

KOMISIJAS LĒMUMS

(2012. gada 23. jūlijs),

ar ko groza Lēmumu 2006/861/EK, 2008/163/EK, 2008/164/EK, 2008/217/EK, 2008/231/EK, 2008/232/EK, 2008/284/EK, 2011/229/ES, 2011/274/ES, 2011/275/ES, 2011/291/ES un 2011/314/ES par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām

(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 4985)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2012/464/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīvu 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 6. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regulas (EK) Nr. 881/2004 par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu (Aģentūras regula) ⁽²⁾ 12. pantā paredzēts, ka Eiropas Dzelzceļa aģentūra (turpmāk "aģentūra") nodrošina, lai savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (turpmāk "SITS") tiktu pielāgotas tehniskajam progresam, tirgus tendencēm un sociālajām prasībām, un sniedz Komisijai priekšlikumus par SITS grozījumiem, ko tā uzskata par vajadzīgiem.
- (2) Ar 2007. gada 13. jūlija Lēmumu C(2007) 3371 Komisija piešķīra vispārējās pilnvaras aģentūrai noteiktu darbību veikšanai saskaņā ar Padomes 1996. gada 23. jūlija Direktīvu 96/48/EK par Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ⁽³⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 19. marta Direktīvu 2001/16/EK par Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību ⁽⁴⁾. Saskaņā ar minētajām vispārējām pilnvarām aģentūrai tika lūgts pārskatīt SITS attiecībā uz ātrgaitas ritošo sastāvu, kravas vagoniem, lokomotīvu un pasažieru ritošo sastāvu, troksni, infrastruktūru, enerģiju, vilcienu vadības iekārtām un signalizāciju, satiksmes nodrošināšanu un vadību, kravas un pasažieru pakalpojumu telemātikas lietojumprogrammām, drošību dzelzceļa tuneļos, kā arī pieejamību personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
- (3) Aģentūra 2011. gada 31. martā publicēja rekomendāciju par reģistra infrastruktūras specifikāciju, procedūru, ar ko pierāda esošo līniju atbilstības līmeni SITS pamatparametriem, kā arī par sekojošiem SITS grozījumiem (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) Komiteja, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktu, 2011. gada 9. jūnijā sniedza pozi-

tīvu atzinumu par Komisijas Īstenošanas lēmuma projektu par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru un par Komisijas Īstenošanas lēmuma projektu par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām. Saskaņā ar abiem Komisijas aktiem, kas pamatojas uz šiem projektiem, proti, Komisijas 2011. gada 15. septembra Īstenošanas lēmumu 2011/633/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām ⁽⁵⁾ un Komisijas 2011. gada 4. oktobra Īstenošanas lēmumu 2011/665/ES par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru ⁽⁶⁾, attiecīgās SITS ir jāatjaunina, lai nodrošinātu vispārēju konsekvenču.

- (5) Pašreizējās Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS A pielikumā ir atsauce uz Eiropas Dzelzceļu satiksmes pārvaldības sistēmas (ERTMS – European Rail Traffic Management System) 1. redakcijas ekspluatācijas noteikumiem, ko izstrādāja, pamatojoties uz Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (ETCS – European Train Control System) sistēmas prasību specifikācijas (SPS) 2.2.2. redakciju.
- (6) Ir izstrādāta stabila ETCS SPS 2.3.0.d. redakcija. Tā ir jāatspoguļo atjauninātajos ERTMS ekspluatācijas noteikumos, kas ietverti Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS, gan attiecībā uz parasto, gan ātrgaitas dzelzceļu.
- (7) Aģentūra 2011. gada 20. jūlijā publicēja rekomendāciju par pārskatītiem ERTMS darbības principiem un noteikumiem Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS attiecībā uz parasto dzelzceļu un ātrgaitas dzelzceļu (ERA/REC/08-2011/INT-ERTMS).
- (8) Aģentūra 2011. gada 8. septembrī publicēja rekomendāciju par turpmākiem SITS grozījumiem, lai labotu kļūdas un trūkumus (ERA/REC/07-2011/INT).
- (9) Praktisku apsvērumu dēļ ir vēlams grozīt virkni SITS ar vienu Komisijas lēmumu, lai īstenotu tiesību aktu konkrētus labojumus un atjauninājumus. Šie labojumi un atjauninājumi neizriet no SITS vispārējās pārskatīšanas vai to ģeogrāfiskās darbības jomas paplašināšanas.

- (10) Tādēļ jāgroza šādi lēmumi:

⁽¹⁾ OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 235, 17.9.1996., 6. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 110, 20.4.2001., 1. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 256, 1.10.2011., 1. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 264, 8.10.2011., 32. lpp.

- Komisijas 2006. gada 28. jūlija Lēmums 2006/861/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu Ritošais sastāvs – kravas vagoni ⁽¹⁾,
- Komisijas 2007. gada 20. decembra Lēmums 2008/163/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar drošību dzelzceļa tunēļos Eiropas parasto un ātrgaitas dzelzceļu sistēmā ⁽²⁾,
- Komisijas 2007. gada 21. decembra Lēmums 2008/164/EK par Eiropas parasto un ātrgaitas dzelzceļu sistēmas savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām ⁽³⁾,
- Komisijas 2007. gada 20. decembra Lēmums 2008/217/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai ⁽⁴⁾,
- Komisijas 2008. gada 1. februāra Lēmums 2008/231/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Padomes Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktā minēto Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un par Komisijas 2002. gada 30. maija Lēmuma 2002/734/EK atcelšanu ⁽⁵⁾,
- Komisijas 2008. gada 21. februāra Lēmums 2008/232/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmai ⁽⁶⁾,
- Komisijas 2008. gada 6. marta Lēmums 2008/284/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas enerģijas apgādes apakšsistēmai ⁽⁷⁾,
- Komisijas 2011. gada 4. aprīļa Lēmums 2011/229/ES par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis” ⁽⁸⁾,
- Komisijas 2011. gada 26. aprīļa Lēmums 2011/274/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas enerģijas apgādes apakšsistēmai ⁽⁹⁾,
- Komisijas 2011. gada 26. aprīļa Lēmums 2011/275/ES par savstarpējas izmantojamības

tehnisko specifikāciju Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai ⁽¹⁰⁾,

- Komisijas 2011. gada 26. aprīļa Lēmums 2011/291/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs ⁽¹¹⁾,
- Komisijas 2011. gada 12. maija Lēmums 2011/314/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu ⁽¹²⁾.

- (11) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kura izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktu,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Lēmuma 2006/861/EK pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma I pielikumu.

2. pants

Lēmuma 2008/163/EK pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma II pielikumu.

3. pants

Lēmuma 2008/164/EK pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma III pielikumu.

4. pants

Lēmuma 2008/217/EK pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma IV pielikumu.

5. pants

Lēmuma 2008/231/EK pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma V pielikumu.

6. pants

Lēmuma 2008/232/EK pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma VI pielikumu.

7. pants

Lēmuma 2008/284/EK pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma VII pielikumu.

8. pants

Lēmuma 2011/229/ES pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma VIII pielikumu.

9. pants

Lēmuma 2011/274/ES pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma IX pielikumu.

⁽¹⁾ OV L 344, 8.12.2006., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 64, 7.3.2008., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 64, 7.3.2008., 72. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 77, 19.3.2008., 1. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 84, 26.3.2008., 1. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 84, 26.3.2008., 132. lpp.

⁽⁷⁾ OV L 104, 14.4.2008., 1. lpp.

⁽⁸⁾ OV L 99, 13.4.2011., 1. lpp.

⁽⁹⁾ OV L 126, 14.5.2011., 1. lpp.

⁽¹⁰⁾ OV L 126, 14.5.2011., 53. lpp.

⁽¹¹⁾ OV L 139, 26.5.2011., 1. lpp.

⁽¹²⁾ OV L 144, 31.5.2011., 1. lpp.

10. pants

Lēmuma 2011/275/ES pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma X pielikumu.

11. pants

Lēmuma 2011/291/ES pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma XI pielikumu.

12. pants

Lēmuma 2011/314/ES pielikumu groza saskaņā ar šā lēmuma XII pielikumu.

13. pants

Šo lēmumu piemēro no 2013. gada 24. janvāra.

14. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2012. gada 23. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Siim KALLAS

I PIELIKUMS

Lēmuma 2006/861/EK (RSKV SITS) pielikumu groza šādi:

1) 3.4.3. punkta "Tehniskā savietojamība" sestās daļas desmito ievilkumu svītro;

2) 4.2.3.2. punktu aizstāj ar šādu:

"4.2.3.2. Statiskā ass slodze, masa uz garuma vienību un ass atstatuma ģeometriskais raksturojums

Attiecībā uz līnijām līdz 25 t vagona pieļaujamo kravnesību nosaka, piemērojot standarta EN 15528:2008 6.1. un 6.2. punkta noteikumus. Vilciena pozicionēšanas sistēmu raksturojumā papildu prasības ir paredzētas vagoniem (sk. nodrošināšanas un signalizācijas SITS A pielikuma 1. papildinājumu).";

3) 4.2.4.1.2.2. punkta "Bremzēšanas raksturojuma elementi" apakšpunkta "Bremžu masas procenti" otro daļu aizstāj ar šādu:

"Papildus palēninājuma diagrammas metodei joprojām ir jāizmanto arī bremžu masas/bremžu masas procentu noteikšanas metode; ražotājam jāuzrāda šie lielumi.";

4) 4.2.4.1.2.8. punkta "Stāvbremzes" vienpadsmito daļu aizstāj ar šādu:

"Stāvbremžu minimālos raksturlielumus, pieņemot, ka nav vēja, aprēķina, kā definēts EN 14531-6:2009 6. punktā. Stāvbremžu minimālos raksturlielumus norāda uz vagona. Norādēm jāatbilst EN 15877-1:2010 4.5.25. sadaļai.";

5) 4.2.6.1.1. punkta "Vispārīgie nosacījumi" trešo daļu svītro;

6) 4.2.8. punkta "TEHNISKĀ APKOPE. TEHNISKĀS APKOPES KARTOTĒKA" piekto daļu svītro;

7) 4.2.8.1.2. punkta "Tehniskās apkopes kartotēkas administrēšana" pirmo ievilkumu svītro;

8) 4.3.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

"4.2.3.1. Statiskā ass slodze, masa uz garuma vienību un ass atstatuma ģeometriskais raksturojums (4.2.3.2. sadaļa)

Šis SITS 4.2.3.2. sadaļā noteikta masa uz garuma vienību un ass atstatuma ģeometriskais raksturojums, tostarp vagoniem paredzētās prasības (sk. vadības nodrošināšanas un signalizācijas SITS A pielikuma 1. papildinājumu) attiecībā uz vilciena pozicionēšanas sistēmu raksturlielumiem";

9) 4.3.3.9. punkta "Apkārtējās vides apstākļi" pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"Kad šis SITS 4.2.6.1.2. sadaļā noteiktā klimatisko apstākļu robeža ir pārsniegta, sistēma darbojas ierobežotā režīmā. Šajā gadījumā jāņem vērā ekspluatācijas ierobežojumi un jānosūta informācija dzelzceļa uzņēmumam vai vilciena vadītājam.";

10) 4.3.5.4. punkta nosaukumu aizstāj ar šādu:

"4.3.5.4. Statiskā ass slodze, masa uz garuma vienību un ass atstatuma ģeometriskais raksturojums";

11) 4.8. punktu aizstāj ar šādu:

"4.8. INFRASTRUKTŪRAS REĢISTRS UN EIROPAS APSTIPRINĀTO DZELZCEĻA RITEKĻU TIPU REĢISTRS

Dati, kas jāsniedz reģistram, kas paredzēts Direktīvas 2008/57/EK 34. pantā, ir norādīti Komisijas 2011. gada 4. oktobra Īstenošanas lēmumā 2011/665/ES par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru (*).

(*) OV L 264, 8.10.2011., 32. lpp.";

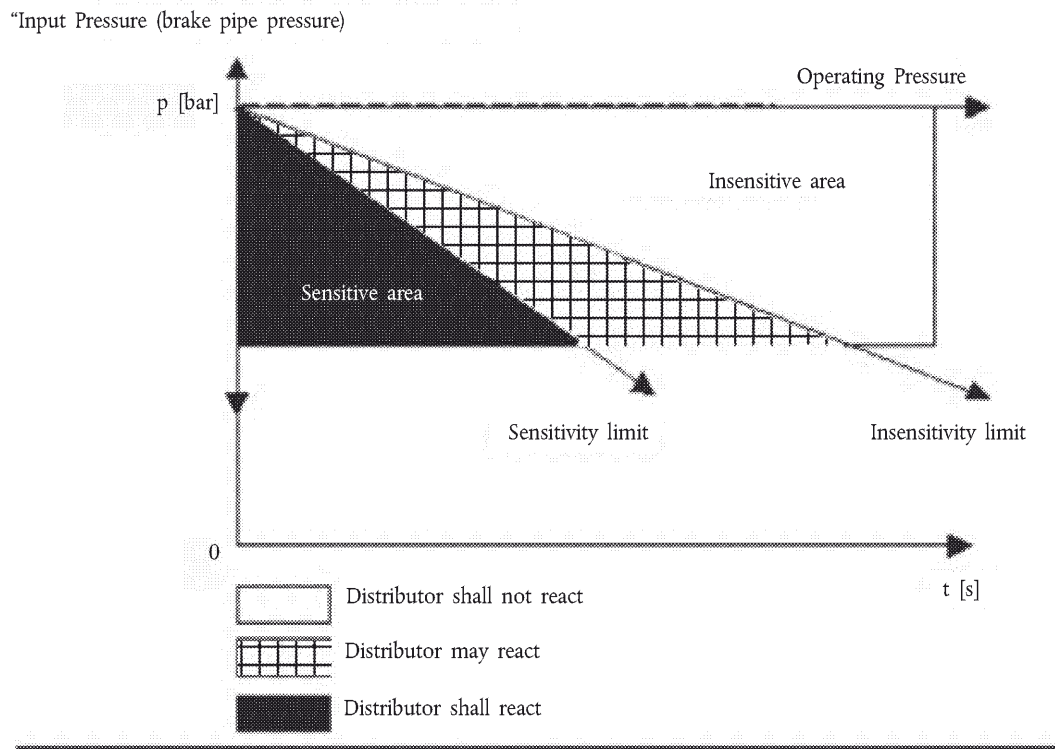
12) 7.6.5. punktu aizstāj ar šādu:

"7.6.5. Tomēr jāpārbauda, ka vagoni tiek ekspluatēti atbilstošā infrastruktūrā.";

13) C pielikuma C4. punkta "VAGONA GA, GB UN GC KONTŪRAS" otro daļu aizstāj ar šādu:

“Kravas un vagoni, kas atbilst palielinātām GA, GB vai GC kontūrām, pieļaujamas tikai uz tām līnijām, kas ir paplašinātas līdz šīm kontūrām. Visu GA, GB un GC kustība pa līnijām, kas nav paplašinātas līdz šīm kontūrām, jāizskata kā īpašas kravas.”;

- 14) D pielikumu svītros;
- 15) H pielikumu svītros;
- 16) I pielikuma I5. attēlu aizstāj ar šādu:



I5. attēls”;

- 17) P pielikuma P3. tabulu groza šādi:
 - a) ceturtās rindas, skaitot no tabulas augšas, “Pirmais gājiens procentuāli no maksimālā bremžu kluča spiediena “kravas” bremzēm” pēdējās slejas “Maksimālā vērtība” tekstu aizstāj ar šādu:

“Pasažieru režīmā – līdz 10 sekundēm

Kravas režīmā – līdz 40 sekundēm”;
 - b) sestās rindas, skaitot no tabulas augšas, “Atlaišanas laiks vilcienam pēc pilnas bremzēšanas” pēdējās slejas “Maksimālā vērtība” tekstu aizstāj ar šādu:

“Pasažieru režīmā – līdz 25 sekundēm

Kravas režīmā – līdz 60 sekundēm”;
- 18) Q pielikuma Q1. tabulu groza šādi:
 - a) piektās slejas “Pēc ekspluatācijas pieredzes (V modulis)” piektās rindas no apakšas “Bremžu klučis un disks” tekstu aizstāj ar šādu:

“12 mēneši”;
 - b) piektās slejas “Pēc ekspluatācijas pieredzes (V modulis)” ceturtās rindas no apakšas “Bremžu kluči” tekstu aizstāj ar šādu:

“12 mēneši”;
- 19) T pielikuma T.1.1.1. sadaļas “Ievads” pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Kravas vagoniem Lielbritānijas līnijās pielietojamas sekojošas kontūras: W6, W7, W8 un W9. Kontūru raksturojums sniegts turpmāk: A nodaļā – W6, B nodaļā – aprēķina paraugs, C nodaļā – W7 un W8, D nodaļā – W9. Šo kontūru pielietošana aprobežojas ar vagoniem, kuriem sāniskā nobīde uz atsperojuma un sašūpošanās ir minimāla. Vagonus ar mikstu atsperojumu un/vai lielu sašūpošanos jānovērtē dinamiski, atbilstoši publicētiem nacionāliem standartiem.”;

20) V pielikumā V.2. sadaļu groza šādi:

a) pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Kravas vagoniem, ko ekspluatē Apvienotajā Karalistē, ir jāaprēķina ekvivalents bremzēšanas spēks un attiecīgā gadījumā visi bremzēšanas spēka koeficienti. Kravas vagoniem, ko ekspluatē citās dalībvalstīs, nevis Apvienotajā Karalistē, ir jāaprēķina bremzes pretsvars/bremzēšanas svara procenti. Kravas vagoniem, ko ekspluatē Apvienotajā Karalistē un citās dalībvalstīs, ir jāaprēķina gan ekvivalents bremzēšanas spēks/bremzēšanas spēka koeficienti, gan bremzes pretsvara/bremzēšanas svara procenti.”;

b) apakšiedaļā “Bremzēšanas spēka datu aprēķins” svītros ii) daļu;

21) direktīvas AA pielikumu groza šādi:

a) sadaļu “Modulis SD” groza šādi:

i) 4.2. punkta otrās daļas sesto ievilkumu svītros;

ii) 10. punkta devīto ievilkumu svītros;

b) sadaļu “Modulis SF (Ražojuma verifikācija)” groza šādi:

i) 5. punkta otrās daļas trešo ievilkumu svītros;

ii) 10. punkta otro ievilkumu svītros;

c) sadaļas “Modulis SH2 (Pilnīga kvalitātes administrēšanas sistēma ar projekta pārbaudes procedūru)” 10. punkta astoto ievilkumu svītros;

22) FF pielikumu groza šādi:

a) FF 2.1. tabulu groza šādi:

i) tabulas g) piezīmi aizstāj ar šādu:

“g) Standarta funkcijas līdz pat 14 l bremžu cilindra tilpuma vai kontroles tilpuma (fiktīvā tilpuma) maksimumam.”;

ii) tabulas k) piezīmi aizstāj ar šādu:

“k) SW 4/3 – ar C3W slēgvārstu, (kontroles un palīgrezervuāru uzpildīšanai jānotiek gandrīz vienlaikus).”;

b) FF 2.2. tabulu groza šādi:

i) pēdējās slejas “Pneimatiskās bremzes” devīto rindu no apakšas “Oerlikon/ESH 100” aizstāj ar šādu:

“G/P bremzes ar neuniversālu darbību, kur pieslēgtais bremžu cilindrs vai iepriekš neregulētie tilpumi ir līdz 14 l”;

ii) tabulas b) piezīmi aizstāj ar šādu:

“b) SW 4C – kontrolrezervuāra kontrolēta uzpildīšana ar aizsardzību pret pārslodzi, kad bremzes atlaistas.”;

iii) tabulas d) piezīmi aizstāj ar šādu:

“d) Sadalītāja droselei jābūt pielāgotai pakāpēs vagona palīgrezervuāra tilpumiem.”;

c) FF 3. tabulā ceturto un piekto rindu no apakšas aizstāj ar šādām:

“DAKO	Slodzei proporcionāls vārsts SL1 vai SL2	DAKO-DSS
DAKO	Slodzei proporcionāls vārsts SL1 vai SL2	DAKO-DS”;

d) FF 8. tabulas sesto rindu (PKP) aizstāj ar šādu:

“CNTK	Varšava”;
-------	-----------

23) KK pielikumu svītros.

II PIELIKUMS

Lēmuma 2008/163/EK (SRT SITS) pielikumu groza šādi:

- 1) nosaukumu "SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS TEHNISKĀS SPECIFIKĀCIJAS PROJEKTS" aizstāj ar šādu:

"SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS TEHNISKĀ SPECIFIKĀCIJA";

- 2) 4.2.4.1. punkta "Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces" otro daļu aizstāj ar šādu:

"IP atzīmē sakarsušo bukšu atklāšanas lauka iekārtas un to atrašanās vietu. DzU iekļauj informāciju par tām maršruta aprakstā.";

- 3) 4.2.5.9. punktu aizstāj ar šādu:

"4.2.5.9. Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma

Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS 4.2.7.12. punkta "Avārijas apgaismojums" noteikumus piemēro arī parasto dzelzceļu sistēmas pasažieru ritošajam sastāvam, ja vien netiek pieprasīta 90 minūšu autonomija pēc galvenā enerģijas apgādes avota atteices.";

- 4) 4.3.2. punkta "Saskarnes ar infrastruktūras apakšsistēmu" tabulas pirmās slejas nosaukumu aizstāj ar "SRT SITS";

- 5) 4.3.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

"4.3.2.1. Evakuācijas pārejas

Evakuācijas pārejas definīcija ir minēta šīs SITS 4.2.2.7. punktā";

- 6) 4.3.3. punkta "Saskarnes ar enerģijas apgādes apakšsistēmu" tabulas pirmās slejas nosaukumu aizstāj ar "SRT SITS";

- 7) 4.3.4. punkta "Saskarnes ar vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu" tabulas pirmās slejas nosaukumu aizstāj ar "SRT SITS";

- 8) 4.3.5. punkta "Saskarnes ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu" tabulas pirmās slejas nosaukumu aizstāj ar "SRT SITS";

- 9) 4.3.6. punktu "Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu" groza šādi:

a) tabulas pirmās slejas nosaukumu aizstāj ar "SRT SITS";

b) tabulas 9. un 10. rindu aizstāj ar šādām:

"4.2.5.9. Vilcienu avārijas apgaismojuma sistēma	4.2.7.12	
4.2.5.10. Gaisa kondicionēšanas izslēgšana vilcienā	4.2.7.11.1";	

- 10) 4.3.7. punkta "Saskarnes ar PRM apakšsistēmu" tabulas pirmās slejas nosaukumu aizstāj ar "SRT SITS";

- 11) 4.8. punktu aizstāj ar šādu:

"4.8. Infrastruktūras reģistrs un Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrs

Dati, kas jāiesniedz reģistriem, kā norādīts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK (*) 34. un 35. pantā, ir tie, kas norādīti Komisijas 2011. gada 15. septembra Īstenošanas lēmumā 2011/633/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām (**) un Komisijas 2011. gada 4. oktobra Īstenošanas lēmumā 2011/665/ES par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru (**).

(*) OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

(**) OV L 256, 1.10.2011., 1. lpp.

(***) OV L 264, 8.10.2011., 32. lpp.";

- 12) 6.2.1. punktā "Atbilstības novērtēšana (vispārējā daļa)" tekstu "CR SRT SITS" tabulas otrajā slejā visās rindās aizstāj ar "SRT SITS";

- 13) A pielikumu svītros;

14) B pielikumu svītro;

15) F pielikumu groza šādi:

a) F.3.1. punktu "SB modulis (Tipa pārbaude)" 3. apakšpunkta sestās daļas otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

— Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,";

b) F.3.2. punktu "SD modulis (Produkta kvalitātes vadības sistēma)" groza šādi:

i) 4.1. punkta trešās daļas sesto ievilkumu aizstāj ar šādu:

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,";

ii) 10. punkta deviņo ievilkumu aizstāj ar šādu:

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,";

c) F.3.3. punktu "SF modulis (Produkta verificēšana)" groza šādi:

i) 5. punkta otrās daļas trešo ievilkumu aizstāj ar šādu:

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,";

ii) 10. punkta otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,";

d) F.3.4. punktu "SG modulis (Eksemplāra verificēšana)" groza šādi:

i) 3. punkta otrās daļas otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,";

ii) 8. punkta astoto ievilkumu aizstāj ar šādu:

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,";

e) F.3.5. punktu "SH2 modulis (Pilnīga kvalitātes vadības sistēma ar projekta pārbaudi)" groza šādi:

i) 4.2. punkta otrās daļas septīto ievilkumu aizstāj ar šādu:

— infrastruktūras reģistru vai Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,";

ii) 10. punkta astoto ievilkumu aizstāj ar šādu:

— infrastruktūras reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS,".

—

III PIELIKUMS

Lēmuma 2008/164/EK (PRM SITS) pielikumu groza šādi:

1) 4.1.2.18.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.1.2.18.1. Perona augstums

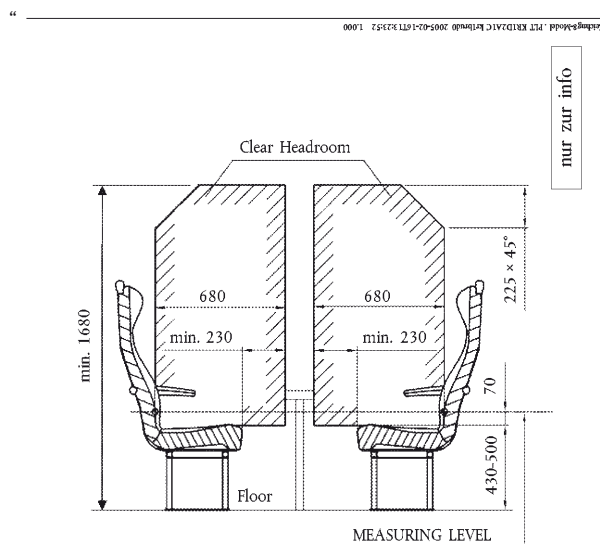
Ātrgaitas tīklā, kur vilcieniem, kas atbilst ātrgaitas ritošā sastāva SITS, paredzēta apstāšanās normālas komercespluatācijas laikā, perona izmēri noteikti HS INS SITS (4.2.20.4. punkts).

Ātrgaitas tīklā, kur vilcieniem, kas atbilst ātrgaitas ritošā sastāva SITS, nav paredzēta apstāšanās normālas komercespluatācijas laikā, kā arī parasto dzelzceļu tīkla peroniem pieļaujami divi nominālie perona augstumi: 550 mm un 760 mm virs rites virsmas. Pielāides šiem izmēriem ir $-35\text{ mm}/+0\text{ mm}$.

Parasto dzelzceļu tīklā, kur paredzēts apstāties tramvajiem (piem., *Stadtbahn* vai *Tram-Train*), ir atļauts perona nominālais augstums starp 300 mm un 380 mm. Pielāides šiem izmēriem ir $\pm 20\text{ mm}$.

Līkumos ar rādiusu, kas ir mazāks par 500 m, peronu augstums var būt lielāks vai mazāks par minēto, ja vagona pirmais izmantojamais pakāpiens atbilst 4.2.2.12.1. punkta 11. attēlam.”;

2) 4.2.2.2.2.1. punktā “Priekšrocību sēdvietas. Vispārīgi” 3. attēlu aizstāj ar šādu:

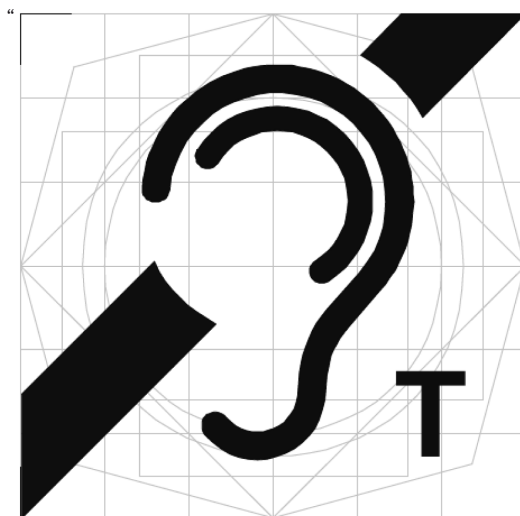


3. attēls”

3) 7.3.2. punkta “Ritošais sastāvs” trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Šo SITS nepiemēro ritošajam sastāvam, kas tiek atjaunots vai modernizēts saskaņā ar tāda līguma nosacījumiem, kas jau ir parakstīts vai atradies konkursa beigu posmā šīs SITS spēkā stāšanās dienā.”;

- 4) N pielikuma "PRM paredzētās norādes" 1. attēlu aizstāj ar šādu:



1. attēls"

—

IV PIELIKUMS

Lēmuma 2008/217/EK (ĀDz INF SITS) pielikumu groza šādi:

- 1) 2.1. punkta "Infrastrukturā apakšsistēmas definīcija" otro daļu aizstāj ar šādu:

"Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas infrastruktūras strukturālā apakšsistēma 1. nodaļas darbības jomā ietver ātrgaitas līniju sliežu ceļus, pārmijas un krustojumus.";

- 2) 4.2.1. punkta "Vispārēji noteikumi" devīto daļu aizstāj ar šādu:

"Var paaugstināt arī ātrgaitas vilcienu darbības rādītājus, izmantojot īpašas sistēmas, piemēram, vilciena nolieces sistēmu. Šādu vilcienu ekspluatācijai pieļaujami īpaši nosacījumi, ja tie neparedz ierobežojumus ar nolieces sistēmu neapriekotiem ātrgaitas vilcieniem.";

- 3) 4.2.3. punkta "Minimālais infrastruktūras gabarīts" trešo daļu svītros;

- 4) 4.2.8.1. punkta "Ārējās sliedes pacēluma deficīts sliežu ceļos un pārmiju un krustojumu maršrutā" a) piezīmi svītros;

- 5) 4.2.9.2. punktu "Projektētās vērtības" groza šādi:

- a) pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"Sliežu ceļa platuma, sliežu galviņu profila un sliežu ieslīpuma projektētās vērtības sliežu ceļam izvēlas, lai nepārsniegtu 1. tabulā noteiktās ekvivalentā koniskuma robežas, kad šādus riteņpārus modelē, ņemot vērā projektētos sliežu ceļa nosacījumus (salīdzināti ar aprēķiniem saskaņā ar EN 15302:2008 + A1:2010).

— S 1002, kā noteikts standarta EN 13715:2006 + A1:2010, ar SR = 1 420 mm,

— S 1002, kā noteikts standarta EN 13715:2006 + A1:2010, ar SR = 1 426 mm,

— GV 1/40, kā noteikts standarta EN 13715:2006 + A1:2010, ar SR = 1 420 mm,

— GV 1/40, kā noteikts standarta EN 13715:2006 + A1:2010, ar SR = 1 426 mm";

- b) 1. tabulu aizstāj ar šādu:

"Kustības ātrums (km/h)	Ekvivalentā koniskuma robežvērtības
$v \leq 160$	Novērtējums nav jāveic
$160 < v \leq 280$	0,20
$v > 280$	0,10";

- 6) 4.2.9.3.1. punkta "Vidējā sliežu ceļa platuma minimālās vērtības" tabulu aizstāj ar šādu:

"Kustības ātrums (km/h)	Minimālais vidējais sliežu ceļa platums (mm) 100 m ekspluatācijā
$v \leq 200$	1 430
$200 < v \leq 230$	1 432
$230 < v \leq 250$	1 433
$v > 250$	1 434";

- 7) 4.2.11. punkta "Sliežu ieslīpums" a) apakšpunkta "Sliežu ceļš" otro daļu aizstāj ar šādu:

"Sliežu ieslīpumu noteiktam maršrutam izvēlas diapazonā no 1/20 līdz 1/40.";

- 8) 4.2.13.1. punkta "I kategorijas līnijas" iedaļas "Garenvirziena slodzes" pēdējo daļu "Garenspekā sakarā ar konstrukciju un sliežu ceļu mijiedarbi" svītros;

- 9) 4.2.14.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.14.1. Vertikālas slodzes

Konstrukcijas projektē tā, lai tās izturētu vertikālas slodzes saskaņā ar šādiem standartā EN 1991-2:2003 noteiktiem slodzes modeļiem:

- a) slodzes modelis 71, kas noteikts 6.3.2. punkta 2.P apakšpunktā standartā EN 1991-2:2003;
- b) slodzes modelis SW/0 vienlaidu tiltiem, kas noteikts EN 1991-2:2003 6.3.3. punkta 3.P apakšpunktā.

Slodzes modeļus reizina ar faktoru alfa (α), kas noteikts EN 1991-2:2003 6.3.2. punkta 3.P apakšpunktā un 6.3.3. punkta 5.P apakšpunktā. α vērtība ir vienāda ar 1 vai lielāka par to.

Slodzes modeļu slodzes iedarbību palielina, reizinot ar dinamisko koeficientu f_1 (Φ) saskaņā ar 6.4.3. punkta 1.P apakšpunktu un 6.4.5.2. punkta 2. apakšpunktu standartā EN 1991-2:2003.

Maksimālā tilta klājuma vertikālā novirze nepārsniedz EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005 A2 pielikuma A2.4.4.2.3. punkta 1. apakšpunktā noteiktās vērtības.”;

- 10) 4.2.14.2. punkta “Dinamiskā analīze” trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Maksimāli pieļaujamās augstākās tilta klājuma paātrinājuma projektētās vērtības, kuras aprēķina gar sliežu ceļa līniju, nepārsniedz EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005 A2 pielikuma A2.4.4.2.1. punkta 4.P apakšpunktā noteiktās vērtības. Tiltu projektos ir ņemtas vērā vai nu vertikālo slodžu, kas minētas 4.2.14.1. punktā, vai slodzes modeļa HSLM visnelabvēlīgākā ietekme saskaņā ar EN 1991-2:2003 6.4.6.5. punkta 3. apakšpunktu.”;

- 11) 4.2.14.4. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.14.4. Sānsvārstību spēki

Sānsvārstību spēkus ņem vērā konstrukciju projektā saskaņā ar EN 1991-2:2003 6.5.2. punkta 2.P un 3. apakšpunktu. To piemēro gan taisnam, gan arī izliektam sliežu ceļam.”;

- 12) 4.2.14.5. punkta “Darbības sakarā ar vilci un bremzēšanu (garenvirziena slodzes)” pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Konstrukciju projektos ņem vērā vilces un bremzēšanas spēkus saskaņā ar 6.5.3. punkta 2.P, 4., 5. un 6. apakšpunktu standartā EN 1991-2:2003. Vilces un bremzēšanas spēku virzienā jāņem vērā uz katra sliežu ceļa pieļaujamie braukšanas virzieni.”;

- 13) 4.2.18. punkta “Elektriski parametri” otro daļu svītrot;

- 14) 4.2.23.1. punkta “Brīva vieta gar sliežu ceļiem” otro daļu aizstāj ar šādu:

“II un III kategorijas līnijās šādu brīvu vietu izveido visur, kur tas praktiski iespējams. Ja brīvu vietu nav iespējams izveidot, par šādu situāciju informē dzelzceļa uzņēmumus.”;

- 15) 4.7. punkta “Veselības un drošības nosacījumi” trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Personāls, kas veic ātrgaitas infrastruktūras apakšsistēmas apkopi, strādājot uz sliežu ceļa vai blakus tam, valkā atstarojošu apģērbu ar EK marķējumu.”;

- 16) 4.8. punktu aizstāj ar šādu:

“4.8. Infrastruktūras reģistrs un Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrs

Dati, kas jāsniedz reģistram, kas paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK (*) 35. pantā, ir norādīti Komisijas 2011. gada 15. septembra Īstenošanas lēmumā 2011/633/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām (**).

(*) OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

(**) OV L 256, 1.10.2011., 1. lpp.”;

17) 5.3.1.1. punkta "Sliežu galviņas profils" a) un b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

a) Sliežu ceļš

Sliežu galviņas profilu izvēlas no EN 13674-1:2011 A pielikumā noteiktā.

b) Pārmijas un krustojumi

Sliežu galviņas profilu izvēlas no EN 13674-1:2011 A pielikumā un EN 13674-2:2006 + A1:2010 A pielikumā noteiktā.”;

18) 5.3.1.3. punktu aizstāj ar šādu:

“5.3.1.3. Tērauda marka

a) Sliežu ceļš

Sliežu tērauda marka atbilst EN 13674-1:2011 5. nodaļai.

b) Pārmijas un krustojumi

Sliežu tērauda marka atbilst EN 13674-2:2006 + A1:2010 5. nodaļai.”;

19) 5.3.2. punkta "Sliežu piestiprināšanas sistēmas" d) apakšpunktu svītros;

20) 6.1.6.2. punkta "Piestiprināšanas sistēmas novērtēšana" otro ievilkumu svītros;

21) 7.3.5. punkta "Konkrēti Somijas tīkla raksturlielumi" apakšpunkta "Ekvivalents koniskums" tabulu aizstāj ar šādu:

"Kustības ātrums (km/h)	Vidējā sliežu ceļa platuma minimālā vērtība virs 100 m (mm)
$v \leq 160$	Novērtējums nav jāveic
$160 < v \leq 200$	1 519
$200 < v \leq 230$	1 521
$230 < v \leq 250$	1 522
$v > 250$	1 523”;

22) 7.3.6.2. punkta iedaļas "Peroni (4.2.20. iedaļa)" apakšiedaļas "Minimālais perona garums" otro daļu svītros;

23) A pielikumu groza šādi:

a) A1 tabulā svītros rindu "5.3.2.d Elektriskā pretestība”;

b) A2 tabulā svītros rindu "4.2.18. Elektriski parametri”;

24) B1 pielikumā B1 tabulā svītros rindu "4.2.18. Elektriski parametri”;

25) C pielikuma nodaļas nosaukumu: "A modulis: Iekšējā projektēšanas kontrole ar ražojuma verificēšanu" aizstāj ar nodaļas nosaukumu: "A1 modulis: Iekšējā projektēšanas kontrole ar ražojuma verificēšanu”;

26) D pielikumu svītros;

27) F pielikumu svītros;

28) H pielikuma ceturto rindu svītros.

V PIELIKUMS

Lēmuma 2008/231/EK (ĀDz OPE SITS) pielikumu aizstāj ar šādu:

*“A PIELIKUMS***ERTMS EKSPLOATĀCIJAS NOTEIKUMI**

ERTMS/ETCS un ERTMS/GSM-R ekspluatācijas noteikumi norādīti tehniskajā dokumentā “ERTMS darbības principi un noteikumi, 2. redakcija”, kas publicēts Eiropas Dzelzceļa aģentūras tīmekļa vietnē (<http://www.era.europa.eu>).”

VI PIELIKUMS

Lēmuma 2008/232/EK (ĀDz RST SITS) pielikumu groza šādi:

- 1) 3.4.3. punkta "Tehniskā savietojamība" apakšpunkta "2.4.3. pamatprasības trešā daļa" otrās daļas astoņpadsmito ievilkumu svītros;
- 2) 3.7. punkta "Ritošā sastāva apakšsistēmas elementi saistībā ar pamatprasībām" tabulas pēdējo rindu "Infrastruktūras un ritošā sastāva reģistrs" svītros;
- 3) 4.1. punkta "Ievads" trešo daļu aizstāj ar šādu teikumu:

"Ritošā sastāva apakšsistēmas vispārējie raksturlielumi ir noteikti šīs SITS 4. iedaļā.";

- 4) 4.2.2.5. punkta otro daļu svītros;

- 5) 4.2.3.1. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

"Novērtēto gabarītu norāda ritošā sastāva EK verifikācijas tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātā.";

- 6) 4.2.3.3.2.1. punktā "1. klases vilcieni" septīto daļu aizstāj ar šādu:

"Ja ritekļiem ar neatkarīgi rotējošiem riteņiem nav iespējams kavēt viltus trauksmes signālu, izmantojot vilciena identifikācijas numuru, prioritāte dodama borta diagnostikas sistēmai, ja tiek uzraudzīti visi riteņu gultņi.";

- 7) 4.2.3.3.2.3.2. punkta "Funkcionālās prasības riteklim" trešo daļu aizstāj ar šādu:

"Kā alternatīvu šai prasībai par brīdinājuma līmeņiem, panākot savstarpēju vienošanos starp infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa uzņēmumu, ir pieļaujams identificēt vilcienus ar vilcienu identificēšanas sistēmu un izmantot īpašus brīdinājuma signāla izraisīšanas līmeņus, par kuriem panākta vienošanās, ka tie ir atšķirīgi no iepriekš minētajiem līmeņiem.";

- 8) 4.2.3.4.3. punkta "Sliežu ceļa noslodzes robežvērtības" b) apakšpunkta "Gareniskā slodze" ceturto daļu aizstāj ar šādu:

"2. gadījums: citiem bremzēšanas gadījumiem, piemēram, parastai darba bremzēšanai ātruma samazināšanai vai neatkārtotai bremzēšanai pie pieturas, vai atkārtotai bremzēšanai ātruma kontrolei, bremžu lietojumu un maksimālo pieļaujamo bremzēšanas spēku nosaka infrastruktūras pārvaldītājs katrai attiecīgajai līnijai. Jebkuri 4.2.4.5. punktā minētā bremzēšanas spēka ierobežojumi pamatojami un ņemami vērā ekspluatācijas noteikumos.";

- 9) 4.2.3.4.5. punkta "Konstrukcija ritekļa stabilitātes nodrošināšanai" trešo daļu aizstāj ar šādu:

"Ātruma un koniskuma vērtību diapazonu, kurā ritekļa konstrukcijai jānodrošina tā stabilitāte, norāda un sertificē.";

- 10) 4.2.3.4.7. punkta "Riteņu profila projekta vērtības" 4. tabulas slejas "Sliedes galviņas profils" 5. un 6. rindu "Testa apstākļi Nr." aizstāj ar šādu:

"Sliedes sekcija 60 E 2, definēta EN 13674-1:2003/A1:2007.";

- 11) 4.2.3.7. punktu aizstāj ar šādu:

"4.2.3.7. Likuma minimālais rādiuss

Šis parametrs ir saskarne ar ātrgaitas dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmu tajā ziņā, ka minimālos likumus, kas jāņem vērā, nosaka, no vienas puses, ātrgaitas sliežu ceļiem (pamatojoties uz ārējās sliedes pacēluma deficītu) un, no otras puses, rezerves sliežu ceļiem. Atsauce izdarāma uz ātrgaitas dzelzceļu sistēmas infrastruktūras SITS 2006. gada redakcijas 4.2.6. un 4.2.24.3. punktu.";

- 12) 4.2.4.5. punkta "Induktīvās bremzes" otrās daļas pirmo ievilkumu aizstāj ar šādu:

"— avārijas bremzēšanai uz visām līnijām, izņemot dažas īpašas savienošās līnijas,";

- 13) 4.2.4.5. punkta "Induktīvās bremzes" otrās daļas otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

"— pilnīgai vai normālai darba bremzēšanai līniju sekcijās, kur infrastruktūras pārvaldītājs to atļauj.";

14) 4.2.6.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.6.1. Vides apstākļi

Ritošajam sastāvam un visiem tā komponentiem jāatbilst šīs SITS prasībām T1 vai T2, vai T3 klimatiskajā zonā, kā noteikts EN 50125-1:1999, atkarībā no tā, kurā zonā to paredzēts ekspluatēt.”;

15) 4.2.6.2.2. punkta “Aerodinamiskā slodze uz pasažieriem uz perona” apakšpunkta “Testa apstākļi” otrās daļas otro teikumu aizstāj ar šādu:

“Ja vērtējums ir veiksmīgs peronam ar augstumu 240 mm vai zemākam, vilciens uzskatāms par pieņemamu visām līnijām.”;

16) 4.2.7.2.2. punkta “Pasākumi ugunsgrēka profilaksei” trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Atbilstības prasības norādītas 7.1.7. punktā.”;

17) 4.2.7.4.2.1. punktā “Skaņas signāli – Vispārējā daļa” aiz d) apakšpunkta pievieno šādu tekstu:

“vai

e) diviem dažādi skanošiem brīdinājuma skaņas signāliem. Pamatfrekvences brīdinājuma skaņas signāla toņiem ir:

augsts tonis: 660 Hz ± 30 Hz,

zems tonis: 370 Hz ± 20 Hz”;

18) 4.2.7.4.2.5. punktā “Skaņas signāli – Prasības savstarpējas izmantojamības komponentiem” pievieno šādu tekstu:

“vai

660 Hz ± 30 Hz”;

19) 4.2.8.3.6.1. punkta “Pantogrāfa kontaktspēks” b) apakšpunkta “Pantogrāfa vidējā kontaktspēka regulēšana un integrēšana ritošā sastāva apakšsistēmā” piekto daļu svīturo;

20) 4.2.10.1. punkta “Pienākumi” piekto daļu svīturo;

21) 4.2.10.2.2. punkta “Tehniskās apkopes dokumentu kopums” pirmās daļas ceturto ievilkumu aizstāj ar šādu:

“ierobežojumi attiecībā uz drošību un savstarpēju izmantojamību: drošībai un savstarpējai izmantojamībai būtiski komponenti vai daļas saskaņā ar šo SITS; šis dokuments nosaka izmērāmus ierobežojumus, kurus nedrīkst pārsniegt ekspluatācijas laikā (iekļaujot ekspluatāciju nelabvēlīgos darbības apstākļos).”;

22) 4.2.10.3. punkta “Tehniskās apkopes dokumentācijas pārvaldība” ceturtais daļas pirmo ievilkumu svīturo;

23) 4.2.10.4. punkta “Tehniskās apkopes informācijas pārvaldība” pirmo ievilkumu svīturo;

24) 4.8. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.8. Infrastruktūras reģistrs un Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrs

Dati, kas jāsniedz reģistram, kas paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK (*) 34. pantā, ir norādīti Komisijas 2011. gada 4. oktobra Īstenošanas lēmumā 2011/665/ES par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru (**).

(*) OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

(**) OV L 264, 8.10.2011., 32. lpp.”;

25) 7.1.3. punktu aizstāj ar šādu:

“7.1.3 Jaunuzbūvēts ritošais sastāvs, kas būvēts saskaņā ar esošu konstrukciju, kas nav sertificēta saskaņā ar ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS iepriekšējo versiju (2002)

Attiecībā uz 2. klases ritošo sastāvu – jaunuzbūvēts ritošais sastāvs, kas būvēts saskaņā ar esošu konstrukciju, kas nav sertificēta saskaņā ar ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS iepriekšējo versiju (2002), – 4 gadu ilgā pārejas periodā, kas sākas ar pašreiz spēkā esošo SITS piemērošanas dienu (t. i., 2008. gada 1. septembri), ir atļauts apstiprināt šāda ritošā sastāva nodošanu ekspluatācijā, nepiemērojot pašreiz spēkā esošo ĀDz RST SITS. Minētajā gadījumā piemēro paziņotos valsts noteikumus. Pēc 4 gadu pārejas perioda beigām jāveic atbilstības novērtēšana saskaņā ar pašreiz spēkā esošo ĀDz RST SITS, lai atļautu attiecīgo jaunuzbūvēto ritošo sastāvu nodot ekspluatācijā.

Esoša konstrukcija, kā minēts 7.1.2. un 7.1.3. punktā, ir konkrēta konstrukcija, kas jau ir izmantota, lai ražotu ritošā sastāva tipu, ko jau ir atļauts laist ekspluatācijā dalībvalstī pirms spēkā esošo SITS piemērošanas dienas.”;

- 26) 7.1.8.2. punktu aizstāj ar šādu:

“7.1.8.2. Turpmāki nolīgumi

Jebkuros citos turpmākos nolīgumos vai spēkā esošo nolīgumu grozījumos, jo īpaši tajos, kas ietver tāda ritošā sastāva valsts iepirkumu, kura konstrukcija nav sertificēta saskaņā ar SITS, jāņem vērā ES tiesību akti un šī SITS. Dalībvalstis paziņo Komisijai par šādiem nolīgumiem vai grozījumiem. Piemēro to pašu procedūru, kas noteikta 7.1.8.1. punktā.”;

- 27) 7.3.2.7. punkta “Sakarsušo bukšu atklāšanas ierīces 2. klases vilcieniem [4.2.3.3.2.3. punkts]” apakšpunktu “Funkcionālās prasības riteklīm” aizstāj ar šādu:

“Funkcionālās prasības riteklīm

Starp infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa uzņēmumu ir nepieciešama abpusēja vienošanās, lai noteiktu vilcienus, izmantojot vilcienu identifikācijas sistēmas un īpašus trauksmes signālu līmeņus.”;

- 28) 7.3.2.10. punkta “Maksimālais vilciena garums [4.2.3.5. punkts]” apakšpunktu “Īpašs gadījums Lielbritānijai” aizstāj ar šādu:

“Īpašs gadījums Lielbritānijai

“P” kategorija – pastāvīgs

Ātrgaitas dzelzceļu sistēmas infrastruktūras SITS 2006. gada redakcijā ir ietverts īpašs gadījums Lielbritānijas tīklam, kurā norādīta prasība, ka peroniem pie modernizētām līnijām jābūt ar izmantojamo garumu vismaz 300 m. Ātrgaitas vilcienu garumam, kurus paredzēts ekspluatēt Lielbritānijas tīklā, jābūt savietojamam ar to peronu garumu, pie kuriem šiem vilcieniem paredzēts apstāties.”;

- 29) 7.3.2.19. punkta “Pantogrāfs [4.2.8.3.6. punkts]” apakšpunktu “Īpašs gadījums vilcieniem, ko ekspluatē Lielbritānijas tīklā” aizstāj ar šādu:

“Īpašs gadījums vilcieniem, ko ekspluatē Lielbritānijas tīklā

“P” kategorija – pastāvīgs

II un III kategorijas līnijās pantogrāfa galvām nav jābūt ar izolētiem ragiem, ja vien tas nav atļauts konkrētos maršrutos.

II un III kategorijas līnijās pantogrāfa galvas caurlaides diapazonam jābūt 1 300 mm.

Pantogrāfiem jābūt ar 2,1 m darbības diapazonu.

Pantogrāfa galvas maksimālajam platumam gar sliežu ceļu jābūt 400 mm.”;

- 30) 7.3.2.19. punkta “Pantogrāfs [4.2.8.3.6. punkts]” punkta “Īpašs gadījums vilcieniem, ko ekspluatē Spānijas tīklā” apakšpunkta “Pantogrāfa gabarīta laukums” otro daļu aizstāj ar šādu:

“Visiem ātrumiem līdz maksimālajam līnijas kustības ātrumam, maksimālais ārējās sliedes pacēlums, maksimālais vēja ātrums, kādā iespējama neierobežota darbība, un galējais vēja ātrums.”;

- 31) F pielikumu groza šādi:

- a) F.3.1. punkta SB moduli “Tīpa pārbaude” 3. apakšpunkta sestās daļas otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

— Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS.”;

- b) F.3.2. punkta SD moduli “Izstrādājuma kvalitātes pārvaldības sistēma” groza šādi:

- i) 4.2. punkta otrās daļas ceturto ievilkumu svītrot;

- ii) 10. punktā devīto ievilkumu svītrot;

- c) F.3.3. punkta SF moduli “Izstrādājuma verifikācija” groza šādi:

- i) 5. punkta otrās daļas trešo ievilkumu svītrot;

- ii) 10. punkta otro ievilkumu svītrot;

d) F.3.4. punkta SH2 moduli "Pilnīga kvalitātes pārvaldības sistēma ar konstrukcijas pārbaudi" groza šādi:

i) 4.2. punkta otrās daļas septīto ievilkumu aizstāj ar šādu:

— Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru, tostarp visu informāciju, kas noteikta SITS.”;

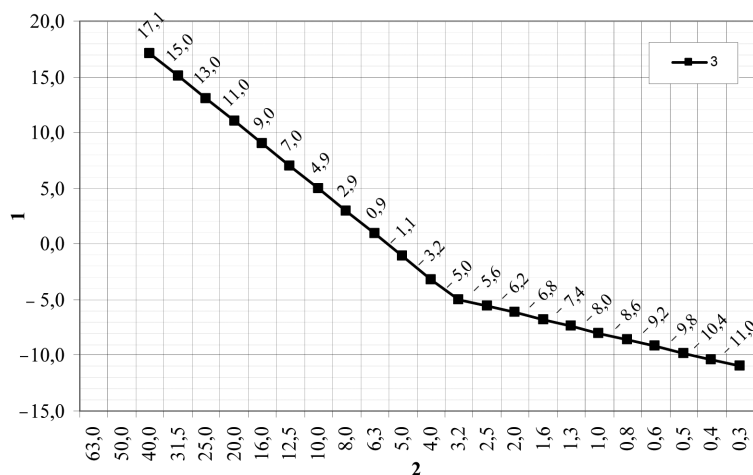
ii) 10. punkta astoto ievilkumu svītros;

32) I pielikumu svītros;

33) N pielikuma N1. attēlu aizstāj ar šādu:

“N1. attēls

References sliežu ceļa akustiskā nelīdzenuma limitu spektrs



Skaidrojums

1. 1/3 oktāvas joslas nelīdzenuma līmenis, dB
2. Viļņa garums, cm”

3. 1/3 oktāvas joslas nelīdzenuma līmenis, dB

34) P pielikuma P.1. daļas "Ievads" pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Šajā pielikumā ir izklāstīta kārtība, kādā nosaka ātrumu intervāla $[v_{i-1}, v_i]$ negatīvo paātrinājumu a_i (m/s^2), ja darbības apstākļi ir apgrūtināti un atbilst šīs SITS 4.2.4.1. punkta 6. tabulas B variantam, kā arī atbilstošos maksimālos apstāšanās ceļus saskaņā ar šīs SITS 4.2.4.1. punkta 7. tabulu.”

VII PIELIKUMS

Lēmuma 2008/284/EK (ĀDz ENE SITS) pielikumu groza šādi:

- 1) 4.2.2. punkta "Spriegums un frekvence" otro daļu aizstāj ar šādu:

"Spriegumam un frekvencei apakšstacijas termināļos un pantogrāfā jāatbilst standarta EN 50163:2004 4. punktā noteiktajam spriegumam un frekvencei. Atbilstību parāda, veicot konstrukcijas projekta pārskatu.";

- 2) 4.2.3. punkta "Sistēmas darbības raksturlielumi un uzstādītā jauda" otro daļu aizstāj ar šādu:

"Ergoapgādes apakšsistēmas konstrukcijai jāgarantē elektroapgāde, kas nodrošina noteiktos darbības raksturlielumus.";

- 3) 4.2.4. punkta "Reģeneratīvā bremsēšana" otro daļu aizstāj ar šādu:

"Attiecībā uz ergoapgādes sistēmām, kurās izmanto līdzstrāvu, nav paredzēta prasība tās izveidot tā, lai reģeneratīvo bremsēšanu varētu izmantot kā parastās dienesta bremzes.";

- 4) 4.2.6. punkta "Ārējā elektromagnētiskā savietojamība" pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"Ārējā elektromagnētiskā savietojamība nav īpašs Eiropas ātrgaitas dzelzceļu tīkla raksturlielums. Ergoapgādes iekārtām jābūt atbilstošām standartam EN 50121-2:2006, tādējādi izpildot visas prasības attiecībā uz elektromagnētisko savietojamību.";

- 5) 4.2.9.2. punkta "Gaisvadu kontakttīkla ģeometrija" ceturto daļu svītrot;

- 6) 4.2.10. punkta "Gaisvadu kontakttīkla sistēmas atbilstība infrastruktūras gabarītam" pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"Gaisvadu kontakttīkla sistēmas konstrukcijai jāatbilst ātrgaitas ritošā sastāva SITS 4.2.3. punktā noteiktajam infrastruktūras gabarītam. Gaisvadu kontakttīkla konstrukcijai jāatbilst vagonu kinemātiskajai apliecei.";

- 7) 4.2.15. punkta "Vidējais kontaktspēks" septīto daļu aizstāj ar šādu:

"Jaunās līnijās var papildus atļaut izmantot pantogrāfus, kas atbilst C1 vai C2 līknei. Esošajās līnijās var būt nepieciešams izmantot pantogrāfus, kuru kontaktspēks atbilst C1 vai C2 līknei.";

- 8) 4.2.20. punkta "Pieļaujamais strāvas stiprums līdzstrāvas sistēmās vilcieniem stāvēt" ceturto daļu aizstāj ar šādu:

"Atbilstības novērtējumu veic saskaņā ar EN 50367:2006 A.4.1. pielikumu.";

- 9) 4.2.21. punktu "Fāzu atdalīšanas sekcijas" groza šādi:

- a) otro daļu aizstāj ar šādu:

"Jābūt piemērotiem līdzekļiem fāzu atdalīšanas sekcijā apstājušos vilcienu kustības atsākšanai. Neitrālo sekciju savieno ar blakusesošajām sekcijām, izmantojot sekciju izolatorus ar tālvadību.";

- b) apakšpunkta "II un III kategorijas līnijas"

- i) otro daļu aizstāj ar šādu:

"II un III kategorijas līnijām var izmantot I kategorijas līnijām noteiktās, vai 4.2.21. attēlā parādītās konstrukcijas atdalīšanas sekcijas. Centrālā sekcija 4.2.21. attēlā redzamajai konstrukcijai ir savienota ar atgriezes strāvas ceļu, bet neitrālos ieliktņus (d) var veidot no neitrālu sekciju izolatoriem ar šādu izmēru:";

- ii) piekto daļu svītrot;

- 10) 4.2.22.1. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

"Blakus esošajiem infrastruktūras pārvaldītājiem jāvienojas par a) vai b) iespēju saskaņā ar dominējošiem apstākļiem.";

- 11) 4.2.23. punkta "Elektroaizsardzības koordinācija" pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"Elektroapgādes apakšsistēmas elektroaizsardzības koordinācija atbilst EN 50388:2005 11. punktā noteiktajām prasībām.";

12) 4.2.25. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.25. Harmonikas un dinamiskie efekti

Standarta EN 50388:2005 10.4. punktā attiecībā uz maiņstrāvas padevi noteiktajās robežās ātrgaitas dzelzceļa elektroapgādes apakšsistēma ir izturīga pret pārspriegumu, ko rada ritošā sastāva harmonikas. Atbilstības novērtējumā ietilpst savietojamības izpēte, kas apliecina, ka šīs apakšsistēmas elements var izturēt harmonikas līdz robežai, kas noteikta saskaņā ar EN 50388:2005 10. pantu. Atbilstības novērtēšanu veic saskaņā ar EN 50388:2005 10. pantu.”;

13) 4.8. punktu aizstāj ar šādu:

“4.8. Infrastruktūras reģistrs un Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrs

Dati, kas jāsniedz reģistram, kas paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK (*) 35. pantā, ir norādīti Komisijas 2011. gada 15. septembra Īstenošanas lēmumā 2011/633/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām (**).

(*) OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.

(**) OV L 256, 1.10.2011., 1. lpp.”;

14) 6.2.2.1. punkta “Vispārīgas prasības” pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Energoapgādes apakšsistēmas novērtēšanas procedūrai līgumslēdzējs vai tā pilnvarots pārstāvis, kas Savienībā veic uzņēmējdarbību, var izvēlēties:

— vienības verifikācijas procedūru (SG modulis), kas norādīts šīs SITS A.3. pielikumā, vai

— pilnu kvalitātes pārvaldības sistēmu ar projekta pārbaudes procedūru (SH2 modulis), kas norādīta šīs SITS A.3. pielikumā.”;

15) D pielikumu svītro;

16) E pielikumu svītro.

VIII PIELIKUMS

Lēmuma 2011/229/ES (parasto dzelzceļu sistēmas trokšņa SITS) pielikuma 4.8.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.8.2. Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrs

Dati, kas jāsniedz reģistram, kas paredzēts Direktīvas 2008/57/EK 34. pantā, ir norādīti Komisijas 2011. gada 4. oktobra Īstenošanas lēmumā 2011/665/ES par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru (*).

(*) OV L 264, 8.10.2011., 32. lpp.”

IX PIELIKUMS

Lēmuma 2011/274/ES (parasto dzelzceļu sistēmas ENE SITS) pielikumu groza šādi:

- 1) 4.1. punkta "Ievads" trešo daļu aizstāj ar šādu:

"Ņemot vērā visas piemērojamās pamatprasības, enerģijas apgādes apakšsistēmu raksturo 4.2.–4.7. iedaļā noteiktās specifikācijas.";

- 2) 4.2.3. punkta "Spriegums un frekvence" ceturto daļu svītrot;

- 3) 4.2.4.1. punkta "Vilciena maksimālā strāva" pirmo daļu svītrot;

- 4) 4.2.6. punkta "Strāvas stiprums līdzstrāvas sistēmās vilcienu stāvēšanas laikā" trešo daļu svītrot;

- 5) 4.2.7. punkta "Reģeneratīvā bremsēšana" trešo daļu svītrot;

- 6) 4.2.13.1. punkta "Kontaktdaļu piekares augstums" piekto daļu svītrot;

- 7) 4.2.13.3. punkta "Sānu novirze" ceturto daļu svītrot;

- 8) 4.2.17. punkta "Attālums starp pantogrāfiem" pēdējo daļu (tekstu aiz 4.2.17. tabulas) svītrot;

- 9) 4.2.18. punkta "Kontaktdaļu materiāli" trešo daļu aizstāj ar šādu:

"Mainstrāvas līnijās kontaktdaļus projektē tā, lai varētu izmantot tīra oglekļa kontaktplāksnes (CR LOC&PAS SITS 4.2.8.2.9.4.2. punkts).";

- 10) 4.2.19. punkta "Fāzu atdalīšanas sekcijas" ceturto daļu svītrot;

- 11) 4.2.20.1. punkta "Vispārīgs raksturojums" trešo daļu aizstāj ar šādu:

"Blakus esošie infrastruktūras pārvaldītāji vienojas par a) vai b) metodi, ņemot vērā attiecīgos apstākļus.";

- 12) 4.2.20.2. punkta "Ar paceltiem pantogrāfiem" otro daļu svītrot;

- 13) 4.4.2.1. un 4.4.2.2. punktu aizstāj ar šādu:

4.4.2.1. Energoapgādes pārvaldība normālos apstākļos

Lai izpildītu 4.2.4.1. punkta prasības, maksimāli pieļaujamais vilciena strāvas stiprums ekspluatācijas normālos apstākļos nedrīkst pārsniegt infrastruktūras reģistrā norādīto vērtību.

4.4.2.2. Energoapgādes pārvaldība ārkārtas apstākļos

Ārkārtas apstākļos maksimāli pieļaujamais vilciena strāvas stiprums var būt mazāks. Infrastruktūras pārvaldītājam ir jāinformē dzelzceļa uzņēmumi par strāvas stipruma izmaiņām.";

- 14) 4.8. punktu aizstāj ar šādu:

"4.8. Infrastruktūras reģistrs un Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrs

Dati, kas jāsniedz reģistram, kas paredzēts Direktīvas 2008/57/EK 35. pantā, ir norādīti Komisijas 2011. gada 15. septembra Īstenošanas lēmumā 2011/633/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām (*).

(*) OV L 256, 1.10.2011., 1. lpp.";

15) 7.4.1. punkta "Ievads" piekto daļu aizstāj ar šādu:

"Pastāvošā apakšsistēmā var atļaut ekspluatēt ritekļus, kas atbilst SITS prasībām, ja ir izpildītas Direktīvā 2008/57/EK noteiktās pamatprasības. Infrastruktūras pārvaldītājam šādos gadījumos brīvprātīgi jāspēj pierādīt pastāvošās apakšsistēmas atbilstību šīs SITS pamatparametriem.";

16) 7.4.4. punktu aizstāj ar šādu:

"7.4.4. Pastāvošas apakšsistēmas, uz kurām neattiecas modernizācijas/atjaunošanas projekti

Pašlaik ekspluatācijā esošā apakšsistēmā var ekspluatēt vilcienus, kas atbilst ātrgaitas un parastā dzelzceļa ritošā sastāva SITS, ja ir izpildītas pamatprasības.";

17) C pielikumu svītros;

18) D pielikumu svītros.

X PIELIKUMS

Lēmuma 2011/275/ES (parasto dzelzceļu sistēmas INF SITS) pielikumu groza šādi:

- 1) 4.2.1. punkta "SITS līniju kategorijas" 4. apakšpunktu svītrot;
- 2) 4.2.2. punkta "Veiktspējas parametri" 6., 7. un 8. apakšpunktu svītrot;
- 3) 4.2.3.2. punktu "Prasības attiecībā uz pamatparametriem" groza šādi:
 - a) 6. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"6. Pieļaujami īsi sliežu ceļa posmi ar ierīcēm, kas nodrošina pāreju starp sliežu ceļiem ar atšķirīgu sliežu ceļa nominālo platumu.";
 - b) 8. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"8. Parasto vilcienu veiktspēju var uzlabot, izmantojot īpašas sistēmas, piemēram, ritekļa korpusa nolieces sistēmu. Šādu vilcienu ekspluatācijai pieļaujami īpaši nosacījumi, ja tie neparedz ierobežojumus citiem, ar šādām sistēmām neapriekotiem vilcieniem.";
- 4) 4.2.4.2. punkta "Attālums starp sliežu ceļu asīm" 3. apakšpunktu svītrot;
- 5) 4.2.4.3. punkta 9. un 10. apakšpunktu svītrot;
- 6) 4.2.4.4. punkta "Minimālais horizontālas līknes rādiuss" 5. apakšpunktu svītrot;
- 7) 4.2.5.1. punkta "Nominālais sliežu ceļa platums" 2. apakšpunktu svītrot;
- 8) 4.2.5.2. punkta "Ārējās sliedes pacēlums" 2. apakšpunktu svītrot;
- 9) 4.2.5.7.1. punkta "Sliežu ceļš" 3. apakšpunktu svītrot;
- 10) 4.2.7.2.2. punktu "Savietojamība ar bremzēšanas sistēmām" groza šādi:
 - a) 2. apakšpunktu svītrot;
 - b) 3. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"Ja sliežu ceļš ir savietojams ar bremzēšanas sistēmām, kas nav atkarīgas no saķeres nosacījumiem, jāņem vērā vietējie klimatiskie apstākļi un tas, kāds būs gaidāmais atkārtotu bremzēšanas darbību daudzums konkrētajā vietā. Pie bremzēšanas sistēmām, kas nav atkarīgas no riteņa un sliedes saķeres nosacījumiem, pieder magnētiskās sliežu bremzes un induktīvās sliežu bremzes.";
- 11) 4.2.10.1. punkta "Perona lietderīgais garums" 3. apakšpunktu svītrot;
- 12) 4.2.12.1. punkta "Attāluma rādītāji" 2. apakšpunktu svītrot;
- 13) 4.2.13.1. punkta "Vispārīgi noteikumi" 2. apakšpunktu svītrot;
- 14) 4.8. punktu aizstāj ar šādu:

"4.8. Infrastruktūras reģistrs un Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrs

Dati, kas jāsniedz reģistram, kas paredzēts Direktīvas 2008/57/EK 35. pantā, ir norādīti Komisijas 2011. gada 15. septembra Īstenošanas lēmumā 2011/633/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām (*).

(*) OV L 256, 1.10.2011., 1. lpp.;

- 15) 5.3.1.1. punkta "Slīdes galviņas profils" 2. apakšpunktu svītrot;
- 16) 6.1.4.2. punkta "Sliežu EK atbilstības deklarācija" 1. apakšpunktu svītrot;
- 17) 6.5. punktu "Infrastruktūras reģistra novērtēšana" svītrot;
- 18) 7.3.4. punktu "Pastāvošas līnijas, uz kurām neattiecas atjaunošanas vai modernizācijas projekti" groza šādi:
- a) 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- "Pastāvošā apakšsistēmā var atļaut ekspluatēt riteklus, kas atbilst SITS prasībām, ja ir izpildītas Direktīvā 2008/57/EK noteiktās pamatprasības. Infrastruktūras pārvaldītājam šādos gadījumos brīvprātīgi jāspēj pierādīt pastāvošās apakšsistēmas atbilstību šīs SITS pamatparametriem.";
- b) 2. apakšpunktu svītrot;
- 19) 7.6.3.1. punkta "Veiktspējas parametri (4.2.2.)" 6. apakšpunktu svītrot;
- 20) 7.6.10.1. punkta "Būvju tuvināšanas gabarīts (4.2.4.1.)" 4. apakšpunktu svītrot;
- 21) D pielikumu svītrot.
-

XI PIELIKUMS

Lēmuma 2011/291/ES (parasto dzelzceļu sistēmas *Loc&Pas* SITS) pielikumu groza šādi:

- 1) 4.1.1. punkta "Vispārējā daļa" piekto daļu svītrot;
- 2) 4.2.2.2.3. punkta "Gala sakabe" a) apakšpunkta "Gala sakabe – vispārīgi noteikumi" pirmās daļas otro ievilkumu svītrot;
- 3) 4.2.2.10. punkta "Slodzes režīmi un svara raksturojumi" septīto daļu svītrot;
- 4) 4.2.3.1. punkta "Gabarītu noteikšana" sesto un septīto daļu svītrot;
- 5) 4.2.3.3.1. punkta "Ritošā sastāva un vilciena detektoru stacionāro sistēmu savietojamības raksturlielumi" otro daļu svītrot;
- 6) 4.2.4.5.2. punkta "Avārijas bremsēšana" apakšpunkta "Palēninājuma aprēķināšana" sesto daļu (t. i., "Katram slodzes režīmam ... noteiktajā ritošā sastāva reģistrā") svītrot;
- 7) 4.2.4.5.4. punktu "Siltumefekta aprēķini" groza šādi:
 - a) septīto daļu svītrot;
 - b) astoto daļu aizstāj ar šādu:

"Attiecībā uz slīpumu iesaka ņemt vērā šādu "references standarta gadījumu": jānotur 80 km/h ātrums 46 km garā ceļa posmā ar nemainīgu kritumu 21 ‰";
- 8) 4.2.4.5.5. punkta "Stāvbremze" trešo daļu aizstāj ar šādu:

"Vienības (vilciena vai ritekļa) stāvbremžu raksturlielumus aprēķina atbilstīgi standartam EN 14531-6:2009.";
- 9) 4.2.5.9. punkta "Gaisa kvalitāte ritošā sastāva iekšelpās" otrās daļas otrā ievilkuma otro daļu aizstāj ar šādu:

"Ja šī avārijas ierīce, ko darbina akumulators, nodrošina piespiedu ventilāciju, jāveic mērījumi, lai noteiktu, cik ilgi CO₂ līmenis nepārsniegs 10 000 ppm; izmanto pasažiernoslodzi, ko aprēķina, pamatojoties uz slodzes režīmu "konstrukcijas masa normālā lietderīgās kravas režīmā". Šis laiks nedrīkst būt mazāks par 30 minūtēm.";
- 10) 4.2.6.1. punkta "Vides apstākļi" sesto daļu svītrot;
- 11) 4.2.6.1.1. punkta "Augstums virs jūras līmeņa" otro daļu svītrot;
- 12) 4.2.6.1.2. punkta "Temperatūra" otro daļu svītrot;
- 13) 4.2.6.1.5. punkta "Sniegs, ledus un krusa" sesto daļu svītrot;
- 14) 4.2.8.1.2. punkta "Prasības par raksturlielumiem" piekto daļu svītrot;
- 15) 4.2.8.2.2. punkta "Ekspluatācija sprieguma un frekvenču diapazonos" trešo daļu svītrot;
- 16) 4.2.8.2.4. punkta "Maksimālā jauda un maksimālā strāva no gaisvadu kontakttīkla" trešo daļu svītrot;
- 17) 4.2.8.2.5. punkta "Maksimālā strāva stāvlaikā līdzstrāvas sistēmās" otro daļu aizstāj ar šādu:

"Robežvērtības norādītas parasto dzelzceļu energoapgādes apakšsistēmas SITS 4.2.6. punktā.";
- 18) 4.2.8.2.8. punkta "Elektroenerģijas patēriņa mērīšanas funkcija" trešo daļu svītrot;
- 19) 4.2.8.2.9.2. punkta "PANTOGRĀFA GALVAS ĢEOMETRIJA (SIK LĪMENIS)" otro daļu svītrot;
- 20) 4.2.10.1. punkta "Vispārīgi noteikumi un kategorijas" ceturto daļu svītrot;

21) 4.8. punktu aizstāj ar šādu:

“4.8. Infrastruktūras reģistrs un Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrs

Dati, kas jāsniedz reģistram, kas paredzēts Direktīvas 2008/57/EK 34. pantā, ir norādīti Komisijas 2011. gada 4. oktobra Īstenošanas lēmumā 2011/665/ES par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru (*).

(*) OV L 264, 8.10.2011., 32. lpp.”

XII PIELIKUMS

Lēmuma 2011/314/ES (parasto dzelzceļu sistēmas OPE SITS) pielikuma A papildinājumu aizstāj ar šādu:

“A papildinājums

ERTMS ekspluatācijas noteikumi

ERTMS ekspluatācijas noteikumi norādīti tehniskajā dokumentā “ERTMS darbības principi un noteikumi, 2. redakcija”, kas publicēts Eiropas Dzelzceļa aģentūras tīmekļa vietnē (<http://www.era.europa.eu>).”
