на задачата, в съответствие с конкретното участие на заявителя в проекта на подсистемата.

8. Договарящата страна, ако участва, и главният изпълнител съхранява за срок от 10 години от последната дата на производство на подсистемата и предоставя на разположение на националните органи :

- документацията, посочена във втория абзац на втория подпараграф на точка 5.1,
- актуализираната информация, посочена във втория подпараграф на точка 5.5,

- решенията и докладите на уведомления орган, посочени в точки 5.4, 5.5 и 6.4.
9. Когато подсистемата отговаря на изискванията на ТСОС, уведомленият орган е длъжен, на базата на проведеното от него изпитване за типа, одобрение и надзор на системата или системите за управление на качеството, да издаде сертификат за съответствие на подсистемата и да го връчи на договарящата страна, която от своя страна издава Декларация на ЕО за проверка, предназначена за надзорния орган в държавата-членка, в която подсистемата се намира или оперира.
- Декларация на ЕО за проверка и придружаващите я документи трябва да имат дата и да бъдат подписани. Декларацията трябва да бъде написана на същия език, на която е написано техническото досие и трябва да съдържа най-малкото информацията, включена в Приложение V от Директивата.
10. Избраният от договарящата страна уведомен орган отговаря за комплектуването на техническото досие, което се прилага към Декларация на ЕО за проверка. Техническото досие трябва да съдържа най-малко информацията, посочена в член 18 (3) на Директивата, и по-конкретно следната информация :
- всички необходими документи, свързани с характеристиките на подсистемата,
  - списък на съставните елементи на оперативна съвместимост, включени в подсистемата,
  - копия на декларации на ЕО за съвместимост, с приложени при необходимост декларации на ЕО за годност за употреба на въпросните съставни елементи, съгласно член 13 от Директивата, придружени от съответните документи (сертификати, одобрения на системата за управление на качеството и документи от надзора) издадени от уведомениите органи,
  - всички елементи, свързани с поддръжката, условията на използване и ограничения при експлоатация на подсистемата,
  - всички елементи, свързани с инструкциите за сервизно обслужване, постоянно или рутинно наблюдение/мониторинг, настройка и поддръжка,
  - издаденият за подсистемата сертификат за изпитване за тип и придружаващата го техническа документация, определена в модул SB,
  - доказателствен материал за съответствие с разпоредбите, произтичащи от Договора (включително сертификати)
  - сертификат за съответствие от уведомления орган, както е посочено в точка 9, отговарящ за процедурата за „ЕО“ проверка на подсистемата, придружен от съответните изчисления и приподписан от него, удостоверяващ, че проектът отговаря на изискванията на Директивата и на ТСОС, и споменаващ всякакви резерви/забележки, вписани по време на изпълнението, които не са отгледени. Сертификатът следва също да бъде придружен от протоколи от инспекциите и одитите, изготвени на базата на проверката, както е определено в точки 6.3 и 6.4 и по-конкретно:
  - регистрите на инфраструктурата или подвижния състав, включително цялата информация, конкретизирана от ТСОС.
11. Всеки един уведомен орган съобщава на другите органи информация относно издадените или отменени сертификати за одобрение на системата за управление на качеството или отказани такива.
- При поискване, другите уведомени органи могат да получат копия от издадените сертификати за одобрение на системата за качество.
12. Докладите, придружаващи сертификата за съответствие трябва да бъдат връчени на договарящата страна.
- Договарящата страна, в рамките на Общността, съхранява копие от техническото досие за целия експлоатационен срок на подсистемата, плюс един допълнителен период от 3 години; техническото досие се изпраща на всяка държава-членка, която го изиска.

### F.3.3 Модул SF: Проверка на продукта

1. Този модул описва „ЕО“ процедура за проверка, посредством която уведомленият орган проверява и удостоверява, по искане на договарящата страна или на неин упълномощен представител, установен в Общността, че подсистема „инфраструктура“ или подсистема „подвижен състав“, за която е издаден сертификат за изпитване за тип, от уведомен орган,

- съответства на настоящата ТСОС или на всяка друга приложима ТСОС, и на съществените изисквания <sup>(21)</sup> на Директива 01/16/ЕО отнасящи се до нея
- съответства на други разпоредби, произтичащи от Договора

и може да бъде пусната в експлоатация.

2. Договарящата страна <sup>(22)</sup> подава заявление за „ЕО“ проверка (чрез проверка на продукта) на подсистемата до избран от нея уведомен орган.

Заявлението трябва да съдържа :

- име и адрес на договарящата страна или на неин упълномощен представител
- техническа документация.

3. В рамките на тази част от процедурата, договарящата страна проверява и удостоверява, че въпросната подсистема показва съответствие с типа, описан в сертификата за изпитване за тип и удовлетворява изискванията на ТСОС, отнасящи се до нея.

Уведомяният орган изпълнява процедурата, при условие, че издаденият преди оценяването сертификат за изпитване за типа, остава валиден по отношение на подсистемата, предмет на заявлението.

4. Договарящата страна предприема всички необходими мерки, за да осигури че производствения процес (включително извършване на монтаж и интегриране на съставните елементи на оперативна съвместимост от главния изпълнител <sup>(23)</sup>, ако такъв е нает), гарантира съответствието на подсистемата с типа, описан в сертификата за изпитване за тип и с изискванията на ТСОС, отнасящи се до нея.

5. Процедурата за проверка позволява по-доброто разбиране на етапите на проектиране, производство, инсталиране, поддръжка и действие на подсистемата, и осигурява съответствие с типа, описан в сертификата за изпитване за тип и с изискванията на ТСОС, за които ще се оценява.

Заявлението трябва да включва:

- техническата документация на одобрения тип, включително сертификата за изпитване за тип, издаден след изпълнение на процедурата, дефинирана в модул SB,

и следните документи, ако не са били включени в настоящата документация,

- общо описание на подсистемата, цялостен проект и структура,
- регистри на инфраструктурата и подвижния състав, в това число цялата информация, конкретизирана в ТСОС,
- идеен проект и информация за производството, от рода на чертежи, схеми на елементите, монтажни възли, подвъзли, ел. вериги и др.,
- техническата документация, отнасяща се за производството и монтажа на подсистемата,
- приложените технически спецификации, включително европейските спецификации <sup>(24)</sup>,
- всякакъв доказателствен материал относно приложимостта на горепосочените спецификации, и по-конкретно случаите, в които тези европейски спецификации и съответните клаузи от тях, не са били приложени изцяло.
- доказателствен материал за съответствието с други разпоредби, произтичащи от Договора (в това число сертификати) за етапа на производство
- списък на включените в подсистемата съставни елементи на оперативна съвместимост,

<sup>(21)</sup> Съществените изисквания са отразени в изискванията към техническите параметри, интерфейси и работни характеристики, изложени в глава 4 на ТСОС.

<sup>(22)</sup> В модула, терминът „договаряща страна“ означава „страната по изпълнение на договора за подсистемата, както е определена в директивата или неин упълномощен представител, установен в Общността“.

<sup>(23)</sup> „Главен изпълнител“ се отнася до фирми, чиито дейности допринасят за изпълнение на съществените изисквания на ТСОС. Терминът се използва за фирмата, която отговаря за цялостния проект на подсистемата или други фирми които участват в изпълнението на част от проекта на подсистемата (например, фирми които ще извършат монтажа или инсталирането на подсистемата).

<sup>(24)</sup> Дефиницията за европейска спецификация е представена в Директивите 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за приложимостта на ТСОС-и (HS TSIs) обяснява начина, по който трябва да бъдат прилагани европейските спецификации.

- копия на декларации на ЕО за съответствие или годност за употреба, които трябва да съпровождат съставните елементи, заедно с всички необходими елементи, определени в Приложение VI от директивите,
- списък на производителите, заети в проектирането, производството, сглобяването/монтажа и инсталирането на подсистемата,

Предоставяне на допълнителни данни за техническата документация, ако ТСОС изисква това.

6. Най-напред, уведоменият орган е длъжен да разгледа заявлението, свързано с установяване валидността на изследването за тип и сертификата за изпитване за тип.

Ако уведоменият орган прецени, че сертификата за изпитване за тип е невалиден или е неподходящ, и настоява за издаване на нов сертификат, той е длъжен да обоснове решението си за това.

Уведоменият орган извършва подходящи изследвания и изпитания, за да установи съответствието на подсистемата с типа, описан в сертификата за изпитване за тип и с изискванията на ТСОС. Той трябва да изследва и изпита всяка една подсистема, произведена като сериен продукт, съгласно посоченото в точка 4.

7. Проверка чрез изследване и тестване на всяка една подсистема (като сериен продукт)
- 7.1. Уведоменият орган извършва изпитанията, изследването и проверките, за да гарантира съответствието на подсистемите, като продукти на серийно производство, съгласно уговореното в ТСОС. Изследването, проверките и изпитанията трябва да обхванат и етапите, посочени в ТСОС.
- 7.2. Всяка подсистема (като сериен продукт) трябва да бъде отделно изследвана, изпитвана и проверена <sup>(25)</sup>, за да се провери съответствието ѝ с типа, описан в сертификата за изпитване за тип и с изискванията на ТСОС, отнасящи се до нея. В случаите, когато нито ТСОС, (нито цитираният в ТСОС европейски стандарт) предвиждат провеждането на изпитване, се прилагат съответните европейски спецификации или еквивалентни изпитания.
8. Уведоменият орган съгласува с договарящата страна (и с главния изпълнител) местата на провеждане на изпитанията, заедно с финалното тестване на подсистемата, и ако ТСОС предвижда изпитания или удостоверяване чрез проверка на типа в реални условия на експлоатация, то същите се провеждат от договарящата страна с пряко участие и надзор от страна на уведомления орган.

За да осъществи своите контролни правомощия (изпитване и проверка), уведоменият орган трябва да получи достъп до производствени цехове, площадки за монтаж и инсталация, и когато е необходимо, да има достъп до съоръжения за предварително производство (или изработка на сглобяеми елементи) и полигони за изпитания, за да изпълни задачите предвидени от ТСОС.

9. В случаите, когато се установи че подсистемата отговаря на изискванията на ТСОС, уведоменият орган издава сертификата за съответствие и го връчва на договарящата страна, която от своя страна изготвя Декларация на ЕО за проверка, предназначена за надзорния орган в държавата-членка, в която въпросната подсистема се намира и/или оперира.

Посочените дейности на уведомления орган, се основават на изпитването за тип, както и на направените проверки на серийните продукти, съгласно посоченото в точка 7 и в ТСОС и/или в съответните европейски спецификации.

Декларация на ЕО за проверка и придружаващите я документи трябва да имат дата и да бъдат подписани. Декларацията трябва да бъде написана на същия език, на който е написано и техническото досие и да съдържа най-малко информацията, включена в Приложение V на Директивата.

10. Уведоменият орган отговаря за комплектуването на техническото досие, придружавашо Декларация на ЕО за проверка. Техническото досие съдържа най-малко информацията, посочена в член 18 (3) от Директивите, и по-конкретно:

- всички необходими документи отнасящи се до характеристиките на подсистемата
- регистрите на инфраструктурата и на подвижния състав, в това число цялата информация, конкретизирана в ТСОС,
- списък на включените в подсистемата съставни елементи на оперативна съвместимост,

<sup>(25)</sup> От гледна точка на ТСОС за подвижния състав, уведоменият орган участва в провеждането на финалното тестване на подвижния състав или влака в реални условия на експлоатация. Това се посочва в съответната глава на ТСОС.



- копия от декларации на ЕО за съответствие, и там когато е необходимо, декларации на ЕО за годност за употреба на въпросните съставни елементи, съгласно член 13 на Директивата, придружени от съответните документи (сертификати, одобрения на системата за управление на качеството и документи от надзора) издадени от уведомените органи,
- всички елементи, свързани с поддръжката, условията на използване и ограничения при експлоатация на системата,
- всички елементи, свързани с инструкциите за сервизно обслужване, постоянен или рутинен мониторинг, настройка и поддръжка,
- издаденият за подсистемата сертификат за изпитване за тип и прудружаващата го техническа документация, определена в модул SB,
- сертификат за съответствие от уведоения орган, съгласно посоченото в точка 9, придружен от съответните изчисления и приподписан от него, удостоверяващ, че проектът отговаря на изискванията на директивата и на ТСОС, и споменаващ всякакви резерви (забележки), вписани по време на изпълнението на дейностите, които не са оттеглени. Сертификатът следва също да бъде придружен от протоколите от инспекциите и одитите, изготвени във връзка с проверката.

11. Протоколите, придружаващи сертификата за съответствие се връчват на договарящата страна.

Договарящата страна съхранява копие от техническото досие за целия експлоатационен срок на подсистемата, плюс един допълнителен период от 3 години; техническото досие се изпраща на всяка държава-членка, която го изиска.

#### F.3.4 Модул SG: Проверка на подсистема

1. Този модул описва „ЕО“ процедура за проверка, посредством която уведоеният орган проверява и удостоверява, по искане на договарящата страна или неин упълномощен представител, установен на територията на Общността, че подсистема „инфраструктура“ или подсистема „подвижен състав“,

- съответства на настоящата ТСОС и на всяка друга приложима ТСОС, и показва, че съществените изисквания <sup>(26)</sup> на Директива 01/16/ЕО са били изпълнени,
- съответства на други разпоредби, произтичащи от Договора,

и може да бъде пусната в експлоатация.

2. Договарящата страна <sup>(27)</sup> подава заявление за „ЕО“ проверка (чрез проверка на блока) на подсистемата до избран от нея уведомен орган.

Заявлението трябва да съдържа :

- име и адрес на договарящата страна или неин упълномощен представител
- техническата документация.

3. Техническата документация позволява правилното разбиране на проекта, производството, инсталирането и действието на конкретната подсистема, както и оценяването ѝ за съответствие с изискванията на ТСОС.

Техническата документация трябва да съдържа:

- общо описание на подсистемата, цялостен проект и структура,
- регистри на инфраструктурата и на подвижния състав, в това число цялата информация, така както се определени от ТСОС,
- идеен проект и информацията, свързана с производството, от рода на чертежи, схеми на елементите, монтажни възли, подвъзли, ел.вериги и др.,

<sup>(26)</sup> Съществените изисквания са отразени в изискванията към техническите параметри, интерфейси и работни характеристики, изложени в глава 4 на ТСОС.

<sup>(27)</sup> В модула, „договаряща страна“ означава „договарящата страна на подсистемата, така както е определена в директивата, или неин упълномощен представител, установен в Общността“.

- описания и обяснения, необходими за по-доброто разбиране на информацията за етапите на проектиране и производство, поддръжка и действие на подсистемата,
- приложими технически спецификации, в това число европейски спецификации <sup>(28)</sup>,
- всякакъв друг доказателствен материал относно приложимостта на посочените по-горе спецификации, и по-конкретно случаите, в които тези европейски спецификации и съответните клаузи от тях не са били изцяло приложени,
- списък на включените в подсистемата съставни елементи на оперативна съвместимост,
- копия на декларации на ЕО за съответствие или годност за употреба, които трябва да съпровождат съставните елементи, заедно с всички необходими елементи, посочени в Приложение VI от директивите,
- данни за съвместимост с други разпоредби (или нормативни актове), произтичащи от Договора (включително сертификати)
- техническа документация отнасяща се до производството и монтажа на подсистемата,
- списък на производителите, участващи в проектирането, производството, монтажа и изграждането на подсистемата,
- условия на използване на подсистемата (ограничения във времето на експлоатация или пробега на подсистемата, допуски за износване и др.),
- условия на поддръжка и техническата документация отнасяща се до поддръжката на подсистемата,
- всяко друго техническо изискване, което трябва да се има предвид при производството, поддръжката или функционирането на подсистемата,
- резултати от направените проектни изчисления, проверки и др.,
- всякаква друга техническа информация, която може да покаже успешното извършване на предишни проверки или изпитания от страна на независими и компетентни органи, при сравними условия, от независими и компетентни органи,

Ако ТСОС изисква включване на допълнителна информация в техническата документация, такава трябва да бъде предоставена.

4. Уведомяният орган разглежда заявлението и техническата документация, и определя елементите, които са били проектирани съгласно реда и условията на ТСОС и на европейските спецификации, заедно с елементите, които са били проектирани, без да се прилагат изискванията на съответните европейски спецификации.

Уведомяният орган изследва посистемата и проверява, дали действително са били проведени подходящите изпитания, в съответствие с избраните европейски спецификации, както и дали възприетите решения отговарят на изискванията на ТСОС, когато не са били приложени съответните европейски спецификации.

Провеждането на изследвания, изпитания и проверки трябва да обхване и следните етапи, съгласно предвиденото от ТСОС:

- цялостно проектиране
- изграждането на подсистемата и по-специално, дейностите по гражданско строителство, сглобяване на съставните елементи, цялостната настройка,
- окончателни изпитания на подсистемата
- и, там където е предвидено от ТСОС, удостоверяване при пълни работни условия.

Уведомяният орган може да вземе под внимание данните получени от изследванията, проверките или успешно проведените изпитания при аналогични условия от други уведомени органи <sup>(29)</sup>, или от името на лицето подало заявление, когато това е конкретизирано от съответната ТСОС. Впоследствие, уведомяният орган ще прецени дали ще използва или не резултатите от тези проверки или изпитания.

<sup>(28)</sup> Дефиницията за европейска спецификация е представена в Директиви 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за прилагане на ТСОС-и (HS TSIs) обяснява начина, по който трябва да се прилагат европейските спецификации.

<sup>(29)</sup> Условията за възлагане на проверки и изпитания трябва да са сходни на условията, от които се ръководи уведомения орган при отдаване на дейности на външни фирми или подизпълнители, (виж § 6.5 от Синята книга и Новия подход).

Събраният от него доказателствен материал трябва да е подходящ и достатъчен, за да докаже съответствие с изискванията на ТСОС, както и че всички необходими и подходящи проверки и изпитания са били извършени.

Преди да се пристъпи към извършване на проверки или изпитания, е необходимо да се прецени, дали ще се използват данни, получени от други органи или инстанции, тъй като уведомяният орган може да поиска да направи оценка, да присъства или да контролира изпитанията или проверките по времето, когато те се извършват.

Използването на подобни данни може да бъде оправдано единствено на базата на документиран анализ, при спсобдаване на посочените по-долу фактори <sup>(30)</sup>. Посоченият анализ трябва да бъде приложен към техническото досие.

Във всички случаи, уведомяният орган носи отговорност за използваните данни.

5. Уведомяният орган съгласува с договарящата страна местата на провеждане на изпитанията и уговаря случаите, когато финалните изпитания на подсистемата, ако такива са предвидени от ТСОС, и изпитанията на пълни работни условия се извършват от договарящата страна, под прекия надзор и в присъствие на уведомяния орган.
6. За целите на изпитване и проверка, уведомяният орган трябва да има постоянен достъп до местата за проектиране, до строителни обекти и цехове за производство, площадки за монтаж и инсталиране, и когато е необходимо, до съоръжения за предварително производство на спсобяеми строителни елементи и полигови за изпитания, за изпълнение на задачите си, предвидени от конкретната ТСОС.
7. Когато подсистемата отговаря на изискванията на ТСОС, уведомяният орган е длъжен, на базата на проведените изпитания и проверки, предвидени от ТСОС и/или от съответните европейски спецификации, да изготви сертификат за съответствие предназначен за договарящата страна, която от своя страна изготвя Декларация на ЕО за проверка, предназначена за надзорния орган в държавата-членка, в която подсистемата се намира и/или оперира.

Декларация на ЕО за проверка и придружаващите я документи трябва да имат дата и да бъдат подписани. Декларацията трябва да е написана на същия език, на който е написано и техническото досие и да съдържа най-малко информацията, включена в Приложение V от Директивата.

8. Уведомяният орган носи отговорност за комплектуването на техническото досие, което се прилага към „ЕО“ декларация за проверка. Техническото досие трябва да съдържа най-малко информацията, посочена в член 18 (3) от Директивата, и по-конкретно:
  - всички необходими документи свързани с характеристиките на подсистемата
  - списък на включените в подсистемата съставни елементи на оперативна съвместимост,
  - копия от декларации на ЕО за съответствие, и там когато е необходимо, „ЕО“ декларации за годност за употреба на въпросните съставни елементи, съгласно член 13 от Директивата, придружени от съответните документи, (сертификати, одобрения на системата за управление на качеството и документи от надзора) издадени от уведомяните органи,
  - всички елементи, свързани с поддръжката, условията на използване и ограничения в експлоатацията на подсистемата,
  - всички елементи, свързани с инструкциите за сервизно обслужване, постоянно или рутинно наблюдение/мониторинг, настройка и поддръжка,

<sup>(30)</sup> Уведомяният орган изследва различните части на подсистемата и тяхното действие, и определя преди, по време и при завършване на работата:

- риска и условията за безопасност при експлоатация на подсистемата и различните ѝ части
- използването на съществуващото оборудване и системи:
  - използва се по същия начин, както и преди
  - използвано е преди, но е пригодно за работа в новите условия
- използването на съществуващите проекти, технологии, материали и производствени методи.
- организацията по проектиране, производство, изпитване и възлагане на дейности на подизпълнители
- режими на работа и сервизна дейност
- получени предишни одобрения от други компетентни органи
- получени акредитации от други органи:
  - Приема се, че уведомяният орган има право да вземе под внимание валидна акредитация за EN45004, при условие че няма конфликт на интереси, че обхватът на акредитацията включва проведените изпитания и че същата е все още актуална.
  - Там където липсва официална акредитация, уведомяният орган е длъжен да потвърди, че системите за контрол на компетентността, независимостта, на процесите за изпитване и обслужване на материалите, съоръженията, апаратурата и всякакви други процеси отнасящи се до подсистемата, са контролирани.
  - Във всички случаи, уведомяният орган е длъжен да прецени в каква степен направената организация е подходяща и нивото на своето участие.
- използване на еднородни партии и системи, в съответствие с модул f.

- сертификат за съответствие от уведомятия орган, съгласно посоченото в точка 7, придружен от отчетите за проверка и/или от съответните изчисления и приподписан от него, удостоверяващ че проектът отговаря на директивата и на ТСОС и споменаващ, когато е необходимо, всякакви резерви/забележки, отбелязани по време на изпълнение на дейностите, които не са отгледени; сертификатът следва също да бъде придружен, където е необходимо, от протоколите за инспекция и одит, изготвени във връзка с проверката,
- доказателствен материал за съответствие с други нормативни актове, произтичащи от Договора (в това число сертификати)
- регистри на инфраструктурата или на подвижния състав, включително цялата информация, конкретизирана от ТСОС.

9. Докладите придружаващи сертификата за съответствие се връчват на договарящата страна.

Договарящата страна съхранява копие от техническото досие за целия експлоатационен срок на подсистемата, плюс един допълнителен период от 3 години; техническото досие се изпраща на заинтересованата държава-членка, която го изиска.

F.3.5 Модул SH2: Цялостна система за управление на качеството, с проверка на проекта

1. Модулът описва „ЕО“ процедура за проверка, посредством която уведомятия орган проверява и удостоверява, по искане на договарящата страна или на неин упълномощен представител, установен в Общността, че подсистема „инфраструктура“ или подсистема „подвижен състав“

- отговаря на ТСОС и на други приложими ТСОС, и удовлетворява съществените изисквания <sup>(31)</sup> на Директива 01/16/ЕО
- показва съответствие на всички други разпоредби, произтичащи от Договора и може да бъде пусната в експлоатация

2. Уведомятия орган изпълнява процедурата, като същевременно прави проверка на проекта на подсистемата, при условие, че договарящата страна <sup>(32)</sup> и главният изпълнител строго изпълняват задълженията си, уговорени в точка 3.

Терминът „главен изпълнител“ се отнася за фирми, чиито дейности допринасят за изпълнение на съществените изисквания на ТСОС. Той се прилага за фирма:

- която отговаря за цялостния проект на подсистемата (включително и по-специално носеща отговорност за интегрирането на подсистемата),
- други фирми, които участват в изпълнението на част от проекта на подсистемата (например фирмите, ангажирани в проектирането, монтажа или инсталиране на подсистемата).

Терминът не се използва за подизпълнители наети от производителя за доставка на елементи и съставни елементи на оперативна съвместимост.

3. По отношение на подсистемата, която се подлага на „ЕО“ процедура за проверка, договарящата страна или главният изпълнител, ако такива са ангажирани, поддържат одобрена система за управление на качеството на етапите на проектиране, производство и крайна инспекция и изпитване на продукта, съгласно уговореното в точка 5, които подлежат на надзор, съгласно точка 6.

Главният изпълнител, отговарящ за цялостния проект на подсистемата (включително, носи отговорността по интегрирането на подсистемата) се задължава да поддържа и оперира одобрена система за управление на качеството, за етапите на проектиране, производство и крайна инспекция и изпитване на продукта, които подлежат на надзор, съгласно точка 6.

В случай, че договарящата страна е тази, която отговаря за цялостния проект на подсистемата (включително, носи отговорността по интегриране на подсистемата), или ако договарящата страна участва пряко в проектирането и/или в производството (в това число, монтажа и инсталирането) тя трябва да има на разположение и да оперира одобрена система за управление на качеството за онези дейности, които подлежат на надзор, съгласно предвиденото в точка 6.

Лицата подали заявление за проверка, участващи само при монтажа и инсталирането на подсистемата, могат да поддържат само одобрена система за управление на качеството на етапите на производство, крайна инспекция и изпитване на продукта.

<sup>(31)</sup> Съществените изисквания са отразени в изискванията към техническите параметри, интерфейси и работни характеристики, посочени в глава 4 на ТСОС.

<sup>(32)</sup> В модула, „договаряща страна“ означава „страна по изпълнение на договора за подсистемата, както е дефинирана в директивата, или неин упълномощен представител, установен на територията на Общността.“.

4. „ЕО“ процедура на проверка
- 4.1. Договарящата страна подава заявление за „ЕО“ проверка на подсистемата (на базата на цялостна система за управление на качеството, с проверка на проекта), в това число координиране на надзора на системите за управление на качеството, както е посочено в точки 5.4. и 6.6., до избран от нея уведомен орган. Същата е длъжна да уведоми производителите относно подаденото заявление и избора си на уведомен орган.
- 4.2. Заявлението за проверка има за цел да осигури по-доброто разбиране на етапите на проектиране, производство, монтаж, инсталиране, поддръжка и действие на подсистемата, като осигури съответствие с изискванията на ТСОС, за които подсистемата ще се оценява.

Заявлението трябва да съдържа:

- име и адрес на договарящата страна или на неин упълномощен представител,
  - техническата документация, в това число:
    - общо описание на подсистемата, цялостен проект и структура,
    - техническите спецификации на проектиране, в това число приложимите европейски спецификации <sup>(33)</sup>,
    - всякакви доклади или доказателствен материал относно приложимостта на посочените спецификации и по-специално случаите, в които европейските спецификации и съответните клаузи от тях, не са били приложени в тяхната цялост.
    - програмата за изпитания
    - регистри на инфраструктурата или на подвижния състав, включително цялата информация, конкретизирана от ТСОС,
    - техническата документация свързана с производството и изграждането/монтажа на подсистемата,
    - списък на включените в подсистемата съставни елементи на оперативна съвместимост,
    - копия от декларации на ЕО за съвместимост или годност за употреба, придружаващи съставните елементи и всички други необходими елементи, посочени в Приложение VI към директивите,
    - данни за съответствие с други нормативни документи, произтичащи от Договора (в това число, сертификати)
    - списък на всички производители, ангажирани в проектирането, производството, изграждането и инсталирането на подсистемата,
    - условията за използване на подсистемата (ограничения във времето за работа или разстоянието, допуски за износване и др.),
    - условия на поддръжка и техническата документация, свързана с поддръжката и техническото обслужване на подсистемата
    - всяко друго техническо изискване, което трябва да се вземе пред вид по време на етапите на производство, поддръжка или действие на подсистемата
  - обосновка на това, по какъв начин всички етапи посочени в точка 5.2, са били обхванати от системите за управление на качеството на главния изпълнител и/или на договарящата страна, ако участва, и доказателства за тяхната ефективност,
  - посочване на уведомления орган или органи, отговарящ за одобрението и надзора на въпросните системи за управление на качеството.
- 4.3. Договарящата страна представя резултатите от изследването, проверката и проведените изпитания <sup>(34)</sup> включително изпитания на тип, ако са били необходими, проведени от съответната лаборатория или възложени от нея (от нейно име).

<sup>(33)</sup> Дефиницията за европейска спецификация е представена в Директиви 96/48/ЕО и 01/16/ЕО. Ръководството за прилагане на ТСОС-и (HS TSIs) описва начина, по който трябва да се използват европейските спецификации.

<sup>(34)</sup> Представянето на резултатите от изпитанията може да стане по същото време, когато се подава и заявлението или по-късно.

- 4.4. Уведоменият орган разглежда подаденото заявление за проверка на проекта и оценява резултатите от изпитанията. Ако проектът отговаря на условията на Директивата и на изискванията на ТСОС, отнасящи се за него, уведоменият орган издава сертификат за проверка на проекта и го връчва на заявителя. Сертификатът съдържа заключенията от изследването на проекта, условията на неговата валидност, необходимите данни за идентификация на изследвания проект и ако е необходимо, прилага описание на функционирането на подсистемата.

Ако уведоменият орган откаже да издаде сертификат за проверка на проекта на договарящата страна, той е длъжен да аргументира своя отказ.

В този случай се предвижда процедура по обжалване на решението.

- 4.5. По време на етапа на производство, заявителят информира уведомления орган, у когото е техническата документация, отнасяща се до сертификата за проверка на проекта, относно всякакви изменения, които могат да окажат влияние върху осигуряването на съответствие с изискванията на ТСОС или на предписаните условия за използване на подсистемата. В тези случаи, подсистемата трябва да получи допълнително одобрение. По повод на това, уведоменият орган провежда само онези изследвания и изпитания, които имат отношение към извършените промени. Това допълнително одобрение се предоставя или под формата на допълнение към първичния сертификат за проверка на проекта, или като бъде издаден нов сертификат, след отмяна на стария.

#### 5. Система за управление на качеството

- 5.1. Договарящата страна, ако участва, и главният изпълнител, ако такъв е нает, подават заявление за оценяване на техните системи за управление на качеството, до уведомен орган по техен избор.

Заявлението трябва да съдържа:

- цялата информация, необходима за предвидената подсистема,
- документация, свързана със системата за управление на качеството.

Онези фирми, които изпълняват само част от проекта на подсистемата получават информация отнасяща единствено до тази част от проекта.

- 5.2. По отношение на договарящата страна или на главния изпълнител, отговарящи за цялостния проект на подсистемата, системата за управление на качеството трябва да осигури цялостно съответствие на подсистемата с изискванията на ТСОС.

По отношение на другите изпълнители, системата за управление на качеството трябва да осигури съответствие с изискванията на ТСОС на онази част от подсистемата, за която те отговарят.

Всички елементи, изисквания и условия възприети от заявителите, трябва да бъдат систематизирани и подредени под формата на писмени политики, процедури и инструкции. Така съставена, документацията на системата за управление на качеството ще обезпечи едно общо тълкуване на политиките и процедурите за осигуряване на качество, като например, програми за качество, планове, ръководства и доклади/документи.

По-специално, системата трябва да съдържа адекватно описание на следното:

- за всички заявители (лица подали заявление):
  - набелязаните цели за осигуряване на качество и организационната структура,
  - съответните методи на производство, качествен контрол и управление на качеството, процесите и системните действия, които ще бъдат прилагани,
  - изследванията, проверките и изпитанията извършени преди, по време и след етапите на проектиране, производство, монтаж и инсталиране, и периодичността на провеждането им,
  - доклади от проверките за качество, от рода на доклади от инспекции и данни от изпитания, данни от калибрирането, сведения относно професионалната квалификация на заетия персонал и др.,

- за главния изпълнител, доколкото това има връзка с неговите задължения по проекта на подсистемата:
  - техническите спецификации за проектиране, в това число приложимите европейски спецификации, а там където последните не могат да бъдат приложени в тяхната цялост, методите които ще се използват, за да се осигури съответствие на конкретната подсистема с изискванията на ТСОС,
  - преглед на проекта и методи за проверка на проекта, в това число процеси и системни мероприятия, които ще се използват при проектиране на подсистемата,
  - мониторинг на процеса по изпълнение на проекта, с цел постигане на желаното качество на подсистемата и постигане на ефективно действие на системите за управление на качеството на всички етапи, в това число — етапа на производство.
- за договарящата страна или главния изпълнител, отговорни за цялостния проект на подсистемата:
  - отговорностите и правомощията на управление, с оглед осигуряване качество на цялата подсистема, и по специално, управление на интегрирането на подсистемата.

Изследванията, изпитанията и проверките трябва да обхванат следните етапи:

- цялостното проектиране,
- изграждане на подсистемата, в това число и по-специално, строителни дейности, съгласяване на съставните елементи и крайна настройка,
- окончателно изпитване на подсистемата,
- и, там където е конкретизирано от ТСОС, удостоверяване при пълни работни условия.

- 5.3. Избраният от договарящата страна уведомен орган проверява дали всеки един от етапите на подсистемата, упоменати в точка 5.2 е бил обхванат в достатъчна степен от методите за одобрение и надзор на системите за управление на качеството на заявителя (заявителите) <sup>(35)</sup>.

В случай, че съответствието на подсистемата с изискванията на ТСОС се основава на повече от една система за управление на качеството, уведомяният орган е длъжен да провери по-конкретно,

- дали връзките и интерфейсите между системите за управление на качеството са били ясно документирани
- и дали общите задължения и правомощия на главния изпълнител по осигуряване на съответствие на цялата подсистема, са определени достатъчно ясно и точно.

- 5.4. Уведомяният орган, упоменат в точка 5.1. оценява системата за управление на качеството, с цел да установи дали тя удовлетворява изискванията от точка 5.2. Същият приема, че има съответствие на тези изисквания, ако заявителят (лицето подало заявлението) поддържа система за качество на етапите на проектиране, производство, крайна инспекция и изпитване на продукта, в съответствие със стандарт EN/ISO 9001 – 2000, който взема под внимание спецификата на подсистемата, за която е предвиден.

Когато заявителят поддържа сертифицирана система за управление на качеството, уведомяният орган трябва да вземе това под внимание при изготвяне на оценката.

Одитът трябва да бъде специфичен за проверяваната подсистема, като отчита специфичния принос на заявителя за подсистемата. Екипът по одит трябва да включва минимум един член, който има опит като оценител на технологията използвана за изграждане на подсистемата. Процедурата по оценяване трябва да включва и посещение до предприятието на заявителя.

Уведомяният орган информира заявителя за взетото решение. Уведомлението трябва да съдържа заключенията от изследването, както и обосновка за взетото решение.

- 5.5. Договарящата страна, ако участва, и главният изпълнител изпълняват поетите задължения произтичащи от така одобрената система за управление на качеството и я поддържат, така че тя да функционира нормално и ефективно.

<sup>(35)</sup> По специално, по отношение на техническите изисквания за подвижния състав, уведомяният орган ще участва във финалните изпитания на подвижния състав или на влаковата композиция в реални условия. Това ще бъде указано в съответната глава на ТСОС.

Те са длъжни да информират уведомения орган, одобрил използваната от тях система за качество относно всякакви значими изменения, които биха попречили да се изпълнят изискванията за съответствие на подсистемата.

Уведоменият орган оценява всички предложени изменения и решава дали изменената система за управление на качеството удовлетворява изискванията от точка 5.2 или се налага извършване на повторна оценка.

Той уведомява заявителя за взетото решение. Уведомлението трябва да съдържа заключенията от проверката и обосновка за взетото решение.

6. Надзор на системата (или системите) за управление на качеството от страна на уведомения орган
  - 6.1. Целта на надзора е да осигури, че договарящата страна, ако има такава, и главният изпълнител, ако такъв е нает, изпълняват строго своите задължения, произтичащи от одобрената система(и) за управление на качеството.
  - 6.2. Договарящата страна, ако участва, и главният изпълнител изпращат на уведомения орган, упоменат в точка 5.1. необходимите за целта документи и по-специално, планове за реализация/и техническите отчети отнасящи се до подсистемата (доколкото са свързани със специфичния принос на заявителя за подсистемата), в това число:
    - документацията на системата за управление на качеството, включително конкретните мерки или методи използвани за осигуряване на качеството
    - по отношение на договарящата страна или главния изпълнител отговарящи за цялостния проект на подсистемата,
      - общите задължения и правомощия на главния изпълнител по осигуряване на съответствие на цялата подсистема и дали същите са определени достатъчно ясно и точно.
    - по отношение на всеки един заявител,
      - дали системата за качество се управлява правилно, с цел интегриране на ниво подсистема,
    - отчети за качество, така както са предвидени в проектната част на системата за управление на качество, като например, резултати от направени анализи, изчисления, изпитания и др.,
    - отчети за качество, така както са предвидени от производствената част (включително монтаж, инсталиране и интегриране) на системата за управление на качеството, от рода на доклади от инспекции и данни от изпитания, данни от калибрирането и сведения за квалификацията на съответния персонал, и др.
  - 6.3. Уведоменият орган извършва периодично одити, за да се увери, че договарящата страна и главният изпълнител поддържат и прилагат нужната система за управление на качеството, като им предоставя доклади от одита. Ако те поддържат сертифицирана система за качество, уведоменият орган взема това под внимание, при извършване на одита/надзора.

Одити се провеждат веднъж годишно, и най-малкото веднъж, през периода на извършване на някоя от следните дейности (проектиране, производство, монтаж и инсталиране) на подсистемата, подлежаща на „ЕО“ процедура на проверка, съгласно точка 4.
  - 6.4. В допълнение, уведоменият орган може да извършва непредвидени посещения до съответните обекти на територията на заявителя, посочени в точка 5.2 . По време на тези посещения, ако е необходимо, уведоменият орган може да извършва частични или пълни одити и да извърши или да възложи извършването на изпитания, за да провери, дали системата за управление на качеството функционира правилно. Той предоставя на заявителя доклад от направената инспекция и ако е необходимо, отчет от одита и/или протоколи от изпитанията.
  - 6.5. В случай, че избраният от заявителя уведомен орган, отговарящ за „ЕО“ проверка, не извършва надзор на цялостната система(и) за управление на качеството, съгласно точка 5, той е длъжен да координира дейностите по надзора на други уведомени органи, ангажирани за тази цел:
    - да се увери, че е осъществен правилен интерфейс между различните системи за управление на качеството, които имат отношение към интегрирането на подсистемата.
    - да събере, съвместно с договарящата страна необходимите елементи за оценяване, за да гарантира последователност при извършване на цялостния надзор на различните системи за управление на качество.



Тази координация включва правото на уведомления орган

- да получава цялата документация (отчетите за одобрение и надзор), издадена от други уведомени органи,
  - да присъства на одитите по надзора, уговорени в точка 5.4.,
  - да инициира допълнителни одити, съгласно посоченото в точка 5.5., като отговаря за извършването им и действия съвместно с други уведомени органи.
7. За целите на провеждане на инспекции, одит и надзор, уведоменият орган, посочен в точка 5.1., трябва да има постоянен достъп до строителните обекти, производствени цехове, помещения за монтаж и инсталация, складови помещения и когато е необходимо, до съоръжения за предварителна изработка на сглобяеми елементи, или до полигони за изпитания, или казано по-общо, до всички помещения, които той счита за необходимо, за да изпълни задачата си, в съответствие с конкретното участие на заявителя в проекта на подсистемата.
8. Договарящата страна, ако участва, и главният изпълнител, съхраняват за срок от 10 години от последната дата на производство на подсистемата и предоставят на разположение на националните органи:
- документацията, посочена във втория абзац на втория подпараграф на точка 5.1,
  - актуализираната информация, посочена във втория подпараграф на точка 5.5,
  - решенията и докладите на уведомления орган, посочени в точки 5.4, 5.5 и 6.4.
9. Когато подсистемата отговаря на изискванията на ТСОС, уведоменият орган е длъжен, на базата на проведеното от него изпитване за типа, одобрение и надзор на системата или системите за управление на качеството, да изготви сертификат за съответствие на подсистемата и да го връчи на договарящата страна, която от своя страна издава Декларация на ЕО за проверка, предназначена за надзорния орган в държавата-членка, в която подсистемата се намира или оперира.
- Декларация на ЕО за проверка и придружаващите я документи трябва да имат дата и да бъдат подписани. Декларацията трябва да е написана на същия език, на който е написано техническото досие и трябва да съдържа най-малко информацията, от Приложение V от Директивата.
10. Избраният от договарящата страна уведомен орган, отговаря за комплектуването на техническото досие, което се прилага към Декларация на ЕО за проверка. Техническото досие трябва да съдържа най-малко информацията, посочена в член 18 (3) на Директивата и по-конкретно, следната информация:
- всички необходими документи, свързани с характеристиките на подсистемата
  - списък на включените в подсистемата съставни елементи на оперативна съвместимост,
  - копия от декларации на ЕО за съвместимост, и когато е необходимо „ЕО“ декларации за годност за употреба на въпросните съставни елементи, съгласно член 13 от Директивата, придружени от съответните документи (сертификати, одобрения на системата за управление на качеството и документи от надзора) издадени от уведомените органи,
  - доказателствен материал за съответствие с други нормативни документи, произтичащи от Договора (в това число сертификати)
  - всички елементи, свързани с поддръжката, условията на използване и ограничения при експлоатация на подсистемата,
  - всички елементи свързани с инструкциите за сервизно обслужване, постоянно или рутинно наблюдение и контрол/мониторинг, настройка и поддръжка
  - сертификат за съответствие от уведомления орган, както е посочено в точка 9, придружен от съответната проверка и/или изчисления, и приподписан от него, удостоверяващ че проектът отговаря на изискванията на директивата и на ТСОС, и споменаващ всякакви резерви/забележки, вписани по време на изпълнение на дейностите, които не са отгледени.

Също така, сертификатът следва да бъде придружен от протоколи от инспекциите и одитите, изготвени за целите на проверката, както е посочено в точки 6.4. и 6.5.;

— регистрите на инфраструктурата или на подвижния състав, включително цялата информация, конкретизирана от ТСОС.

11. Всеки един уведомен орган съобщава на другите органи необходимата информация относно издадените или отменени сертификати за одобрение на системата за управление на качеството и „ЕО“ сертификати за изследване на проект, или отказани такива.

При поискване, другите уведомени органи могат да получат копия от:

— сертификатите за одобрение на системата за управление на качеството или допълнително издадени одобрения и

— сертификати за „ЕО“ изследване на проект и направени допълнения към тях

12. Докладите, придружаващи сертификата за съответствие се връчват на договарящата страна.

Договарящата страна, съхранява копие от техническото досие за целия срок на експлоатация на подсистемата, плюс един допълнителен период от 3 години; техническото досие се изпраща на всяка държава-членка, която го изиска.

#### F.4 **Оценяване на мерките по поддръжка: Процедура за оценяване на съответствието**

Това остава открит въпрос.

---

#### ПРИЛОЖЕНИЕ G

Запазено

---

#### ПРИЛОЖЕНИЕ H

Запазено

---

#### ПРИЛОЖЕНИЕ I

Запазено

---

ПРИЛОЖЕНИЕ J

Запазено

\_\_\_\_\_

ПРИЛОЖЕНИЕ K

Запазено

\_\_\_\_\_

## ПРИЛОЖЕНИЕ L

**Аспекти, неконкретизирани в съответната ТСОС, за лицата с намалена подвижност (ЛНП), за които важат европейските нормативни изисквания или се посочват съответните национални стандарти**

**Инфраструктура**

Възможности за паркиране (паркоместа), предназначени за лица с намалена подвижност (ЛНП) (точка 4.1.2.2) (това включва, но не се ограничава само до: — броя на местата, достъп, точно местоположение, габарити, материали, цветове, сигнализация и осветление).

Тактилна пътека (точка 4.1.2.3.2)

Противоплъзгащи подови повърхности (точка 4.1.2.5)

Размери и обзавеждане в тоалетните за лица с инвалидни колички (точка 4.1.2.7.1)

Осветление на предната част на гарата (точка 4.1.2.10)

Аварийно осветление (точка 4.1.2.10)

Визуална информация (точка 4.1.2.11.1)

Информация и инструкции за безопасност (точка 4.1.2.11.1)

Предупредителни знаци, знаци за забранителни и задължителни действия (точка 4.1.2.11.1)

Аварийни изходи и аларми/сигнали за тревога (точка 4.1.2.13)

Изискване за ширината на пътеката съобразно пътничкопотока (точка 4.1.2.14)

Стълбища (точка 4.1.2.15)

Рампи (точка 4.1.2.17)

Ескалатори (точка 4.1.2.17)

Подвижни пътеки (точка 4.1.2.17)

Минимален габарит на структурата

Разширяване на междурелсието (точка 4.1.2.18.2)

Дефиниция за опасна зона на пероните и тактилна маркировка (точка 4.1.2.19)

Използване на прелези за пресичане на нивото на жп линията (точка 4.1.2.22)

Организация на транспорта за лица с инвалидни колички, чрез осигуряване на средства за достъп между недостъпна гара и следващата достъпна жп гара по същия маршрут (точка 4.1.4)

**Подвижен състав**

Информация за пътниците (точка 4.2.2.8.1)

Информация и инструкции за безопасност (точка 4.2.2.8.1)

Предупредителни знаци, знаци за забранителни и задължителни действия (точка 4.2.2.8.1)

**Дефиниции**

Измерване коефициента на отражение на светлината (точка 4.3)

Национален брайлов стандарт (Braille) (точка 4.3)

## ПРИЛОЖЕНИЕ М

**Преносима инвалидна количка****М.1 Обхват**

Настоящото приложение конкретизира максималните технически граници за преносима инвалидна количка.

**М.2 Характеристики**

Минималните технически изисквания са:

- *Основни размери*
    - Ширина – 700 mm плюс минимум 50 mm от всяка една страна за ръцете, при движение на количката
    - Дължина – 1 200 mm плюс 50 mm за краката
  - *Колела*
    - Най-малкото колело трябва да влиза в хлабина с размери 75 mm хоризонтално и 50 mm вертикално
  - *Височина*
    - максимум 1 375 mm, в това число височината, характерна за 95 % от мъжете в седнало положение
  - *Диаметър на окръжността на завиване*
    - 1 500 mm
  - *Тегло*
    - Пълно натоварване от 200 кг: инвалидна количка плюс лицето, сеящо в нея (в това число багаж)
  - *Височина на препятствието за преодоляване и разстояние между най-ниската точка на инвалидната количка и повърхността на пътя*
    - Височина на препятствието за преодоляване — до 50 mm
    - Просвет между най-ниската точка на инвалидната количка и повърхността на пътя — над 60 mm
  - *Максимално безопасен наклон, на който инвалидната количка остава стабилна:*
    - Трябва да разполага с динамична стабилност във всички посоки, при ъгъл от 6 градуса.
    - Трябва да има статична стабилност във всички посоки (в това число, при задействана спирачка) при ъгъл от 9 градуса.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ N

**Означения/символи и знаци предназначени за лица с ограничена подвижност****N.1 Обхват**

Настоящото приложение конкретизира специфичните означения, използвани както в инфраструктурата, така и в подвижния състав.

**N.2 Знаци използвани в инфраструктурата**

Размерите на знаците и символите от инфраструктурата, предназначени за лица с намалена подвижност (ЛНП) могат да се изчислят въз основа на следната формула:

Минималният размер на ограденото място на писмените и графични символи се изчислява по следната формула: разстоянието за четене в mm, разделено на 250, умножено по 1,25 = размера на рамката в mm, в случаите, когато е използвана рамка.

**N.3 Знаци, използвани в подвижния състав**

Минималните размери на плочката при знаците за ЛНП, използвани във вътрешността на подвижния състав, трябва да бъде 60 mm.

Минималните размери на плочката при знаците за ЛНП, използвани от външната страна на подвижния състав, трябва да бъде 85 mm.

**N.4 Международен знак за инвалидна количка**

Означението, отговарящо на международния знак за „осигурено за инвалиди или лица с увреждания“, съгласно ISO 7000:2004 символ 0100, идентифициращ зоните за достъп от инвалидна количка, трябва да отговаря на следните критерии:

Символ	Фон
RAL 9003 сигнално бял	RAL 5022 тъмно-син
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)

**N.5 Символ за индуктивен контур**

Символът, показващ къде има индуктивен контур, трябва да съответства на фиг. 1 и на следното:

Символ	Фон
RAL 9003 сигнално бял	RAL 5022 тъмно-син
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



ФИГУРА 1

N.6 **Обаждане за помощ/обаждане за информация**

Знакът, показващ къде има телефони за търсене на помощ или търсене на информация, трябва да съответства на фиг. 2 и на следното:

Символ	Фон
RAL 9003 Сигнално бял	RAL 5022 тъмно-син
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
CO M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



ФИГУРА 2

N.7 **Знак „спешно повикване“**

Знакът показва къде има телефон за спешно повикване трябва да съответства на фиг.3 и на следните изисквания:

Символ	Фон
RAL 9003 бял	зелен
NCS S 0500-N	съгласно
CO M0 Y0 K0	ISO 3864-1:2002 глава 11



ФИГУРА 3

N.8 **Знаци, обозначаващи местата за сядане с предимство**

Символ	Фон
RAL 9003 сигнално бял символ	RAL 5022 тъмно син
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



ФИГУРА 4