

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2023/1694**(2023. gada 10. augusts),****ar ko groza Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1300/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014, (ES) Nr. 1304/2014 un Īstenošanas regulu (ES) 2019/777****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 5. panta 11. punktu,

tā kā:

- (1) Ņemot vērā dzelzceļa nozīmīgumu dekarbonizētā transporta sistēmā, kā paredzēts Eiropas zaļajā kursā un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā, un ņemot vērā norises šajā jomā, pašreizējās savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS) ir jāpārskata saistībā ar Dzelzceļa digitalizācijas un vidi saudzējošu kravas pārvadājumu pakotni.
- (2) Saskaņā ar Komisijas Deleģētā lēmuma (ES) 2017/1474 ⁽²⁾ 3. panta 5. punkta b) un f) apakšpunktu SITS ir jāpārskata, lai ņemtu vērā Savienības dzelzceļa sistēmas un ar to saistītu pētniecības un inovācijas darbību attīstību un atjauninātu atsauces uz standartiem. Šī SITS pārskatīšana izveido pamatu nākamajai SITS pārskatīšanai, ņemot vērā kopuzņēmuma "Eiropas dzelzceļš" rezultātus un jo īpaši sistēmas pilāra sasniegumus.
- (3) Deleģētajā lēmumā (ES) 2017/1474 ir noteikti īpaši Savienības dzelzceļa sistēmas SITS izstrādes, pieņemšanas un pārskatīšanas mērķi.
- (4) 2020. gada 24. janvārī Komisija saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ⁽³⁾ 19. panta 1. punktu lūdza Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru ("Aģentūra") sagatavot ieteikumus par vairāku Deleģētajā lēmumā (ES) 2017/1474 izvirzīto īpašo mērķu īstenošanu.
- (5) Aģentūra 2022. gada 30. jūnijā izdeva ieteikumu ERA 1175-1218, kas attiecas uz Savienības dzelzceļa sistēmas SITS un aptver Deleģētā lēmuma (ES) 2017/1474 3.–11. pantu.

⁽¹⁾ OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Deleģētais lēmums (ES) 2017/1474 (2017. gada 8. jūnijs), kas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 papildina attiecībā uz īpašajiem mērķiem savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju izstrādāšanai, pieņemšanai un pārskatīšanai (OV L 210, 15.8.2017., 5. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/796 (2016. gada 11. maijs) par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).

- (6) Kombinētos pārvadājumus ir lietderīgi reglamentēt ar SITS. Attiecīgi būtu jāveic izmaiņas, cita starpā, Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2019/773 ⁽⁴⁾ (satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS jeb OPE SITS) un SITS, kas noteiktas Komisijas Regulas (ES) Nr. 1299/2014 ⁽⁵⁾ (infrastruktūras SITS jeb INF SITS) un Komisijas Regulas (ES) Nr. 321/2013 ⁽⁶⁾ (kravas vagonu SITS jeb WAG SITS) pielikumos, kā arī Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/777 ⁽⁷⁾ (dzelzceļa infrastruktūras reģistrs jeb RINF) pielikuma saturā. Tam vajadzētu nodrošināt saskaņotāku kodifikācijas sistēmas piemērošanu un veicināt kombinēto pārvadājumu attīstību; šajā nolūkā ERA turpinās izstrādāt pieņemamu atbilstības nodrošināšanas līdzekli saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 33. punktu.
- (7) Atļauju piešķiršana pasažieru vagoniem Savienības mērogā būs nozīmīgs solis Eiropas dzelzceļa tīkla savstarpējas izmantojamības veicināšanā. Lai sasniegtu šo mērķi, būtu jāgroza Komisijas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 ⁽⁸⁾ (lokomotīvu un pasažieru vagonu SITS jeb LOC&PAS SITS) pielikums, jo īpaši saskaņojot prasības un testēšanas metodes attiecībā uz elektromagnētisko savietojamību un savietojamību ar vilcienu detektēšanas sistēmām.
- (8) LOC&PAS SITS un INF SITS būtu jāgroza, lai saskaņotu specifikācijas, kas piemērojamas ritošajam sastāvam un stacionārajām iekārtām, jo īpaši noslēdzot atklātos punktus attiecībā uz prasībām par satiksmes slodzi un infrastruktūras nestspēju, prasībām par ekspluatāciju ar vairāk nekā diviem pantogrāfiem vienlaikus, un atvieglojot vilcienu pārprīkošanu ar elektroenerģijas mēraparātu sistēmām.
- (9) Turklāt LOC&PAS SITS būtu jāgroza, lai precizētu specializēto ritekļu, cita starpā, sliežu ceļa mašīnu, infrastruktūras pārbaudes ritekļu, palīdzības ritekļu, vides ritekļu un autotransporta–dzelzceļa ritekļu, definīciju un SITS piemērojamību šiem ritekļiem.
- (10) Komisijas Regulas (ES) Nr. 1304/2014 ⁽⁹⁾ (trokšņa SITS jeb NOI SITS) pielikums būtu jāgroza, lai ieviestu metodiku kompozītmateriālu bremžu kļuču akustisko parametru novērtēšanai komponenta līmenī.
- (11) Lai uzlabotu dzelzceļa drošību un uzticamību, WAG SITS un LOC&PAS SITS būtu jāgroza, iekļaujot tajās nobraukšanas no sliedēm atklāšanas funkciju.
- (12) WAG SITS paver ceļu turpmākai digitālās automātiskās sakabes (DAC) izstrādei, migrācijai un īstenošanai; tās ieviešana būs nozīmīgs solis Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu nozares modernizācijā.
- (13) Savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības novērtēšanai vai apakšsistēmu verifikācijai nav vajadzīga nekāda īpaša jauna kompetence, tāpēc Komisijas Regulu (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1300/2014 ⁽¹⁰⁾, (ES) Nr. 1301/2014 ⁽¹¹⁾, (ES) Nr. 1302/2014 un (ES) Nr. 1304/2014 vajadzībām nebūtu jāveic izmaiņas attiecībā uz paziņotajām iestādēm.

⁽⁴⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/773 (2019. gada 16. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, un Lēmuma 2012/757/ES atcelšanu (OV L 139I, 27.5.2019., 5. lpp.).

⁽⁵⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 1299/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 321/2013 (2013. gada 13. marts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni" un par Komisijas Lēmuma 2006/861/EK atcelšanu (OV L 104, 12.4.2013., 1. lpp.).

⁽⁷⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/777 (2019. gada 16. maijs) par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu (OV L 139 I, 27.5.2019., 312. lpp.).

⁽⁸⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 1302/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs" (OV L 356, 12.12.2014., 228. lpp.).

⁽⁹⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 1304/2014 (2014. gada 26. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu "ritošais sastāvs – trokšnis", ar ko groza Lēmumu 2008/232/EK un atceļ Lēmumu 2011/229/ES (OV L 356, 12.12.2014., 421. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 1300/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (OV L 356, 12.12.2014., 110. lpp.).

⁽¹¹⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 1301/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Savienības dzelzceļu sistēmas energoapgādes apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 179. lpp.).

- (14) Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. pantu būtu jāprecizē, kad INF SITS un Regulas (ES) Nr. 1301/2014 (energoapgādes SITS jeb ENE SITS) pielikumu piemērot esošo apakšsistēmu un stacionāro iekārtu modernizācijas vai atjaunošanas gadījumā, lai nodrošinātu pakāpenisku pāreju uz Eiropas dzelzceļa sistēmu, kurā pastāv pilnīga savstarpēja izmantojamība.
- (15) Regulas (ES) Nr. 1300/2014 (pieejamības SITS jeb PRM SITS) pielikums būtu jāgroza, lai labāk noteiktu pamatparametrus, kas personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām atvieglo piekļuvi dzelzceļa pakalpojumiem, un cita starpā būtu jāievieš ar vilcienu transportējama savietojama ratiņkrēsļa jēdziens. Nepieciešami papildu precizējumi attiecībā uz biļešu tirdzniecības automātiem un braucienu informācijas sniegšanu skaņas, vizuālā un taustes formā.
- (16) Atsauces uz standartiem ir regulāri jāatjaunina. Lai atvieglotu turpmāku atjaunināšanu, visa informācija par standartiem būtu jāapkopo katrai SITS speciālos papildinājumos, kurus pēc tam var grozīt, negrozot SITS pamattekstu. Šāda pieeja ļauj pieteikumu iesniedzējiem izmantot mūsdienīgus IT rīkus, kas ļauj labāk iegūt informāciju par prasībām. Attiecīgi būtu jāgroza visas stacionāro iekārtu un ritošā sastāva SITS.
- (17) Infrastruktūras reģistrā (*RINF*) reģistrētie dzelzceļa infrastruktūras parametri arī būtu jāpilnveido, jo īpaši grozot tabulas, kurās šie parametri uzskaitīti, saskaņīgi ar citiem grozījumiem, kuri ietverti šajā regulā un Komisijas Īstenošanas regulās (ES) 2023/1695 ⁽¹²⁾ un (ES) 2023/1693 ⁽¹³⁾, padarot infrastruktūras pārvaldītāju par datu sniedzēju, kas aizstāj valsts reģistrācijas struktūrvienību, kura var saglabāt koordinatora uzdevumu, un definējot jaunus turpmākus pilnveidojumus.
- (18) Tāpēc attiecīgi jāgroza šādas regulas:
- 1) Regula (ES) Nr. 321/2013 (*WAG SITS*);
 - 2) Regula (ES) Nr. 1299/2014 (*INF SITS*);
 - 3) Regula (ES) Nr. 1300/2014 (*PRM SITS*);
 - 4) Regula (ES) Nr. 1301/2014 (*ENE SITS*);
 - 5) Regula (ES) Nr. 1302/2014 (*LOC&PAS SITS*);
 - 6) Regula (ES) Nr. 1304/2014 (*NOI SITS*);
 - 7) Īstenošanas regula (ES) 2019/777 (*RINF*).
- (19) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Dzelzceļa drošības un savstarpējas izmantojamības komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 321/2013 groza šādi:

- 1) regulas 4. pantu aizstāj ar šādu:

“4. pants

Neizmanto.”;

- 2) regulas 9.a pantu svītro;
- 3) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas I pielikumu.

⁽¹²⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1695 (2023. gada 10. augusts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā, un ar ko atceļ Regulu (ES) 2016/919 (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 380. lpp.).

⁽¹³⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1693 (2023. gada 10. augusts), ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) 2019/773 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 1. lpp.).

2. pants

Regulu (ES) Nr. 1299/2014 groza šādi:

- 1) regulas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

Projekti izstrādes beigu posmā

Piemēro Direktīvas (ES) 2016/797 7. panta 2. punktu.”;

- 2) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

3. pants

Regulu (ES) Nr. 1300/2014 groza šādi:

- 1) regulas 2. pantu groza šādi:

- a) panta 1. un 5. punktā “Direktīvas 2008/57/EK” aizstāj ar “Direktīvas (ES) 2016/797”;

- b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Šo SITS piemēro attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas tīklu, kas aprakstīts Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikumā, izņemot Direktīvas (ES) 2016/797 1. panta 3. un 4. punktā minētos gadījumus.”;

- 2) regulas 4. pantu groza šādi:

- a) panta 1. punktā “Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 2. punktu” aizstāj ar “Direktīvas (ES) 2016/797 13. panta 1. punktu”;

- b) panta 2. punkta c) apakšpunktā “Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktu” aizstāj ar “Direktīvas (ES) 2016/797 37. pantu”;

- 3) regulas 5. pantā “Direktīvas 2008/57/EK 9. panta 3. punktu” aizstāj ar “Direktīvas (ES) 2016/797 7. panta 2. punktu”;

- 4) regulas 6. panta 5. punktā “Direktīvas 2008/57/EK” aizstāj ar “Direktīvas (ES) 2016/797”;

- 5) regulas 7. panta 3. punktā “Direktīvas 2008/57/EK 6. pantu” aizstāj ar “Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantu”;

- 6) regulas 8. pantu groza šādi:

- a) panta 6. punktā “Direktīvu 2008/57/EK” aizstāj ar “Direktīvu (ES) 2016/797”;

- b) panta 7. punktā “Direktīvas 2008/57/EK 6. pantam” aizstāj ar “Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantam”;

- 7) regulas 9. panta 4. punktā “Direktīvu 2008/57/EK” aizstāj ar “Direktīvu (ES) 2016/797”;

- 8) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas III pielikumu.

4. pants

Regulu (ES) Nr. 1301/2014 groza šādi:

- 1) regulas 6. pantā vienīgo daļu aizstāj ar šādu:

“Piemēro Direktīvas (ES) 2016/797 7. panta 2. punktu.”;

- 2) regulas 9. pantu groza šādi:

- 1) panta 1. punktā “Direktīvas 2008/57/EK 20. pantu” aizstāj ar “Direktīvas (ES) 2016/797 18. pantu” un panta 3. punktā “Direktīvas 2008/57/EK 20. panta” aizstāj ar “Direktīvas (ES) 2016/797 18. panta”;

- 2) panta 2. punktā “Direktīvas 2008/57/EK 29. pantu” aizstāj ar “Direktīvas (ES) 2016/797 51. pantu”;

- 3) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas IV pielikumu.

5. pants

Regulu (ES) Nr. 1302/2014 groza šādi:

- 1) regulas 2. panta 1. punkta d) apakšpunktā terminu “dzelzceļa infrastruktūras būvei un apkopei paredzētas mobilās iekārtas” aizstāj ar: “specializētie ritekļi, piemēram, sliežu ceļa mašīnas (SCM)”;
- 2) regulas 8. pantu svīturo;
- 3) regulas 11. pantu groza šādi:
 - a) panta 1. punkta otro daļu groza šādi:
 - i) ievadfrāzi aizstāj ar šādu:
“Tomēr tos turpina piemērot.”;
 - ii) c) apakšpunktu svīturo;
 - b) panta 2. un 3. punktu svīturo;
- 4) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas V pielikumu.

6. pants

Regulas (ES) Nr. 1304/2014 pielikumu aizstāj ar šīs regulas VI pielikuma tekstu.

7. pants

Īstenošanas regulu (ES) 2019/777 groza šādi:

- 1) regulas 1. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Katra dalībvalsts dod norādījumu tās infrastruktūras pārvaldītājiem iekļaut to dzelzceļa tīkla parametru vērtības elektroniskā lietojumprogrammā, kas atbilst šajā regulā noteiktajām kopīgajām specifikācijām.”;
- 2) regulas 2. pantu groza šādi:
 - a) panta 4. punktā vārdus “Katra dalībvalsts nodrošina, ka vajadzīgie dati par tās tīklu” aizstāj ar vārdiem “Katrs infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka vajadzīgie dati par tā tīklu” un panta 5. punktā vārdus “Katra dalībvalsts” aizstāj ar vārdiem “Katrs infrastruktūras pārvaldītājs”;
 - b) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

“6. Aģentūra izveido infrastruktūras pārvaldītāju pārstāvju grupu, kura koordinē, uzrauga un atbalsta šīs regulas īstenošanu RINF lietojumprogrammā. Šī grupa arī atbalsta šīs regulas turpmāko pilnveidi. Valsts reģistrācijas struktūrvienībām, kas izraudzītas saskaņā ar 5. pantu, ir tiesības piedalīties atbilstīgi to uzdevumiem un darbības jomai. Attiecīgā gadījumā Aģentūra uzaicina ekspertus un pārstāvības struktūras.”;
- 3) regulas 4. un 5. pantu aizstāj ar šādiem:

“4. pants

Datu iesniegšana un atjaunināšana

1. Infrastruktūras pārvaldītāji datus iesniedz tieši RINF lietojumprogrammā, tiklīdz šādi dati kļūst pieejami. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina iesniegto datu precizitāti, pilnīgumu, konsekveni un savlaicīgumu.
2. Infrastruktūras pārvaldītāji dara pieejamu RINF visu informāciju, kas attiecas uz jaunām infrastruktūrām, kuras jānodod ekspluatācijā, jāmodernizē vai jāatjauno pirms to nodošanas ekspluatācijā.

5. pants

Valsts reģistrācijas struktūrvienība

Dalībvalsts var izraudzīties valsts reģistrācijas struktūrvienību, kas darbojas kā kontaktpunkts starp Aģentūru un infrastruktūras pārvaldītājiem, lai palīdzētu infrastruktūras pārvaldītājiem to teritorijā un nodrošinātu to koordināciju, ar noteikumu, ka tas neapdraud datu pieejamību saskaņā ar 4. pantu.”;

4) regulas 6. pantu aizstāj ar šādu:

“6. pants

Turpmāka pilnveide

1. Aģentūra līdz 2024. gada 15. decembrim atjaunina RINF lietojumprogrammu, lai:

- a) ļautu daļēji atjaunināt datus, kas atbilst grozītajam(-iem) parametram(-iem), lai infrastruktūras pārvaldītāji varētu atjaunināt attiecīgo grozīto informāciju, tiklīdz tā kļūst pieejama;
 - b) turpinātu pielāgot maršrutēšanas aprēķinus tīklā, izmantojot mikrolīmeņa aprakstu;
 - c) nodrošinātu īpašu paziņojumu, ar ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus brīdina par RINF lietojumprogrammas izmaiņām, kuras saistītas ar tīklu(-iem), attiecībā uz ko tie ir reģistrējušies, lai saņemtu informāciju, un nodrošinātu sistēmas apstiprinājumu infrastruktūras pārvaldītājam;
 - d) nodrošinātu derīguma termiņu noteikšanu, modelēšanu un īstenošanu lietošanas piemēru izpildei;
 - e) saskaņotu infrastruktūras aprakstā norādītās atrašanās vietas ar atrašanās vietām, ko Savienībā izmanto informācijas apmaiņai telemātikas lietojumos;
 - f) integrētu infrastruktūras aprakstu, kas saistīts ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem pieejamās infrastruktūras veidu (tīkla pārskata (*) daļa) un ar dzelzceļa apkalpes vietu (**) tehniskajiem raksturlielumiem.
2. RINF lietojumprogrammas turpmākā pilnveidē var izveidot datu sistēmu, kas nodrošina datus visām elektroniskajām informācijas plūsmām attiecībā uz Savienības dzelzceļa tīklu.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

(**) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/2177 (2017. gada 22. novembris) par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem (OV L 307, 23.11.2017., 1. lpp.) (C/2017/7692).”;

5) pievieno jaunu 7.a pantu:

“7.a pants

ERA vārdnīca

“ERA vārdnīca” ir tehnisks dokuments, kuru Aģentūra izdevusi saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 8. punktu un kurā noteiktas cilvēklasāmu un mašīnlasāmu datu definīcijas un noformējums un saistītās kvalitātes un precizitātes prasības katram dzelzceļa sistēmas datu elementam (ontoloģija).

Aģentūra nodrošina ERA vārdnīcas uzturēšanu, atspoguļojot regulatīvās un tehniskās norises, kas ietekmē dzelzceļa sistēmu.”;

6) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas VII pielikumu.

8. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2023. gada 10. augustā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

I PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 321/2013 pielikumu groza šādi:

- 1) pielikuma 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. IEVADS

Savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija (SITS), kas definēta Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 11. punktā, ir specifikācija, kas attiecas uz apakšsistēmu (vai tās daļu), lai nodrošinātu:

- dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību un
- atbilstību pamatprasībām.”;

- 2) pielikuma 1.2. punktu aizstāj ar šādu:

“1.2. Ģeogrāfiskā darbības joma

Šī regula attiecas uz Savienības dzelzceļu sistēmu.”;

- 3) pielikuma 1.3. punkta ievadfrāzi un a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 3. punktu šajā SITS:

- a) aptverta apakšsistēma “Ritošais sastāvs – kravas vagoni.”;

- 4) pielikuma 2.1. punkta otrās daļas a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) specializētajiem riteklīem.”;

- 5) pielikuma 3. nodaļu groza šādi:

- a) ievaddaļu aizstāj ar šādu:

“Direktīvas (ES) 2016/797 3. panta 1. punktā noteikts, ka dzelzceļu sistēma, tās apakšsistēmas un to savstarpējas izmantojamības komponenti atbilst attiecīgajām pamatprasībām. Pamatprasības vispārīgi izklāstītas minētās direktīvas III pielikumā. Šā pielikuma 1. tabulā norādīti šajā SITS noteiktie pamatparametri un to atbilstība Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā izskaidrotajām pamatprasībām.”;

- b) 1. tabulā iekļauj šādu 4.2.3.5.3. rindu:

“4.2.3.5.3.	Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas funkcija	1.1.1. 1.1.2.				2.4.3.”;
-------------	---	------------------	--	--	--	----------

- 6) pielikuma 4.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.1. Ievads

Dzelzceļu sistēma, uz kuru attiecas Direktīva (ES) 2016/797 un kuras daļa ir kravas vagoni, ir integrēta sistēma, kuras saskaņotība jāverificē. Šo saskaņotību it sevišķi pārbauda attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmas specifikācijām un savietojamību ar tīklu (4.2. iedaļa), tās saskarnēm ar citām dzelzceļu sistēmas apakšsistēmām, kurās tā integrēta (4.2. un 4.3. iedaļa), kā arī attiecībā uz sākotnējiem ekspluatācijas un tehniskās apkopes noteikumiem (4.4. un 4.5. iedaļa), kā noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 4. punktā.

Tehniskā dokumentācija, kas paredzēta Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 4. punktā un minētās direktīvas IV pielikuma 2.4. punktā, it sevišķi ietver projektētās vērtības, kas attiecas uz savietojamību ar tīklu.”;

- 7) pielikuma 4.2.1. punkta trešo daļu svīturo;

8) pielikuma 4.2.2.2. punktu groza šādi:

a) pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Vienības virsbūves konstrukcijai, visiem aprīkojuma stiprinājumiem un celšanas un pacelšanas punktiem jābūt projektētiem tā, lai D papildinājuma [1.] rindā minētajā specifikācijā noteiktajos slodzes režīmos nerastos plaisas, būtiska pastāvīga deformācija vai pārrāvumi.”;

b) ceturto daļu aizstāj ar šādu:

“Celšanas un pacelšanas ierīču pievienošanas vietas atzīmē uz vienības. Zīmēm ir jāatbilst D papildinājuma [2.] rindā minētajai specifikācijai.”;

9) pielikuma 4.2.2.3. punktam pievieno šādu daļu:

“Vienības, kuras paredzēts izmantot kombinētajiem pārvadājumiem un kurām nepieciešams vagona savietojamības kods, aprīko ar ierīcēm intermodālās kravas vienības nostiprināšanai.”;

10) pielikuma 4.2.3.1. punktu groza šādi:

a) otro un trešo daļu aizstāj ar šādām:

“Vienības atbilstību paredzētajam references profilam, arī apakšdaļas references profilam, nosaka ar kādu no D papildinājuma [4.] rindā minētajā specifikācijā noteiktajām metodēm.

Kinemātiskā metode, kas aprakstīta D papildinājuma [4.] rindā minētajā specifikācijā, izmantojama, lai konstatētu atbilstību (ja tāda ir) starp vienībai paredzēto references profilu un attiecīgo mērķa references profilu G1, GA, GB vai GC, arī apakšdaļas references profilu GI1 un GI2.”;

b) pievieno šādu daļu:

“Vienības, kuras paredzēts izmantot kombinētajiem pārvadājumiem, kodificē saskaņā ar H papildinājuma prasībām un D.2. papildinājuma [B] rindā minēto specifikāciju.”;

11) pielikuma 4.2.3.2. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

“Vienības pieļaujamo kravnesību 25 t un mazākām asslodzēm nosaka, piemērojot D papildinājuma [5.] rindā minēto specifikāciju.”;

12) pielikuma 4.2.3.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.3.3. Savietojamība ar vilcienu detektēšanas sistēmām

Ja paredzēts, ka vienībai jābūt savietojamai ar vienu vai vairākām no turpmāk minētajām vilcienu detektēšanas sistēmām, šī savietojamība nosakāma saskaņā ar D.2. papildinājuma [A] rindā minētā tehniskā dokumenta noteikumiem:

a) vilcienu detektēšanas sistēmas uz sliežu ceļu ķēžu bāzes (riteņpāra elektrisko pretestību var novērtēt komponenta līmenī vai ritekļa līmenī);

b) vilcienu detektēšanas sistēmas uz asu skaitītāju bāzes;

c) vilcienu detektēšanas sistēmas uz induktīvās cilpas iekārtu bāzes.

Attiecīgie īpašie gadījumi ir noteikti CCS SITS 7.7. iedaļā.”;

13) pielikuma 4.2.3.4. punkta otro un trešo daļu aizstāj ar šādām:

“Ja paredzēts, ka jābūt iespējai veikt vienības monitoringu ar lauka iekārtām 1 435 mm platuma sliežu ceļu tīklā, vienībai jāatbilst D papildinājuma [6.] rindā minētajai specifikācijai, lai nodrošinātu pietiekamu redzamību.

Vienībām, kuras paredzēts ekspluatēt tīklos ar sliežu ceļa platumu 1 524 mm, 1 600 mm un 1 668 mm, piemēro atbilstīgās 2. tabulā norādītās vērtības attiecībā uz D papildinājuma [6.] rindā minētās specifikācijas parametriem.”;

14) pielikuma 4.2.3.5.2. punkta otrās daļas pirmo ievilkumu aizstāj ar šādu:

“– saskaņā ar D papildinājuma [7.] rindā minētajā specifikācijā noteiktajām procedūrām, vai”;

15) iekļauj šādu 4.2.3.5.3. punktu:

“4.2.3.5.3. Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas funkcija

Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas funkcija ir paredzēta, lai novērstu nobraukšanu no sliedēm vai mazinātu sekas, ko rada vienības nobraukšana no sliedēm.

Ja vienība ir aprīkota ar nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas funkciju, ir jāizpilda tālāk minētās prasības.

4.2.3.5.3.1. Vispārīgas prasības

Funkcija spēj atklāt nobraukšanu no sliedēm vai apstākļus, kas ir vienības nobraukšanas no sliedēm prekursors, saskaņā ar vienu no trim prasību kopumiem, kas noteikti tālāk 4.2.3.5.3.2., 4.2.3.5.3.3. un 4.2.3.5.3.4. punktā.

Minētās prasības var kombinēt šādi:

4.2.3.5.3.2. un 4.2.3.5.3.3.,

4.2.3.5.3.2. un 4.2.3.5.3.4.

4.2.3.5.3.2. Nobraukšanas no sliedēm novēršanas funkcija (DPF)

DPF nosūta signālu uz vilcienu velkošās lokomotīves mašīnista kabīni, tiklīdz tiek konstatēts vienības nobraukšanas no sliedēm prekursors.

Signālu, kas nodrošina DPF pieejamību vilciena līmenī, un tā pārraidi starp vienību, lokomotīvi un citu(-ām) sakabināto(-ātajām) vienību(-ām) vilcienā, dokumentē tehniskajā dokumentācijā.

4.2.3.5.3.3. Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas funkcija (DDF)

DDF nosūta signālu uz vilcienu velkošās lokomotīves mašīnista kabīni, tiklīdz tiek atklāta vienības nobraukšana no sliedēm.

Signālu, kas nodrošina DDF pieejamību vilciena līmenī, un tā pārraidi starp vienību, lokomotīvi un citu(-ām) sakabināto(-ātajām) vienību(-ām) vilcienā, dokumentē tehniskajā dokumentācijā.

4.2.3.5.3.4. Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un nostrādes funkcija (DDAF)

Kad tiek atklāta nobraukšana no sliedēm, DDAF automātiski aktivizē bremzes, un mašīnistam nav iespējas to ignorēt.

Kļūdu risks nobraukšanas no sliedēm atklāšanā jāierobežo līdz pieņemamam līmenim.

Tāpēc attiecībā uz DDAF ir jāveic riska novērtēšana saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 402/2013.

Jābūt iespējai deaktivizēt DDAF tieši vienībā, kad vienība ir apturēta. Veicot deaktivizēšanu, DDAF tiek atvienota un izolēta no bremžu sistēmas.

DDAF norāda savu statusu (aktivizēta/deaktivizēta), un šim statusam jābūt redzamam no abām vienības pusēm. Ja tas nav fiziski iespējams, DDAF norāda savu statusu vismaz vienā pusē, bet vagona otru pusi marķē saskaņā ar D papildinājuma [2.] rindā minēto specifikāciju.”;

16) pielikuma 4.2.3.6.1. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Ratiņu rāmja konstrukcijas, visa piestiprinātā aprīkojuma un virsbūves savienojuma ar ratiņiem integritāte pierādāma, izmantojot D papildinājuma [9.] rindā minētajā specifikācijā noteiktās metodes.”;

17) pielikuma 4.2.3.6.2. punkta 3. tabulu aizstāj ar šādu:

“3. tabula

Riteņpāru ģeometrisko izmēru izmantošanas robežvērtības

Apzīmējums		Riteņa diametrs D [mm]	Minimālā vērtība [mm]	Maksimālā vērtība [mm]
1 435 mm	Attālums starp riteņpāra riteņu ārējām šķautnēm (S_R) $S_R = A_R + S_{d,kreisā} + S_{d,labā}$	$330 \leq D \leq 760$	1 415	1 426
		$760 < D \leq 840$	1 412	1 426
		$D > 840$	1 410	1 426
	Attālums starp riteņpāra riteņu iekšējām šķautnēm (A_R)	$330 \leq D \leq 760$	1 359	1 363
		$760 < D \leq 840$	1 358	1 363
		$D > 840$	1 357	1 363
1 524 mm	Attālums starp riteņpāra riteņu ārējām šķautnēm (S_R) $S_R = A_R + S_{d,kreisā} + S_{d,labā}$	$400 \leq D < 840$	1 492	1 514
		$D \geq 840$	1 487	1 514
	Attālums starp riteņpāra riteņu iekšējām šķautnēm (A_R)	$400 \leq D < 840$	1 444	1 448
		$D \geq 840$	1 442	1 448
1 600 mm	Attālums starp riteņpāra riteņu ārējām šķautnēm (S_R) $S_R = A_R + S_{d,kreisā} + S_{d,labā}$	$690 \leq D \leq 1 016$	1 573	1 592
	Attālums starp riteņpāra riteņu iekšējām šķautnēm (A_R)	$690 \leq D \leq 1 016$	1 521	1 526
1 668 mm	Attālums starp riteņpāra riteņu ārējām šķautnēm (S_R) $S_R = A_R + S_{d,kreisā} + S_{d,labā}$	$330 \leq D < 840$	1 648 ⁽¹⁾	1 659
		$840 \leq D \leq 1 250$	1 648 ⁽¹⁾	1 659
	Attālums starp riteņpāra riteņu iekšējām šķautnēm (A_R)	$330 \leq D < 840$	1 592	1 596
		$840 \leq D \leq 1 250$	1 590	1 596

⁽¹⁾ Divas vagoniem ar asslodzi līdz 22,5 t šo vērtību pieņem par 1 651 mm.”;

18) pielikuma 4.2.4.3.2.1. punkta otro un trešo daļu aizstāj ar šādām:

“Vienības bremžu efektivitāti aprēķina saskaņā ar vienu no D papildinājuma [16.], [37.], [58.] vai [17.] rindā minētajām specifikācijām.

Aprēķinus apstiprina testējot. Bremžu efektivitātes aprēķinus saskaņā ar D papildinājuma [17.] rindā minēto specifikāciju apstiprina, kā noteikts tajā pašā specifikācijā vai D papildinājuma [58.] rindā minētajā specifikācijā.”;

19) pielikuma 4.2.4.3.2.2. punktu groza šādi:

a) otro daļu aizstāj ar šādu:

“Ja vienība aprīkota ar stāvbremzēm, jāizpilda šādas prasības:

— imobilizācija turpinās, līdz bremzes tiek apzināti atlaistas,

- ja nav iespējams tieši noteikt stāvbremžu stāvokli, abos ritekļa ārējos sānos jānodrošina stāvokli norādošs indikators,
 - stāvbremžu minimālo bremsēšanas spēku, neņemot vērā vēju, aprēķina, kā noteikts D papildinājuma [16.] rindā minētajā specifikācijā.”;
- b) pievieno šādu daļu:
- “Attiecīgā gadījumā, veicot aprēķinus, nosaka:
- tukša vagona stāvbremžu minimālo bremsēšanas spēku,
 - pilnībā piekrauta vagona stāvbremžu maksimālo bremsēšanas spēku,
 - pārslēgšanās noslodzes masu, proti, minimālo noslodzi stāvbremžu maksimālā bremsēšanas spēka pielietošanai,
 - vienības stāvbremzes projektē, ņemot vērā riteņa un sliedes (tērauds un tērauds) saķeres koeficientu, kas nepārsniedz 0,12.”;
- 20) pielikuma 4.2.5. punkta astoto daļu aizstāj ar šādu:
- “Vienībai ir jāatbilst šīs SITS prasībām, atbilstībai nemazinoties D papildinājuma [18.] rindā minētajā specifikācijā noteiktajos sniega, ledus un krusas apstākļos atbilstīgi nominālajam diapazonam.”;
- 21) pielikuma 4.2.6.2.1. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:
- “Vienību aizsargsavienojumus veido saskaņā ar D papildinājuma [27.] rindā minētajā specifikācijā izklāstītajiem noteikumiem.”;
- 22) pielikuma 4.2.6.2.2. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:
- “Vienība jāprojektē tā, lai novērstu tiešu kontaktu, saskaņā ar D papildinājuma [27.] rindā minētajā specifikācijā izklāstītajiem noteikumiem.”;
- 23) pielikuma 4.2.6.3. punkta otro teikumu aizstāj ar šādu:
- “Šo piestiprināšanas ierīču izmēriem un gabarītam jābūt tādiem, kā aprakstīts D papildinājuma [28.] rindā minētajā specifikācijā.”;
- 24) pielikuma 4.3.1. punkta 5. tabulu groza šādi:
- a) pirmās slejas virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS WAG”;
 - b) otrās slejas virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS INF”;
 - c) pēdējo rindu svītros;
- 25) pielikuma 4.3.2. punkta 6. tabulu groza šādi:
- a) pirmās slejas virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS WAG”;
 - b) otrās slejas virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS OPE”;
 - c) pēdējo rindu svītros;
- 26) pielikuma 4.3.3. punkta 7. tabulu groza šādi:
- a) pirmās slejas virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS WAG”;

b) otro sleju aizstāj ar šādu:

“Atsauce uz SITS CCS

- 4.2.10. Savietojamība ar vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmām: ritekļa konstrukcija
 - 4.2.11. Ritošā sastāva un vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu elektromagnētiskā savietojamība

 - 4.2.10. Savietojamība ar vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmām: ritekļa konstrukcija
 - 4.2.11. Ritošā sastāva un vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu elektromagnētiskā savietojamība

 - 4.2.10. Savietojamība ar vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmām: ritekļa konstrukcija”;
-

27) pielikuma 4.4. punkta pēdējā daļā svītro šādu teikumu:

“Paziņotā iestāde pārbauda tikai, vai dokumenti par ekspluatāciju ir iesniegti.”;

28) pielikuma 4.5. punkta trešajā daļā svītro šādu teikumu:

“Paziņotā iestāde pārbauda tikai, vai dokumenti par tehnisko apkopi ir iesniegti.”;

29) pielikuma 4.5.1. punkta ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“Vispārējā dokumentācijā ietilpst:”;

30) pielikuma 4.5.2. punkta ievadfrāzes trešo teikumu aizstāj ar šādu:

“Tehniskās apkopes projekta pamatojuma dokumentācijā ietilpst:”;

31) pielikuma 4.8. punkta pirmo daļu groza šādi:

a) divdesmito ievilkumu svītro;

b) pievieno šādus ievilkumus:

- “stāvbremžu minimālais un attiecīgā gadījumā maksimālais bremzēšanas spēks un pārslēgšanās noslodzes masa (attiecīgā gadījumā),
- to asu skaits, uz kurām iedarbojas stāvbremzes,
- vienas vai vairāku šādu funkciju esība: *DDF*, *DPF*, *DDAF*,
- apraksts par signālu, kas informē par nobraukšanu no sliedēm vai nobraukšanas no sliedēm prekursoru, un tā pārraidi vienībām, kas aprīkotas ar *DDF* vai *DPF*.”;

32) pielikuma 6.1.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.1.2.1. Gaitas daļa

Gaitas dinamisko parametru atbilstības pierādīšana aprakstīta D papildinājuma [8.] rindā minētajā specifikācijā.

Vienības, kas aprīkotas ar kādu no minētajā specifikācijā aprakstītajiem vispāratzītajiem gaitas daļas veidiem, uzskata par attiecīgajai prasībai atbilstīgām, ja gaitas daļu ekspluatē tai noteiktajā izmantošanas telpā.

Minimālā asslodze un maksimālā asslodze, ekspluatējot vagonu, kas aprīkots ar kādu vispāratzītu gaitas daļas veidu, atbilst vispāratzītās gaitas daļas noslodzes nosacījumiem starp masu neslogotā stāvoklī un masu neslogotā stāvoklī, kas noteikti D papildinājuma [8.] rindā minētajā specifikācijā.

Ja ar ritekļa masu neslogotā stāvoklī minimālā asslodze netiek sasniegta, vagonam var piemērot izmantošanas nosacījumus, kas paredz to vienmēr ekspluatēt ar lietderīgās kravas minimumu vai balastu (piemēram, ar tukšu taras vienību), lai nodrošinātu atbilstību D papildinājuma [8.] rindā minētās specifikācijas parametriem.

Šādā gadījumā parametru "Vagona masa neslogotā stāvoklī", ko izmanto, lai atbrīvotu no testēšanas uz sliežu ceļa, var aizstāt ar parametru "Minimālā asslodze". To norāda tehniskajā dokumentācijā kā izmantošanas nosacījumu.

Ratiņu rāmja stiprību novērtē, pamatojoties uz D papildinājuma [9.] rindā minēto specifikāciju.”;

- 33) pielikuma 6.1.2.2. punktu aizstāj ar šādu:

“6.1.2.2. Riteņpāris

Riteņpāra mezgla mehānisko īpašību atbilstību pierāda saskaņā ar D papildinājuma [10.] rindā minēto specifikāciju, kur noteiktas mezgla aksiālā spēka robežvērtības un attiecīgais verificēšanas tests.”;

- 34) pielikuma 6.1.2.3. punkta a) apakšpunkta pirmo, otro un trešo daļu aizstāj ar šādām:

“Kalti un velmēti riteņi: mehāniskie raksturlielumi pierādāmi, izmantojot procedūru, kas aprakstīta D papildinājuma [11.] rindā minētajā specifikācijā.

Ja riteņi paredzēts izmantot ar bremžu klučiem, kas iedarbojas uz riteņa rites virsmu, riteņa termomehāniskās īpašības pierāda, ņemot vērā paredzamo maksimālo bremzēšanas enerģiju. Lai pārbaudītu, vai riteņa loka šķērskustība bremzēšanas procesā un atlikuma spriegums nepārsniedz norādītās pieļaujamās robežas, jāveic tipa tests, kas aprakstīts D papildinājuma [11.] rindā minētajā specifikācijā.

Kritēriji lēmuma pieņemšanai par atlikuma spriegumiem kaltiem un velmētiem riteņiem noteikti tajā pašā specifikācijā.”;

- 35) pielikuma 6.1.2.4. punkta pirmo un otro daļu aizstāj ar šādām:

“Papildus iepriekš minētajai prasībai par montāžu ass mehāniskās izturības un noguruma raksturlielumu atbilstību pierāda, pamatojoties uz D papildinājuma [12.] rindā minēto specifikāciju.

Minētajā specifikācijā ir ietverti kritēriji lēmuma pieņemšanai par pieļaujamo spriegumu. Izstrādā verificēšanas procedūru, ar ko ražošanas posmā nodrošina, ka nekādi bojājumi nevar kaitēt drošībai, ja notiek jebkādas asu mehānisko raksturlielumu izmaiņas. Verificē ass materiāla stiepes stiprību, triecienizturību, virsmas integritāti, materiāla raksturlielumus un materiāla tīrību. Verificēšanas procedūrā nosaka partijas parauga lielumu katra atsevišķa raksturlieluma verificēšanai.”;

- 36) pielikuma 6.2.2.1. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Atbilstību pierāda saskaņā ar D papildinājuma [3.] vai [1.] rindā minēto specifikāciju.”;

- 37) pielikuma 6.2.2.2. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.2.2. Drošība pret nobraukšanu no sliedēm uz līkumota sliežu ceļa

“Atbilstību pierāda saskaņā ar D papildinājuma [7.] rindā minēto specifikāciju.”;

- 38) pielikuma 6.2.2.3. punktu groza šādi:

- a) pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Atbilstību pierāda saskaņā ar D papildinājuma [7.] rindā minēto specifikāciju.”;

- b) otrajā daļā ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“Vienībām, ko ekspluatē 1 668 mm platuma sliežu ceļa tīklā, aplēstās vērtības izvērtējumam normalizētajam rādiusa $R_m = 350$ m virzītājspēkam saskaņā ar minēto specifikāciju aprēķina atbilstoši šādai formulai:”;

c) piekto daļu aizstāj ar šādu:

“Ziņojumā norāda lielākā ekvivalentā koniskuma un ātruma kombināciju, kuras gadījumā vienība atbilst D papildinājuma [7.] rindā minētajā specifikācijā paredzētajam stabilitātes kritērijam.”;

39) pielikuma 6.2.2.4. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Ritgultņa mehāniskās izturības un noguruma raksturlielumu atbilstību pierāda saskaņā ar D papildinājuma [13.] rindā minēto specifikāciju.”;

40) pielikuma 6.2.2.5. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.2.5. **Gaitas daļa manuāli maināmiem riteņpāriem**

Pāreja starp 1 435 mm un 1 668 mm platuma sliežu ceļu

Tehniskie risinājumi, kas aprakstīti D papildinājuma [14.] rindā minētajā specifikācijā attiecībā uz asu vienībām un ratiņu vienībām, uzskatāmi par atbilstīgiem 4.2.3.6.7. punkta prasībām

Pāreja starp 1 435 mm un 1 524 mm platuma sliežu ceļu

Tehniskais risinājums, kas aprakstīts D papildinājuma [15.] rindā minētajā specifikācijā, uzskatāms par atbilstīgu 4.2.3.6.7. punkta prasībām.”;

41) pielikuma 6.2.2.8.1. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Barjeras testē saskaņā ar D papildinājuma [19.] rindā minēto specifikāciju.”;

42) pielikuma 6.2.2.8.2. punktu groza šādi:

a) pirmo un otro daļu aizstāj ar šādām:

“Materiālu uzliesmojamības un uguns izplatīšanas īpašības testē saskaņā ar D papildinājuma [20.] rindā minēto specifikāciju, attiecībā uz ko robežvērtība ir $CFE \geq 18 \text{ kW/m}^2$.

Ratiņu gumijas daļas testē saskaņā ar D papildinājuma [23.] rindā minēto specifikāciju, attiecībā uz ko robežvērtība ir $MARHE \leq 90 \text{ kW/m}^2$, testēšanas apstākļos, kas noteikti D papildinājuma [22.] rindā minētajā specifikācijā.”;

b) trešajā daļā sesto ievilkumu aizstāj ar šādu:

“– materiāli, kas atbilst kategorijai C-s3, d2 vai augstākai kategorijai noteiktajām prasībām saskaņā ar D papildinājuma [21.] rindā minēto specifikāciju.”;

43) pielikuma 6.2.2.8.3. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.2.8.3. **Kabeļi**

Elektrības kabeļus izvēlas un uzstāda saskaņā ar D papildinājuma [24.] un [25.] rindā minēto specifikāciju.”;

44) pielikuma 6.2.2.8.4. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.2.8.4. **Uzliesmojoši šķidrumi**

Veic pasākumus saskaņā ar D papildinājuma [26.] rindā minēto specifikāciju.”;

45) pielikuma 7.1. punktu aizstāj ar šādu:

“7.1. **Atļauja laist tirgū**

1) Šo SITS piemēro apakšsistēmai “Ritošais sastāvs – kravas vagoni”, kas laista tirgū pēc šīs SITS piemērošanas sākuma datuma, tās 1.1., 1.2. un 2.1. punktā noteiktajā darbības jomā, izņemot gadījumus, kad piemēro 7.1.1. punktu “Piemērošana iesāktiem projektiem”.

- 2) Brīvprātīgā kārtā šo SITS var piemērot arī:
- 2.1. punkta a) apakšpunktā minētajām vienībām gaitas režīmā, ja tās atbilst šajā SITS definētajai “vienībai”, un
 - 2.1. punkta c) apakšpunktā noteiktajām vienībām, ja tās ir tukšā konfigurācijā.

Ja pretendents izvēlas piemērot šo SITS, dalībvalstis atzīst attiecīgo “EK” verifikācijas deklarāciju.

- 3) Atbilstība šim pielikumam tā redakcijā, kas bija piemērojama pirms 2023. gada 28. septembra ir uzskatāma par līdzvērtīgu atbilstībai šai SITS, izņemot A papildinājumā uzskaitītās izmaiņas.”;

- 46) pielikuma 7.1.1. punktu aizstāj ar šādu:

“7.1.1. Piemērošana iesāktiem projektiem

- 1) Šī SITS, kas piemērojama no 2023. gada 28. septembra, nav obligāti jāpiemēro projektiem, kuri minētajā datumā ir A posmā vai B posmā, kā noteikts “iepriekšējās SITS” (t. i., šīs regulas, kurā grozījumi izdarīti ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2020/387 (*) 7.2.3.1.1. un 7.2.3.1.2. punktā.
- 2) Neskarot A papildinājuma A2. tabulu, 4., 5. un 6. nodaļas prasību piemērošana 1. punktā minētajiem projektiem ir iespējama brīvprātīgi.
- 3) Ja pretendents izvēlas nepiemērot šo SITS redakciju iesāktam projektam, joprojām piemērojama šīs SITS redakcija, kas bija piemērojama 1. punktā minētā A posma sākumā.

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/387 (2020. gada 9. marts), ar ko Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1302/2014 un (ES) 2016/919 groza attiecībā uz izmantošanas telpas paplašināšanu un pārejas periodu pagarināšanu (OV L 73, 10.3.2020., 6. lpp.).”;

- 47) pielikuma 7.1.2. punkta trešo daļu groza šādi:

- a) pēc d) apakšpunkta iekļauj šādu d1) un d2) apakšpunktu:

“d1) Ja vienība ir aprīkota ar elektroniskām borta iekārtām, kas izstaro traucējumu strāvu sliežu ceļā, jānodrošina “ietekmējošās vienības” (kā definēts tehniskajā dokumentā, kas minēts D.2. papildinājuma [A] rindā), kurā paredzēts iekļaut vienību, atbilstība īpašiem sliežu ceļu ķēžu gadījumiem, par kuriem paziņots saskaņā ar CCS SITS 13. pantu, piemērojot saskaņotās ritekļa testēšanas metodes un ritekļa pilno pretestību, kas norādīta D.2. papildinājuma [A] rindā minētajā tehniskajā dokumentā. Vienības atbilstību var pierādīt, pamatojoties uz CCS SITS 13. pantā minēto tehnisko dokumentu, un paziņotā iestāde to pārbauda EK verificēšanas procedūrā.

d2) Ja vienība ir aprīkota ar elektriskām vai elektroniskām borta iekārtām, kas rada traucējumu elektromagnētiskos laukus:

- tuvu ass skaitītāja riteņu sensoram, vai
- attiecīgā gadījumā tos izraisa atpakaļstrāva sliežu ceļā,

jānodrošina “ietekmējošās vienības” (kā definēts tehniskajā dokumentā, kas minēts D.2. papildinājuma [A] rindā), kurā paredzēts iekļaut vienību, atbilstība asu skaitītāju īpašajiem gadījumiem, par kuriem paziņots saskaņā ar CCS SITS 13. pantu. Vienības atbilstību pierāda, piemērojot saskaņotās ritekļa testēšanas metodes, kas norādītas D.2. papildinājuma [A] rindā minētajā tehniskajā dokumentā, vai arī pamatojoties uz CCS SITS 13. pantā minēto tehnisko dokumentu kā alternatīvu. Paziņotā iestāde to pārbauda EK verificēšanas procedūrā.”;

b) punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“e) Vienībai jābūt aprīkotai ar manuālu sakabes sistēmu saskaņā ar C papildinājuma 1. iedaļā noteiktajiem priekšrakstiem, ietverot 8. iedaļas izpildi, vai ar jebkādu pusautomātisku vai automātisku sakabes sistēmu.”;

c) punkta g) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“g) Vienībai jābūt marķētai ar visām piemērojamām zīmēm saskaņā ar D papildinājuma [2.] rindā minēto specifikāciju.”;

d) punkta h) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“h) Stāvbremžu minimālo un attiecīgā gadījumā maksimālo bremzēšanas spēku, riteņpāru skaitu (N) un to riteņpāru skaitu, uz kuriem iedarbojas stāvbremzes (n), marķē, kā norādīts 1. attēlā.

1. attēls

Stāvbremžu bremzēšanas spēka zīme



48) pielikuma 7.2.1. punkta piekto daļu aizstāj ar šādu:

“Nesertificēti savstarpējas izmantojamības komponenti: komponenti, kas atbilst savstarpējas izmantojamības komponentam 5. nodaļā, bet kam nav atbilstības sertifikāta un kas ir izgatavoti pirms 8. pantā minētā pārejas perioda beigām.”;

49) pielikuma 7.2.2. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

“7.2.2. Eksploatācijā esošas vienības vai esoša vienības tipa izmaiņas”;

50) pielikuma 7.2.2.1. punktā otrās daļas pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Šis 7.2.2. punkts ir piemērojams visām eksploatācijā esošas vienības vai esoša vienības tipa izmaiņām, arī atjaunošanai un modernizācijai.”;

51) pielikuma 7.2.2.2. punktu groza šādi:

a) otro daļu aizstāj ar šādu:

“Neskarot 7.2.2.3. punktu, atbilstība šīs SITS vai Komisijas Regulas (ES) Nr. 1304/2014 (*) (“SITS NOI”) (sk. SITS NOI 7.2. punktu) prasībām ir nepieciešama tikai tiem šīs SITS pamatparametriem, kurus varētu ietekmēt izmaiņas.

(*) Komisijas Regula (ES) Nr. 1304/2014 (2014. gada 26. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis”, ar ko groza Lēmumu 2008/232/EK un atceļ Lēmumu 2011/229/ES (OV L 356, 12.12.2014., 421. lpp.).”;

b) 11.a tabulā iekļauj šādu 4.2.3.5.3. rindu:

4.2.3.5.3. Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas funkcija	Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas funkcijas(-u) esība un veids	Novēršanas/atklāšanas funkcijas uzstādīšana/ noņemšana	N. p.”;
--	---	--	---------

c) divpadsmito un trīspadsmito daļu aizstāj ar šādām:

“Lai sagatavotu “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, izmaiņu rīkotāja izraudzītā paziņotā iestāde drīkst atsaukties uz:

- sākotnējo “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu attiecībā uz konstrukcijas daļām, kurās nav veiktas izmaiņas vai kurās ir veiktas izmaiņas, bet tās neietekmē apakšsistēmas atbilstību, ar noteikumu, ka šis sertifikāts vēl ir spēkā,
- “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes papildu sertifikātu (ar kuru groza sākotnējo sertifikātu), kas izdots pārveidotajām konstrukcijas daļām, kuras ietekmē apakšsistēmas atbilstību SITS, kas minētas 7.2.3.1.1. punktā noteiktajā sertifikācijas regulējumā.

Ja “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta derīguma termiņš sākotnējam tipam nepārsniedz 10 gadus (jo tiek piemērota iepriekšējā A/B posma koncepcija), “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta derīguma termiņš pārveidotajam tipam, tipa variantam vai tipa versijai nepārsniedz 14 gadus no dienas, kad pretendents ir izvēlējis paziņoto iestādi sākotnējam ritošā sastāva tipam (sākotnējā “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta A posma sākums).”;

52) pielikuma 7.2.2.3. punkta virsrakstu un pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“7.2.2.3. Īpaši noteikumi ekspluatācijā esošām vienībām, kam nav “EK” verificācijas deklarācijas un kam pirmā ekspluatācijas atļauja izdota pirms 2015. gada 1. janvāra

Ekspluatācijā esošām vienībām, kam pirmā ekspluatācijas atļauja izdota pirms 2015. gada 1. janvāra, papildus 7.2.2.2. punktam piemēro turpmāk izklāstītos noteikumus, ja izmaiņu joma ietekmē “EK” deklarācijā neiekļautos pamatparametrus.”;

53) pielikuma 7.2.2.4. punktu groza šādi:

a) virsrakstu aizstāj ar šādu:

“7.2.2.4. Noteikumi par izmantošanas telpas paplašināšanu ekspluatācijā esošām vienībām, kurām ir atļauja saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK vai kuras nodotas ekspluatācijā pirms 2010. gada 19. jūlija”;

b) 4. apakšpunkta a) punktu aizstāj ar šādu:

“a) šajā SITS, NOI SITS un CCS SITS uzskaitītie īpašie gadījumi, kas attiecas uz kādu paplašinātās izmantošanas telpas daļu.”;

54) pielikuma 7.2.3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“7.2.3.1. Ritošā sastāva apakšsistēma

Šis punkts attiecas uz ritošā sastāva tipu (vienības tipu šajā SITS) – kā definēts Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 26. punktā –, kuram piemēro “EK” tipa vai konstrukcijas verificēšanas procedūru saskaņā ar šīs SITS 6.2. iedaļu. To piemēro arī “EK” tipa vai konstrukcijas verificēšanas procedūrai saskaņā ar NOI SITS, kas atsaucas uz šo SITS piemērošanas jomā, kura attiecas uz kravas vienībām.

Novērtējuma pamats saskaņā ar SITS “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudei noteikts šīs SITS F papildinājuma slejās “Konstrukcijas pārskatīšana” un “Tipa tests” un NOI SITS C papildinājumā.”;

55) pielikuma 7.2.3.1.1. un 7.2.3.1.2. punktu aizstāj ar šādiem:

“7.2.3.1.1. Definīcijas

1. Sākotnējā novērtējuma regulējums

Sākotnējā novērtējuma regulējums ir SITS kopums (šī SITS un NOI SITS), kas piemērojams projektēšanas posma sākumā, kad pretendents ir noslēdzis līgumu ar paziņoto iestādi.

2. Sertifikācijas regulējums

Sertifikācijas regulējums ir SITS kopums (šī SITS un NOI SITS), kas piemērojams "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta izdošanas laikā. Tas ir sākotnējā novērtējuma regulējums, kas grozīts atbilstīgi šo SITS pārskatītajām redakcijām, kuras stājas spēkā projektēšanas posmā.

3. Projektēšanas posms

Projektēšanas posms sākas brīdī, kad pretendents ir noslēdzis līgumu ar paziņoto iestādi, kas atbild par "EK" verifikāciju, un beidzas "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta izdošanas brīdī.

Projektēšanas posms var aptvert tipu un vienu vai vairākus tipa variantus un tipa versijas. Uzskata, ka visu tipa variantu un tipa versiju projektēšanas posms sākas vienlaikus ar galvenā tipa projektēšanas posmu.

4. Ražošanas posms

Ražošanas posms ir periods, kurā vienības var laist tirgū, pamatojoties uz "EK" verifikācijas deklarāciju, kuras pamatā ir derīgs "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāts.

5. Eksploatācijā esoša vienība

Vienība ir eksploatācijā esoša, ja tai ir derīga reģistrācija, kas reģistrēta ar kodu "00" valsts ritekļu reģistrā saskaņā ar Lēmumu 2007/756/EK vai Eiropas ritekļu reģistrā saskaņā ar Īstenošanas lēmumu (ES) 2018/1614, un tā tiek uzturēta drošas eksploatācijas stāvoklī saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2019/779.

7.2.3.1.2. **"EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta noteikumi**

1. Paziņotā iestāde izdod "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, atsaucoties uz sertifikācijas regulējumu.

2. Ja projektēšanas posmā stājas spēkā šīs SITS vai NOI SITS pārskatīta redakcija, paziņotā iestāde izdod "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu saskaņā ar šādiem noteikumiem:

— attiecībā uz SITS izmaiņām, kuras nav minētas A papildinājumā, atbilstība sākotnējā novērtējuma regulējumam nodrošina atbilstību sertifikācijas regulējumam. Paziņotā iestāde izdod "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, atsaucoties uz sertifikācijas regulējumu un neveicot papildu novērtējumu,

— SITS izmaiņu, kuras ir minētas A papildinājumā, piemērošana ir obligāta saskaņā ar minētajā papildinājumā noteikto pārejas režīmu. Pārejas periodā paziņotā iestāde var izdot "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, atsaucoties uz sertifikācijas regulējumu un neveicot papildu novērtējumu. Paziņotā iestāde "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātā uzskaita visus punktus, kas novērtēti saskaņā ar sākotnējā novērtējuma regulējumu.

3. Ja projektēšanas posmā stājas spēkā vairākas šīs SITS vai NOI SITS pārskatītas redakcijas, 2. punktu piemēro visām pārskatītajām redakcijām secīgi.

4. Vienmēr ir atļauts (bet nav obligāti) izmantot jebkuras SITS visjaunāko redakciju vai nu pilnībā, vai tikai atsevišķas iedaļas, ja vien minēto SITS pārskatītajā redakcijā nav skaidri noteikts citādi; ja piemērošana attiecas tikai uz atsevišķām iedaļām, pretendents jāpamato un jādokumentē, ka piemērojamās prasības joprojām ir konsekventas, un paziņotajai iestādei tas jāapstiprina.”;

56) iekļauj šādu 7.2.3.1.3. punktu:

“7.2.3.1.3. “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta derīgums

1. Kad stājas spēkā šis SITS vai NOI SITS pārskatīta redakcija, apakšsistēmas “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāts paliek spēkā, ja vien tas nav jāpārskata saskaņā ar SITS izmaiņu īpašo pārejas režīmu.
2. Tikai tādas SITS izmaiņas, kam noteikts īpašs pārejas režīms, var attiekties uz vienībām ražošanas posmā vai ekspluatācijā esošām vienībām.”;

57) pielikuma 7.2.3.2. punktu aizstāj ar šādu:

“7.2.3.2. Savstarpējas izmantojamības komponenti

1. Šis punkts attiecas uz savstarpējas izmantojamības komponentiem, uz kuriem ir attiecināma tipa pārbaude vai konstrukcijas pārbaude, vai piemērotība lietošanai.
2. Tipa vai konstrukcijas pārbaude vai piemērotība lietošanai paliek spēkā pat tad, ja stājas spēkā šis SITS vai NOI SITS pārskatīta redakcija, ja vien minēto SITS pārskatītajā redakcijā nav skaidri noteikts citādi.

Šajā laikā jaunus tāda paša tipa komponentus var laist tirgū, iepriekš neveicot jaunu tipa novērtēšanu.”;

58) pielikuma 7.3.1. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Īpašos gadījumus, kas norādīti 7.3.2. punktā, klasificē šādi:

- “P” gadījumi: pastāvīgi gadījumi,
- “T0” gadījumi: nenoteikta ilguma pagaidu gadījumi, kad mērķsistēma jāsasniedz līdz datumam, kas vēl jānosaka,
- “T2” gadījumi: pagaidu gadījumi, kad mērķsistēma jāsasniedz līdz 2035. gada 31. decembrim.”;

59) pielikuma 7.3.2.2. punktu groza šādi:

a) “EN 15437-1:2009” aizstāj ar “EN 15437-1:2009+A1:2022”;

b) punkta a) apakšpunkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“(“T2”) Vienībām, ko paredzēts ekspluatēt Zviedrijas dzelzceļa tīklā, jāatbilst 12. tabulā norādītajām mērķzonām un aizlieguma zonām.”;

c) pievieno šādu b) apakšpunktu:

“b) Īpašais gadījums – Francija (“T0”)

Šis īpašais gadījums attiecas uz visām vienībām, kuras paredzēts ekspluatēt Francijas dzelzceļa tīklā.

Standarta EN 15437-1:2009+A1:2022 5.1. un 5.2. punktu piemēro, ņemot vērā šādu specifiku. Apzīmējumi ir tie paši, kas izmantoti standarta 3. attēlā.

$$W_{TA} = 70 \text{ mm}$$

$$Y_{TA} = 1\,092,5 \text{ mm}$$

$$L_{TA} = V_{\max} \times 0,56 \text{ (} V_{\max} \text{ ir maksimālais līnijas ātrums sakarsušu bukšu atklāšanas ierīces (HABD) līmenī, izteikts km/h)}$$

Vienības, kas savstarpēji atzītas saskaņā ar 7.1.2. punktu, un vienības, kas aprīkotas ar ass gultņu stāvokļa monitoringa borta iekārtu, ir izņēmums no šā īpašā gadījuma. Vienību atbrīvojumu saskaņā ar 7.1.2. punktu nepiemēro, ja tiek izmantotas citas atbilstības novērtēšanas metodes saskaņā ar 6.1.2.4.a punktu.”;

- 60) pielikuma 7.3.2.4. punktā virsrakstu “Īpašais gadījums – Apvienotā Karaliste (Lielbritānija)” un nākamās divas daļas svītro;
- 61) pielikuma 7.3.2.5. punktu aizstāj ar šādu:

“7.3.2.5. Bremžu drošības prasības (4.2.4.2. punkts)

Īpašais gadījums – Somija

Var uzskatīt, ka attiecībā uz kravas vagonu, kas paredzēts ekspluatācijai tikai 1 524 mm tīklā, 4.2.4.2. punktā noteiktā drošības prasība ir izpildīta, ja vienība atbilst C papildinājuma 9. punktā noteiktajiem nosacījumiem ar šādām izmaiņām:

- 1) (C papildinājuma 9. punkta d) apakšpunkts) bremzēšanas veiktspēju nosaka, pamatojoties uz vismaz 1 200 m lielu attālumu starp signāliem Somijas tīklā. Minimālais bremzētās masas procents ir 55 %, ja ātrums ir 100 km/h, un 85 %, ja ātrums ir 120 km/h;
 - 2) (C papildinājuma 9. punkta l) apakšpunkts), ja bremžu sistēmai ir nepieciešams savstarpējas izmantojamības komponents “berzes elements riteņu velšanās loka bremzēm”, savstarpējas izmantojamības komponentam jāatbilst 6.1.2.5. punkta prasībām vai jābūt izgatavotam no čuguna.”;
- 62) pielikuma 7.3.2.7. punktu svītro;
- 63) pielikuma 7.6. punktu svītro;
- 64) A papildinājumu aizstāj ar šādu:

“A papildinājums

Prasību izmaiņas un pārejas režīmi

Attiecībā uz citiem SITS punktiem, kuri nav uzskaitīti A.1. tabulā un A.2. tabulā, atbilstība “iepriekšējai SITS” (t. i., šai regulai, kas grozīta ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2020/387 (*)) nozīmē atbilstību šai SITS, kas piemērojama no 2023. gada 28. septembra.

Izmaiņas ar vispārēju 7 gadu pārejas režīmu

Attiecībā uz A.1. tabulā uzskaitītajiem SITS punktiem atbilstība iepriekšējai SITS nenozīmē atbilstību šīs SITS redakcijai, kas piemērojama no 2023. gada 28. septembra.

Tomēr tādu projektu, kuri 2023. gada 28. septembrī jau ir projektēšanas posmā, atbilstību šīs SITS prasībām nodrošina no 2030. gada 28. septembra.

A.1. tabulā norādītās SITS prasības neietekmē projektus ražošanas posmā un ekspluatācijā esošas vienības.

A.1. tabula

7 gadu pārejas režīms

SITS punkts(-i)	SITS punkts(-i) iepriekšējā SITS	SITS izmaiņu skaidrojums
4.2.2.3. punkta otrā daļa	Jauna prasība	Iekļauta prasība par nostiprināšanas ierīcēm
4.2.3.5.3. Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas funkcija	Nav punkta	Iekļautas prasības attiecībā uz nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas funkciju
4.2.4.3.2.1. Darba bremzes	4.2.4.3.2.1. Darba bremzes	D.1. papildinājuma [16.] un [17.] rindā minētās specifikācijas izmaiņas
4.2.4.3.2.2. Stāvbremzes	4.2.4.3.2.2. Stāvbremzes	D.1. papildinājuma [17.] rindā minētās specifikācijas izmaiņas

4.2.4.3.2.2. Stāvbremzes	4.2.4.3.2.2. Stāvbremzes	Stāvbremžu parametru aprēķina izmaiņas
6.2.2.8.1. Barjeru testēšana	6.2.2.8.1. Barjeru testēšana	D.1. papildinājuma [19.] rindā minētās specifikācijas izmaiņas
7.1.2. punkta h) apakšpunkts. Stāvbremžu zīme	7.1.2. punkta h) apakšpunkts. Stāvbremžu zīme	Nepieciešamās zīmes izmaiņas
C papildinājuma 9. punkts	C papildinājuma 9. punkts	D.1. papildinājuma [38.], [39.], [46.], [48.], [49.], [58.] rindā minētās specifikācijas izmaiņas
Punkti, kuros ir atsauce uz H papildinājumu un D.2. papildinājuma [B] rindu	Jauna prasība	Iekļautas prasības attiecībā uz izmantošanai kombinētajiem pārvadājumiem paredzētu vienību kodifikāciju
Punkti, kuros ir atsauce uz D.2. papildinājuma [A] rindu, izņemot tās 3.2.2. punktu	Punkti, kuros ir atsauce uz ERA/ERTMS/033281 4. versiju, izņemot tās 3.2.2. punktu	ERA/ERTMS/033281 5. versija aizstāj ERA/ERTMS/033281 4. versiju, galvenās izmaiņas attiecas uz traucējumu strāvas robežvērtību frekvences pārvaldību un atklāto jautājumu risināšanu.

Izmaiņas ar īpašu pārejas režīmu

Attiecībā uz A.2. tabulā uzskaitītajiem SITS punktiem atbilstība iepriekšējai SITS nenozīmē atbilstību šai SITS, kas piemērojama no 2023. gada 28. septembra

Tomēr tādu projektu, kuri 2023. gada 28. septembrī jau ir projektēšanas posmā, projektu ražošanas posmā un ekspluatācijā esošu vienību atbilstību šīs SITS prasībām nodrošina saskaņā ar attiecīgo pārejas režīmu, kas noteikts A.2. tabulā, sākot no 2023. gada 28. septembra.

A.2. tabula

Īpašs pārejas režīms

SITS punkts(-i)	SITS punkts(-i) iepriekšējā SITS	SITS izmaiņu skaidrojums	Pārejas režīms			
			Projektēšanas posms nav sācies	Projektēšanas posms ir sācies	Ražošanas posms	Ekspluatācijā esošas vienības
Punkti, kuros ir atsauce uz D.2. papildinājuma [A] rindas 3.2.2. punktu	Punkti, kuros ir atsauce uz 3.2.2. punktu ERA/ERTMS/033281 4. versijā	ERA/ERTMS/033281 5. versija aizstāj ERA/ERTMS/033281 4. versiju	Pārejas režīms ir noteikts CCS SITS B papildinājuma B.1. tabulā”;			

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/387 (2020. gada 9. marts), ar ko izdara grozījumus Regulā (ES) Nr. 321/2013 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļa sistēmas apakšsistēmu “Ritošais sastāvs – kravas vagoni” (OV L 73, 10.3.2020., 6. lpp.).

65) C papildinājumu groza šādi:

- a) iedaļā "Papildu prasības, kas nav obligātas" "C.18." aizstāj ar "C.20.";
- b) 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Manuālā sakabes sistēma

Manuālā sakabes sistēma atbilst šādām prasībām.

- Skrūvveida sakabes sistēma, izņemot sakabes āķi, un pats sakabes āķis attiecīgi atbilst prasībām, kas kravas vagoniem noteiktas D papildinājuma [31.] rindā.
- Vagons atbilst prasībām, kas kravas vagoniem noteiktas D papildinājuma [59.] rindā.
- Buferis atbilst prasībām, kas kravas vagoniem noteiktas D papildinājuma [32.] rindā.

Ja vagoni aprīkoti ar kombinētu automātisko un skrūvveida sakabi, pieļaujams pārkāpt noteikumus par manevru personāla darbam paredzēto vietu automātiskās sakabes galvas kreisajā pusē, ja automātiskā sakabe ir rezervē un tiek izmantota skrūvveida sakabe. Šādā gadījumā obligāts ir D papildinājuma [2.] rindā minētajā specifikācijā norādītais marķējums.

Lai nodrošinātu šo pilnīgo savietojamību, atļauta atšķirīga vērtība attālumam starp buferu ass līnijām, 1 790 mm (Somija) un 1 850 mm (Portugāle un Spānija), ņemot vērā D papildinājuma [32.] rindā minēto specifikāciju.”;

- c) 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. UIC kāpšļi un margas

Vienību aprīko ar kāpšļiem un margām saskaņā ar D papildinājuma [28.] rindā minēto specifikāciju, un gabarītiem jāatbilst tai pašai specifikācijai.”;

- d) 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Iespēja manevrēt, izmantojot šķirošanas uzkalnu

Papildus 4.2.2.2. punkta prasībām vienību novērtē saskaņā ar D papildinājuma [1.] rindā minēto specifikāciju un klasificē kategorijā F-I saskaņā ar to pašu specifikāciju, ar šādu izņēmumu: vienībām, kas projektētas mehānisko autotransporta līdzekļu vai kombinēto pārvadājumu vienību pārvadāšanai bez gariem amortizatoriem, var izmantot kategoriju F-II. Piemēro buferu iekārtas testēšanas prasības, kas noteiktas tajā pašā specifikācijā.”;

- e) 7. punktam pievieno šādu c) un d) apakšpunktu:

“c) Ja vienība ir aprīkota ar elektroniskām borta iekārtām, kas izstaro traucējumu strāvu sliežu ceļā, jānodrošina "ietekmējošās vienības" (kā definēts tehniskajā dokumentā, kas minēts D.2. papildinājuma [A] rindā), kurā paredzēts iekļaut vienību, atbilstība īpašiem sliežu ceļu ķēžu gadījumiem, par kuriem paziņots saskaņā ar CCS SITS 13. pantu, piemērojot saskaņotās ritekļa testēšanas metodes un ritekļa pilno pretestību, kas norādīta D.2. papildinājuma [A] rindā minētajā tehniskajā dokumentā. Vienības atbilstību var pierādīt, pamatojoties uz CCS SITS 13. pantā minēto tehnisko dokumentu, un paziņotā iestāde to pārbauda EK verificēšanas procedūrā.

d) Ja vienība ir aprīkota ar elektriskām vai elektroniskām borta iekārtām, kas rada traucējumu elektromagnētiskos laukus:

- tuvu ass skaitītāja riteņu sensoram, vai
- attiecīgā gadījumā tos izraisa atpakaļstrāva sliežu ceļā,

jānodrošina “ietekmējošās vienības” (kā definēts tehniskajā dokumentā, kas minēts D.2. papildinājuma [A] rindā), kurā paredzēts iekļaut vienību, atbilstība īpašiem asu skaitītāju gadījumiem, par kuriem paziņots saskaņā ar CCS SITS 13. pantu, piemērojot saskaņotās ritekļa testēšanas metodes, kas norādītas D.2. papildinājuma [A] rindā minētajā tehniskajā dokumentā. Vienības atbilstību var pierādīt, pamatojoties uz CCS SITS 13. pantā minēto tehnisko dokumentu, un paziņotā iestāde to pārbauda EK verificēšanas procedūrā.”;

f) 8. punktu aizstāj ar šādu:

“8. Garenvirziena spiedspēku iedarbības testēšana

Ekspluatācijas drošumu garenvirziena spiedspēku iedarbībā pārbauda saskaņā ar D papildinājuma [33.] rindā minēto specifikāciju.”;

g) 9. punktu groza šādi:

i) c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“Katru vienību aprīko ar bremžu sistēmu, kurai ir vismaz bremzēšanas režīmi G un P. Bremzēšanas režīmus G un P novērtē saskaņā ar D papildinājuma [36.] rindā minēto specifikāciju.”;

ii) e) apakšpunkta otro teikumu aizstāj ar šādu:

“Bremzēšanas laiks bremzēšanas režīmā P saskaņā ar D papildinājuma [36.] rindā minēto specifikāciju ir derīgs arī papildu bremzēšanas režīmiem.”;

iii) f) apakšpunkta otro teikumu aizstāj ar šādu:

“Sīkāka informācija par standartizētām gaisa tvertnēm izklāstīta D papildinājuma [40.] un [41.] rindā minētajā specifikācijā.”;

iv) h) apakšpunkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Sadalitājierīce un tās izolētājierīce atbilst D papildinājuma [34.] rindā minētajai specifikācijai.”;

v) i) apakšpunktu groza šādi:

— i) punktu aizstāj ar šādu:

“i) Pneimatisko bremžu maģistrāles saskarne atbilst D papildinājuma [42.] rindā minētajai specifikācijai.”;

— iv) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“iv) Bremžu maģistrāles gala krāni atbilst D papildinājuma [43.] rindā minētajai specifikācijai.”;

vi) j) un k) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“j) Bremzēšanas režīmu pārslēgšanas ierīce atbilst D papildinājuma [44.] rindā minētajai specifikācijai.

k) Bremžu kļuču turētāji atbilst D papildinājuma [45.] rindā minētajai specifikācijai.”;

vii) l) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“Ja bremžu sistēmai ir nepieciešams savstarpējas izmantojamības komponents “berzes elements riteņu velšanās loka bremzēm”, savstarpējas izmantojamības komponentam jāatbilst ne tikai 6.1.2.5. punkta prasībām, bet arī D papildinājuma [46.] vai [47.] rindā minētajai specifikācijai.”;

viii) m) apakšpunkta pirmo un otro teikumu aizstāj ar šādu:

“Atstarpes regulēšanas mehānismi atbilst D papildinājuma [48.] rindā minētajai specifikācijai. Atbilstību novērtē saskaņā ar to pašu specifikāciju.”;

ix) n) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“n) Ja vienība aprīkota ar riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēmu (WSP), tā atbilst D papildinājuma [49.] rindā minētajai specifikācijai.

C.3. tabula

Minimālais bremsēšanas raksturojums bremsēšanas režīmiem G un P

Bremzēšanas režīms	Vadības ierīce	Vienības tips	Slodzes statuss	Prasības braukšanai ar ātrumu 100 km/h		Prasības braukšanai ar ātrumu 120 km/h	
				Maksimālais bremsēšanas ceļš	Minimālais bremsēšanas ceļš	Maksimālais bremsēšanas ceļš	Minimālais bremsēšanas ceļš
Bremzēšanas režīms P	Pārslēdzējs (1)	“S1” (2)	Tukšs	$S_{max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 65 \%$ $a_{min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{max} = 125 \%$ (130 %) (3) $a_{max} = 1,15 \text{ m/s}^2$	$S_{max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 100 \%$ $a_{min} = 0,88 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = 580 \text{ m}$ $\lambda_{maks} = 125 \%$ (130 %) (3) $a_{max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
			Vidēja slodze	$S_{max} = 810 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 55 \%$ $a_{min} = 0,51 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{max} = 125 \%$ $a_{max} = 1,15 \text{ m/s}^2$		
			Piekrauts	$S_{max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 65 \%$ $a_{min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{max} = 100 \%, a_{max} = 0,91 \text{ m/s}^2) (S \text{ iegūts ar vidējo palēninājuma spēku } 16,5 \text{ kN uz ass})] (4)$		
Mainīgas slodzes relejs (5)		“SS”, “S2”	Tukšs	$S_{max} = 480 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 100 \%$ (6) $a_{min} = 0,91 \text{ m/s}^2$ (6)	$S_{min} = 390 \text{ m}$ $\lambda_{max} = 125 \%$ (130 %) (1) $a_{max} = 1,15 \text{ m/s}^2$	$S_{max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 100 \%$ $a_{min} = 0,88 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = 580 \text{ m}$ $\lambda_{max} = 125 \%$ (130 %) (1) $a_{max} = 1,08 \text{ m/s}^2$
		“S2” (7)	Piekrauts	$S_{max} = 700 \text{ m}$ $\lambda_{min} = 65 \%$ $a_{min} = 0,60 \text{ m/s}^2$	$S_{min} = \text{Max} [(S = 480 \text{ m}, \lambda_{max} = 100 \%, a_{max} = 0,91 \text{ m/s}^2) (S \text{ iegūts ar vidējo palēninājuma spēku } 16,5 \text{ kN uz ass})] (8)$		

		“SS” ⁽⁹⁾	Piekrauts (18 t uz ass bremžu klučiem)			$S_{\max}^{(10)} = \text{Max} [S = 700 \text{ m}, \lambda_{\max} = 100 \%, a_{\max} = 0,88 \text{ m/s}^2] (S \text{ iegūts ar vidējo palēninājuma spēku } 16 \text{ kN uz ass})^{(11)}$
Bremzēšanas režīms G					Vienību bremzēšanas raksturojumu režīmā G atsevišķi nevērtē. Vienības bremzētā masa režīmā G izriet no bremzētās masas režīmā P (sk. D papildinājuma [17.] vai [58.] rindā minēto specifikāciju.)	

(1) Pārslēdzējs atbilstīgi D papildinājuma [38.] rindā minētajai specifikācijai.

(2) Vienība “S1” ir vienība, kas aprīkota ar režīmu “tukšs/piekrauts” pārslēgšanas ierīci. Maksimālā slodze uz ass ir 22,5 t.

(3) Tikai divrežīmu bremzēm (pārslēgšanās vadība) un P10 (čuguna bremžu kluči, kas satur 10% fosfora) vai LL bremžu klučiem.

(4) Maksimālais pieļaujamais vidējais palēninājuma spēks (braukšanas ātrumam 100 km/h) ir $18 \times 0,91 = 16,5 \text{ kN/axle}$. Šī vērtība iegūta, bremzēšanas laikā (bremzes pretsvars ierobežots līdz 18 tonnām/ass) uz riteņiem ar disku bremzēm, kura nominālais jaunais diametrs ir diapazonā [920 mm; 1 000 mm], pieliekot maksimālo pieļaujamo bremzēšanas enerģiju.

(5) Mainīgas slodzes relejs saskaņā ar D papildinājuma [35.] rindā minēto specifikāciju apvienojumā ar mainīgas slodzes sensoru saskaņā ar D papildinājuma [39.] rindā minēto specifikāciju.

(6) $a = \left(\frac{((\text{Speed (km/h)}) / 3,6)^2}{2} \right) / (2 \times (S - ((Te) \times (\text{Speed (km/h)}) / 3,6)))$, kur $Te = 2$ sek. Ceļu aprēķina saskaņā ar D papildinājuma [16.] rindā minēto specifikāciju.

(7) Vienība “S2” ir vienība, kas aprīkota ar mainīgas slodzes releju. Maksimālā slodze uz ass ir 22,5 t.

(8) Vagonu automātiskās slodzes regulēšanas iekārtas, kas darbojas s apstākļos, var nodrošināt maksimālo bremzēto masu $\lambda = 100 \%$ līdz slodzes robežvērtībai, kas vienāda ar 67 % no maksimālās pieļaujamās vagona masas.

Standarta riteņpārim, izmantojot maksimālo asslodzi

Maks. 1 000 mm; minimālais nodilums 840 mm, maksimālā asslodze 22,5 t,

maksimālā asslodze, ja $\lambda=100$: 15 t

Maks. 840 mm; minimālais nodilums 760 mm,

maksimālā asslodze 20 t, maksimālā asslodze, ja $\lambda=100$: 13 t

Maks. 760 mm; minimālais nodilums 680 mm,

maksimālā asslodze 18 t, maksimālā asslodze, ja $\lambda=100$: 12 t

Maks. 680 mm; minimālais nodilums 620 mm

Maksimālā asslodze 16 t, maksimālā asslodze, ja $\lambda=100$: 10,5 t

(⁹) Vienība "SS" aprīkojama ar mainīgas slodzes releju. Maksimālā slodze uz ass ir 22,5 t.

(¹⁰) λ nedrīkst pārsniegt 125 %, ņemot vērā, ka bremzēšana notiek, tikai pieliekot spēku uz riteņiem (bremžu kluči), ar maksimālo pieļaujamo vidējo palēninājuma spēku 16 kN/ass (braukšanas ātrumam 120 km/h).

(¹¹) Ja braukšanas ātrums ir 120 km/h, prasība ir izpildīt $\lambda = 100$ % līdz SS slodzes robežvērtībai, ar šādu izņēmumu: ja riteņa diametrs ir [jauns maks. 1000 mm, nodilums min. 840 mm], vidējais palēninājuma spēks bremzēm, kuras riteņus bremzē pa velšanās loku, nepārsniedz 16 kN uz riteņpāri. Šo robežvērtību nosaka maksimālā pieļaujamā bremzēšanas enerģija, kas atbilst 20 t asslodzei ar $\lambda = 90$ % un 18 t bremzēto masu uz vienu riteņpāri.

Ja ar asslodzi, kas lielāka par 18 t, nepieciešama bremzētā masa, kas procentuāli ir lielāka nekā 100 %, ir jāizmanto cita veida bremžu sistēma (piemēram, disku bremzes), lai ierobežotu riteņa termisko slodzi.”;

x) pievieno šādu o) apakšpunktu:

“o) Vagoniem ar kompozītmateriālu bremžu klučiem un nominālo riteņa diametru, kas nepārsniedz 1 000 mm, minimālo nodilumu 840 mm un bremzēto masu uz vienu riteņpāri, kas pārsniedz 15,25 t (14,5 t plus 5 %), izmanto E tipa releja vārstu saskaņā ar D papildinājuma [35.] rindā minēto specifikāciju. Vagoniem, kuru nominālais riteņa diametrs ir mazāks par 920 mm, šo bremzes pretsvara robežvērtību pielāgo atbilstoši riteņa lokā pieliktajai enerģijai.”;

h) 12. punktu aizstāj ar šādu:

“12. Metināšana

Metināšanu veic saskaņā ar D papildinājuma [50.]–[54.] rindā minētajām specifikācijām.”;

i) 14. punktā otrās daļas ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“Attiecībā uz riteņu velšanās loka bremžu sistēmu izmantošanu šo nosacījumu uzskata par izpildītu, ja savstarpējas izmantojamības komponents “berzes elements riteņu velšanās loka bremzēm” atbilst ne tikai 6.1.2.5. punkta prasībām, bet arī D papildinājuma [46.] vai [47.] rindā minētajai specifikācijai, un ja ritenis:”;

j) 15.–18. punktu aizstāj ar šādiem:

“15. Īpašas produkta iezīmes ritenim

Riteņi atbilst D papildinājuma [55.] rindā minētajai specifikācijai. Termomehāniskā tipa testu, kas prasīts 6.1.2.3. punktā, veic saskaņā ar D papildinājuma [11.] rindā minēto specifikāciju, ja visa bremžu sistēma iedarbojas tieši uz riteņa velšanās loku.

16. Jūgkāši

Vienības aprīko ar jūgkāšiem, katru no tiem piestiprinot pie vienības apakšējā rāmja malas saskaņā ar D papildinājuma [56.] rindā minēto specifikāciju.

Alternatīvi tehniskie risinājumi ir atļauti, ja tiek ievēroti tajā pašā specifikācijā norādītie nosacījumi. Turklāt, ja alternatīvajam risinājumam ir izvēlēts kabeļu uznavas kronšteins, tā diametram jābūt vismaz 85 mm.

17. Aizsargierīces uz izvīrītām daļām

Gādājot par personāla drošību, vienības izvīrītās (piemēram, šķautņainās vai smailās) daļas, kas atrodas līdz 2 m augstumā virs sliežu galviņu virsmas līmeņa vai virs ejām, darba virsmas vai jūgkāšus, kas var izraisīt negadījumus, aprīko ar aizsargierīcēm, kā aprakstīts D papildinājuma [56.] rindā minētajā specifikācijā.

18. Astes daļas signālierīču zīmju turētāji un piestiprināšanas aprīkojums

Visas vienības aprīko ar zīmju turētāju saskaņā ar D papildinājuma [57.] rindā minēto specifikāciju un abos galos ar piestiprināšanas aprīkojumu, kā noteikts 4.2.6.3. punktā.”;

k) 20. punktu aizstāj ar šādu:

“20. Gaitas dinamiskie parametri

Maksimālā kustības ātruma un maksimālā pieļaujamā ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta kombinācija ir tāda, kā norādīts D papildinājuma [7.] rindā minētajā specifikācijā.

Vienības, kas aprīkotas ar kādu no 6.1.2.1. punktā aprakstītajiem vispāratzītajiem gaitas daļas veidiem, uzskata par šai prasībai atbilstīgām.”;

66) D papildinājumu aizstāj ar šādu:

“D papildinājums

D.1. Standarti vai normatīvie dokumenti

Rindas Nr.	Novērtējamie raksturlielumi	SITS punkts	Obligātā standarta punkts
[1]	EN 12663-2:2010 Dzelzceļa aprīkojums. Stiprības prasības dzelzceļa ritekļu korpusiem. 2. daļa: Kravas vagoni		
[1.1.]	Vienības izturība	4.2.2.2.	5.
[1.2.]	Vienības izturība. Atbilstības pierādīšana	6.2.2.1.	6., 7.
[1.3.]	Iespēja manevrēt, izmantojot šķirošanas uzkalnu	C papildinājums, 3. punkts	8.
[1.4.]	Klasifikācija	C papildinājums, 3. punkts	5.1.
[1.5.]	Buferu iekārtas testēšanas prasības	C papildinājums, 3. punkts	8.2.5.1.
[2]	EN 15877-1:2012+A1:2018 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritekļu marķēšana. 1. daļa: Kravas vagoni		
[2.1.]	Celšanas un pacelšanas ierīču pievienošanas vietu atzīmēšana	4.2.2.2.	4.5.14.
[2.2.]	DDAF marķējums	4.2.3.5.3.4.	4.5.59.
[2.3.]	Piemērojamās zīmes	7.1.2. punkta g) apakšpunkts	visi punkti, izņemot 4.5.25. punkta b) apakšpunktu
[2.4.]	Kombinētas automātiskās un skrūvveida sakabes marķējums	C papildinājums, 1. punkts	75. attēls
[3]	EN 12663-1:2010+A1:2014 Dzelzceļa aprīkojums. Stiprības prasības dzelzceļa ritekļu korpusiem. 1. daļa: Lokomotīves un pasažieru pārvadāšanas ritošais sastāvs (un alternatīva metode kravas vagoniem)		
[3.1.]	Vienības izturība. Atbilstības pierādīšana	6.2.2.1.	9.2., 9.3.
[3.2.]	Vienības izturība. Nogurumizturība	6.2.2.1.	5.6.
[4]	EN 15273-2:2013+A1 :2016 Dzelzceļa aprīkojums. Gabarīti. 2. daļa: Ritošā sastāva gabarīti		
[4.1.]	Gabarītu noteikšana	4.2.3.1.	5. punkts, A–J, L, M, P pielikums

[5]	EN 15528:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Līniju kategorijas saderībai starp ritekļu slodzes ierobežojumiem un infrastruktūru		
[5.1.]	Savietojamība ar līniju nestspēju	4.2.3.2.	6.1., 6.2.
[6]	EN 15437-1:2009+A1:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Bukšu stāvokļa pārraudzīšana. Salāgojums un konstruktīvās prasības. 1. daļa: Sliežmalas aparatūra un ritošā sastāva bukses		
[6.1.]	Ass gultņu stāvokļa monitorings	4.2.3.4.	5.1., 5.2.
[7]	EN 14363:2016+A2:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Testēšana un modelēšana dzelzceļa ritošā sastāva gaitas raksturlielumu pieņemšanai. Gaitas raksturošana un stacionārie testi		
[7.1.]	Drošība pret nobraukšanu no sliedēm uz likumota sliežu ceļa	6.2.2.2.	4., 5., 6.1.
[7.2.]	Gaitas dinamiskie parametri	4.2.3.5.2.	4., 5., 7.
[7.3.]	Gaitas dinamiskie parametri. Testēšana uz sliežu ceļa	6.2.2.3.	4., 5., 7.
[7.4.]	Piemērošana vienībām, ko ekspluatē 1 668 mm platuma sliežu ceļa tīklā	6.2.2.3.	7.6.3.2.6. punkta 2) apakšpunkts
[7.5.]	Gaitas dinamiskie parametri	C.20.	H.1. tabula
[8]	EN 16235:2013 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritošā sastāva gaitas raksturlielumu pieņemšanas testi. Kravas vagoni. Nosacījumi kravas vagonu izkraušanai ar noteiktiem parametriem uz sliedēm esošo sastāvu testiem, atbilstoši EN 14363		
[8.1.]	Gaitas dinamiskie parametri	6.1.2.1.	5
[8.2.]	Vispārārtzīta gaitas daļa	6.1.2.1.	6
[8.3.]	Mīnīmālā asslodze vispārārtzītai gaitas daļai	6.1.2.1.	7., 8., 10., 13., 16. un 19. tabula 6. nodaļā
[9]	EN 13749:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. Strukturālo prasību noteikšanas metodes ratiņu rāmjiem		
[9.1.]	Ratiņu rāmja uzbūve	4.2.3.6.1.	6.2.
[9.2.]	Ratiņu rāmja stiprības novērtēšana	6.1.2.1.	6.2.
[10]	EN 13260:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. Riteņpāri. Prasības izstrādājumiem		
[10.1.]	Riteņpāru raksturlielumi	6.1.2.2.	4.2.1.

[11]	EN 13979-1:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. Monobloka tipa riteņi. Tehniskās novērtēšanas procedūra. 1. daļa: Kalti un velmēti riteņi		
[11.1.]	Riteņu mehāniskie raksturlielumi	6.1.2.3.	8.
[11.2.]	Termomehāniskās īpašības un atlikuma sprieguma kritēriji	6.1.2.3.	7.
[11.3.]	Īpašas produkta iezīmes ritenim	C papildinājums, 15. punkts	7.
[11.4.]	Īpašas produkta iezīmes ritenim. Termomehāniskā tipa tests	C papildinājums, 15. punkts	A.1. tabula
[12]	EN 13103-1:2017+A1:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. 1. daļa: Konstruēšanas norādījumi asīm ar ārēju rumbu		
[12.1.]	Verifikācijas metode	6.1.2.4.	5., 6., 7.
[12.2.]	Kritēriji lēmuma pieņemšanai par pieļaujamo spriegumu	6.1.2.4.	8.
[13]	EN 12082:2017+A1:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Bukses. Veiktspējas testēšana		
[13.1.]	Ritgultņa mehāniskās izturības un noguruma raksturlielumi	6.2.2.4.	7.
[14]	UIC 430-1:2012 Nosacījumi, kas jāizpilda, lai vagonus pieņemtu tranzītam starp standarta platuma dzelzceļiem un Spānijas un Portugāles platsliežu dzelzceļiem		
[14.1.]	Pāreja starp 1 435 mm un 1 668 mm platuma sliežu ceļiem, asu vienībām	6.2.2.5.	B.4. pielikuma 9. un 10. attēls un H pielikuma 18. attēls
[14.2.]	Pāreja starp 1 435 mm un 1 668 mm platuma sliežu ceļiem, ratiņu vienībām	6.2.2.5.	H pielikuma 18. attēls un I pielikuma 19. un 20. attēls
[15]	UIC 430-3:1995 Preču vagoni. Nosacījumi, kas jāizpilda, lai preču vagoniem atļautu braukt gan standarta platuma tīklos, gan Somijas valsts dzelzceļu tīklā		
[15.1.]	Pāreja starp 1 435 mm un 1 524 mm platuma sliežu ceļu	6.2.2.5.	7. pielikums
[16]	EN 14531-1:2015+A1 :2018 Dzelzceļa aprīkojums. Ātruma samazināšanas, bremzēšanas ceļa un bremžu fiksācijas aprēķina metodes. 1. daļa: Vispārīgie algoritmi, izmantojot vidējos vērtības aprēķinus vilcienu sastāviem vai atsevišķiem riteņiem		
[16.1.]	Darba bremzes	4.2.4.3.2.1.	4.
[16.2.]	Stāvbremzes	4.2.4.3.2.2.	5.

[16.3.]	Ceļa aprēķins	C papildinājums, 9. punkts, C.3. tabula	4.
[17]	UIC 544-1:2014 Bremzes. Bremzēšanas raksturojums		
[17.1.]	Darba bremzes. Aprēķins	4.2.4.3.2.1.	1.–3. un 5.–8.
[17.2.]	Darba bremzes. Validācija	4.2.4.3.2.1.	B papildinājums
[17.3.]	Bremzēšanas režīma G novērtēšana	C.9., C.3. tabula	1.–3. un 5.–8.
[18]	EN 50125-1:2014 Dzelzceļa aprīkojums. Vides apstākļi iekārtām. 1. daļa: Ritošā sastāva un vilciena iekārtas		
[18.1.]	Vides apstākļi	4.2.5.	4.7.
[19]	EN 1363-1:2020 Ugunsizturības testi. 1. daļa: Vispārīgas prasības		
[19.1.]	Barjeras	6.2.2.8.1.	4.–12.
[20]	ISO 5658- 2:2006/Am1:2011 Ugunsreakcijas testi. Liesmas izplatīšanās. 2. daļa: Sāniskā liesmas izplatīšanās pa rūpnieciski ražotiem ēku un transportlīdzekļu elementiem vertikālā stāvoklī		
[20.1.]	Materiālu uzliesmojamības un uguns izplatīšanas īpašību testēšana	6.2.2.8.2.	5.–13.
[21]	EN 13501-1:2018 Būvzstrādājumu un būvelementu ugunsreakcijas klasifikācija. 1. daļa: Klasifikācija pēc ugunsreakcijas testos iegūtiem datiem		
[21.1.]	Materiālu īpašības	6.2.2.8.2.	8.
[22]	EN 45545-2:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritekļu ugunsdrošība. 2. daļa: Materiālu un elementu ugunsdrošības prasības		
[22.1.]	Testa apstākļi	6.2.2.8.2.	Ref. T03.02 6. tabulā
[23]	ISO 5660-1:2015+Amd1:2019 Ugunsreakcijas testi. Siltuma izdalīšanās, dūmu veidošanās un masas zuduma ātrums. 1. daļa: Siltuma izdalīšanās ātrums (koniskā kalorimetra metode) un dūmu veidošanās ātrums (dinamiskie mērījumi)		
[23.1.]	Ratiņu gumijas daļu testēšana	6.2.2.8.2.	5.–13.
[24]	EN 50355:2013 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritošajam sastāvam paredzēti kabeļi ar īpašu ugunsreakciju. Lietošanas norādījumi		
[24.1.]	Kabeļi	6.2.2.8.3.	1., 4.–9.
[25]	EN 50343:2014/A1:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Ritošais sastāvs. Kabeļējuma instalēšanas noteikumi		
[25.1.]	Kabeļi	6.2.2.8.3.	1., 4.–7.

[26]	EN 45545-7:2013 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritekļu uguns aizsardzība. 7. daļa: Ugunsdrošības prasības iekārtām ar uzliesmojošiem šķidrums un uzliesmojošām gāzēm		
[26.1.]	Uzliesmojoši šķidrums	6.2.2.8.4.	4.–9.
[27]	EN 50153:2014+A2:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Ritošais sastāvs. Ar elektrobīstamību saistītie aizsargpasākumi		
[27.1.]	Aizsargpasākumi pret netiešu kontaktu (aizsargsavienojumi)	4.2.6.2.1.	6.4.
[27.2.]	Aizsargpasākumi pret tiešu kontaktu	4.2.6.2.2.	5.
[28]	EN 16116-2:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Projektēšanas prasības kāpšļiem, margām un ar tām saistītajām darbinieku piekļuvēm. 2. daļa: Kravas vagoni		
[28.1.]	Astes daļas signālierču piestiprināšanas aprīkojums	4.2.6.3.	10. attēls
[28.2.]	UIC kāpšļi un margas Gabarīti	C papildinājums, 2. punkts	4., 5. 6.2.
[29]	EN 15153-1:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Vilcienu ārējās redzamās un dzirdamās signālierīces. 1. daļa: Priekšgala prožektorī, gabarītgaismas un aizmugures signāllampas		
[29.1.]	Astes daļas signālierīces. Aizmugurējo gabarītlukturu krāsa	E papildinājums, 1. punkts	5.5.3.
[29.2.]	Astes daļas signālierīces. Aizmugurējo gabarītlukturu gaismas stiprums	E papildinājums, 1. punkts	8. tabula
[30]	EN 12899-1:2007 Vertikāli nostiprinātas stacionāras ceļa zīmes. 1. daļa: Stacionāras ceļa zīmes		
[30.1.]	Atstarojošās plāksnes	E papildinājums, 2. punkts	Grupa Ref. 2
[31]	EN 15566:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritošais sastāvs. Vilces ierīces un skrūvveida sakabes		
[31.1.]	Manuālā sakabes sistēma	C papildinājums, 1. punkts	4., 5., 6., 7. (izņemot 4.3. punktu un izmēru "a") B pielikuma B.1. attēlā, kas izmantojams kā informatīvs)
[32]	EN 15551:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritošais sastāvs. Buferi		
[32.1.]	Buferi	C papildinājums, 1. punkts	4. (izņemot 4.3.), 5., 6. (izņemot 6.2.2.3. un E.4.) un 7. punkts

[33]	EN 15839:2012+A1:2015 Dzelzceļa aprīkojums. Testi raksturlielumu pieņemšanai gaitai dzelzceļa riteklīem. Kravas vagoni. Gaitas drošuma testēšana garenvirziena spiedspēku iedarbībā		
[33.1.]	Garenvirziena spiedspēku iedarbības testēšana	C papildinājums, 8. punkts	Visi
[34]	EN 15355:2019 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Sadalītārvārsti un to izolētāji		
[34.1.]	Sadalītāji un to izolētāji	C papildinājums, 9. punkta h) apakšpunkts	5., 6.
[35]	EN 15611:2020+A1:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Relejevārsti		
[35.1.]	Mainīgas slodzes relejs	C papildinājums, 9. punkts, C.3. tabula	5., 6., 7., 10.
[35.2.]	Relejevārsta veids	C papildinājums, 9. punkta o) apakšpunkts	5., 6., 7., 10.
[36]	UIC 540:2016 Bremzes. Pneimatiskās bremzes kravas vilcieniem un pasažieru vilcieniem		
[36.1.]	UIC bremzes	C papildinājums, 9. punkta c) un e) apakšpunkts	2.
[37]	EN 14531-2:2015 Dzelzceļa aprīkojums. Ātruma samazināšanas, bremzēšanas ceļa un bremžu fiksācijas aprēķina metodes. 2. daļa: Pakāpeniskie aprēķini vilcienu sastāviem vai atsevišķiem riteklīem		
[37.1.]	Darba bremzes	4.2.4.3.2.1.	4. un 5.
[38]	EN 15624:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Režīma "tukšs-piekrauts" pārslēdzēji		
[38.1.]	Pārslēdzēja specifikācija	C papildinājums, 9. punkts, C.3. tabula	4., 5., 8.
[39]	EN 15625:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Automātiski mainīgas slodzes sensori		
[39.1.]	Mainīgas slodzes sensori	C papildinājums, 9. punkts, C.3. tabula	5., 6., 9.
[40]	EN 286-3:1994 Vienkāršās spiedvertnes, kuras netiek karsētas un ir projektētas, lai saturētu gaisu vai slāpekli. 3. daļa: Tērauda spiedvertnes, kuras ir projektētas dzelzceļu ritošā sastāva gaisa bremzēšanas iekārtām un pneimatiskajām palīgiekārtām		
[40.1.]	Gaisa tvertnes, tērauda	C papildinājums, 9. punkta f) apakšpunkts	4., 5., 6., 7.

[41]	EN 286-4:1994 Vienkāršās spiedvertnes, kuras netiek karsētas un ir projektētas, lai saturētu gaisu vai slāpekli. 4. daļa: Alumīnija sakausējuma spiedvertnes, kuras ir projektētas dzelzceļu ritošā sastāva gaisa bremzēšanas iekārtām un pneimatiskajām palīgiekārtām		
[41.1.]	Gaisa tvertnes, alumīnija	C papildinājums, 9. punkta f) apakšpunkts	4., 5., 6., 7.
[42]	EN 15807:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Pneimatiskie pussavienojumi		
[42.1.]	Pneimatisko bremžu maģistrāles saskarne	C papildinājums, 9. punkta i) apakšpunkts	5., 6., 9.
[43]	EN 14601:2005+A1:2010+A2 :2021 Dzelzceļa aprīkojums. Taisnie un leņķveida gala krāni bremžu un galvenā rezervuāra maģistrālēm		
[43.1.]	Bremžu maģistrāles gala krāni	C papildinājums, 9. punkta i) apakšpunkts	4., 5., 7., 9.
[44]	UIC 541-1:2013 Bremzes. Noteikumi attiecībā uz bremžu komponentu konstrukciju		
[44.1.]	Bremzēšanas režīmu pārslēgšanas ierīce	C papildinājums, 9. punkta j) apakšpunkts	E papildinājums
[45]	UIC 542:2015 Bremžu daļu savstarpējā aizstājamība		
[45.1.]	Bremžu kluču turētāji	C papildinājums, 9. punkta k) apakšpunkts	1.–5.
[46]	UIC 541-4:2020 Kompozītmateriālu bremžu kluči. Vispārīgi sertifikācijas un izmantošanas nosacījumi		
[46.1.]	Berzes elements riteņu velšanās loka bremzēm	C papildinājums, 9. punkta l) apakšpunkts	1., 2.
[47]	EN 16452:2015+A1:2019 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Bremžu bloki		
[47.1.]	Berzes elements riteņu velšanās loka bremzēm	C papildinājums, 9. punkta l) apakšpunkts	4.–11.
[48]	EN 16241:2014+A1 :2016 Dzelzceļa aprīkojums. Pašregulēšanas mehānismi		
[48.1.]	Atstarpes regulēšanas mehānismi Atbilstības novērtēšana	C papildinājums, 9. punkta m) apakšpunkts	4., 5., 6.2. 6.3.2.–6.3.5.
[49]	EN 15595:2018+AC :2021 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Aizsardzība pret riteņu slidēšanu		
[49.1.]	Riteņu pretslidēšanas aizsardzības sistēma	C papildinājums, 9. punkta n) apakšpunkts	5.–9., 11.

[50]	EN 15085-1:2007+A1:2013 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritekļu un to sastāvdaļu metināšana. 1. daļa: Vispārīgi		
[50.1.]	Metināšana	C papildinājums, 12. punkts	4.
[51]	EN 15085-2:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritekļu un to sastāvdaļu metināšana. 2. daļa: Prasības metināšanas uzņēmumiem		
[51.1.]	Metināšana	C papildinājums, 12. punkts	4., 5., 6., 7.
[52]	EN 15085-3:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritekļu un to sastāvdaļu metināšana. 3. daļa: Projektēšanas prasības		
[52.1.]	Metināšana	C papildinājums, 12. punkts	4., 5., 6., 7.
[53]	EN 15085-4:2007 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritekļu un to sastāvdaļu metināšana. 4. daļa: Ražošanas prasības		
[53.1.]	Metināšana	C papildinājums, 12. punkts	4., 5., 6.
[54]	EN 15085-5:2007 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritekļu un to sastāvdaļu metināšana. 5. daļa: Inspicēšana, testēšana un dokumentēšana		
[54.1.]	Metināšana	C papildinājums, 12. punkts	4.–10.
[55]	EN 13262:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. Riteņi. Prasības izstrādājumiem		
[55.1.]	Īpašas produkta iezīmes ritenim	C papildinājums, 15. punkts	4., 5. un 6.
[56]	UIC 535-2:2006 Vagonu kāpšļu, gala platformu, pāreju, margu, jūgkāšu, automātiskās sakabes (AC), tikai vilkšanai paredzētas automātiskās sakabes un bremžu vārsta vadības ierīču standartizācija un uzstādīšana dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos, kas ir Starptautiskās dzelzceļu savienības (UIC) dalībnieki un Dzelzceļu sadarbības organizācijas (OSJD) dalībnieki		
[56.1.]	Jūgkāši Prasības alternatīviem risinājumiem	C papildinājums, 16. punkts	1.4. 1.4.2.–1.4.9.
[56.2.]	Aizsargierīces uz izvirzītām daļām	C papildinājums, 17. punkts	1.3.
[57]	IRS 50575:2020, Ed1 Dzelzceļa aprīkojums. Vagoni. Zīmju turētāji un bīstamības identifikācijas paneļi. Savstarpēja aizstājamība		
[57.1.]	Astes daļas signālierīču zīmju turētāji un piestiprināšanas aprīkojums	C papildinājums, 18. punkts	2.

[58]	EN 16834:2019 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Bremžu veiktspēja		
[58.1.]	Darba bremzes	4.2.4.3.2.1.	D pielikums
[58.2.]	Saskaņā ar [17.] rindā norādīto dokumentu aprēķinātā bremzēšanas raksturojuma validācija	4.2.4.3.2.1.	6., 8., 9., 10., 12.
[58.3.]	Bremzēšanas režīma G novērtēšana	C papildinājums, 9. punkts, C.3. tabula	6., 8., 9., 12.
[59]	EN 16839:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Ritošais sastāvs. Bufersijas konstrukcija		
[59.1.]	Bufersijas konstrukcija	C papildinājums, 1. punkts	4. punkts, izņemot 4.3., 5. punkts, izņemot 5.5.2.3. un 5.5.2.4., 6., 7., 8. punkts

D.2. Tehniskie dokumenti (pieejami ERA tīmekļvietnē)

Rindas Nr.	Novērtējamie raksturlielumi	SITS punkts	Obligātā tehniskā dokumenta punkts
[A]	Vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu un citu apakšsistēmu saskarnes CCS SITS A papildinājuma [77]. rinda ERA/ERTMS/033281 V5.0		
[A.1.]	Vilcienu detektēšanas sistēma uz sliežu ceļu ķēžu bāzes	4.2.3.3. punkta a) apakšpunkts	attālums starp asīm (3.1.2.1., 3.1.2.3., 3.1.2.4., 3.1.2.5.), ritekļa asslodze (3.1.7.1.), pilnā pretestība starp riteņiem (3.1.9.), kompozītmateriālu bremžu kluču izmantošana (3.1.6.), ja ritošais sastāvs ir aprīkots: manevru palīgierīču izmantošana (3.1.8.), ja ritošais sastāvs ir aprīkots ar elektriskām vai elektroniskām borta iekārtām, kas izstaro traucējumu strāvu sliežu ceļā: novadītie traucējumi (3.2.2).
[A.2.]	Vilcienu detektēšanas sistēmas uz asu skaitītāju bāzes	4.2.3.3. punkta b) apakšpunkts	attālums starp asīm (3.1.2.1., 3.1.2.2., 3.1.2.4., 3.1.2.5.), riteņa ģeometrija (3.1.3.1.–3.1.3.4.), no metāliem / induktīviem komponentiem brīva telpa starp riteņiem (3.1.3.5.), riteņu materiāls (3.1.3.6.), ja ritošais sastāvs ir aprīkots ar elektriskām vai elektroniskām borta iekārtām, kas rada traucējumu elektromagnētiskos laukus riteņa sensora tuvumā: elektromagnētiskie lauki (3.2.1.).
[A.3.]	Vilcienu detektēšanas sistēma uz induktīvās cilpas iekārtu bāzes	4.2.3.3. punkta c) apakšpunkts	ritekļa metāla konstrukcija (3.1.7.2.)
[A.4.]	Ietekmējošā vienība	7.1.2. punkta d1) apakšpunkts	3.2. punkts

[A.5.]	Ritekļa pilnā pretestība	7.1.2. punkta d1) apakšpunkts	3.2.2. punkts
[A.6.]	Saskaņota testēšanas metode	7.1.2. punkta d1) apakšpunkts	3.1.2. punkts
[A.7.]	Ietekmējošā vienība	C papildinājums, 7. punkts	3.2. punkts
[A.8.]	Ritekļa pilnā pretestība	C papildinājums, 7. punkts	3.2.2. punkts
[A.9.]	Saskaņota testēšanas metode	C papildinājums, 7. punkts	3.1.2. punkts
[B]	ERA tehniskais dokuments par kombinēto pārvadājumu kodifikāciju ERA/TD/CT 1.1. versija (izdota 21.03.2023.)		
[B.1.]	Izmantošanai kombinētajiem pārvadājumiem paredzētu vienību kodifikācija	4.2.3.1. H papildinājums	2.2.
[C]	ERA tehniskais dokuments par starptautiskajiem pārvadājumiem UIC pilnībā apstiprinātu kompozītmateriālu bremžu kļuču sarakstu ERA/TD/2009-02/INT, versija 15.0.;		

67) E papildinājumu groza šādi:

a) 1. punkta pirmo un otro daļu aizstāj ar šādām:

“Aizmugurējo gabarītlukturu krāsa atbilst D papildinājuma [29.] rindā minētajai specifikācijai.

Aizmugurējie gabarītlukturi projektējami tā, ka to gaismas stiprums atbilst D papildinājuma [29.] rindā minētajai specifikācijai.”;

b) 2. punkta ceturto teikumu aizstāj šādu:

“Plāksne ir atstarojoša atbilstīgi D papildinājuma [30.] rindā minētajai specifikācijai.”;

68) F papildinājumu groza šādi:

pēc rindas “Gaitas dinamiskie parametri” pievieno šādu jaunu rindu:

“Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas funkcija	4.2.3.5.3.	x	x	n.p.	—”;
--	------------	---	---	------	-----

69) G papildinājumu aizstāj ar šādu:

“G papildinājums

Tādu kompozītmateriālu bremžu kļuču saraksts, kuriem nav vajadzīga atbilstības deklarācija, kā minēts 8.b pantā

Šis papildinājums minēts D.2. papildinājuma [C] rindā.”;

70) pievieno šādu H papildinājumu:

“H papildinājums

Izmantošanai kombinētajiem pārvadājumiem paredzētu vienību kodifikācija

“Vienības, kuras paredzēts izmantot kombinētajiem pārvadājumiem, kodificē saskaņā ar D.2. papildinājuma [B] rindā minēto specifikāciju.

Uz vienībām, kuras paredzēts izmantot kombinētajiem pārvadājumiem un kurām nepieciešams vagona savietojamības kods, attiecas tālāk minētās prasības.

H.1. Vagona savietojamības kods

1. Vagona savietojamības kods (WCC) apzīmē intermodālās kravas vienības veidu, ko var iekraut vienībā.
2. WCC nosaka visām vienībām un novērtē paziņotā iestāde.

H.2. Vagona korekcijas cipars

1. Vagona korekcijas cipars (WCD) ir novērtējamās vienības ģeometrisko parametru un H.3. punktā noteikto standarta vagonu parametru salīdzinājuma rezultāts.
2. Šo salīdzinājumu veic visām vienībām un novērtē paziņotā iestāde. Novērtējuma rezultātu iekļauj paziņotās iestādes ziņojumā.
3. Pamatojoties uz novērtējumu:

vienībām, kuru ģeometriskie parametri ir līdzvērtīgi vai labvēlīgāki nekā standarta vagonam, WCD var aprēķināt, ja to pieprasa pretendents;

vienībām, kuru ģeometriskie parametri ir mazāk labvēlīgi nekā standarta vagonam, šajā SITS nav prasīts aprēķināt WCD.

H.3. Standarta vagonu parametri

Kombinēto pārvadājumu "P" profili ir aprēķināti, pamatojoties uz šādiem standarta vagona ar padziļinājumu raksturlielumiem:

- attālums starp ratiņu pulkām (a) 11 200 mm,
- ratiņu garenbāze (p) 1 800 mm,
- puspiekabes (ST) kravas plaknes augstums 330 mm,
- maksimālā pārkare (na) 2 000 mm,
- slodzes pielāide 10 mm,
- asimetrija 1°,
- ST + vagona sānsveres centra augstums (Hc) 1 000 mm,
- q+w brīvgājiens 11,5 mm,
- brīvgājiens atbalsta slīdņos (J) 12 mm,
- puse attāluma starp atbalsta slīdņiem (bG) 850 mm,
- ST + vagona elastība (s) 0,3.

Kombinēto pārvadājumu "C" un ISO profili ir aprēķināti, pamatojoties uz šādiem standarta vagona raksturlielumiem:

- attālums starp ratiņu pulkām (a) 13 500 mm,
- ratiņu garenbāze (p) 1 800 mm,
- maināmā kravas nodalījuma kravas plaknes augstums 1 175 mm,
- maksimālā pārkare (na) 2 000 mm,
- slodzes pielāide 10 mm,
- asimetrija 1°,
- vagona sānsveres centra augstums (Hc) 500 mm,
- q+w brīvgājiens 11,5 mm,
- brīvgājiens atbalsta slīdņos (J) 12 mm,
- puse attāluma starp atbalsta slīdņiem (bG) 850 mm,
- vagona elastība (s) 0,15".

II PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1299/2014 pielikumu groza šādi:

1) pielikuma 2.5. punktu aizstāj ar šādu:

“2.5. Saistība ar drošības pārvaldības sistēmu

Nepieciešamos procesus drošības un ekspluatācijas pārvaldībai atbilstīgi prasībām, kas ietilpst šīs SITS darbības jomā, tostarp saskarnes ar cilvēkiem, organizācijām vai citām tehniskām sistēmām, projektē un īsteno infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēmā, kā noteikts Direktīvā (ES) 2016/798.”;

2) pievieno šādu 2.6. punktu:

“2.6. Saistība ar kombinēto pārvadājumu kodifikāciju

1. Noteikumi attiecībā uz būvju tuvinājuma gabarītu ir izklāstīti 4.2.3.1. punktā.

2. Kodifikācijas sistēma, ko izmanto intermodālo kravas vienību pārvadāšanai kombinētajos pārvadājumos, atbilst T papildinājuma [A] rindā minētajai specifikācijai. Tās pamatā var būt:

- a) līnijas parametri un precīza šķēršļu atrašanās vieta;
- b) attiecīgās līnijas būvju tuvinājuma gabarīta atsaucis profils;
- c) šā apakšpunkta a) un b) punktā minēto metožu kombinācija.”;

3) pielikuma 4.1. punkta 6. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“6. Ja šajā SITS līnijas ātrums ir noteikts kilometros stundā (km/h) kā kategorija vai veiktspējas parametrs, ir jāļauj ātrumu izteikt kā ekvivalentu jūdzēs stundā (mph) atbilstīgi G papildinājumam attiecībā uz Īriju un Apvienotās Karalistes tīkliem attiecībā uz Ziemeļīriju.”;

4) pielikuma 4.2.1. punktu groza šādi:

a) 4.–8. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“4. Līnijas klasificē, pamatojoties uz pārvadājumu veidu (pārvadājumu kodu), ko raksturo šādi veiktspējas parametri:

- būvju tuvinājuma gabarīts,
- asslodze,
- līnijas ātrums,
- vilciena garums,
- perona lietderīgais garums.

Vērtības slejās “būvju tuvinājuma gabarīts” un “asslodze”, kas tieši ietekmē vilciena kustību, ir obligāti minimālie līmeņi atbilstoši pārvadājumu kodam. Neatkarīgi no TEN-T prasībām, cik vien iespējams, piemēro vērtību diapazonu, kas norādīts slejās “līnijas ātrums”, “perona lietderīgais garums” un “vilciena garums”.

5. Šā pielikuma 2. un 3. tabulā minētos veiktspējas parametrus nav paredzēts izmantot, lai pārbaudītu ritošā sastāva un infrastruktūras savietojamību. Uz maršruta savietojamības pārbaudēm attiecas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 (*) (“SITS OPE”) pielikuma 4.2.2.5. punkts un D.1. papildinājums.
6. Informācija, kas nosaka esošu konstrukciju spējas minimālās prasības saistībā ar dažādiem vilcienu veidiem, ir sniegta E papildinājumā. Apvienotās Karalistes tīkliem attiecībā uz Ziemeļīriju informācija, kas nosaka saistību starp maksimālo asslodzi un maksimālo ātrumu atbilstoši ritekļa tipam, ir sniegta F papildinājumā.
7. Pārvadājumu veidu veiktspējas līmeņi ir norādīti 2. un 3. tabulā.

2. tabula

Infrastrukturās veiktspējas parametri pasažieru pārvadājumiem

(uz maršruta savietojamības pārbaudēm attiecas SITS OPE 4.2.2.5. punkts un D.1. papildinājums)

Pārvadājumu kods	Būvju tuvinājuma gabarīts	Asslodze (t)	Līnijas ātrums (km/h)	Perona lietderīgais garums (m)
P1	GC	17 ⁽¹⁾ / 21,5 ⁽²⁾	250–350	400
P2	GB	20 ⁽¹⁾ / 22,5 ⁽²⁾	200–250	200–400
P3	DE3	22,5 ⁽³⁾	120–200	200–400
P4	GB	22,5 ⁽³⁾	120–200	200–400
P5	GA	20 ⁽³⁾	80–120	50–200
P6	G1	12 ⁽³⁾	n. p.	n. p.
P1 520	S	22,5 ⁽³⁾	80–160	35–400
P1 600	IRL1	22,5 ⁽³⁾	80–160	75–240

⁽¹⁾ Asslodzes minimālās vajadzīgās vērtības, kas jāizmanto tiltu pārbaudēs ar dinamiskās vērtēšanas palīdzību, pamatojoties uz konstrukcijas masu darba režīmā galvas vagoniem un lokomotīvēm un ekspluatācijas masu normālā lietderīgās kravas režīmā ritekļiem, kuri ir piemēroti pasažieru vai bagāžas lietderīgās kravas pārvadāšanai (masas definīcijas saskaņā ar T papildinājuma [1.] rindā minēto specifikāciju).

⁽²⁾ Asslodzes minimālās vajadzīgās vērtības, kas jāizmanto infrastruktūras pārbaudēs ar statiskās noslogošanas palīdzību, pamatojoties uz konstrukcijas masu ārkārtējā lietderīgās kravas režīmā ritekļiem, kuri ir piemēroti pasažieru vai bagāžas lietderīgās kravas pārvadāšanai (masas definīcijas saskaņā ar T papildinājuma [1.] rindā minēto specifikāciju attiecībā uz T papildinājuma [2.] rindā minēto specifikāciju). Šī asslodze var būt saistīta ar ierobežotu ātrumu.

⁽³⁾ Jāizmanto statistiskajai noslogošanai izmantotās infrastruktūras pārbaudēs, pamatojoties uz konstrukcijas masu darba režīmā galvas vagoniem un lokomotīvēm un uz konstrukcijas masu ārkārtējā lietderīgās kravas režīmā citiem ritekļiem (masas definīcijas saskaņā ar T papildinājuma [1.] rindā minēto specifikāciju attiecībā uz T papildinājuma [2.] rindā minēto specifikāciju). Šī asslodze var būt saistīta ar ierobežotu ātrumu.

3. tabula

Infrastrukturās veiktspējas parametri kravu pārvadājumiem

(uz maršruta savietojamības pārbaudēm attiecas SITS OPE 4.2.2.5. punkts un D.1. papildinājums)

Pārvadājumu kods	Būvju tuvinājuma gabarīts	Asslodze (t)	Līnijas ātrums (km/h)	Vilciena garums (m)
F1	GC	22,5 ⁽¹⁾	100–120	740–1 050
F2	GB	22,5 ⁽¹⁾	100–120	600–1 050
F3	GA	20 ⁽¹⁾	60–100	500–1 050
F4	G1	18 ⁽¹⁾	n. p.	n. p.
F1 520	S	25 ⁽¹⁾	50–120	1 050
F1 600	IRL1	22,5 ⁽¹⁾	50–100	150–450

⁽¹⁾ Jāizmanto infrastruktūras statistiskajās pārbaudēs, pamatojoties uz konstrukcijas masu darba režīmā galvas vagoniem un lokomotīvēm un uz konstrukcijas masu normālā lietderīgās kravas režīmā citiem ritekļiem (masas definīcijas saskaņā ar T papildinājuma [1.] rindā minēto specifikāciju). Šī asslodze var būt saistīta ar ierobežotu ātrumu.

Piezīme. 2. un 3. tabulu neizmanto, lai pārbaudītu ritošā sastāva un infrastruktūras savietojamību.

8. Attiecībā uz konstrukcijām ar asslodzi vien nepietiek, lai noteiktu prasības infrastruktūrai. Prasības ir noteiktas šādi:

- jaunām konstrukcijām – 4.2.7.1. un 4.2.7.2. punktā,
- esošām konstrukcijām – 4.2.7.4. punktā,
- sliežu ceļam – 4.2.6. punktā.

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/773 (2019. gada 16. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, un Lēmuma 2012/757/ES atcelšanu (OV L 139I, 27.5.2019., 5. lpp.).”;

(b) b) 11. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“11. (neizmanto)”;

5) pielikuma 4.2.3.1. punkta 1., 2. un 3. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

- “1. Būvju tuvinājuma gabarīta augšējo daļu nosaka, pamatojoties uz gabarītiem, kuri izvēlēti atbilstīgi 4.2.1. punktam un noteikti T papildinājuma [3.] rindā minētajā specifikācijā.
2. Būvju tuvinājuma gabarīta apakšējā daļa atbilst GI2, kas noteikts T papildinājuma [3.] rindā minētajā specifikācijā. Ja sliežu ceļi ir aprīkoti ar sliežu bremsēm, būvju tuvinājuma gabarīts GI1, kas noteikts tajā pašā specifikācijā, attiecas uz gabarīta apakšējo daļu.
3. Būvju tuvinājuma gabarītu aprēķina, izmantojot kinemātisko metodi atbilstīgi T papildinājuma [3.] rindā minētās specifikācijas prasībām.”;

6) pielikuma 4.2.3.2. punkta 3. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“3. Attālumam starp sliežu ceļu asīm ir vismaz jāatbilst prasībām attiecībā uz uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību starp sliežu ceļu asīm, ko nosaka atbilstīgi T papildinājuma [3.] rindā minētajai specifikācijai.”;

7) pielikuma 4.2.3.4. punkta 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“2. Jaunās līnijās pretējas līknes (izņemot līknes šķirotavās, kur veic manevrus ar atsevišķiem vagoniem), kuru rādiuss ir mazs, projektē, lai novērstu buferu bloķēšanu.

Attiecībā uz taisniem starpposma sliežu ceļa komponentiem starp līknēm piemēro T papildinājuma [4.] rindā minēto specifikāciju, kuras vērtību pamatā ir atsaucies ritekļi, kas definēti tajā pašā specifikācijā. Lai novērstu buferu bloķēšanu esošiem ritekļiem, kuri neatbilst pieņēmumiem par atsaucies ritekļiem, infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt, ka taisniem starpposma sliežu ceļa komponentiem jābūt garākiem

Attiecībā uz starpposma sliežu ceļa komponentiem, kas nav taisni, veic detalizētu aprēķinu, lai pārbaudītu, cik liels ir aizmugurējās daļas attālums no sliedes.”;

8) pielikuma 4.2.4.5. punkta 4. apakšpunkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Šādus riteņpārus, kas definēti T papildinājuma [6.] rindā minētajā specifikācijā, modelē, braucot projektētajos sliežu ceļa apstākļos (simulācijā veic aprēķinus saskaņā ar T papildinājuma [5.] rindā minēto specifikāciju):

- a) S 1002 ar SR1;
- b) S 1002 ar SR2;
- c) GV 1/40 ar SR1,
- d) GV 1/40 ar SR2.”;

9) pielikuma 4.2.4.6. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Sliedes galviņas profilu izvēlas diapazonā, kas noteikts T papildinājuma [7.] un [8.] rindā minētajās specifikācijās, vai tam ir jāatbilst 2. punktā noteiktajām vērtībām.”;

10) pielikuma 4.2.6.1. punkta b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

- “b) maksimālos vertikālos riteņu spēkus. Maksimālie riteņu spēki noteiktos testēšanas apstākļos ir paredzēti T papildinājuma [9.] rindā minētajā specifikācijā;
- c) vertikālos kvazistatiskos riteņu spēkus. Maksimālie kvazistatiskie riteņu spēki noteiktos testēšanas apstākļos ir paredzēti T papildinājuma [9.] rindā minētajā specifikācijā.”;

11) pielikuma 4.2.6.3. punkta a) un b) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

- “a) sānspēkus; maksimālie sānspēki, ar kādiem riteņpāris iedarbojas uz sliežu ceļu, noteiktos testēšanas apstākļos ir paredzēti T papildinājuma [9.] rindā minētajā specifikācijā;
- b) kvazistatiskos virzošos spēkus; maksimālie kvazistatiskie virzošie spēki Y_{qst} noteiktos rādījumos un testēšanas apstākļos ir paredzēti T papildinājuma [9.] rindā minētajā specifikācijā.”;

12) pielikuma 4.2.7. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.7. **Konstrukciju izturība pret satiksmes slodzēm**

Šajā SITS punktā norādītās T papildinājuma [10.] un [11.] rindā minēto specifikāciju prasības piemēro saskaņā ar atbilstošajiem punktiem minēto specifikāciju valsts pielikumos, ja tādi ir.

4.2.7.1. **Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm**

4.2.7.1.1. **Vertikālas slodzes**

- Tiltus projektē tā, lai tie izturētu vertikālas slodzes saskaņā ar šādiem slodzes modeļiem, kas noteikti T papildinājuma [10.] rindā minētajā specifikācijā:
 - slodzes modelis 71, kas noteikts T papildinājuma [10.] rindā minētajā specifikācijā;
 - papildus, slodzes modelis SW/0 vienlaidu tiltiem, kas noteikts T papildinājuma [10.] rindā minētajā specifikācijā.
- Slodzes modeļus reizina ar koeficientu alfa (α), kas noteikts T papildinājuma [10.] rindā minētajā specifikācijā.
- Koeficienta alfa (α) vērtība ir vienāda ar 11. tabulā norādītajām vērtībām vai lielāka par tām.

11. tabula

Koeficients alfa (α) jaunu tiltu projektiem

Pārvadājumu veids	Koeficienta alfa (α) minimālā vērtība
P1, P2, P3, P4	1,0
P5	0,91
P6	0,83
P1520	1
P1600	1,1
F1, F2, F3	1,0
F4	0,91
F1520	1,46
F1600	1,1

4.2.7.1.2. Vertikālas slodzes dinamiskās iedarbības pielaiide

1. Slodzes modeļa 71 un slodzes modeļa SW/0 slodzes iedarbību palielina, reizinot ar dinamisko koeficientu Φ , kas noteikts T papildinājuma [10.] rindā minētajā specifikācijā.
2. Tiltus, uz kuriem ātrums pārsniedz 200 km/h un kuriem saskaņā ar T papildinājuma [10.] rindā minēto specifikāciju ir jāveic dinamiskā analīze, papildus projektē arī slodzes modelim HSLM, kas noteikts T papildinājuma [10.] rindā minētajā specifikācijā.
3. Ir atļauts projektēt jaunus tiltus, kuri ir piemēroti arī atsevišķiem pasažieru vilcieniem ar lielāku asslodzi nekā slodzes modelim HSLM. Dinamiskā analīze ir jāveic, izmantojot noslogojuma raksturlielumu atsevišķam vilcienam kā konstrukcijas masu normālā lietderīgās kravas režīmā atbilstīgi K papildinājumam ar pielaidi pasažieriem stāvvietās saskaņā ar K papildinājuma 1. piezīmi.

4.2.7.1.3. Centrbēdzes spēki

Ja sliežu ceļš uz tilta ir izliekts visā tilta garumā vai tā daļā, tiltu projektos ņem vērā centrbēdzes spēku saskaņā ar T papildinājuma [10.] rindā minēto specifikāciju.

4.2.7.1.4. Sānsvārstību spēki

Tiltu projektos ņem vērā sānsvārstību spēku saskaņā ar T papildinājuma [10.] rindā minēto specifikāciju.

4.2.7.1.5. Vilces un bremzēšanas (garenvirziena slodžu) iedarbe

Tiltu projektos ņem vērā vilces un bremzēšanas spēkus saskaņā ar T papildinājuma [10.] rindā minēto specifikāciju.

4.2.7.1.6. Projektētais sliežu ceļa nošķiebums dzelzceļa satiksmes iedarbes dēļ

Maksimālais kopējais projektētais sliežu ceļa nošķiebums dzelzceļa satiksmes iedarbes dēļ nepārsniedz vērtības, kas noteiktas T papildinājuma [11.] rindā minētajā specifikācijā.

4.2.7.2. Ekvivalents vertikāls jaunu ģeotehnisko konstrukciju un zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme

1. Ģeotehniskās konstrukcijas un zemes klātnes projektē un grunts spiediena ietekmi nosaka, ņemot vērā slodzes modeļa 71 radīto vertikālo slodzi, kā noteikts T papildinājuma [10.] rindā minētajā specifikācijā.
2. Ekvivalento vertikālo noslogojumu reizina ar koeficientu α , kas noteikts T papildinājuma [10.] rindā minētajā specifikācijā. Koeficienta α vērtība ir vienāda ar 11. tabulā norādītajām vērtībām vai lielāka par tām.

4.2.7.3. Tādu jaunu konstrukciju izturība, kuras atrodas pāri vai blakus sliežu ceļiem

Garāmbraucošu vilcienu radīto aerodinamisko iedarbi ņem vērā saskaņā ar T papildinājuma [10.] rindā minēto specifikāciju.

4.2.7.4. Esošu konstrukciju (tiltu, ģeotehnisko konstrukciju un zemes klātņu) izturība pret satiksmes slodzēm

1. Atbilstoši 4.2.1. punktā minētajām SITS līniju kategorijām panāk tiltu, ģeotehnisko konstrukciju un zemes klātņu noteiktu savstarpējas izmantojamības līmeni.
2. Minimālās prasības attiecībā uz konstrukciju spēju katram pārvadājumam kodam ir noteiktas E papildinājumā, un tās ir jāizpilda, lai līniju varētu atzīt par savstarpēji izmantojamu.

3. Piemēro šādus nosacījumus:
- a) ja esošas konstrukcijas vietā būvē jaunu konstrukciju, jaunā konstrukcija atbilst 4.2.7.1. vai 4.2.7.2. punktā noteiktajām prasībām;
 - b) ja esošo konstrukciju minimālā spēja atbilst E papildinājuma prasībām, esošas konstrukcijas atbilst attiecīgajām savstarpējas izmantojamības prasībām;
 - c) ja esošas konstrukcijas spēja neatbilst E papildinājuma prasībām un tiek veikti darbi (piemēram, nostiprināšana), lai uzlabotu konstrukcijas spēju atbilstoši šīs SITS prasībām (turklāt konstrukcijas vietā neplāno būvēt jaunu konstrukciju), panāk konstrukcijas atbilstību E papildinājuma prasībām.

4. Attiecībā uz Apvienotās Karalistes (Ziemeļīrijas) tīkliem 2. un 3. apakšpunktā EN līnijas kategoriju var aizstāt ar maršruta pieejamības (RA) numuru (ko piešķir saskaņā ar šajā nolūkā paziņotajiem valsts tehniskajiem noteikumiem), un atsauces uz E papildinājumu attiecīgi aizstāj ar atsaucēm uz F papildinājumu.”;

- 13) pielikuma 4.2.8.1. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Tūlītējas rīcības robežvērtības izolētiem defektiem izlīdzinājumā ir noteiktas T papildinājuma [12.] rindā minētajā specifikācijā. Izolētie defekti nedrīkst pārsniegt viļņa garuma diapazona D1 robežvērtības.”;

- 14) pielikuma 4.2.8.2. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Tūlītējas rīcības robežvērtības izolētiem defektiem garenprofila līmenī ir noteiktas T papildinājuma [12.] rindā minētajā specifikācijā. Izolētie defekti nedrīkst pārsniegt viļņa garuma diapazona D1 robežvērtības.”;

- 15) pielikuma 4.2.8.3. punktu groza šādi:

- a) un 2. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“1. Sliežu ceļa nošķiebumam kā izolētam defektam tūlītējas rīcības robežvērtības ir no nulles līdz maksimālajai vērtībai. Sliežu ceļa nošķiebums ir noteikts T papildinājuma [13.] rindā minētajā specifikācijā.

2. Sliežu ceļa nošķiebuma robežvērtība ir mērījumu bāzes garuma funkcija, ko piemēro saskaņā ar T papildinājuma [12.] rindā minēto specifikāciju.”;

- b) 6. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“6. Šā punkta 2. apakšpunkta vietā sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem nošķiebuma robežvērtība ir mērījumu bāzes garuma funkcija, ko piemēro saskaņā ar T papildinājuma [12.] rindā minēto specifikāciju.”;

- 16) pielikuma 4.2.9.2. punktu groza šādi:

- a) 3. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“3. Peroniem, pie kuriem parastas ekspluatācijas laikā ir paredzēts apstāties tikai tādiem pasažieru vilcieniem, kuri Komisijas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 (*) (“SITS LOC&PAS”) pielikuma 1.1. punktā ir skaidri norādīti kā tādi, kas neietilpst tās darbības jomā, var piemērot atšķirīgus noteikumus attiecībā uz peronu nominālo augstumu.

(*) Komisijas Regula (ES) Nr. 1302/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu “Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” (OV L 356, 12.12.2014., 228. lpp).”

- b) 4. apakšpunkta beigās pievieno šādu teikumu:

“Šīs vērtības ņem vērā ar pielaidi -10/+ 20 mm.”;

17) pielikuma 4.2.9.3. punktu groza šādi:

a) 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Attālumu no sliežu ceļa ass līdz perona malai, kas ir paralēla velšanās plaknei (b_q), saskaņā ar T papildinājuma [3.] rindā minēto specifikāciju nosaka, pamatojoties uz uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību ($b_{q_{lim}}$). Uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību aprēķina, pamatojoties uz gabarītu G1.”;

b) 3. apakšpunkta beigās pievieno šādu teikumu:

“Šīs vērtības ņem vērā ar pielaidi -10/+10 mm.”;

18) pielikuma 4.2.10.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.10.1. Maksimālās spiediena pārmaiņas tuneļos

1. Jaunos tuneļos un apakšzemes konstrukcijās, kas ietilpst T papildinājuma [14.] rindā minētajā specifikācijā izklāstītajās kategorijās, ir jānodrošina, ka maksimālās spiediena pārmaiņas, kuras rodas, ja vilciens tunelī brauc ar maksimālo pieļaujamo ātrumu, nepārsniedz 10 kPa laikā, kamēr vilciens šķērso tuneli.

2. Šā punkta 1. apakšpunkta prasība ir jāizpilda visā SITS LOC&PAS atbilstīga vilciena ārpuses garumā.

3. Infrastruktūras apakšsistēmas modernizācijas vai atjaunošanas gadījumā esošā tunelī vai apakšzemes konstrukcijā, kur ir paredzēts pārvietoties ar ātrumu 200 km/h vai ātrāk, ir jānodrošina, ka maksimālās spiediena pārmaiņas, kuras rodas, ja vilciens tunelī brauc ar maksimālo pieļaujamo ātrumu, nepārsniedz 10 kPa laikā, kamēr vilciens šķērso tuneli. Novērtēšana jāveic saskaņā ar T papildinājuma [14.] rindā minēto specifikāciju vai 6.2.4.12. punkta 1. apakšpunktu, ja nav iespējams piemērot vienkāršotu atbilstības novērtēšanu.”;

19) pielikuma 4.2.12.4. punktu groza šādi:

a) 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“2. Dzeramā ūdens apgādes stacionārā iekārta tiek apgādāta ar dzeramo ūdeni, kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2020/2184 (*) prasībām.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2020/2184 (2020. gada 16. decembris) par dzeramā ūdens kvalitāti (OV L 435, 23.12.2020. 1. lpp.);”;

b) pievieno šādu 3. apakšpunktu:

“3. Materiāli, ko izmanto ritošā sastāva apgādei ar dzeramo ūdeni (piemēram, cisterna, sūknis, cauruļvadi, ūdens krāns, blīvējuma materiāls un kvalitāte), atbilst prasībām, kas attiecas uz dzeramo ūdeni.”;

20) pielikuma 4.3.1. punktu groza šādi:

a) 15. tabulu groza šādi:

i) virsrakstu aizstāj ar šādu:

“Saskarnes ar apakšsistēmu “Ritošais sastāvs – lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs””;

ii) otrajā slejā virsrakstu aizstāj ar šādu:

“Atsauce uz SITS INF”;

iii) trešajā slejā virsrakstu aizstāj ar šādu:

“Atsauce uz SITS LOC&PAS”;

- iv) rindas “Vilcienu apkopes iekārtas” trešajā slejā tekstu “4.2.11.4. Ūdens krājumu atjaunošanas iekārtas” svītro;
- b) 16. tabulu groza šādi:
- i) virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Saskarnes ar apakšsistēmu “Ritošais sastāvs – kravas vagoni””;
- ii) otrajā slejā virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS INF”;
- iii) trešajā slejā virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS WAG”;
- 21) pielikuma 4.3.2. punktā 17. tabulu groza šādi:
- i) otrajā slejā virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS INF”;
- ii) trešajā slejā virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS ENE”;
- 22) pielikuma 4.3.3. punktā 18. tabulu groza šādi:
- i) otrajā slejā virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS INF”;
- ii) trešajā slejā virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS CCS”;
- 23) pielikuma 4.3.4. punktā 19. tabulu groza šādi:
- i) otrajā slejā virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS INF”;
- ii) trešajā slejā virsrakstu aizstāj ar šādu:
“Atsauce uz SITS OPE”;
- iii) rindu “Personāla kompetence” aizstāj ar šādu:
- | | | |
|-----------------------|------------------------------|--------------------------------|
| “Personāla kompetence | 4.6. Profesionālā kompetence | 4.2.1.1. Vispārīgas prasības”; |
|-----------------------|------------------------------|--------------------------------|
- 24) pielikuma 5.3.3. punkta 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“2. Sistēmā, kurā nominālais sliežu ceļa platums ir 1 435 mm, projektētais sliežu ceļa platums sliežu ceļa gulšņiem taisnās līnijās un horizontālās līknēs ar rādiusu, kas pārsniedz 300 m, ir 1 437 mm.”;
- 25) pielikuma 6.1.5.1. punkta a), b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:
- a) sliedes cietību testē attiecībā uz ritošā sastāva stāvokli saskaņā ar T papildinājuma [7.] rindā minēto specifikāciju;
- b) stiepes izturību testē saskaņā ar T papildinājuma [7.] rindā minēto specifikāciju;
- c) nogurumu testē saskaņā ar T papildinājuma [7.] rindā minēto specifikāciju.”;
- 26) pielikuma 6.1.5.2. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“1. (neizmanto)”;
- 27) pielikuma 6.2.4.1. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“1. Būvju tuvinājuma gabarīta novērtēšanu kā projekta pārbaudi veic attiecībā pret raksturīgajiem šķērsriezumiem, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta veikto aprēķinu rezultātus, pamatojoties uz T papildinājuma [3.] rindā minēto specifikāciju.”;

28) pielikuma 6.2.4.2. punkta 1. un 2. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

- “1. Projekta pārbaudē attālumu starp sliežu ceļu asīm novērtē, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta veikto aprēķinu rezultātus, pamatojoties uz T papildinājuma [3.] rindā minēto specifikāciju. Nominālo attālumu starp sliežu ceļu asīm pārbauda līnijas plānojumā, kur attālumi ir norādīti paralēli horizontālajai plaknei. Uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtību starp sliežu ceļu asīm pārbauda attiecībā pret rādītājiem un attiecīgo ārējās sliekšņa paaugstinājumu.
2. Pēc montāžas pirms nodošanas ekspluatācijā attālumu starp sliežu ceļu asīm verificē kritiskajās vietās, kur uzstādīšanas tuvinājuma robežvērtība starp sliežu ceļu asīm, kas noteikta saskaņā ar T papildinājuma [3.] rindā minēto specifikāciju, ir mazāka nekā 50 mm”;

29) pielikuma 6.2.4.4. punktam pievieno šādu 3. apakšpunktu:

- “3. Lai montāžas laikā pirms nodošanas ekspluatācijā pārskatītu minimālo horizontālo līkni, novērtē pieteikuma iesniedzēja vai infrastruktūras pārvaldītāja iesniegtās mērījumu vērtības. Ņem vērā infrastruktūras pārvaldītāja noteiktos darbu pieņemšanas noteikumus.”;

30) pielikuma 6.2.4.6. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.4.6. Ekvivalentā koniskuma projektēto vērtību novērtēšana

Ekvivalentā koniskuma projektētās vērtības novērtē, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta veikto aprēķinu rezultātus, pamatojoties uz T papildinājuma [5.] rindā minēto specifikāciju.”;

31) pielikuma 6.2.4.10. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.4.10. Esošu konstrukciju novērtēšanas procedūra

1. Esošu konstrukciju novērtēšanu attiecībā pret 4.2.7.4. punkta 3. apakšpunkta b) un c) punkta prasībām veic, izmantojot vienu no šādām metodēm:
 - a) pārbaude par to, vai EN līniju kategoriju vērtības apvienojumā ar pieļaujamo ātrumu, kurš publicēts vai kuru ir paredzēts publicēt līnijām, kurās atrodas attiecīgās konstrukcijas, atbilst E papildinājuma prasībām;
 - b) pārbaude par to, vai EN līniju kategoriju vērtības apvienojumā ar pieļaujamo ātrumu, kas noteikts tiltiem vai projektam, vai ar alternatīvajām prasībām, kas noteiktas LM71, kā arī P1 un P2 noteiktajām koeficienta alfa (α) vērtībām atbilst E papildinājuma prasībām;
 - c) pārbaude par to, vai satiksmes slodzes, kuras noteiktas konstrukcijām vai projektam, atbilst 4.2.7.1.1., 4.2.7.1.2. un 4.2.7.2. punktā noteiktajām minimālajām prasībām. Pārbaudot koeficienta alfa (α) vērtību saskaņā ar 4.2.7.1.1. un 4.2.7.2. punktu, jāpārbauda tikai, vai koeficienta alfa (α) vērtība atbilst 11. tabulā norādītajai koeficienta alfa (α) vērtībai;
 - d) ja prasība esošam tiltam ir norādīta, atsaucoties uz projektēto slodzes modeli HSLM E papildinājumā, esošo tiltu novērtē, izmantojot jebkuru no šādām metodēm:
 - esošā tilta projekta specifikācijas pārbaude,
 - dinamiskās vērtēšanas specifikācijas pārbaude,
 - infrastruktūras reģistrā (*RINF*) publicētās esošā tilta nestspējas pārbaude attiecībā uz 1.1.1.1.2.4.2. parametru (Konstrukciju atbilstība ātrgaitas slodzes modeļiem (*HSLM*));
 - e) ja prasība esošam tiltam ir noteikta, atsaucoties uz alternatīvām dinamiskā noslogojuma prasībām (E papildinājuma 8. piezīme), esošo tiltu novērtē, pārbaudot šo alternatīvo noslogojuma prasību dinamiskās vērtēšanas specifikācijas atbilstību E papildinājuma 8. piezīmes prasībām.

2. Nav jāveic ne projekta pārbaude, ne aprēķini.

3. Esošu konstrukciju novērtēšanā attiecīgi piemēro 4.2.7.4. punkta 4. apakšpunktu.”;

32) pielikuma 6.2.4.11. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Projekta pārbaudē attālumu no sliežu ceļa ass līdz perona malai novērtē, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja vai līgumslēdzēja subjekta veikto aprēķinu rezultātus, pamatojoties uz T papildinājuma [3.] rindā minēto specifikāciju.”

33) pielikuma 6.2.4.12. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.4.12. Maksimālo spiediena pārmaiņu tuneļos novērtēšana

1. Maksimālās spiediena pārmaiņas tunelī (10 kPa kritēriju) novērtē saskaņā ar T papildinājuma [14.] rindā minēto specifikāciju, ņemot vērā vilcienus, kuri atbilst SITS LOC&PAS un kuri konkrētajā novērtējamajā tunelī var braukt ar līnijas maksimālo ātrumu.

2. Ievades parametri, kas izmantojami novērtējumā, ir tādi, lai ievērotu SITS LOC&PAS norādītā vilcienu radītā atsauces spiediena viļņa raksturlielumus.

3. Atsauces šķērsriezumu laukumi ir noteikti T papildinājuma [14.] rindā minētajā specifikācijā”.

34) pielikuma 6.3. punktu aizstāj ar šādu:

“6.3. (neizmanto)”;

35) pielikuma 6.4. punktu aizstāj ar šādu:

“6.4. Tehniskās apkopes dokumentācijas novērtēšana

1. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 (*) 15. panta 4. punktu pieteikuma iesniedzējs atbild par tādas tehniskās dokumentācijas sagatavošanu, kurā iekļauta tehniskajai apkopei nepieciešamā dokumentācija.

2. Paziņotā iestāde pārbauda tikai to, vai ir iesniegta tehniskajai apkopei nepieciešamā dokumentācija, kas noteikta 4.5.1. punktā. Paziņotajai iestādei nav jāpārbauda informācija, ko satur iesniegtā dokumentācija.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.);

36) pielikuma 6.5.1. punkta 1. apakšpunkta ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“Līdz šīs SITS 5. nodaļā norādīto savstarpējas izmantojamības komponentu saraksta pārskatīšanai paziņotā iestāde apakšsistēmai var izdot EK verifikācijas sertifikātu arī tad, ja dažiem apakšsistēmā iekļautajiem savstarpējas izmantojamības komponentiem nav attiecīgās EK atbilstības deklarācijas un/vai deklarācijas par piemērotību lietošanai saskaņā ar šo SITS, ja ir ievēroti šādi kritēriji:”;

37) pielikuma 7. nodaļas pirmo daļu svīturo;

38) pielikuma 7.1.–7.6. punktu aizstāj ar šādiem:

“7.1. Valsts īstenošanas plāns

Dalībvalstis izstrādā valsts plānu šīs SITS īstenošanai, kura mērķis ir visas Savienības dzelzceļu sistēmas saskaņotība. Šajā plānā iekļauj visus projektus, kas saistīti ar jaunu infrastruktūras apakšsistēmu, tās atjaunošanu un modernizāciju, un tas samērīgā termiņā nodrošina pakāpenisku pāreju uz savstarpēji izmantojamu mērķa infrastruktūras apakšsistēmu, kas pilnībā atbilst šai SITS.

7.2. Šīs SITS piemērošana jaunai infrastruktūras apakšsistēmai

1. Šī SITS ir obligāti piemērojama jaunai infrastruktūras apakšsistēmai.
2. "Jauna infrastruktūras apakšsistēma" ir infrastruktūras apakšsistēma, kas nodota ekspluatācijā pēc 2023. gada 28. septembra un veido maršrutu vai tā daļu tur, kur pašlaik maršruta nav.

Visas citas infrastruktūras apakšsistēmas ir uzskatāmas par "esošām infrastruktūras apakšsistēmām".

3. Šādus gadījumus uzskata par infrastruktūras apakšsistēmas modernizāciju, nevis jaunas infrastruktūras apakšsistēmas nodošanu ekspluatācijā:
 - a) esoša maršruta daļēja pārbūve;
 - b) apvedceļa būvniecība;
 - c) esoša maršruta papildināšana ar vienu vai vairākiem sliežu ceļiem neatkarīgi no attāluma starp sākotnējiem un papildu sliežu ceļiem.

7.3. Šīs SITS piemērošana esošai infrastruktūras apakšsistēmai

7.3.1. Apakšsistēmas veiktspējas kritēriji

Papildus 7.2. punkta 3. apakšpunktā minētajiem gadījumiem "modernizācija" ir esošas infrastruktūras apakšsistēmas ievērojami pārveidošanas darbi, kuru rezultātā rodas atbilstība vismaz vienam papildu pārveidojumu kodam vai mainās paziņotā pārveidojumu kodu (norādīti 2. un 3. tabulā 4.2.1. punktā) kombinācija.

7.3.2. SITS piemērošana

Atbilstība šai SITS ir obligāta apakšsistēmai vai tās daļai(-ām), ko atjauno vai modernizē. Pamatojoties uz mantotās dzelzceļa sistēmas raksturlielumiem, esošas infrastruktūras apakšsistēmas atbilstību šai SITS var panākt, pakāpeniski uzlabojot savstarpējo izmantojamību, proti:

- 1) šī SITS ir obligāti piemērojama modernizētajai infrastruktūras apakšsistēmai, un to piemēro modernizētajai apakšsistēmai modernizācijas ģeogrāfiskajā aptvērumā. Modernizācijas ģeogrāfisko aptvērumu nosaka, pamatojoties uz izvietojumu uz sliežu ceļiem un metriskajām atsaucēm, un tā rezultātā tiek nodrošināta atbilstība visiem infrastruktūras apakšsistēmas pamatparametriem, kas saistīti ar sliežu ceļiem, uz kuriem attiecas infrastruktūras apakšsistēmas modernizācija.

Vienas sliedes vai vairāku sliežu pievienošanu sliežu ceļa papildu platuma atbalstam arī uzskata par modernizāciju, ja rodas atbilstība 7.3.1. punktā aprakstītajiem apakšsistēmas veiktspējas kritērijiem;

- 2) ja tiek veiktas izmaiņas, kas nav infrastruktūras apakšsistēmas modernizācija, šī SITS ir obligāti piemērojama katram no pamatparametriem (minēti 4.2.2. punktā), ko ietekmē izmaiņas, ja izmaiņu dēļ ir jāveic jauna EK verifikācijas procedūra saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/250 (*). Piemēro Īstenošanas regulas (ES) 2019/250 6. un 7. pantā paredzētos noteikumus;
- 3) ja tiek veiktas izmaiņas, kas nav infrastruktūras apakšsistēmas modernizācija, attiecībā uz tiem pamatparametriem, kurus izmaiņas neietekmē, vai gadījumā, ja izmaiņu dēļ nav vajadzīga jauna EK verifikācija, atbilstības līmeņa pierādīšana saskaņā ar šo SITS ir brīvprātīga;
- 4) infrastruktūras apakšsistēmas modernizācijas vai atjaunošanas gadījumā nav jānodrošina atbilstība prasībām, kas noteiktas jaunām līnijām;
- 5) ja "atjaunošanas" laikā tiek veikti "lieli nomainas darbi", kā definēts Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 15. punktā, SITS neatbilstīgus apakšsistēmas vai tās daļas(-u) elementus sistemātiski aizstāj ar SITS atbilstīgiem elementiem;

- 6) "aizstāšana saistībā ar apkopi" ir jebkura ar tehnisko apkopi saistīta komponentu aizstāšana ar detaļām, kam ir identiskas funkcijas un darbības parametri, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 17. punktā. To veic saskaņā ar šīs SITS prasībām, kad vien tas ir pamatoti un ekonomiski iespējams, un tai nav vajadzīga EK verifikācija;
- 7) esošas infrastruktūras apakšsistēmas modernizācijas vai atjaunošanas gadījumā ir pieļaujami šādi izņēmumi:
- a) infrastruktūras apakšsistēmas modernizācijas vai atjaunošanas gadījumā attiecībā uz parametriem "ārējās sliedes paaugstinājums", ko reglamentē šīs SITS 4.2.4.2. punkts, un "ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts", ko reglamentē šīs SITS 4.2.4.3. punkts, ir atļauts atkāpties no šajā SITS noteiktajām robežvērtībām, ievērojot izņēmuma robežvērtības un piemērojot īpašus ierobežojumus un pasākumus, kas noteikti T papildinājuma [4.] rindā minētajā specifikācijā. Šā izņēmuma piemērošana neliedz izmantot ritekļus, kuriem atļauts ievērot šīs SITS 4.2.4.3. punktā prasītās maksimālās vērtības;
- b) ja tiek veiktas izmaiņas, kas nav infrastruktūras apakšsistēmas modernizācija, ir piemērojami šādi nosacījumi attiecībā uz perona augstumu un nobīdi, ko reglamentē šīs SITS 4.2.9.2. un 4.2.9.3. punkts:
- var izmantot citus perona nominālos augstumus, ja atbilstībai 4.2.9.2. punktā noteiktajām vērtībām būtu vajadzīga kāda slodzi nesošā elementa konstrukcijas izmaiņas,
 - var izmantot citu platformas nobīdi, nevis 4.2.9.3. punkta 2. apakšpunktā noteikto, ja vien b_q vērtība ir vienāda ar vai lielāka par $b_{q_{lim}}$.

7.3.3. Esošas līnijas, uz kurām neattiecas atjaunošanas vai modernizācijas projekts

Ja infrastruktūras pārvaldītājs vēlas pierādīt, cik lielā mērā esoša līnija atbilst šīs SITS pamatparametriem, tas piemēro Komisijas Ieteikumā 2014/881/ES (**) aprakstīto procedūru.

7.3.4. Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas

Piemērojamā maršruta savietojamības pārbaudes procedūra un izmantojamie infrastruktūras apakšsistēmas parametri ir noteikti SITS OPE 4.2.2.5. punktā un D.1. papildinājumā.

7.4. Neizmanto

7.5. Neizmanto

7.6. Neizmanto

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/250 (2019. gada 12. februāris) par dzelzceļa savstarpējas izmantojamības komponentu un apakšsistēmu EK deklarāciju un sertifikātu veidnēm, par paraugu deklarācijai par atbilstību atļautajam dzelzceļa ritekļa tipam un par apakšsistēmu EK verifikācijas procedūrām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797, un ar ko atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 201/2011 (OV L 42, 13.2.2019., 9. lpp.).

(**) Komisijas Ieteikums 2014/881/ES (2014. gada 18. novembris) par procedūru esošo dzelzceļa līniju atbilstības līmeņa apliecināšanai savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju pamatparametriem (OV L 356, 12.12.2014., 520. lpp.);

39) pielikuma 7.7.1.1. punktu aizstāj ar šādu:

"7.7.1.1. (neizmanto)";

40) pielikuma 7.7.6.7. punktu aizstāj ar šādu:

“7.7.6.7. Stacionāru dubulto krustenisko pāreju maksimālais nevadāmais garums (4.2.5.3.)

“P” gadījumi

J papildinājumā, ja nominālais sliežu ceļa platums ir 1 524 mm:

- a) J.1. punkta b) apakšpunkta vietā minimālais rādiuss dubultajā krusteniskajā pārejā ir 200 m; ja rādiuss ir 200–220 m, mazu rādiusu kompensē, palielinot sliežu ceļa platumu;
- b) J.1. punkta c) apakšpunkta vietā minimālais pretsliedes augstums ir 39 mm.”;

41) pievieno šādu 7.7.8.2. punktu:

“7.7.8.2. Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa platumam kā izolētam defektam (4.2.8.4.)

“P” gadījums

4.2.8.4. punkta 1. apakšpunkta vietā nominālais sliežu ceļa platums visiem ātrumiem ir 1 430 mm.”;

42) pielikuma 7.7.10.2. punkta 2. apakšpunktu groza šādi:

a) “EN 15 302:2008+A1:2010” aizstāj ar “EN 15 302:2021”;

b) apakšpunkta a) līdz e) punktu aizstāj ar šādiem:

- “a) S 1002, kā noteikts standarta EN 13715:2020 C pielikumā, ar SR1;
- b) S 1002, kā noteikts standarta EN 13715:2020 C pielikumā, ar SR2;
- c) GV 1/40, kā noteikts standarta EN 13715:2020 B pielikumā, ar SR1;
- d) GV 1/40, kā noteikts standarta EN 13715:2020 B pielikumā, ar SR2;
- e) EPS, kā noteikts standarta EN 13715:2020 D pielikumā, ar SR1;”;

43) pielikuma 7.7.15.1. punkta 1. un 3. apakšpunktā, 7.7.15.2. punktā, 7.7.15.7. punkta 1. punktā, 7.7.15.8., 7.7.16.2., 7.7.6.2., 7.7.6.3., 7.7.6.11., 7.7.6.13., 7.7.13.1., 7.7.13.2., 7.7.13.6. un 7.7.13.7. punktā “EN 15273-3:2013” aizstāj ar “EN 15273-3:2013+A1:2016”;

44) pielikuma 7.7.17. punktu aizstāj ar šādu:

“7.7.17. (neizmanto)”;

45) C.1. papildinājuma c) punkta otrā ievilkuma otro apakšievilkumu aizstāj ar šādu:

“— koks: atbilstība T papildinājuma [15.] rindā minētajai specifikācijai;”

46) C.2. papildinājuma c) punktu aizstāj ar šādu:

“c) balsts:

- veids;
- izturība pret vertikālām slodzēm:
 - betons: projekta lieces momenti,
 - koks: atbilstība T papildinājuma [15.] rindā minētajai specifikācijai,
 - tērauds: šķērsriezuma inerces moments,
- izturība pret garenvirziena un sānvirziena slodzēm: ģeometrija un svars,
- nominālais sliežu ceļa platums;”;

47) E papildinājumu aizstāj ar šādu:

“E papildinājums

Prasības attiecībā uz esošo konstrukciju spēju atbilstoši pārvadājumu kodam

Minimālās prasības attiecībā uz esošu tiltu spēju saskaņā ar 4.2.7.4. punkta 2. apakšpunktu ir noteiktas 38.A un 39. A tabulā atbilstoši pārvadājumu kodiem, kas norādīti 2. un 3. tabulā. Šīs spējas prasības ir noteiktas, izmantojot vienīgi vertikālo noslogojumu, ko nosaka atbilstoši EN līniju kategorijai ar atbilstošu ātrumu vai atbilstoši LM71 ar koeficientu alfa. Papildu prasības attiecībā uz dinamisko spēju izsaka ar dinamiskās slodzes modeli HSLM. EN līniju kategoriju un atbilstošo ātrumu uzskata par vienu apvienotu parametru.

Minimālās prasības attiecībā uz esošu ģeotehnisko konstrukciju un zemes klātņu spēju saskaņā ar 4.2.7.4. punkta 2. apakšpunktu ir noteiktas 38.B un 39.B tabulā atbilstoši pārvadājumu kodiem, kas norādīti 2. un 3. tabulā.

EN līniju kategorijas ir asslodzes un ar attālumu starp asīm saistītu ģeometrisku aspektu funkcija, un tās ir norādītas T papildinājuma [2.] rindā minētajā specifikācijā.

Vienlaidu tiltiem jāņem vērā gadījums ar vissmagāko ietekmi, izvēloties starp slodzes modeli 71 (LM71) un slodzes modeli SW/0. LM71, slodzes modelis SW/0 un slodzes modelis HSLM ir noteikti T papildinājuma [10.] rindā minētajā specifikācijā.

38.A tabula

Prasības attiecībā uz tiltu slodzes spēju un papildu prasības saistībā ar dinamisko ietekmi⁽¹⁾

Pasažieru pārvadājumi

Pārvadājumu kods	Pārvadājumi ar vilcieniem, kurus velk lokomotīve: pasažieru vilcieni, ietverot vagonus (pasažieru vagonus, bagāžas vagonus un vagonus automobiļu pārvadāšanai), vieglie kravas vagoni, lokomotīves un galvas vagoni ⁽²⁾⁽³⁾ ₍₅₎₍₆₎₍₄₎	Pārvadājumi ar elektrovilces vai dīzeļvilces motorvilcieniem, motorvagoniem un automotrisēm ⁽²⁾⁽⁵⁾⁽⁴⁾
P1	n. p. ⁽⁷⁾	HSLM ⁽⁸⁾ un D2–200 vai HSLM ⁽⁸⁾ un LM71 ar $\alpha = 1,0$ ⁽¹⁴⁾
P2	HSLM ⁽⁸⁾ un D2–200 vai HSLM ⁽⁸⁾ un LM71 ar $\alpha = 0,91$ ⁽¹⁴⁾	HSLM ⁽⁸⁾ un D2–200 vai HSLM ⁽⁸⁾ un LM71 ar $\alpha = 0,91$ ⁽¹⁴⁾
P3a (> 160 km/h)	L \geq 4 m D2–100 un L<4 m D2–200 ⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾⁽¹⁵⁾	L \geq 4 m C2–100 un L<4 m C2–200 ⁽⁹⁾⁽¹⁵⁾
P3b (\leq 160 km/h)	L \geq 4 m D2–100 un L<4 m D2–160 ⁽⁹⁾⁽¹¹⁾⁽¹⁵⁾	L \geq 4 m D2–100 un L<4 m D2–160 ⁽⁹⁾⁽¹⁵⁾
P4a (> 160 km/h)	L \geq 4 m D2–100 un L<4 m D2–200 ⁽⁹⁾⁽¹²⁾⁽¹⁵⁾	L \geq 4 m C2–100 un L<4 m C2–200 ⁽⁹⁾⁽¹⁵⁾
P4b (\leq 160 km/h)	L \geq 4 m D2–100 un L<4 m D2–160 ⁽⁹⁾⁽¹³⁾⁽¹⁵⁾	L \geq 4 m C2–100 un L<4 m C2–160 ⁽⁹⁾⁽¹⁵⁾
P5	C2–120	B1—120
P6	a12	
P1520	Atklāts punkts	
P1600	Atklāts punkts	

39.A tabula

Prasības attiecībā uz tiltu slodzes spēju atbilstoši EN līniju kategorijai. Atbilstošais ātrums ⁽¹⁾**Kravu pārvadājumi**

Pārvadājumu kods	Kravas vilcieni, ietverot kravas vagonus, citus ritekļus un lokomotīves ⁽²⁾
F1	D4 – 120
F2	D2 – 120
F3	C2 – 100
F4	B2 – 100
F1520	Atklāts punkts
F1600	Atklāts punkts

Piezīmes

- ⁽¹⁾ Tabulās norādītais ātrums ir maksimālā prasība līnijai, un tas var būt mazāks atbilstīgi 4.2.1. punkta 12. apakšpunkta prasībām. Pārbaudot atsevišķas konstrukcijas uz līnijas, ir pieņemami ņemt vērā vietējos pieļaujamos ātrumus, kā norādīts arī 2. tabulas 2. un 3. piezīmē un 3. tabulas 1. piezīmē.
- ⁽²⁾ Pasažieru vilcienu vagonu (ietverot pasažieru vagonus, bagāžas vagonus, vagonus automobiļu pārvadāšanai), citu ritekļu, lokomotīvu, galvas vagonu, dīzeļvilces un elektrovilces motorvilcienu, motorvagonu un automotrišu definīcijas ir atrodamas SITS LOC&PAS. Vieglos kravas vagonus definē kā bagāžas vagonus, izņemot to, ka tos var iekļaut formējumos, kuri nav paredzēti pasažieru pārvadāšanai.
- ⁽³⁾ Prasības attiecībā uz konstrukcijām, kas noteiktas, izmantojot EN līniju kategorijas vai slodzes modeli LM71, ir savietojamas ar ne vairāk kā divām blakus sakabinātām lokomotīvēm un/vai galvas vagoniem. Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir savietojamas ar trim vai vairākām blakus sakabinātām lokomotīvēm un/vai galvas vagoniem (vai vilcienu, kas sastāv no lokomotīvēm un/vai galvas vagoniem), ja maksimālais ātrums nepārsniedz 120 km/h un ja lokomotīves un/vai galvas vagoni atbilst attiecīgajām kravas vagonu robežvērtībām.
- ⁽⁴⁾ Pārvadājumu kodiem P2, P3 un P4 piemēro gan prasības attiecībā uz pārvadājumiem ar vilcieniem, kurus velk lokomotīve, gan prasības attiecībā uz pārvadājumiem ar motorvilcieniem. Pārvadājumu kodam P5 daļibvalsts var norādīt, vai ir piemērojamas prasības attiecībā uz lokomotīvēm un galvas vagoniem.
- ⁽⁵⁾ Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir savietojamas ar pasažieru vilcienu vagoniem, vieglajiem kravas vagoniem un elektrovilces vai dīzeļvilces motorvilcieniem, kuru vidējā masa uz garuma vienību visā katra ritekļa garumā ir 2,45 t/m EN līniju kategorijā A, 2,75 t/m EN līniju kategorijā B1, 3,1 t/m EN līniju kategorijā C2 un 3,5 t/m EN līniju kategorijā D2 (izņemot P5).
- ⁽⁶⁾ Prasības attiecībā uz konstrukcijām ir savietojamas ar četrasu lokomotīvēm un galvas vagoniem, kuru attālums starp ratiņu asīm ir vismaz 2,6 m un vidējā masa uz garuma vienību visā katra ritekļa garumā nepārsniedz 5,0 t/m.
- ⁽⁷⁾ Ņemot vērā ekspluatācijas pašreizējo stāvokli, nav nepieciešams noteikt saskaņotas prasības nolūkā panākt pienācīgu savstarpējas izmantojamības līmeni šiem ritekļu tipiēm attiecībā uz pārvadājumu kodu P1.
- ⁽⁸⁾ P1 un P2 līnijām norāda atbilstību HSLM saskaņā ar T papildinājuma [10.] rindā minēto specifikāciju (sk. procedūru šīs SITS 6.2.4.10. punktā). Ja atbilstību HSLM nevar uzrādīt, dinamiskās savietojamības pārbaudēs, kas noteiktas saskaņā ar maršruta savietojamības pārbaudi SITS OPE D.1. papildinājumā (RINF 1.1.1.1.2.4.4. parametrs), dinamisko noslogojumu, attiecībā uz kuru jāpārbauda savietojamība ar esošiem tiltiem, norāda procedūras(-u) dokumentos, kā noteikts RINF 1.1.1.1.2.4.4. parametrā (sk. arī procedūru šīs SITS 6.2.4.10. punktā). Ja ir jāveic dinamiskā analīze ar slodzes modeļiem, kuru pamatā ir atsevišķi vilcieni, noslogojuma raksturlielums ritekļiem, kas paredzēti pasažieru vai bagāžas pārvadāšanai, atbilst konstrukcijas masai normālā lietderīgās kravas režīmā atbilstīgi šīs SITS K papildinājumam.

- ⁽⁹⁾ Lai nepieļautu pārmērīgu dinamisko iedarbību, tostarp rezonansi, pašlaik nav iespējams noteikt saskaņotas minimālās tilta īpašības, lai novērstu nepieciešamību veikt dinamisko vērtēšanu. Dinamiskais noslogojums, ko rada ritekļi, kuri atbilst tilta statiskā noslogojuma prasībām (norādītas vai nu kā līnijas kategorija saskaņā ar T papildinājuma [2.] rindā minēto specifikāciju, vai kā slodzes modelis LM71), vairākos gadījumos var pārsniegt šīs prasības attiecībā uz parasto tilta statisko noslogojumu (ja šo statisko noslogojumu palielina ar parastajām nozares dinamisko koeficientu pielaidēm esoša tilta pārrēķinos vai tilta projektā). Šo risku attiecībā uz ritekļu un tiltu savietojamību pārvalda ar dinamiskās savietojamības pārbaudēm, kas noteiktas SITS OPE D.1. papildinājumā (RINF 1.1.1.1.2.4.4. parametrs). Ja ir jāveic dinamiskā analīze ar slodzes modeļiem, kuru pamatā ir atsevišķi vilcieni, noslogojuma raksturlielums ritekļiem, kas paredzēti pasažieru vai bagāžas pārvadāšanai, atbilst konstrukcijas masai normālā lietderīgās kravas režīmā atbilstīgi šīs SITS K papildinājumam.
- ⁽¹⁰⁾ Prasības attiecībā uz pasažieru vilcieniem, kurus velk lokomotīve, ir spēkā pasažieru vilcienu vagoniem un vieglajiem kravas vagoniem, kas atbilst EN līniju kategorijai A ātrumam līdz 200 km/h (vietējais pieļaujamais ātrums) vai EN līniju kategorijai C2 ātrumam līdz 160 km/h (vietējais pieļaujamais ātrums).
- ⁽¹¹⁾ Prasības attiecībā uz pasažieru vilcieniem, kurus velk lokomotīve, ir spēkā pasažieru vilcienu vagoniem un vieglajiem kravas vagoniem, kas atbilst EN līniju kategorijai C2 ātrumam līdz 160 km/h (vietējais pieļaujamais ātrums).
- ⁽¹²⁾ Prasības attiecībā uz pasažieru vilcieniem, kurus velk lokomotīve, ir spēkā pasažieru vilcienu vagoniem un vieglajiem kravas vagoniem, kas atbilst EN līniju kategorijai A ātrumam līdz 200 km/h (vietējais pieļaujamais ātrums) vai EN līniju kategorijai B1 ātrumam līdz 160 km/h (vietējais pieļaujamais ātrums).
- ⁽¹³⁾ Prasības attiecībā uz pasažieru vilcieniem, kurus velk lokomotīve, ir spēkā pasažieru vilcienu vagoniem un vieglajiem kravas vagoniem, kas atbilst EN līniju kategorijai B1 ātrumam līdz 160 km/h (vietējais pieļaujamais ātrums).
- ⁽¹⁴⁾ Prasības, kas noteiktas, izmantojot EN līniju kategorijas vai slodzes modeļi LM71, var izpildīt vai nu ar EN līniju kategoriju ar atbilstošu ātrumu, vai ar LM71 ar koeficientu alfa saskaņā ar T papildinājuma [10.] rindā minēto specifikāciju. Izvēle starp divām pieejamajām iespējām, ne vienmēr izvēloties iespēju ar vissmagāko ietekmi, ir jāizdara vienīgi pieteikuma iesniedzējam. EN līniju kategorija ar atbilstošu ātrumu ir balstīta uz statisko noslogojumu, kas reizināts ar dinamisko pastiprinājuma koeficientu.
- ⁽¹⁵⁾ Ja minimālās prasības attiecībā uz spēju pārvadājumu kodam, kas norādīts 38.A tabulā, ir norādītas, piemēram, formā $L \geq 4$ m D2–100 (*) un $L < 4$ m D2–200 (**), attiecīgos kritērijus saskaņā ar aplūkojamā tilta elementa noslogoto garumu L uzskata par izpildītiem. EN līniju kategorija ar atbilstošu ātrumu ir balstīta uz statisko noslogojumu, kas reizināts ar dinamisko pastiprinājuma koeficientu.

38.B tabula

Prasības attiecībā uz ģeotehnisko konstrukciju un zemes klātņu slodzes spēju⁽¹⁾⁽²⁾

Pasažieru pārvadājumi

Pārvadājumu kods	Pārvadājumi ar vilcieniem, kurus velk lokomotīve: pasažieru vilcieni, ietverot vagonus (pasažieru vagonus, bagāžas vagonus un vagonus automobiļu pārvadāšanai), un vieglie kravas vagoni, lokomotīves un galvas vagoni ⁽³⁾	Pārvadājumi ar elektrovilces vai dīzeļvilces motorvilcieniem, motorvagoniem un automotrisēm ⁽³⁾
P1	n. p. ⁽⁴⁾	D2
P2	D2	D2
P3a (> 160 km/h)	D2	C2
P3b (≤ 160 km/h)	D2	D2
P4a (> 160 km/h)	D2	C2
P4b (≤ 160 km/h)	D2	C2

P5	C2	B1
P6	a12	
P1520	atklāts punkts	
P1600	atklāts punkts	

39.B tabula

Prasības attiecībā uz ģeotehnisko konstrukciju un zemes klātņu slodzes spēju**Kravu pārvadājumi⁽²⁾**

Pārvadājumu kods	Kravas vilcieni, ietverot kravas vagonus, citus riteklus un lokomotīves
F1	D4
F2	D2
F3	C2
F4	B2
F1520	atklāts punkts
F1600	atklāts punkts

Piezīmes

- (1) Publicētajās līnijas posma līniju kategorijās, ietverot zemes klātnes, ir ņemts vērā vietējais pieļaujamais ātrums.
- (2) Pasažieru vilcienu vagonu (ietverot pasažieru vagonus, bagāžas vagonus, vagonus automobiļu pārvadāšanai), citu riteklju, lokomotīvju, galvas vagonu, dīzeļvilces un elektrovilces motorvilcienus, motorvagonu un automotrišu definīcijas ir atrodamas SITS LOC&PAS. 2.2. punktā Vieglos kravas vagonus definē kā bagāžas vagonus, izņemot to, ka tos var iekļaut formējumos, kuri nav paredzēti pasažieru pārvadāšanai.
- (3) Pārvadājumu kodiem P2, P3 un P4 piemēro gan prasības attiecībā uz pārvadājumiem ar vilcieniem, kurus velk lokomotīve, gan prasības attiecībā uz pārvadājumiem ar motorvilcieniem. Pārvadājumu kodam P5 dalībvalsts var norādīt, vai ir piemērojamas prasības attiecībā uz lokomotīvēm un galvas vagoniem.
- (4) Ņemot vērā ekspluatācijas pašreizējo stāvokli, nav nepieciešams noteikt saskaņotas prasības nolūkā panākt pienācīgu savstarpējas izmantojamības līmeni šim riteklju tipam attiecībā uz pārvadājumu kodu P1.

(*) Vietējam pieļaujamajam ātrumam līdz 100 km/h minimālā nepieciešamā slodzes spēja ir D2 ar vietējo pieļaujamo ātrumu. Vietējam pieļaujamajam ātrumam virs 100 km/h minimālā nepieciešamā slodzes spēja ir D2 ar ātrumu 100km/h.

(**) Vietējam pieļaujamajam ātrumam līdz 200 km/h minimālā nepieciešamā slodzes spēja ir D2 ar vietējo pieļaujamo ātrumu.”;

48) F papildinājumu groza šādi:

a) virsrakstu aizstāj ar šādu:

“Prasības attiecībā uz konstrukciju spēju atbilstoši pārvadājumu kodam Apvienotajā Karalistē (Ziemeļīrijā)”;

b) 41. tabulā visas piezīmes svītros;

c) G papildinājumā virsrakstu aizstāj ar šādu:

“Ātruma konversija jūdzēs stundā Īrijā un Apvienotajā Karalistē (Ziemeļīrijā)”;

49) I papildinājumu aizstāj ar šādu:

“I papildinājums

(neizmanto)”;

50) K papildinājumu aizstāj ar šādu:

“K papildinājums

Minimālo prasību pamats attiecībā uz konstrukcijām pasažieru vilcieniem un motorvilcieniem

Turpmāk tekstā minētās masas definīcijas pasažieru vilcieniem un motorvilcieniem ir minimālo dinamisko prasību pamats attiecībā uz konstrukcijām un pārbaudi par konstrukciju savietojamību ar pasažieru vilcieniem un motorvilcieniem.

Ja ir jāveic dinamiskā vērtēšana tilta nestspējas noteikšanai, tilta nestspēju nosaka un izsaka kā konstrukcijas masu normālā lietderīgās kravas režīmā saskaņā ar T papildinājuma [1.] rindā minēto specifikāciju, ņemot vērā 45. tabulā minētās lietderīgās pasažieru kravnesības vērtības stāvvietās.

Masas definīcijas statiskās savietojamības vajadzībām ir balstītas uz konstrukcijas masu ārkārtējā lietderīgās kravas režīmā, kas noteikta saskaņā ar T papildinājuma [1.] rindā minēto specifikāciju, ņemot vērā T papildinājuma [2.] rindā minēto specifikāciju.

45. tabula

Lietderīgā pasažieru kravnesība stāvvietās (kg/m²) saskaņā ar T papildinājuma [1.] rindā minēto specifikāciju

Vilciena veids	Normāls lietderīgās kravas režīms, lai noteiktu dinamisko savietojamību
Ātrgaitas vilcieni un tālsatiksmes vilcieni	160 (1)
Ātrgaitas vilcieni un tālsatiksmes vilcieni Obligāta rezervācija	0
Pārējie vilcieni (reģionālie, svārstsatiksmes un piepilsētas vilcieni)	280

(1) Normāls lietderīgās kravas režīms saskaņā ar T papildinājuma [1.] rindā minēto specifikāciju un papildus 160 kg/m² stāvvietās.;

51) N papildinājumu aizstāj ar šādu:

“N papildinājums

(neizmanto)”;

52) P papildinājumu groza šādi:

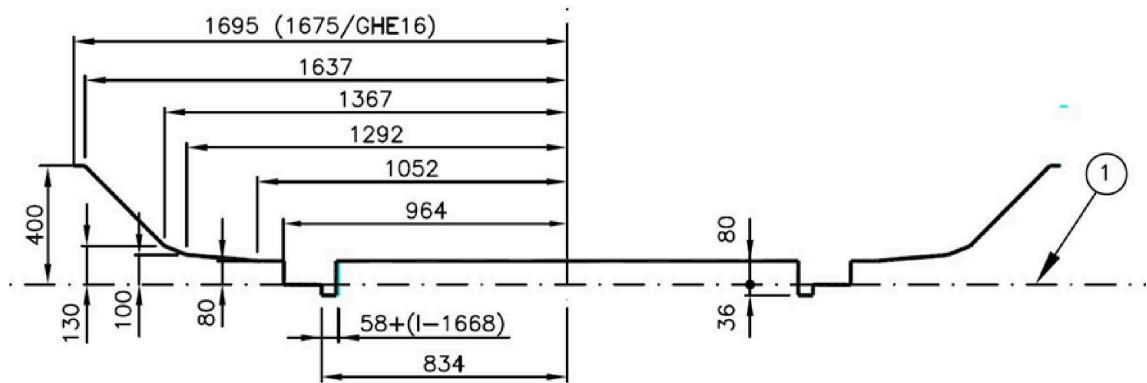
a) otro daļu aizstāj ar šādu:

“Būvju tuvinājuma gabarītus aprēķina, izmantojot kinemātisko metodi atbilstīgi T papildinājuma [3.] rindā minētās specifikācijas prasībām ar kinemātiskajiem atsauces profiliem un saistītajiem noteikumiem, kuri minēti šajā papildinājumā.”;

b) P.1.2. punktā 13. attēlu aizstāj ar šādu:

“Kinemātiskā gabarīta GEI 2 apakšējās daļas atsauces profils riteklīem, kuri var pārbraukt sliežu bremsēm neaktīvā pozīcijā (l = sliežu ceļa platums)

(Izmēri ir norādīti milimetros)



(1) Velšanās virsma”;

53) Q papildinājumu aizstāj ar šādu:

“Q papildinājums

(neizmanto)”;

54) R papildinājuma 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. EN līniju kategorija – atbilstošais ātrums (km/h) pārvadājumu kodam P 1520 (visi ritekļi), P 1600 (visi ritekļi), F 1520 (visi ritekļi) un F 1600 (visi ritekļi) E papildinājuma 38.A, 39.A, 38.B un 39.B tabulā.”;

55) S papildinājuma 48. tabulas trešo sleju groza šādi:

a) četrpadsmito rindu aizstāj ar šādu:

“T papildinājuma [2.] rindā minētajā specifikācijā izklāstītā klasifikācijas procesa rezultāts, kas minētajā specifikācijā apzīmēts ar nosaukumu “Līniju kategorija”. Tā atspoguļo infrastruktūras spēju izturēt vertikālās slodzes, ar kādām parastos ekspluatācijas apstākļos uz līniju vai līnijas posmu iedarbojas ritekļi.”;

b) sešpadsmito līdz divdesmit pirmo rindu aizstāj ar šādām:

“Attālums starp krustojuma serdi un pretsliedi (sk. 14. attēla 2. izmēru).

Attālums starp velšanās virsmu un uzmalu vadotnes dibenu (sk. 14. attēla 6. izmēru).

Attālums starp gaitas sliedi un blakus esošu pretsliedi vai spārnsliedi (sk. 14. attēla 5. izmēru).

Attālums starp krustojuma pretsliedes vai spārnsliedes darba šķautni un pretējās gaitas sliedes gabarīta šķautni, ko mēra pāri sliežu ceļa gabarītam attiecīgi pretsliedes vai spārnsliedes ieejā (sk. 14. attēla 4. izmēru). Pretsliedes vai spārnsliedes ieeja ir punkts, kurā ir pieļaujams riteņa kontakts ar pretsliedi vai spārnsliedi.

Attālums starp krustojuma spārnsliedes un pretējās pretsliedes darba šķautni, ko mēra pāri gabarītam (sk. 14. attēla 3. izmēru).

Attālums starp vienas pārmiju sliedes gabarīta šķautni un pretējās pārmiju sliedes aizmugures malu (sk. 14. attēla 1. izmēru).”;

c) divdesmit trešo rindu aizstāj ar šādu:

“SI sistēmā neietilpstoša tērauda cietības vienība, kas definēta T papildinājuma [16.] rindā minētajā specifikācijā.”;

d) divdesmit sesto rindu aizstāj ar šādu:

“Kā definēts 3. panta 2. punktā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).”;

e) piecdesmit trešo rindu aizstāj ar šādu:

“Stacionāras dubultās krusteniskās pārejas daļa, kurā riteni nevada, T papildinājuma [17.] rindā minētajā specifikācijā raksturota kā “nevadāmais garums”.”;

56) S papildinājumā alfabētiskā secībā iekļauj šādu jaunu rindu:

“Ģeotehniskās konstrukcijas / <i>Geotechnical structures</i> / <i>Geotechnische Strukturen</i> / <i>Structures géotechniques</i>	4.2.7.2, 4.2.7.4	Konstrukcija, kurā ietilpst zemes vai konstrukcijas elements, kas ir atkarīgs no grunts pretestības. Piezīme. Zemes klātnes ir ģeotehnisko konstrukciju apakškopa.”;
--	---------------------	---

57) T papildinājumu aizstāj ar šādu:

“T papildinājums

Šajā SITS minētās tehniskās specifikācijas

49. tabula

SITS minētie standarti

Rindas Nr.	Novērtējamie raksturlielumi	SITS punkts	Standarta obligātais punkts
[1]	EN 15663:2017+A1:2018 Dzelzceļa aprīkojums. Ritekļu etalonmasa		
[1.1.]	Ritošā sastāva masas definēšana	4.2.1. punkta 7. apakšpunkts, 2. tabula K papildinājums	4.5.
[1.2.]	Ritošā sastāva masas definēšana	4.2.1. punkta 7. apakšpunkts, 3. tabula	4.5. un 7.4.
[1.3.]	Ātrgaitas vilcienu un tālsatiksmes vilcienu lietderīgā pasažieru kravnesība	K papildinājums, 45. tabula	7. tabula
[1.4.]	Citu vilcienu lietderīgā pasažieru kravnesība	K papildinājums, 45. tabula	8. tabula
[2]	EN 15528:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Līniju kategorijas saderībai starp ritekļu slodzes ierobežojumiem un infrastruktūru		
[2.1.]	Ritošā sastāva masas definēšana	4.2.1. punkta 7. apakšpunkts, 2. tabula K papildinājums	6.4.
[2.2.]	Prasības attiecībā uz esošo konstrukciju spēju atbilstoši pārvadājumu kodam	E papildinājums	A pielikums
[2.3.]	Līniju kategorijas	E papildinājums, 38.A tabula (9. piezīme)	
[2.4.]	Līniju kategoriju definēšana	S papildinājums	5.

[3]	EN 15273-3:2013+A1:2016 Dzelzceļa aprīkojums. Gabarīti. 3. daļa: Struktūru gabarīti		
[3.1.]	Būvju tuvinājuma gabarīts	4.2.3.1. punkta 1. apakšpunkts	C pielikums un D pielikuma D.4.8. punkts
[3.2.]	Būvju tuvinājuma gabarīts	4.2.3.1. punkta 2. apakšpunkts	C pielikums
[3.3.]	Būvju tuvinājuma gabarīts Novērtēšana	4.2.3.1. punkta 3. apakšpunkts 6.2.4.1.	5., 7., 10. C pielikums un D pielikuma D.4.8. punkts
[3.4.]	Attālums starp sliežu ceļu asīm Novērtēšana	4.2.3.2. punkta 3. apakšpunkts 6.2.4.2.	9.
[3.5.]	Perona nobīde Novērtēšana	4.2.9.3. punkta 1. apakšpunkts 6.2.4.11. punkta 1. apakšpunkts	13.
[3.6.]	Būvju tuvinājuma gabarīta aprēķināšana 1 668 mm plata sliežu ceļa apakšējai daļai	P papildinājums	5., 7. un 10.
[4]	EN 13803:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Sliedes. Sliežu ceļa izlīdzinājuma konstruēšanas parametri. 1 435 mm un platāki sliežu ceļi		
[4.1.]	Horizontālas līknes minimālais rādiuss Atsauces ritekļa definēšana	4.2.3.4. punkta 2. apakšpunkts	N.1. un N.2. tabula N.2.
[4.2.]	Infrastrukturā modernizēšana vai atjaunošana, attiecībā uz parametriem "ārējās sliedes paaugstinājums" un "ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts"	7.3.2.	6.2. punkts (5. tabula) un 6.3. punkts (7. tabula vilcieniem bez nolieces sistēmas) (sk. arī attiecīgās piezīmes abās nodaļās)
[5]	EN 15302:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņa un sliedes saskares ģeometrijas parametri. Definīcijas un novērtēšanas metodes		
[5.1.]	Ekvivalents koniskums	4.2.4.5. punkta 4. apakšpunkts	6., 8., 9., 12.
[5.2.]	Novērtēšana	6.2.4.6.	6., 8., 9., 12.
[6]	EN 13715:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. Riteņi. Riteņa aploka profils		
[6.1.]	Ekvivalents koniskums	4.2.4.5. punkta 4. apakšpunkta a) un b) punkts	C pielikums
[6.2.]	Ekvivalents koniskums	4.2.4.5. punkta 4. apakšpunkta c) un d) punkts	B pielikums
[7]	EN 13674-1:2011+A1:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Sliežu ceļš. Sliedes. 1. daļa: Platpēdas dzelzceļa sliedes ar 46 kg/m un lielāku svaru		
[7.1.]	Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils	4.2.4.6. punkta 1. apakšpunkts	A pielikums
[7.2.]	Sliežu novērtēšana	6.1.5.1. punkta a) apakšpunkts	9.1.8.

[7.3.]	Sliežu novērtēšana	6.1.5.1. punkta b) apakšpunkts	9.1.9.
[7.4.]	Sliežu novērtēšana	6.1.5.1. punkta c) apakšpunkts	8.1. un 8.4.
[8]	EN 13674-4:2006+A1:2009 Dzelzceļa aprīkojums. Sliežu ceļš. Sliedes. 4. daļa: Platpēdas dzelzceļa sliedes ar svaru no 27 kg/m līdz 46 kg/m (neieskaitot)		
[8.1.]	Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils	4.2.4.6. punkta 1. apakšpunkts	A pielikums
[9]	EN 14363:2016+A2:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Testēšana un modelēšana dzelzceļa ritošā sastāva gaitas raksturlielumu pieņemšanai. Gaitas raksturošana un stacionārie testi		
[9.1.]	Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm Sliežu ceļa izturība pret sānspēkiem	4.2.6.1. punkta b) un c) apakšpunkts 4.2.6.3. punkta b) apakšpunkts	7.5.3.
[9.2.]	Sliežu ceļa izturība pret sānspēkiem	4.2.6.3. punkta a) apakšpunkts	7.5.2. punkts un 4. tabula
[10]	EN 1991-2:2003/AC:2010 1. Eirokodekss. Iedarbes uz konstrukcijām. 2. daļa: Satiksmes slodzes uz tiltiem		
[10.1.]	Konstrukciju izturība pret satiksmes slodzēm	4.2.7.	
[10.2.]	Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm: Vertikālas slodzes	4.2.7.1.1. punkta 1. apakšpunkta a) punkts	6.3.2. punkta 2. apakšpunkts P, 1. piezīme (¹)
	Ekvivalents vertikāls jaunu ģeotehnisko konstrukciju un zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme	4.2.7.2. punkta 1. apakšpunkts	
	Prasības attiecībā uz esošo konstrukciju spēju atbilstoši pārvadājumu kodam	E papildinājums. Slodzes modelis 71	
[10.3.]	Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm: Vertikālas slodzes	4.2.7.1.1. punkta 1. apakšpunkta b) punkts	6.3.3. punkta 3. apakšpunkts P
	Prasības attiecībā uz esošo konstrukciju spēju atbilstoši pārvadājumu kodam	E papildinājums. Slodzes modelis SW/0	
[10.4.]	Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm: Vertikālas slodzes	4.2.7.1.1. punkta 2. apakšpunkts	6.3.2. punkta 3. apakšpunkts P un 6.3.3. punkta 5. apakšpunkts P
	Ekvivalents vertikāls jaunu ģeotehnisko konstrukciju un zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme	4.2.7.2. punkta 2. apakšpunkts	
[10.5.]	Vertikālas slodzes dinamiskās iedarbības pielaide	4.2.7.1.2. punkta 1. apakšpunkts	6.4.3. punkta 1. apakšpunkts P un 6.4.5.2. punkta 2. apakšpunkts

[10.6.]	Vertikālas slodzes dinamiskās iedarbības pielaide	4.2.7.1.2. punkta 2. apakšpunkts	6.4.4.
[10.7.]	Vertikālas slodzes dinamiskās iedarbības pielaide	4.2.7.1.2. punkta 2. apakšpunkts	6.4.6.1.1. punkta 3.–6. apakšpunkts
	Prasības attiecībā uz esošo konstrukciju spēju atbilstoši pārvadājumu kodam	E papildinājums. Slodzes modelis HSLM	
[10.8.]	Centrbēdzes spēki	4.2.7.1.3.	6.5.1. punkta 2., 4. P un 7. apakšpunkts
[10.9.]	Sānsvārstību spēki	4.2.7.1.4.	6.5.2.
[10.10.]	Vilces un bremzēšanas (garenvirziena slodžu) iedarbe	4.2.7.1.5.	6.5.3. punkta 2. P, 4., 5., 6. un 7. apakšpunkts P
[10.11.]	Tādu jaunu konstrukciju izturība, kuras atrodas pāri vai blakus sliežu ceļiem	4.2.7.3.	6.6.2.–6.6.6.
[11]	EN 1990:2002 A2. pielikums (izdots kā EN 1990:2002/A1:2005) Eirokekss. Konstrukciju projektēšanas pamatprincipi		
[11.1.]	Konstrukciju izturība pret satiksmes slodzēm	4.2.7.	
[11.2.]	Projektētais sliežu ceļa nošķiebums dzelzceļa satiksmes iedarbes dēļ	4.2.7.1.6.	A2. 4.4.2.2. punkta 3. apakšpunkts P
[12]	EN 13848-5:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Sliežu ceļš. Sliežu ceļa ģeometriskā kvalitāte. 5. daļa: Ģeometriskās kvalitātes līmeņi. Sliedes, pārmijas un krustojumi		
[12.1.]	Tūlītējas rīcības robežvērtība izlīdzinājumam	4.2.8.1. punkta 1. apakšpunkts	7.5. Viļņa garuma diapazons D1 robežvērtības, kas noteiktas 5. tabulā
[12.2.]	Tūlītējas rīcības robežvērtība garenprofila līmenim	4.2.8.2. punkta 1. apakšpunkts	7.3. Viļņa garuma diapazons D1 robežvērtības, kas noteiktas 4. tabulā
[12.3.]	Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam	4.2.8.3. punkta 2. apakšpunkts	7.6.
[12.4.]	Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem	4.2.8.3. punkta 6. apakšpunkts	C pielikums
[13]	EN 13848-1:2019 Dzelzceļa aprīkojums. Sliežu ceļš. Sliežu ceļa ģeometriskā kvalitāte. 1. daļa: Sliežu ceļa ģeometrijas raksturojums		
[13.1.]	Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam	4.2.8.3. punkta 1. apakšpunkts	6.5.
[14]	EN 14067-5:2021/AC:2023 Dzelzceļa aprīkojums. Aerodinamika. 5. daļa: Prasības un testēšanas procedūras aerodinamikai tuneļos		
[14.1.]	Kritēriji jauniem tuneļiem	4.2.10.1. punkta 1. apakšpunkts	6.1.3. punkta 10. tabula

[14.2.]	Kritēriji esošiem tuneļiem	4.2.10.1. punkta 3. apakšpunkts	6.1.4.
[14.3.]	Novērtēšanas procedūra	6.2.4.12. punkta 1. apakšpunkts	6.1., 7.4.
[14.4.]	Standarta šķērsgriezums	6.2.4.12. punkta 3. apakšpunkts	6.1.2.1.
[15]	EN 13145:2001 Dzelzceļa aprīkojums. Sliežu ceļš. Koka gulšņi un balsti		
[15.1.]	Izturība pret vertikālām slodzēm:	C.1. papildinājuma c) apakšpunkts C.2. papildinājuma c) apakšpunkts	
[16]	EN ISO 6506-1:2014 Metāliskie materiāli. Brinela cietības tests. Testēšanas metode		
[16.1.]	Tērauda cietības definēšana	S papildinājums	
[17]	EN 13232-3:2003 Dzelzceļa aprīkojums. Sliežu ceļš. Pārmijas un krustojumi. 3. daļa: Prasības riteņa/sliedes mijiedarbībai		
[17.1.]	“Stacionāras dubultās krusteniskās pārejas nevadāmā garuma” definīcija	S papildinājums	4.2.5.

(¹) Ja VDI piekūr, ir atļauts projektēt ģeotehniskās konstrukcijas un zemes klātnes un aprēķināt grunts spiediena ietekmi, izmantojot līnijas slodzes vai punktteida slodzes, ja slodzes ietekme atbilst slodzes modelim 71 ar koeficientu α .

50. tabula

Tehniskie dokumenti (pieejami ERA tīmekļvietnē)

Rindas Nr.	Novērtējamie raksturlielumi	SITS punkts	Tehniskā dokumenta obligātais punkts
[A]	ERA tehniskais dokuments par kombinēto pārvadājumu kodifikāciju ERA/TD/2023-01/CCT versija 1.1 (izdota 21.3.2023.)		
[A.1.]	Līniju kodifikācija	2.6.	2.1.”

III PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1300/2014 pielikumu groza šādi:

- 1) pielikuma 2.1.2. punktu aizstāj ar šādu:

“2.1.2. Darbības joma attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmu

Šo SITS piemēro ritošajam sastāvam, kas ir Regulas (ES) Nr. 1302/2014 (LOC&PAS SITS) pielikuma darbības jomā un kas paredzēts pasažieru pārvadāšanai.

Šo SITS nepiemēro ritošajam sastāvam, kas paredzēts citiem nolūkiem, kuri nav pasažieru pārvadāšana. Uz kravas vilciena pavadoniem vai personām, kuras brauc citos dzelzceļa riteņos, kas nav paredzēti pasažieru pārvadāšanai, attiecas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izstrādātie un tā tīmekļvietnē publicētie nosacījumi.”;

- 2) pielikuma 2.3. punktā pievieno šādu definīciju: “Ar vilcienu transportējams savietojams ratiņkrēsls

“Ar vilcienu transportējams savietojams ratiņkrēsls ir ratiņkrēsls, kura raksturlielumi ļauj pilnībā izmantot visas ritošajā sastāvā iebūvētās ratiņkrēslu lietotājiem paredzētās iespējas. Ar vilcienu transportējama savietojama ratiņkrēsla raksturlielumi iekļaujas M papildinājumā norādītajās robežās.”;

- 3) pielikuma 3. nodaļu groza šādi:

- a) pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Turpmākajās tabulās norādītas pamatprasības, kuras noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 (*) III pielikumā un atbilstību kurām šīs SITS darbības jomā nodrošina šīs SITS 4. nodaļā noteiktās specifikācijas.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).”;

- b) tabulas virsraksta pirmajā rindā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797”;

- c) tabulas virsraksta pirmajā rindā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797”;

- 4) pielikuma 4.1. punkta 1. apakšpunktā tekstu “Direktīva 2008/57/EK” aizstāj ar tekstu “Direktīva (ES) 2016/797”;

- 5) pielikuma 4.1. punkta 3. apakšpunkta otro teikumu aizstāj ar šādu:

“Ekspluatācijas prasības un pienākumi ir izklāstīti Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2019/773 (*) (OPE SITS) un šīs SITS 4.4. punktā.

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/773 (2019. gada 16. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, un Lēmuma 2012/757/ES atcelšanu (OV L 139L, 27.5.2019., 5. lpp.).”;

- 6) pielikuma 4.2.1. punktā 3. tabulu aizstāj ar šādu:

“3. tabula

Pamatparametru kategorijas

Pamatparametrs	Tehniskie dati	Tikai funkcionāla prasība
Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētās automobiļu stāvvietas		Viss 4.2.1.1. punkts
Bezšķēršļu ceļš	Ceļu atrašanās vieta Bezšķēršļu ceļa platums Slieksnis Dubultas margas Pacēlāja veids Braila raksta zīmju augstums	Sīki izklāstīti raksturlielumi

Durvis un ieejas	4.2.1.3. punkta 2. apakšpunkts. Durvju platums 4.2.1.3. punkta 4. apakšpunkts. Durvju vadības ierīces augstums	4.2.1.3. punkta 1. apakšpunkts 4.2.1.3. punkta 3. apakšpunkts
Grīdu virsmas	4.2.1.4. punkta 2. apakšpunkts. Grīdas nelīdzenumi	4.2.1.4. punkta 1. apakšpunkts. Nodrošinājums pret slidēšanu
Caurredzamu šķēršļu izcelšana		Viss 4.2.1.5. punkts
Tualetes un bērnu pārtišanas galdiņi		Viss 4.2.1.6. punkts
Mēbelējums un brīvi stāvošas ierīces		Viss 4.2.1.7. punkts
Biļešu iegāde, uzziņu dienesti un klientu palīdzības punkti	4.2.1.8. punkta 5. apakšpunkts. Eja pie biļešu kontroles iekārtām	4.2.1.8. punkta 1. apakšpunkts līdz 4. apakšpunkts 4.2.1.8. punkta 6. apakšpunkts
Apgaismojums	4.2.1.9. punkta 3. apakšpunkts. Peronu apgaismojums	4.2.1.9. punkta 1. apakšpunkts, 4.2.1.9. punkta 2. apakšpunkts, 4.2.1.9. punkta 4. apakšpunkts. Citu vietu apgaismojums
Vizuālā informācija: virziena norādes, piktogrammas, drukātā vai mainīgā informācija	Sniedzamās informācijas sīks izklāsts Informācijas atrašanās vieta	Sīki izklāstīts vizuālās informācijas raksturojums
Mutiskā informācija	Viss 4.2.1.11. punkts	
Perona platums un perona mala	4.2.1.12. punkta 2. apakšpunkts līdz 5. apakšpunkts 4.2.1.12. punkta 6. apakšpunkts līdz 9. apakšpunkts. Elementu esība	4.2.1.12. punkta 1. apakšpunkts 4.2.1.12. punkta 6. apakšpunkts līdz 9. apakšpunkts. Kontrasta un vizuālā un reljefā marķējuma raksturlielumi
Perona beigas	4.2.1.13. Elementu esība	4.2.1.13. Kontrasta un vizuālā un reljefā marķējuma raksturlielumi”;
Iekāpšanas palīgīdzekļi, ko uzglabā uz peroniem	Viss 4.2.1.14. punkts	
Dzelzceļa pāreja pasažieriem stacijās	Viss 4.2.1.15. punkts	

7) pielikuma 4.2.1.2. punkta 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“2. Visiem bezšķēršļu ceļiem, gājēju tiltiņiem un gājēju tuneliem ir brīvas vismaz 160 cm platas joslas, izņemot vietās, kuras norādītas 4.2.1.2.2. punkta 3.a apakšpunktā (uzbrauktuves), 4.2.1.3. punkta 2. apakšpunktā (durvis), 4.2.1.12. punkta 3. apakšpunktā (peroni) un 4.2.1.15. punkta 2. apakšpunktā (dzeltzceļa pārejas).”;

8) pielikuma 4.2.1.2.1. punkta 1. apakšpunktu svīturo;

9) pielikuma 4.2.1.2.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.1.2.2. Vertikālā kustība

1. Ja bezšķēršļu ceļā ir līmeņu starpība, jāierīko ceļš bez pakāpieniem, kas nodrošina alternatīvu kāpnēm personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.
2. Bezšķēršļu ceļu pakāpienu un kāpņu platums ir vismaz 160 cm, mērot starp margām.
- 2.a Vismaz pirmo un pēdējo kāpņu posma pakāpienu atzīmē ar kontrastējošu joslu. Šī prasība ir spēkā, sākot no viena pakāpiena.
- 2.b Pirms kāpņu, kurām ir vismaz trīs pakāpieni, pirmā pakāpiena uz leju uzstāda vismaz reljefas virsmas brīdinājuma norādes.

3. Ja nav ierīkoti pacēlāji, uzstāda uzbrauktuves tām personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kas nevar izmantot kāpnēs. Uzbrauktuvēm ir neliels slīpums. Stāvs uzbrauktuvju slīpums ir atļauts tikai īsos attālumos.
 - 3.a Ja uzbrauktuves tiek izmantotas papildus kāpnēm, uzbrauktuvju platums var būt 120 cm, mērot pa grīdas virsmu.
 4. Kāpnēs, kurām ir vismaz trīs pakāpieni, un uzbrauktuves aprīko ar margām abās pusēs un divos līmeņos.
 5. Ja uzbrauktuves nav pieejamas, jānodrošina pacēlāji, un tiem jāatbilst vismaz 2. tipam saskaņā ar A papildinājuma [1.] rindā norādīto specifikāciju. Ja stacijas tiek tikai atjaunotas vai modernizētas, atļauts izmantot 1. tipa pacēlājus.
 6. Eskalatorus un slidošās ietves konstruē atbilstīgi A papildinājuma [2.] rindā norādītajai specifikācijai.
 7. Dzelzceļa pārejas var būt bezšķēršļu ceļa daļa, ja tās atbilst 4.2.1.15. punkta prasībām.”;
- 10) pielikuma 4.2.1.2.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.1.2.3. **Ceļa norādes**

1. Bezšķēršļu ceļus skaidri norāda ar 4.2.1.10. punktā minēto vizuālo informāciju.
 2. Informāciju par bezšķēršļu ceļu vājredzīgiem cilvēkiem sniedz vismaz ar reljefām un kontrastējošām norādēm uz staigāšanai paredzētās virsmas. Šo punktu nepiemēro bezšķēršļu ceļiem uz automobiļu stāvvietām un no tām.
 - 2.a Ja ir nodrošināts vairāk nekā viens noteikta veida publiski pieejams aprīkojums, ceļš līdz vismaz vienam no tiem tiek norādīts ar reljefām un kontrastējošām norādēm uz staigāšanai paredzētās virsmas.
 - 2.b Reljefo norāžu uz staigāšanai paredzētās virsmas var nebūt, ja ceļš ir nepārprotami norādīts ar iebūvētiem vai dabiskiem elementiem, piemēram, malām un virsmām, kam var sekot ar tausti un vizuāli.
 3. Papildus vai kā alternatīvu atļauts izmantot tehniskus risinājumus, kuros izmanto tālvadāmas skaņas ierīces vai tālruna lietojumprogrammas. Ja šādus risinājumus paredzēts izmantot kā alternatīvu, tos uzskata par inovatīviem risinājumiem.
 4. Ja bezšķēršļu ceļā līdz peronam ir aizsniedzamas margas vai sienas, uz tām ir sniegta īsa informācija (piemēram, perona numurs vai virziena norāde). Šī informācija ir dota Braila rakstā vai ar prizmatiskiem burtiem vai skaitļiem. Informācija atrodas uz margas vai uz sienas 145–165 cm augstumā.”;
- 11) pielikuma 4.2.1.6. punkta 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “2. Ja stacijā ir bērnu pārtīšanas galdiņi, vismaz viens bērnu pārtīšanas galdiņš ir pieejams gan vīriešiem, gan sievietēm, kas pārvietojas ratiņkrēslos.”;
- 12) pielikuma 4.2.1.8. punktu groza šādi:
- a) 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Ja ir neautomatizētas biļešu tirdzniecības kases, uzziņu dienesti un klientu palīdzības punkti, vismaz viens nodalījums ir pieejams personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā, kā arī maza auguma personām, un vismaz vienā nodalījumā ir uzstādīta induktīvās cilpas sistēma kā dzirdes palīgierīce.”;
 - b) 4. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“4. Ja stacijā ir biļešu tirdzniecības automāti, vismaz vienai no šīm iekārtām ir saskarne, kura ir sasniedzama personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā, un maza auguma personām. Šī prasība tiek piemērota visiem biļešu tirgotājiem, kas stacijā ir izvietojusi tirdzniecības automātus.”;
- 13) pielikuma 4.2.1.9. punkta 3. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “3. Peronus apgaismo atbilstīgi A papildinājuma [3]. rindā un [4]. rindā norādītajai specifikācijai.”

14) pielikuma 4.2.1.10. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.1.10. Vizuālā informācija: virziena norādes, piktogrammas, drukātā vai mainīgā informācija

1. Sniedz šādu informāciju:
 - drošības informācija un drošības instrukcijas,
 - brīdinājuma, aizlieguma un obligātu darbību zīmes,
 - informācija par vilcienu atiešanu,
 - ja stacijā ir labierīcības, to identifikācija un piekļuves ceļi tām.
2. Vizuālajā informācijā izmantotie fonti, simboli un piktogrammas kontrastē ar to fonu.
3. Virziena norādes sniedz visās tajās vietās, kurās pasažieriem ir jāizvēlas virziens, un izvieto noteiktos intervālos ceļā. Apzīmējumus, simbolus un piktogrammas izvietoj visā ceļā konsekventi.
4. Informācija par vilcienu atiešanu (ietverot galamērķi, pieturas, perona numuru un laiku), kas ir izlasāma no 160 cm augstuma, ir pieejama vismaz vienā vietā stacijā.
5. Tekstos izmantotais burtveidols ir viegli salasāms.
6. Visās drošības, brīdinājuma, obligātu darbību un aizlieguma zīmēs iekļauj piktogrammas.
7. Reljefas informācijas norādes uzstāda:
 - tualetēs – funkcionālai informācijai un ārkārtas izsaukumam, ja nepieciešams,
 - pacēlajos atbilstīgi A papildinājuma [1]. rindā norādītajai specifikācijai.
8. Ar cipariem norādītā informācija par laiku ir 24 stundu sistēmā.
9. Šādiem īpašajiem grafiskajiem simboliem un piktogrammām pievieno ratiņkrēsli simbolu saskaņā ar N papildinājumu:
 - virziena informācija par ceļiem, kas paredzēti ratiņkrēsliem,
 - norāde uz tualetēm un citām labierīcībām, kas pieejamas ar ratiņkrēsli, ja tādas ir nodrošinātas,
 - ja uz perona ir informācija par vilciena konfigurāciju, norāde par iekāpšanas vietu personām, kas pārvietojas ratiņkrēsliem.
Šos simbolus var kombinēt ar citiem simboliem (piemēram, pacēlājs, tualete utt.).
10. Ja uzstādītas indukcijas cilpas, tās norāda ar zīmi, kas aprakstīta N papildinājumā.
11. Ar ratiņkrēsliem pieejamās tualetēs, kurās ir uzstādīti virās iestiprināti roku balsti, izvietoj grafisku simbolu, kurā roku balsts ir attēlots gan pielocītā, gan atlocītā stāvoklī.
12. Papildus virziena bultiņai vienuviet blakus nevar būt vairāk par piecām vienu virzienu norādošām piktogrammām.
13. Displeju izmērs ir tāds, lai varētu parādīt atsevišķus staciju nosaukumus (kas var būt saīsināti) vai paziņojumu vārdus. Katru stacijas nosaukumu vai paziņojuma vārdus rāda vismaz 2 sekundes. Ar terminu “displejs” saprot jebkādu mainīgās informācijas sniegšanas līdzekli.
14. Ja izmanto displeju, kurā informāciju parāda skrejošas rindas veidā (horizontāli vai vertikāli), katru pilnu vārdu rāda vismaz 2 sekundes un horizontāli skrejošās rindas ātrums nepārsniedz 6 rakstzīmes sekundē.
15. Displejus konstruē maksimālam redzamības attālumam saskaņā ar šādu formulu:
lasīšanas attālums milimetros, dalīts ar 250 = rakstzīmju augstums (piemēram, 10 000 mm/250 = 40 mm).”;

15) pielikuma 4.2.1.12. punkta 5. apakšpunktu svītro;

16) pielikuma 4.2.1.15. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Dzelzceļa pārejas stacijās ir atļauts izmantot kā daļu no ceļa bez pakāpieniem vai bezšķēršļu ceļa.”;

17) pielikuma 4.2.2.1.1. punkta 1. apakšpunktā pirmo un otro ievilkumu aizstāj ar šādiem:

— otra pretējā virzienā vērsta sēdekļa atzveltne, kas ejas pusē aprīkota ar turekli, vertikālu atbalsta stieni vai citiem elementiem, kurus var izmantot personiskās stabilitātes nodrošināšanai,

— atbalsta stieņa vai starpsienas sēdekļa ejas pusē.”;

18) pielikuma 4.2.2.1.2.1. punktu groza šādi:

a) 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“2. Priekšrocību sēdvietas un vagonus, kuros tās atrodas, norāda ar zīmēm saskaņā ar N papildinājumu. Dara zināmu, ka citiem pasažieriem vajadzības gadījumā jāatbrīvo šīs sēdvietas personām, kuras ir tiesīgas tās izmantot. Šāds apzīmējums nav nepieciešams vienībām, kuras paredzēts izmantot tikai sēdvietu rezervācijas sistēmas ietvaros, par ko tiek paziņots LOC&PAS SITS 4.2.12. punktā minētajā tehniskajā dokumentācijā.”;

b) 7. un 8. punktu aizstāj ar šādiem:

“7. Visas priekšrocību sēdvietas un to lietotājiem pieejamā vieta atbilst A papildinājuma [16]. rindā norādītajai specifikācijai.

8. Visa priekšrocību sēdvietas izmantojamā sēdvirsmas ir vismaz 450 mm plata (sk. A papildinājuma [16]. rindā norādīto specifikāciju).”;

19) pielikuma 4.2.2.1.2.2. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Ja priekšrocību sēdvietas vērsta vienā virzienā, atstarpe katra sēdekļa priekšā atbilst A papildinājuma [16]. rindā norādītajai specifikācijai.”;

20) pielikuma 4.2.2.1.2.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.2.1.2.3. Pretī novietotu sēdvietu izkārtojums

1. Ja priekšrocību sēdvietas novietotas viena pretī otrai, attālums starp sēdekļu polsterējuma priekšmalām ir vismaz 600 mm (sk. A papildinājuma [16]. rindā norādīto specifikāciju). Šādu attālumu saglabā arī tad, ja viena no pretī novietotām sēdvietām nav priekšrocību sēdvietas.

2. Ja pretī novietotas priekšrocību sēdvietas ir aprīkotas ar galdiņu, no sēdekļa polsterējuma priekšmalas līdz galdiņa izvīzītajai malai ir vismaz 230 mm brīvs horizontāls attālums (sk. A papildinājuma [16]. rindā norādīto specifikāciju). Ja viena no pretī novietotām sēdvietām nav priekšrocību sēdvietas, tās attālumu līdz galdiņam var samazināt, ja attālums starp sēdekļu polsterējuma priekšmalām saglabājas 600 mm. Pie sānsienas piestiprināti galdiņi, kuru garums nesniedzas pāri pie loga esošas sēdvietas ass līnijai, nav jāņem vērā, lai nodrošinātu atbilstību šim punktam.”;

21) pielikuma 4.2.2.2. punktu groza šādi:

a) 4. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“4. Minimālais attālums gareniskajā plaknē starp ratiņkrēsla vietas aizmuguri un nākamo virsmu atbilst A papildinājuma [16]. rindā norādītajai specifikācijai.”;

b) 8. un 9. punktu aizstāj ar šādiem:

“8. Ratiņkrēsla vietā vai tieši tās priekšā neuzstāda nekādu aprīkojumu, piemēram, velosipēdu stiprinājuma āķus vai slēpju statīvus.

9. Vismaz vienam sēdeklim, kurš paredzēts personas ratiņkrēslā pavadonim, jābūt vai nu blakus, vai pretī katrai ratiņkrēsla vietai. Šim sēdeklim jābūt tikpat ērtam kā pārējiem pasažieru sēdekļiem, un tas var atrasties arī ejas pretējā pusē.”;

c) 12. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“12. Ārkārtas izsaukuma ierīci novieto personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā, ērti sasniedzamā attālumā, kā norādīts A papildinājuma [9]. rindā minētajā specifikācijā.”;

d) 14. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“14. Ārkārtas izsaukuma ierīces saskarne atbilst 5.3.2.6. punkta noteikumiem.”;

22) pielikuma 4.2.2.3.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.2.3.2. **Ārdurvis**

1. Visu pasažieriem paredzēto ārdurvju brīvais izmantojamais platums ir vismaz 800 mm, durvīm esot atvērtām.
2. Vilcienos, kuru projektētais ātrums ir mazāks nekā 250 km/h, piekļuvei ar ratiņkrēslu izmantojamo durvju, kas nodrošina vienādliemeņa piekļuvi, kā noteikts 2.3. punktā, brīvais izmantojamais platums ir vismaz 1 000 mm, durvīm esot atvērtām.
3. Visas pasažieriem paredzētās ārdurvis no ārpusē marķētas tā, lai tās izceltos uz vagona korpusa sāna apkārtējā fona.
4. Ratiņkrēslam paredzētās ārdurvis ir paredzētajām ratiņkrēslu vietām tuvākās durvis.
5. Piekļuvei ar ratiņkrēslu izmantojamās durvis ir skaidri atzīmētas ar zīmi atbilstīgi N papildinājumam.
6. Vagona iekšpusē ārdurvju atrašanās vieta ir skaidri atzīmēta, izmantojot kontrastējošu blakus esošās grīdas segumu.
7. Durvju vēršanas laikā vai pirms vēršanas visas personas vilcienā un ārpus tā par to tiek informētas ar skaņas un vizuāliem signāliem.
8. Durvju vēršanas signāli ir šādi:
 - a) durvju atvēršanas signāls tiek dots, kad durvis tiek atbloķētas atvēršanai; tas ilgst vismaz 5 sekundes, ja vien durvis netiek vērtas; šādā gadījumā signālu var pārtraukt pēc 3 sekundēm;
 - b) durvju atvēršanas signāls tiek dots, kad durvis automātiski vai ar tālvadību atver mašīnists vai cits vilciena apkalpes loceklis; šis signāls skan vismaz 3 sekundes no brīža, kad durvis sāk atvērties;
 - c) durvju aizvēršanas signāls tiek dots pirms durvju aizvēršanas automātiski vai ar tālvadību; tas sākas vismaz 2 sekundes, pirms durvis sāk aizvērties, un turpinās, līdz durvis ir aizvērtas;
 - d) durvju aizvēršanas signāls tiek dots, kad durvis tiek aizvērtas lokāli (tās aizver pasažieris vai apkalpes loceklis); tas sākas pēc vadības ierīces izmantošanas un turpinās, līdz durvis ir aizvērtas.

Durvju aizvēršanas skaņas un vizuālā signāla var nebūt, kad durvis aizveras cita iemesla dēļ, kas nav izbraukšana, ja ar alternatīviem līdzekļiem tiek mazināts risks pasažieriem un vilciena apkalpes locekļiem gūt ievainojumus. Durvju aizvēršanas skaņas un vizuālie signāli un alternatīvie līdzekļi vienādi tiek pieņemti visās dalībvalstīs.
9. Durvju atvēršanas skaņas signāla personām ārpus vilciena var nebūt, ja ir durvju atrašanas signāls. Durvju atrašanas signāls skan nepārtraukti, kamēr durvis tiek atbloķētas vai kamēr tās ir iespējams atvērt, vai abos gadījumos.
10. Durvju signālu skaņas avots atrodas netālu no vadības ierīces.

Ja vadības ierīces nav, durvju signālu skaņas avots atrodas blakus durvīm.

Ja durvju aizvēršanas signālam tiek izmantots atsevišķs skaņas avots, tas var atrasties netālu no vadības ierīces vai blakus durvīm.

Ja ir ārējs durvju atrašanas signāls, tā skaņas avots atrodas netālu no vadības ierīces un durvju aizvēršanas signāla skaņas avots atrodas blakus durvīm.
11. Vizuālie signāli ir redzami no vilciena iekšienes un ārienes, un tie izvietoti tā, lai līdz minimumam samazinātu iespēju, ka tos aizsedz tamburā esošie pasažieri. Vizuālie signāli atbilst A papildinājuma [19]. rindā norādītajai specifikācijai.
12. Pasažieru durvju skaņas signāli atbilst G papildinājumā norādītajai specifikācijai.
13. Durvis aktivizē vilciena apkalpe, pusautomātiski (piemēram, pasažieris nospiež pogu) vai automātiski.
14. Durvju vadības ierīce atrodas vai nu pie durvju vērtnes, vai uz tās.

15. Viduspunkts ārdurvju atvēršanas vadības ierīcei, ko izmanto no perona, uz visiem tiem peroniem, kam vilciens paredzēts, atrodas ne zemāk kā 800 mm un ne augstāk kā 1 200 mm, mērot vertikāli virs peroniem. Ja vilciens ir paredzēts vienam perona augstumam, ārdurvju atvēršanas vadības ierīces viduspunkts atrodas ne zemāk kā 800 mm un ne augstāk kā 1 100 mm virs attiecīgā perona augstuma, mērot vertikāli.

16. Viduspunkts ārdurvju atvēršanas vadības ierīcei, ko izmanto no vilciena iekšienes, atrodas ne zemāk kā 800 mm un ne augstāk kā 1 100 mm, mērot vertikāli virs vagona grīdas līmeņa.”;

23) pielikuma 4.2.2.4. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.2.4. **Apgaismojums**

Vidējā apgaismojuma līmeņa minimālās vērtības pasažieru zonās atbilst A papildinājuma [6]. rindā norādītajai specifikācijai. Attiecībā uz atbilstību šai SITS nepiemēro prasības par šo vērtību vienādību.”;

24) pielikuma 4.2.2.6. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.2.6. **Bezšķēršļu joslas**

1. Sākot no vagona ieejas, ir šādas bezšķēršļu joslas daļas, kas atbilst A papildinājuma [17]. rindā norādītajai specifikācijai:

- cauri vagoniem,
- starp viena vilciena sastāva savienotajiem vagoniem,
- uz un no piekļuvei ar ratiņkrēslu izmantojamām durvīm, ratiņkrēslu vietām un ar ratiņkrēslu pieejamām vietām, tostarp guļamvietām un universālām tualetēm, ja tādas ir.

2. Minimālā augstuma prasība nav jāpārbauda:

- nevienā divstāvu vagona zonā,
- vienstāva vagonu pārejās starp vagoniem un durvju zonās.

Šajās zonās ir pieļaujams samazināts gabarītaugstums saistībā ar konstrukcijas ierobežojumiem (sliežu ceļa platums, fiziskā platība).

3. Blakus ratiņkrēsla vietai un citās vietās, kurās ar ratiņkrēsliem paredzēts pagriezties 180° leņķī, nodrošina pagriešanās laukumu, kura minimālais diametrs ir 1 500 mm. Ratiņkrēsla vieta var būt daļa no pagrieziena apļa.

4. Ja personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā, jāmaina virziens, bezšķēršļu joslas platums abos gaitēnos vai gaitenī un durvīs atbilst A papildinājuma [17]. rindā norādītajai specifikācijai.”;

25) pielikuma 4.2.2.7.1. punkta 2. un 3. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“2. Šā punkta 1. apakšpunktā minētā vizuālā informācija izceļas uz tās fona.

3. Šā punkta 1. apakšpunktā minētajos tekstos izmantotais burtveidols ir viegli salasāms.”;

26) pielikuma 4.2.2.7.2. punkta 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“2. Papildus virziena bultiņai vienviet blakus nevar būt vairāk par piecām vienu virzienu norādošām piktogrammām.”;

27) pielikuma 4.2.2.7.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.2.7.3. **Mainīgā vizuālā informācija**

1. Galastaciju vai maršrutu norāda vilciena ārpusē, perona pusē vismaz vienu pasažieru durvju tuvumā vismaz pie katra otrā vilciena vagona.

2. Ja vilcienus ekspluatē sistēmā, kurā uz stacijas perona ik pēc 50 m vai mazāka attāluma tiek sniegta mainīgā vizuālā informācija un galastacija vai maršruts tiek norādīts arī vilciena priekšgalā, nav obligāti sniegt informāciju uz vagonu sāniem.

3. Vilciena galastaciju vai maršrutu norāda katrā vagonā.

4. Nākamo vilciena pieturu norāda tā, ka to var izlasīt vismaz no 51 % pasažieru sēdvietu katrā vagonā, tostarp no 51 % priekšrocību sēdvietu un no visām ratiņkrēslu vietām.
5. Mainīgās vizuālās informācijas sistēma nākamo vilciena pieturu spēj norādīt vismaz divas minūtes pirms iebraukšanas attiecīgajā stacijā. Ja nākamā stacija ir tuvāk nekā divu minūšu plānota brauciena attālumā, sistēma spēj nākamo staciju norādīt uzreiz pēc izbraukšanas no iepriekšējās stacijas.
6. Šā punkta 4. apakšpunktā minētā prasība neattiecas uz kupejvagoniem, ja kupejās ir ne vairāk kā astoņas sēdvietas un tām piekļūst no blakus esoša gaitiņa. Tomēr šai informācijai jābūt redzamai personai, kas stāv gaitenī ārpus kupejas, un pasažierim, kas atrodas ratiņkrēsla vietā.
7. Mainīgās vizuālās informācijas sistēma var norādīt informāciju par nākamo pieturu uz tā paša līdzekļa, uz kura tiek norādīta galastacija.
8. Ja sistēma ir automatizēta, jābūt iespējai apturēt vai labot nepatiesu vai maldinošu informāciju.
9. Iekšējie un ārējie displeji atbilst 10.–13. apakšpunkta prasībām. Šajos apakšpunktos ar terminu “displejs” saprot jebkādu mainīgās informācijas sniegšanas līdzekli.
10. Katru stacijas nosaukumu (kurš drīkst būt saīsināts) vai paziņojumu vārdus rāda vismaz 2 sekundes.
11. Ja izmanto displeju, kurā informāciju parāda skrejošas rindas veidā (horizontāli vai vertikāli), katru pilnu vārdu rāda vismaz 2 sekundes un horizontāli skrejošas rindas ātrums nepārsniedz vidēji 6 rakstzīmes sekundē.
12. Ārējos displejos rakstzīmju augstums ir vismaz 70 mm priekšējos displejos un 35 mm sānu displejos.
13. Iekšējos displejus konstruē maksimālam redzamības attālumam saskaņā ar 5.a tabulā doto formulu.

5.a tabula

Rītošā sastāva iekšējo displeju maksimālais redzamības attālumam

Lasīšanas attālumam	Rakstzīmju augstums
< 8 750 mm	(lasīšanas attālumam/250) mm
8 750 līdz 10 000 mm	35 mm
> 10 000 mm	(lasīšanas attālumam/285) mm”;

28) pielikuma 4.2.2.8. punktu groza šādi:

a) 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“2. Vismaz pirmo un pēdējo pakāpienu atzīmē ar kontrastējošu joslu, kura nokļāj pakāpienus visā platumā pa pakāpiena aizsargapkaluma priekšējo un augšējo virsmu un kuras izmērs ir šāds:

- 45–55 mm uz priekšējās virsmas,
- 45–75 mm uz augšējās virsmas.”;

b) 7. apakšpunktā, 6. tabulā otrās rindas tekstu aizstāj ar šādu:

“Ceļi starp piekļuvei ar ratiņkrēslu izmantojamām ārdurvīm, ratiņkrēsla vietu, ar ratiņkrēslu pieejamu guļamvietu un universālo tualeti.”;

29) pielikuma 4.2.2.9. punkta 5. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“5. Šā punkta 4. apakšpunktā minētie atbalsta stieņi ir:

- vertikāli atbalsta stieņi, kas sniedzas no 700 mm līdz 1 200 mm virs ārdurvju pirmā pakāpiena sliekšņa,
- papildu atbalsta stieņi 800–900 mm augstumā virs pirmā izmantojamā pakāpiena un paralēli pakāpiena aizsargapkaluma līnijai pie durvīm, kurām ir vairāk nekā divi ieejas pakāpieni.”;

30) pielikuma 4.2.2.10. punkta 9. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“9. Šā punkta 7. un 8. apakšpunktā aprakstītās ārkārtas izsaukuma ierīces izvieto uz dažādām guļamtempas vertikālajām virsmām.”;

31) pielikuma 4.2.2.11.1. punkta 3. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“3. LOC&PAS SITS 4.2.12. punktā minētā tehniskā dokumentācija ietver informāciju par:

- teorētiskā perona augstumu un nobīdi, kas veido 230 mm vertikālu atstarpi (δ_{v+}) un 200 mm horizontālu atstarpi (δ_h) no punkta, kurš atrodas ritošā sastāva zemākā pakāpiena priekšpuses centrā uz taisna, līdzena sliežu ceļa,
- teorētiskā perona augstumu un nobīdi, kas veido 160 mm vertikālu atstarpi (δ_{v-}) un 200 mm horizontālu atstarpi (δ_h) no punkta, kurš atrodas ritošā sastāva zemākā pakāpiena priekšpuses centrā uz taisna, līdzena sliežu ceļa.”;

32) pielikuma 4.2.2.11.2. punkta 7. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“7. Tamburs sasniedzams maksimāli ar 4 pakāpieniem, no kuriem viens var atrasties ārpusē.”;

33) pielikuma 4.2.2.12.1. punkta 3. apakšpunktu aizstāj ar “Neizmanto.”;

34) pielikuma 4.2.2.12.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.2.12.3. Iebūvēts pacelājs

1. Iebūvēts pacelājs ir ierīce, kas iebūvēta vagona durvju ejas zonā un kas spēj pārvarēt maksimālo augstuma starpību starp vagona grīdu un stacijas peronu, pie kura to izmanto.
2. Kad pacelājs ir uzglabāšanas pozīcijā, minimālais izmantojamais durvju ejas platums atbilst 4.2.2.3.2. punktam.
3. Iebūvēti pacelāji atbilst 5.3.2.10. punkta prasībām.”;

35) pielikuma 4.3.2. punktā 11. tabulu aizstāj ar šādu:

“11. tabula

Saskarne ar ritošā sastāva apakšsistēmu

Šī SITS		SITS LOC&PAS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Ritošā sastāva apakšsistēma	4.2.2.	Pasažieriem paredzētais aprīkojums	4.2.5.
Ritošais sastāvs, ko paredzēts izmantot tikai sēdvietu rezervācijas sistēmas ietvaros	4.2.2.1.2.1.	Vispārēja dokumentācija	4.2.12.2.
Teorētisko peronu augstums un nobīde	4.2.2.11.1.	Vispārēja dokumentācija	4.2.12.2.
Pārvietojams pakāpiens un savienojošā platforma	4.2.2.12.1.	Durvju–vilces bloķētājierīce	4.2.5.5.7.”;

36) pielikuma 4.4. punkta otrajai daļai pievieno šādu teikumu:

“Turpmāk izklāstītie ekspluatācijas noteikumi attiecas uz visu infrastruktūras un ritošā sastāva apakšsistēmu ekspluatāciju.”;

37) pielikuma 4.4.1. punktu groza šādi:

a) pirmo ievilkumu aizstāj ar šādu:

“— Vispārīgi noteikumi

Infrastrukturā pārvaldītājam, stacijas apsaimniekotājam vai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir rakstiska politika, ar ko nodrošina, ka visas personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām var piekļūt pasažieru infrastruktūrai jebkurā brīdī ekspluatācijas laikā saskaņā ar šīs SITS tehniskajām prasībām. Turklāt šāda politika ir savietojama attiecīgi ar jebkura tāda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma politiku, kas var vēlēties izmantot tehniskās iekārtas (sk. 4.4.2. punktu). Politiku īsteno, sniedzot atbilstošu informāciju personālam, īstenojot procedūras un nodrošinot apmācības. Infrastrukturā politikā ietver ekspluatācijas noteikumus vismaz šādām situācijām.”;

b) divdesmit piekto ievilkumu aizstāj ar šādu:

“Nosacījumi, ar kādiem sniedz palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/782 (*).

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/782 (2021. gada 29. aprīlis) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 172, 17.5.2021., 1. lpp.).”;

38) pielikuma 4.4.2. punktu aizstāj ar šādu:

4.4.2. Ritošā sastāva apakšsistēma

Nemot vērā 3. nodaļas pamatprasības, ritošā sastāva apakšsistēmas ekspluatācijas noteikumi attiecībā uz pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām ir šādi.

4.4.2.1. Vispārīgi noteikumi

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir rakstiska politika, ar ko nodrošina piekļūšanu pasažieru ritošajam sastāvam jebkurā brīdī ekspluatācijas laikā saskaņā ar šīs SITS tehniskajām prasībām. Turklāt šāda politika ir savietojama attiecīgi ar infrastruktūras pārvaldītāja vai stacijas apsaimniekotāja politiku (sk. 4.4.1. punktu). Politiku īsteno, sniedzot atbilstošu informāciju personālam, īstenojot procedūras un nodrošinot apmācības. Ritošā sastāva politikā ietver ekspluatācijas noteikumus vismaz šādām situācijām.

4.4.2.2. Priekšrocību sēdvietu pieejamība un rezervēšana

Saistībā ar sēdvietām, kuras klasificē kā “priekšrocību” sēdvietas, ir divas iespējas: i) nerezervētas sēdvietas un ii) rezervētas sēdvietas (sk. 4.2.2.1.2.1. punkta 2. apakšpunktu). i) gadījumā ekspluatācijas noteikumi ir vērsti uz pārējiem pasažieriem (t. i., ir izvietotas zīmes) ar lūgumu nodrošināt, ka priekšroka tiek dota visām personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, par kurām noteikts, ka tās ir tiesīgas izmantot šādas sēdvietas, un ka aizņemtās priekšrocību sēdvietas attiecīgi jāatbrīvo. ii) gadījumā ekspluatācijas noteikumus īsteno dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, lai nodrošinātu, ka biļešu iegādes rezervēšanas sistēma ir tainīga attiecībā uz personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Šādi noteikumi nodrošinās, ka priekšrocību sēdvietas sākotnēji, līdz konkrētam laikam pirms vilciena atiešanas būs pieejamas rezervēšanai tikai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Pēc tam priekšrocību sēdvietas būs pieejamas visiem pasažieriem, tostarp personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

4.4.2.3. Suņu-pavadoņu pārvadāšana

Izstrādā ekspluatācijas noteikumus, ar ko nodrošina, ka no personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, kurām līdzī ir suns-pavadoņi, netiek iekasēta papildu samaksa.

4.4.2.4. Ratiņkrēslu vietu pieejamība un to rezervēšana

Priekšrocību sēdvietu pieejamības un rezervēšanas noteikumi attiecas arī uz ratiņkrēslu vietām, uz kurām priekšrocība tiek dota vienīgi personām, kas pārvietojas ratiņkrēslā. Turklāt ekspluatācijas noteikumos paredz i) nerezervētu vai ii) rezervētu sēdvietu pavadoņiem (kas nav personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām) ratiņkrēsla vietas tuvumā vai pretī tai.

4.4.2.5. Universālo guļamvagonu pieejamība un to rezervēšana

Priekšrocību sēdvietu rezervēšanas noteikumi attiecas arī uz universālajiem guļamvagoniem (sk. 4.2.2.10. punktu). Tomēr ekspluatācijas noteikumos paredz, ka vietas universālajos guļamvagonos nedrīkst aizņemt bez rezervācijas (t. i., vienmēr nepieciešama iepriekšēja rezervācija).

4.4.2.6. Ārduvju aktivizēšana, ko veic vilciena apkalpe

Īsteno ekspluatācijas noteikumus attiecībā uz procedūru ārduvju aktivizēšanai, ko veic vilciena apkalpe, lai nodrošinātu visu pasažieru, tostarp personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām, drošību (sk. 4.2.2.3.2. punktu).

4.4.2.7. Ārkārtas izsaukuma ierīce ratiņkrēsla vietā, universālajās tualetēs vai ar ratiņkrēslu pieejamā guļamvietā

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, ar ko nodrošina pienācīgu vilciena apkalpes reakciju un darbību ārkārtas izsaukuma ierīces aktivizēšanas gadījumā (sk. 4.2.2.2., 4.2.2.5. un 4.2.2.10. punktu). Reakcija un darbība var atšķirties atbilstoši vietai, no kuras nāk ārkārtas izsaukums.

4.4.2.8. Apgaismojums

Ja katra pasažiera sēdvietā ir aprīkota ar individuālu apgaismojumu, apgaismojuma līmeni vienībā var samazināt atbilstoši ekspluatācijas veidam (t. i., brauciens naktī, pasažieru komforts). Tiek izpildītas A papildinājuma [6]. rindā norādītās specifikācijas prasības.

4.4.2.9. Akustiskas drošības instrukcijas ārkārtas gadījumā

Īsteno ekspluatācijas noteikumus attiecībā uz akustisko drošības instrukciju pārraidi pasažieriem ārkārtas gadījumā (sk. 4.2.2.7.4. punktu). Šie noteikumi ietver instrukciju un to pārraides veidu.

4.4.2.10. Vizuālā un akustiskā informācija – reklāmas kontrole

Jābūt pieejamai informācijai par maršrutu vai tīklu, kurā vilcienu ekspluatē (dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums lemj par veidu, kā sniegt šo informāciju).

Reklāmu neapvieno ar informāciju par maršrutu.

Piezīme. Piemērojot šo punktu, vispārēja informācija par sabiedriskā transporta pakalpojumiem netiek uzskatīta par reklāmu.

4.4.2.11. Automātiskās informācijas sistēmas – nepareizas vai maldinošas informācijas labošana manuāli

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, ar ko nodrošina, ka vilciena apkalpe pārbauda un var labot kļūdainu automātisko informāciju (sk. 4.2.2.7. punktu).

4.4.2.12. Noteikumi par galastacijas un nākamās pieturas paziņošanu

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, ar ko nodrošina, ka nākamā pietura tiek paziņota ne vēlāk kā 2 minūtes pirms iebraukšanas un ka, tiklīdz vilciens apstāties, mainīgās informācijas displejos atkal tiek rādīta galastacija (sk. 4.2.2.7. punktu).

4.4.2.13. Noteikumi par vilciena sastāva formēšanu, lai palīglīdzekļus iekļūšanai ar ratiņkrēslu varētu izmantot saskaņā ar peronu plānojumu

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, kuru mērķis ir ņemt vērā vilciena sastāva formēšanas variantus tā, lai drošas zonas, kur izmanto palīglīdzekļus iekļūšanai ar ratiņkrēslu, varētu noteikt, ievērojot vilcienu apstāšanās vietu.

4.4.2.14. Manuāli un motorizēti palīglīdzekļi iekļūšanai ar ratiņkrēslu – drošība

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, kuros paredz, kā vilciena apkalpe un stacijas personāls rīkojas ar iekāpšanas palīglīdzekļiem. Manuālu ierīču gadījumā procedūras nodrošina, ka personālam jāizmanto minimāla fiziskā piepūle. Motorizētu ierīču gadījumā procedūras nodrošina, ka ekspluatācija netiek pārtraukta elektroenerģijas padeves pārtraukšanas gadījumā. Īsteno ekspluatācijas noteikumus, kuros paredz kā vilciena apkalpe vai stacijas personāls izmanto pārvietojamo drošības barjeru, kas piestiprināta ratiņkrēslu pacelājiem.

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, ar ko nodrošina, ka vilciena apkalpe un stacijas personāls spēj droši rīkoties ar iekāpšanas uzbrauktuvēm, tās izvēršot, nostiprinot, paceļot, nolaižot un fiksējot uzglabāšanas pozīcijā.

4.4.2.15. **Palīdzība iekāpt vilcienā un izkāpt no tā**

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, ar ko nodrošina, ka personāls apzinās, ka personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām var būt nepieciešama palīdzība, lai iekāptu vilcienā un izkāptu no tā, un ka personāls vajadzības gadījumā sniedz šādu palīdzību.

Nosacījumi, ar kādiem sniedz palīdzību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, izklāstīti Regulā (ES) 2021/782.

4.4.2.16. **Perons – zona, kur izmanto palīgīdzekļus iekļūšanai ar ratiņkrēslu**

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs vai stacijas apsaimniekotājs kopīgi nosaka vietu uz perona, kurā šāda iekārta, visticamāk, tiks izmantota, un pierāda tās derīgumu. Šai vietai jābūt savietojamai ar esošiem peroniem, pie kuriem vilciens, visticamāk, apstāsies.

Līdz ar to vilciena apstāšanās vieta dažos gadījumos ir jāpielāgo, lai nodrošinātu atbilstību šai prasībai.

Īsteno ekspluatācijas noteikumus, kuru mērķis ir ņemt vērā vilciena sastāva formēšanas variantus (sk. 4.2.1.12. punktu) tā, lai vilcienu apstāšanās vietu varētu noteikt, ievērojot iekāpšanas palīgīdzekļu izmantošanas zonas.

4.4.2.17. **Ārkārtas metode pārvietojamo pakāpienu izmantošanai**

Īsteno ekspluatācijas noteikumus savienojošās platformas nofiksēšanai uzglabāšanas pozīcijā ārkārtas gadījumā vai izmantošanai elektroenerģijas padeves pārtraukuma gadījumā.

4.4.2.18. **Tādu ritošā sastāva kombināciju ekspluatācija, kas formētas no šai SITS atbilstoša un neatbilstoša ritošā sastāva**

Formējot vilcienu, kurā ir gan šai SITS atbilstošs, gan neatbilstošs ritošais sastāvs, īsteno ekspluatācijas procedūras, ar ko nodrošina, ka vilcienā ir vismaz divas ratiņkrēslu vietas, kuras atbilst šai SITS. Ja vilcienā ir pieejamas tualetes, nodrošina, ka personām, kas pārvietojas ratiņkrēslā, ir pieejama universālā tualete.

Ja tiek formētas šādas ritošā sastāva kombinācijas, ievieš procedūras, ar ko visos vagonos nodrošina vizuālu un akustisku informāciju par maršrutu.

Ir pieņemami, ka mainīgās informācijas sistēmu, ratiņkrēslu vietu, universālo tualetu, ar ratiņkrēslu pieejamu guļamvietu un ārkārtas izsaukuma ierīču funkcionalitāte, darbojoties šādos formējumos, var nebūt pilnīga.

4.4.2.19. **Vilcienu formēšana no atsevišķiem šai SITS atbilstošiem vagoniem**

Ja vagoni, kuri atsevišķi novērtēti saskaņā ar 6.2.7. punktu, tiek formēti vilcienā, ievieš ekspluatācijas procedūras, ar ko nodrošina, ka viss vilciens atbilst šīs SITS 4.2. punktam.

4.4.2.20. **Pakalpojumu sniegšana vilcienos**

Ja pakalpojums pasažieriem tiek sniegts noteiktā vilciena daļā, kura nav pieejama personām, kas pārvietojas ratiņkrēslā, tiek izmantoti operacionāli līdzekļi, ar ko nodrošina:

- a) bezmaksas palīdzības pieejamību, lai personas, kas pārvietojas ratiņkrēslā, varētu nokļūt līdz pakalpojumam; vai
- b) pakalpojuma sniegšanu bez maksas personām, kas pārvietojas ratiņkrēslā, ratiņkrēsla vietā, ja vien pakalpojuma rakstura dēļ to nav iespējams sniegt attālināti.”;

39) pielikuma 4.4.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.4.3. **Iekāpšanas palīgīdzekļu nodrošināšana un palīdzības sniegšana**

Infrastrukturā pārvaldītājs vai stacijas apsaimniekotājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vienojas par iekāpšanas palīgīdzekļu nodrošināšanu un pārzināšanu, kā arī par palīdzības sniegšanu un alternatīviem pārvadājumiem saskaņā ar Regulu (ES) 2021/782, lai noteiktu, kura persona ir atbildīga par iekāpšanas palīgīdzekļu izmantošanu un alternatīvo pārvadājumu veikšanu. Infrastrukturā pārvaldītājs (vai stacijas apsaimniekotājs(-i)) un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, ka saskaņotais pienākumu sadalījums ir vispiemērotākais vispārējais risinājums.

Šādās vienošanās tiek ņemta vērā 5.3.1.2., 5.3.1.3., 5.3.2.9. 5.3.2.10. punktos minēto iekāpšanas palīgīdzekļu izmantojuma joma.

Šādās vienošanās nosaka:

- a) stacijas peronus, uz kuriem infrastruktūras pārvaldītājam vai stacijas apsaimniekotājam jānodrošina iekāpšanas palīglīdzekļa darbība, un ritošo sastāvu, kam to izmantos,
 - b) stacijas peronus, uz kuriem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina iekāpšanas palīglīdzekļa darbība, un ritošo sastāvu, kam to izmantos;
 - c) ritošo sastāvu, kuram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina iekāpšanas palīglīdzeklis un tā darbība, un stacijas peronus, kur to izmantos;
 - d) ritošo sastāvu, kuram dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jānodrošina iekāpšanas palīglīdzeklis un infrastruktūras pārvaldītājam vai stacijas apsaimniekotājam jānodrošina tā darbība, un stacijas peronus, kur to izmantos;
 - e) attiecībā uz iekāpšanas palīglīdzekļiem uz peroniem, vietu, kur tie, visticamāk, tiks izmantoti, ņemot vērā, ka no palīglīdzekļa malas tajā virzienā, kurā ratiņkrēslu ieeļ vai izceļ, perona līmenī ir vismaz 150 cm brīva vieta (bez šķēršļiem);
 - f) alternatīvo pārvadājumu veikšanas nosacījumus, ja:
 - peronu nevar sasniegt pa bezšķēršļu ceļu vai
 - nevar nodrošināt palīdzību, lai izmantotu iekāpšanas palīglīdzekli starp peronu un ritošo sastāvu.”;
- 40) pielikuma 4.8. punktu svītro;
- 41) pielikuma 5.1. punktu svītro;
- 42) pielikuma 5.3. punkta ievaddaļā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797”;
- 43) pielikuma 5.3.1.1. punktu svītro;
- 44) pielikuma 5.3.1.2. punktu groza šādi:
- a) 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Uzbrauktuves konstruē un novērtē atbilstoši izmantojuma jomai, ko nosaka, ievērojot lielāko vertikālo atstarpi, ko ar tām var pārvarēt maksimāli 18 % (10,2°) slīpumā.”;
 - b) 5. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“5. Uzbrauktuves virsma ir nodrošināta pret slīdēšanu, un tā ir stabilā pozīcijā ar faktisko brīvo platumu vismaz 760 mm.”;
- 45) pielikuma 5.3.1.3. punkta 6. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “6. Savienošā platforma, kas nosedz atstarpi starp pacēlāja platformu un vagona grīdu, ir stabilā pozīcijā ar minimālo platumu 760 mm.”;
- 46) pielikuma 5.3.2.2. punktam pievienot šādu 7.–9. apakšpunktu:
- “7. Ja durvju atvēršanas un aizvēršanas vadības ierīces uzstādītas viena virs otras, augšējā ierīce vienmēr ir durvju atvēršanas vadības ierīce.
 8. Automātiskajām un pusautomātiskajām durvīm ir ierīces, kas neļauj iesprostot pasažierus durvju vēršanas laikā.
 9. Spēks, kas izmantojams, lai atvērtu vai aizvērtu manuāli veramas durvis, nepārsniedz 60 N.”;
- 47) pielikuma 5.3.2.6. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “1) ir norādīta ar zīmi, kurā uz dzeltena kontrastējoša fona attēlots melns simbols (atbilstīgi A papildinājuma [10]. rindā norādītajai specifikācijai). Simbols ir zvans vai tālrunis. Zīme var atrasties uz ierīces pogas, slīpās malas vai uz atsevišķas piktogrammas.”;
- 48) pielikuma 5.3.2.7. punktu svītro;
- 49) pielikuma 5.3.2.8. punktu groza šādi:
- a) 2. apakšpunktā “11. punktā” aizstāj ar “[11]. rindā”;
 - b) 5. apakšpunktā “11. punktā” aizstāj ar “[11]. rindā”;

50) pielikuma 5.3.2.9. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Uzbrauktuves konstruē un novērtē atbilstoši izmantojuma jomai, ko nosaka, ievērojot lielāko vertikālo atstarpi, ko ar tām var pārvarēt maksimāli 18 % (10,2°) slīpumā.”;

51) pielikuma 6.1.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.1.1. Atbilstības novērtēšana

Pirms savstarpējās izmantojamības komponenta laišanas tirgū ražotājs vai tā pilnvarotais pārstāvis, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā, saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 9. panta 2. punktu un 10. panta 1. punktu sagatavo EK atbilstības deklarāciju vai deklarāciju par piemērotību lietošanai.

Savstarpējās izmantojamības komponenta atbilstības novērtēšanu veic saskaņā ar konkrētajam komponentam noteikto moduli vai noteiktajiem moduļiem, kā norādīts šīs SITS 6.1.2. punktā.”;

52) pielikuma 6.1.2. punktā 15. tabulu aizstāj ar šādu:

“15. tabula

Savstarpējās izmantojamības komponentu EK atbilstības sertifikācijas moduļu kombinācija

Šā pielikuma punkts	Novērtējamie komponenti	Modulis						
		CA	CA1 vai CA2 (1)	CB + CC	CB + CD	CB + CF	CH (1)	CH1
5.3.1.2. un 5.3.1.3.	Perona uzbrauktuves un perona pacelēji		X		X	X	X	X
5.3.2.1.	Saskarne ar durvju vadības ierīci	X		X			X	
5.3.2.2., 5.3.2.3. un 5.3.2.4.	Tualešu moduļi		X	X	X		X	X
5.3.2.5.	Bērnu pārtišanas galdiņš	X		X			X	
5.3.2.6.	Ārkārtas izsaukuma ierīces	X		X			X	
5.3.2.8.–5.3.2.2.10,	Iekāpšanas ierīces		X		X	X	X	X

(1) CA1, CA2 vai CH moduli var izmantot tikai tādu izstrādājumu gadījumā, kuri ražoti atbilstīgi projektam, kas izstrādāts un jau izmantots, lai laistu tirgū izstrādājumus, pirms šiem izstrādājumiem sāktas piemērot attiecīgās SITS, ja ražotājs paziņotajai iestādei uzskatāmi pierāda, ka konstrukcijas pārskatīšana un tipa pārbaude iepriekšējiem lietojumiem ir veikta salīdzināmos apstākļos un atbilst šīs SITS prasībām. Šādi pierādījumi jādokumentē, un tos uzskata par tāda paša līmeņa pierādījumu kā CB modulis vai projekta pārbaude atbilstīgi CH1 moduļim.”;

53) pielikuma 6.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.1. EK verifikācija (vispārīgi noteikumi)

EK verifikācijas procedūras, kas piemērojamas apakšsistēmām, ir aprakstītas Direktīvas (ES) 2016/797 15. pantā un minētās direktīvas IV pielikumā.

EK verifikācijas procedūru veic saskaņā ar noteikto moduli vai noteiktajiem moduļiem, kā norādīts šīs SITS 6.2.2. punktā.

Ja attiecībā uz infrastruktūras apakšsistēmu pieteikuma iesniedzējs uzskatāmi pierāda, ka apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļu testi vai novērtējumi ir tādi paši vai ir bijuši sekmīgi projekta iepriekšējo lietojumu gadījumā, paziņotā iestāde šo testu un novērtējumu rezultātus ņem vērā EK verifikācijas vajadzībām.

Attiecībā uz infrastruktūras apakšsistēmu paziņotā iestāde veic pārbaudi, lai pārlicinātos, ka ir izpildītas SITS prasības. Pārbaude tiek veikta kā vizuāla pārbaude, un šaubu gadījumā paziņotā iestāde var lūgt pieteikuma iesniedzēju veikt mērījumus vērtību verifikācijai. Ja ir iespējams izmantot dažādas metodes (piemēram, kontrastam), tiek izmantota pieteikuma iesniedzēja izmantotā mērījumu metode.

Par apstiprināšanas procesu un novērtējuma saturu savā starpā vienojas pieteikuma iesniedzējs un paziņotā iestāde saskaņā ar šajā SITS noteiktajām prasībām.”;

54) pievieno šādu 6.2.3.3. punktu:

“6.2.3.3. Ritošā sastāva apakšsistēmas kontrasta novērtēšana

Ritošā sastāva apakšsistēmas kontrasta novērtēšana tiek veikta saskaņā ar A papildinājuma [18]. rindā norādīto specifikāciju.”;

55) pielikuma 6.2.5. un 6.2.6. punktu aizstāj ar šādiem:

“6.2.5. Tehniskās apkopes novērtēšana

Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 4. punktā noteikts, ka pieteikuma iesniedzējs atbild par tādas tehniskās dokumentācijas sagatavošanu, kurā iekļauti visi ekspluatācijai un tehniskajai apkopei nepieciešamie dokumenti.

Paziņotā iestāde pārbauda tikai, vai ir iesniegti šīs SITS 4.5. punktā noteiktie ekspluatācijai un tehniskajai apkopei nepieciešamie dokumenti. Paziņotajai iestādei nav jāpārbauda informācija, kas ietverta iesniegtajos dokumentos.

6.2.6. Ekspluatācijas noteikumu novērtēšana

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 10. un 12. pantu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, kuri iesniedz pieteikumu jauna vai grozīta drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanai, jāpierāda, ka tie savā drošības pārvaldības sistēmā ievēro šajā SITS noteiktās ekspluatācijas prasības.”;

56) pielikuma 6.2.7. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

“Pēc tam, kad izdota atļauja šādas vienības laišana tirgū, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pienākums ir nodrošināt, ka, formējot vilcienu ar citiem saderīgiem vagoniem, attiecībā uz visu vilcienu ir ievērots šīs SITS 4.2. punkts, saskaņā ar noteikumiem, kas izklāstīti OPE SITS 4.2.2.5. punktā (vilciena sastāva veidošana).”;

57) pielikuma 7.1.1. un 7.1.2. punktu aizstāj ar šādiem:

“7.1.1. Jauna infrastruktūra

Šī SITS ir piemērojama visām tās darbības jomā esošām jaunām stacijām.

Šī SITS nav obligāti piemērojama jaunām stacijām, kam šīs SITS piemērošanas sākuma dienā jau ir piešķirta būvatļauja vai uz ko attiecas lielu būvdarbu veikšanas līgums, kurš vai nu ir jau parakstīts, vai ir konkursa procedūras beigu posmā. Tomēr jāpiemēro šīs SITS agrāka redakcija tās noteiktajā darbības jomā. Pieteikuma iesniedzējam jāpamato tas, ka šīs SITS dažādu redakciju piemērojamo prasību daļēja piemērošana konkrētām stacijas daļām tiek īstenota konsekventi, un paziņotajai iestādei tas jāaplicina.

Ja stacijas, kas ilgu laiku bijušas slēgtas pasažieru satiksmei, atkal tiek atvērtas, to var uzskatīt par atjaunošanu vai modernizāciju saskaņā ar 7.2. punktu.

Visos jaunas stacijas būvniecības gadījumos stacijas apsaimniekotājs vai plānotājs organizē apspriešanos ar struktūrām, kuras atbild par apkārtnes apsaimniekošanu, lai piekļūstamības prasības, cik vien iespējams, varētu ievērot ne tikai stacijā, bet arī attiecībā uz piekļūšanu stacijai. Multimodālu staciju gadījumā apspriežas arī ar citām transporta iestādēm jautājumā par piekļūstamību starp dzelzceļa transportu un citiem transporta veidiem.

7.1.2. Jauns ritošais sastāvs

1. Šī SITS ir piemērojama visām tās darbības jomā esošām ritošā sastāva vienībām, kuras tiek laistas tirgū pēc 2023. gada 28. septembra, izņemot gadījumus, kad tiek piemērots LOC&PAS SITS 7.1.1.2. punkts “Piemērošana iesāktiem projektiem”.

2. Atbilstība šā pielikuma redakcijai, kura bija piemērojama pirms 2023. gada 28. septembra, ir uzskatāma par līdzvērtīgu atbilstībai šai SITS, izņemot attiecībā uz P papildinājumā uzskaitītajām SITS izmaiņām.
3. Ar ritošā sastāva apakšsistēmas un saistīto savstarpējas izmantojamības komponentu EK tipa vai projekta pārbaudes sertifikātiem saistītie noteikumi ir norādīti LOC&PAS SITS 7.1.3. punktā.”;

58) pielikuma 7.2.1.1.1. punkta trešo daļu aizstāj ar šādu:

“A papildinājuma [21]. un [22]. rindā norādītās specifiskācijas piemērojamas attiecībā uz pieklūstamības datu formatēšanu un apmaiņu.”;

59) pielikuma 7.2.1.1.3. punkta pēdējo teikumu svīturo;

60) pielikuma 7.2.3. punktu aizstāj ar šādu:

“7.2.3. Šis SITS piemērošana ekspluatācijā esošam ritošajam sastāvam vai esošam ritošā sastāva tipam

1. Noteikumi ekspluatācijā esoša ritošā sastāva vai esoša ritošā sastāva tipa izmaiņu pārvaldībai ir norādīti LOC&PAS SITS 7.1.2. punktā un šis SITS F papildinājumā.
2. Esoša ritošā sastāva, kas bijis ekspluatācijā pirms 2010. gada 19. jūlija vai kam ir izdota atļauja saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK, izmantošanas telpas paplašināšanas noteikumi ir norādīti LOC&PAS SITS 7.1.4. punktā.”;

61) pielikuma 7.3.2.6. punktu groza šādi:

a) sadaļas “Īpašs gadījums – Somija – “P”” otrajā teikumā tekstu “14. punktā” aizstāj ar “[15]. rindā”;

b) sadaļu “Īpašs gadījums – Spānija – “P” 1 668 mm platuma sliežu ceļa tīklā” aizstāj ar šādu:

“Īpašs gadījums – Spānija – “P”

Ritošajam sastāvam, ko paredzēts ekspluatēt uz 1 435 mm platuma sliežu ceļiem, bq_0 , δ_h , δ_{v+} un δ_{v-} vērtības atbilst vērtībām, kas norādītas 4.2.2.1.1.1 punkta 7. un 8. tabulā.

Ritošajam sastāvam, ko paredzēts ekspluatēt uz 1 668 mm platuma sliežu ceļiem, pirmā izmantojamā iekāpšanas pakāpiena novietojums atbilst šis SITS 23. un 24. tabulā norādītajiem izmēriem atkarībā no perona augstuma un līnijas būvju tuvinājuma gabarīta, kā noteikts Komisijas Regulas (ES) Nr. 1299/2014 (*) pielikuma 7.7.15.1. punktā.

23. tabula

Spānijas īpašais gadījums – δ_h , δ_{v+} , δ_{v-} un bq_0 vērtības uz taisna, līdzena 1 668 mm platuma sliežu ceļa

Uz taisna, līdzena sliežu ceļa

Pakāpiena novietojums		Līnijas būvju tuvinājuma gabarīts			
		GEC16 vai GEB16 gabarīts	GHE16 gabarīts		Trīssliežu ceļš ⁽¹⁾
			Perona augstums 760 vai 680 mm	Perona augstums 550 mm	
δ_h mm	1 435/1 668 mm mainīgām sliežu ceļa platūmam piemēroti ritekļi	275	275	255	316,5
	1 668 mm sliežu ceļa platūmam piemēroti ritekļi	200	200	200	241,5
δ_{v+} mm		230			
δ_{v-} mm		160			
bq_0		1 725	1 725	1 705	1 766,5

24. tabula

Spānijas īpašais gadījums – δ_h , δ_{v+} , δ_{v-} un bq_0 vērtības uz 1 668 mm platuma sliežu ceļa ar likumu, kura rādiuss ir 300 m

Uz sliežu ceļa ar likumu, kura rādiuss ir 300 m

Pakāpiena novietojums		Līnijas būvju tuvinājuma gabarīts			
		GEC16 vai GEB16 gabarīts	GHE16 gabarīts		Trīsslīežu ceļš ⁽¹⁾
			Perona augstums 760 vai 680 mm	Perona augstums 550 mm	
δ_h mm	1 435/1 668 mm mainīgam sliežu ceļa platumam piemēroti ritekļi	365	365	345	406,5
	1 668 mm sliežu ceļa platumam piemēroti ritekļi	290	290	290	331,5
δ_{v+} mm		230			
δ_{v-} mm		160			
bq_0		1 737,5	1 737,5	1 717,5	1 779

(1) Šīs vērtības piemēro, ja kopīgā sliede atrodas vistuvāk pie perona. Ja kopīgā sliede ir vistālāk no perona, pirmā izmantojamā pakāpiena novietojums atbilst attiecīgajiem izmēriem atkarībā no līnijas būvju tuvinājuma gabarīta un perona augstuma, kā norādīts tabulu rindās, kas atbilst 1 668 mm platuma sliežu ceļam ar divām sliedēm.

(*) Komisijas Regula (ES) Nr. 1299/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 1. lpp.).”;

c) sadaļu “Īpašs gadījums – Apvienotā Karaliste – “P” attiecībā uz visu ritošo sastāvu, kuram normālas ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties pie peroniem, kuru nominālais augstums ir 915 mm” aizstāj ar šādu:

“Īpašs gadījums – Apvienotā Karaliste – “P” attiecībā uz visu ritošo sastāvu, kuram normālas ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties pie peroniem, kuru nominālais augstums ir 915 mm

Pakāpienus pasažieru iekāpšanai vagonā konstruē atbilstoši šim nolūkam paziņoto valsts tehnisko noteikumu prasībām.”;

62) pievieno šādu 7.3.2.7. un 7.3.2.8. punktu:

“7.3.2.7. Iekāpšanas palīglīdzekļu nodrošināšana un palīdzības sniegšana (4.4.3. punkts)

Īpašs gadījums – Spānija – “P”

Spānijas tīklā ir iespējams ekspluatēt vilcienus, kuri ir projektēti šaurākam sliežu ceļa platumam nekā peronu uzstādīšanā vērā ņemtais būvju tuvinājuma gabarīts (sk. piezīmi). Šādā situācijā starp vilcienu un peronu var būt plata horizontālā atstarpe. Tāpēc attiecīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs vai stacijas apsaimniekotājs veic kopīgu riska pārvaldību šādos gadījumos:

- ritošajam sastāvam, ko paredzēts ekspluatēt uz 1 668 mm platuma sliežu ceļa līnijām, ja iekāpšanas pakāpiena priekšpuse atrodas ārpus zonas, kas noteikta 23. tabulā, kur $\delta_h = 200$ mm, un 24. tabulā, kur $\delta_h = 290$ mm;
- ritošajam sastāvam, ko paredzēts ekspluatēt uz 1 435 mm platuma sliežu ceļa trīsslīežu līnijām, ja kopīgā sliede ir vistālāk no perona.

Piezīme. Ritošā sastāva gabarīts ir šaurāks nekā būvju tuvinājuma gabarīts, ja ritošā sastāva gabarīta atsauces kinemātiskā profila pusplatums, mērīts perona līmenī, ir mazāks nekā būvju tuvinājuma gabarīta atsauces kinemātiskā profila pusplatums.

7.3.2.8. **Bezšķēršļu ceļa norādes (4.2.1.2.3. punkts)**

Īpašs gadījums – Francija – “T”

Mazās stacijās informācija par bezšķēršļu ceļu var nebūt norādīta ar reljefām un kontrastējošām norādēm uz staigāšanai paredzētās virsmas, ja ir tālvadāmi skaņas marķieri.”;

63) A papildinājumu aizstāj ar šādu:

“A papildinājums

Šajā SITS minētie standarti vai normatīvie dokumenti

Rindas Nr.	Novērtējamie raksturlielumi	SITS punkts	Obligātais standarta punkts
[1]	EN 81-70:2021+A1:2022 Drošuma noteikumi liftu uzbūvei un uzstādīšanai. Īpašie noteikumi pasažieru un kravas/pasažieru liftiem. 70.daļa: Piekļūšana liftiem personām, tai skaitā, personām ar funkcionāliem traucējumiem		
[1.1.]	Pacelāju izmēri	4.2.1.2.2. punkta 5. apakšpunkts	5.3.1. punkts, 3. tabula
[1.2.]	Reljefas norādes	4.2.1.10. punkta 7. apakšpunkts	4. tabulas c), h), j) un k) punkts
[2]	EN 115-1:2017 Eskalatoru un slidošo ietvju drošums. 1. daļa: Konstrukcija un uzstādīšana		
[2.1.]	Eskalatoru un slidošo ietvju konstrukcija	4.2.1.2.2. punkta 6. apakšpunkts	5.4.1.2.2., 5.4.1.2.3. 5.2.2.
[3]	EN 12464-2:2014 Gaisma un apgaismojums. Darba vietu apgaismojums. 2. daļa: Darba vietas ārā		
[3.1.]	Peronu apgaismojums	4.2.1.9. punkta 3. apakšpunkts	5.12. tabula, izņemot 5.12.16. un 5.12.19. punktu
[4]	EN 12464-1:2021 Gaisma un apgaismojums. Darba vietu apgaismojums. 1. daļa: Darba vietas telpā		
[4.1.]	Peronu apgaismojums	4.2.1.9. punkta 3. apakšpunkts	61.1.2.
[5]	EN 60268-16:2020 Elektroakustisko sistēmu aparatūra. 16.daļa: Runas skaidrības objektīvs novērtējums ar runas pārraides indeksa metodi		
[5.1.]	Runas pārraides indekss, stacijas	4.2.1.11. punkta 1. apakšpunkts	B pielikums
[5.2.]	Runas pārraides indekss, ritošais sastāvs	4.2.2.7.4. punkta 5. apakšpunkts	
[6]	EN 13272-1:2019 Dzelzceļa aprīkojums. Sabiedriskā transporta ritošā sastāva elektriskais apgaismojums. 1. daļa: Maģistrālo līniju dzelzceļš		
[6.1.]	Ritošā sastāva apgaismojums	4.2.2.4. punkta 1. apakšpunkts	4.1.2
[6.2.]	Apgaismojuma samazināšana (ekspluatācijas noteikums)	4.4.2.7.	4.1.6., 4.1.7.

[7]	ISO 3864-1:2011 Grafiskie simboli. Drošības krāsas un drošības zīmes. 1. daļa: Drošības zīmju un drošības apzīmējumu konstruēšanas principi		
[7.1.]	Drošības, brīdinājuma, obligātu darbību un aizlieguma zīmes	4.2.2.7.2. punkta 1. apakšpunkts	6., 7., 8., 9., 10., 11.
[8]	EN 15273-1:2013+A1:2016/AC:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Gabarīti. 1. daļa: Vispārīgi. Kopīgie noteikumi infrastruktūrai un ritošajam sastāvam		
[8.1.]	b _{q0} aprēķināšana	4.2.2.11.1. punkta 2. apakšpunkts	H.2.2.
[9]	EN 16585-1:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Dizains PRM. Ritošā sastāva aprīkojums un komponentes. 1. daļa: Tualetes		
[9.1.]	Universālās tualetes moduļa novērtēšana	6.1.3.1.	6. nodaļa
[9.2.]	Personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā, ērti sasniedzams attālums	4.2.2.2. punkta 12. apakšpunkts	B.2. attēls
[10]	ISO 3864-4:2011 Grafiskie simboli. Drošības krāsas un drošības zīmes. 4. daļa: Drošības zīmju materiālu kolorimetriskās un fotometriskās īpašības		
[10.1.]	Krāsu definēšana	5.3.2.6. punkta 1. apakšpunkts	4. nodaļa
[11]	EN 14752:2019+A1:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Iekāpšanas sistēmas ritošā sastāva sānos		
[11.1.]	Iekāpšanas palīglīdzekļa mehāniskā stiprība	5.3.2.8. punkta 2. apakšpunkts	4.2.2.
[11.2.]	Šķēršļu noteikšana	5.3.2.8. punkta 5. apakšpunkts	5.4.
[12]	ISO 7000:2019 Grafiskie simboli izmantošanai uz ierīcēm. Reģistrētie simboli		
[12.1.]	Zīmes simbols, kas norāda ar ratiņkrēslu pieejamas zonas	N papildinājuma N.3. punkts	Simbols 0100
[13]	ISO 7001:2007/Amd 4:2017 Grafiskie simboli. Sabiedrības informēšanas simboli		
[13.1.]	Zīmes simbols, kas norāda ar ratiņkrēslu pieejamas zonas	N papildinājuma N.3. punkts	Simbols PIPF 006
[14]	ETSI EN 301 462:2000-03 Cilvēkfaktori (HF). Simboli, ar kuriem apzīmē telesakaru iekārtas nedzirdīgām personām un personām ar dzirdes traucējumiem		
[14.1.]	Zīmes simbols, kas norāda indukcijas cilpas	N papildinājuma N.3. punkts	4.3.1.2.
[15]	EN 15273-2:2013+A1:2016 Dzelzceļa aprīkojums. Gabarīti. 2. daļa: Ritošā sastāva gabarīti		
[15.1.]	Īpašs gadījums – Somija	7.3.2.6.	F pielikums

[16]	EN 16585-2:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Dizains PRM. Ritošā sastāva aprīkojums un komponentes. 2. daļa: Elementi sēdēšanai, stāvēšanai un pārvietošanai		
[16.1.]	Priekšrocību sēdvietu shēmas	4.2.2.1.2.1. punkta 7. apakšpunkts 4.2.2.1.2.1. punkta 8. apakšpunkts	A pielikums
[16.2.]	Vienā virzienā vērstas sēdvietas	4.2.2.1.2.2. punkta 1. apakšpunkts	A.2. attēls
[16.3.]	Pretī novietotu sēdvietu izkārtojums	4.2.2.1.2.3. punkta 1. apakšpunkts 4.2.2.1.2.3. punkta 2. apakšpunkts	A.3. un A.4. attēls
[16.4.]	Ratiņkrēslu vietu shēmas	4.2.2.2. punkta 4. apakšpunkts	B1., B2., B3. attēls
[16.5.]	Ratiņkrēslu vietu shēmas	F papildinājums	5. attēls
[17]	EN 16585-3:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Dizains PRM. Ritošā sastāva aprīkojums un komponentes. 3. daļa: Bezšķēršļu joslas un iekšējās durvis		
[17.1.]	Bezšķēršļu josla cauri vagoniem	4.2.2.6. punkta 1. apakšpunkts	2. attēls
[17.2.]	Bezšķēršļu josla starp viena vilciena sastāva savienotajiem vagoniem	4.2.2.6. punkta 1. apakšpunkts	3. attēls
[17.3.]	Bezšķēršļu josla uz un no ar ratiņkrēslu pieejamām vietām	4.2.2.6. punkta 1. apakšpunkts	5. attēls
[17.4.]	Koridoru platums virziena maiņai	4.2.2.6. punkta 4. apakšpunkts	3. tabula
[18]	EN 16584-1:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Dizains PRM. Vispārējās prasības. 1. daļa: Kontrasts		
[18.1.]	Ritošā sastāva apakšsistēmas kontrasta novērtēšana	6.2.3.3.	A pielikuma A.1. punkts
[19]	EN 16584-2:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Dizains PRM. Vispārējās prasības. 2. daļa: Informācija		
[19.1.]	Durvju vizuālie signāli	4.2.2.3.2. punkta 11. apakšpunkts	5.3.3.2. punkta g) un h) apakšpunkts
[20]	EN 17285:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Akustika. Durvju brīdinājuma skaņas signālu mērīšana		
[20.1.]	Iekšdurvju signālu mērīšana	G papildinājuma G.4. punkts	5., 6., 7.
[20.2.]	Ārdurvju signālu mērīšana	G papildinājuma G.4. punkts	5., 6., 7.
[20.3.]	Durvju atrašanas signālu mērīšana	G papildinājuma G.4. punkts	5., 7.
[21]	CEN/TS 16614-1:2020 Sabiedriskais transports. Tīkla un laika grafika datu apmaiņa (NeTEx). 1. daļa: Sabiedriskā transporta tīkla topoloģijas apmaiņas formāts		
[21.1.]	Pieklūstamības datu formāts un apmaiņa	7.2.1.1.1.	Viss

[22]	EN 12896-1:2016 Sabiedriskais transports. Datu etalonmodelis. Kopējās koncepcijas (Transmodel)		
[22.1.]	Pieklūstamības datu formāts un apmaiņa	7.2.1.1.1.	Viss”;

64) C papildinājumu aizstāj ar šādu:

“C papildinājums

(neizmanto)”;

65) D papildinājumā D1. tabulu groza šādi:

a) rindu “5.3.1.1. Displeji” svīturo;

b) rindu “5.3.2.7. Displeji” svīturo;

66) E papildinājumā E1. un E2. tabulu aizstāj ar šādām:

“E1. tabula

Infrastruktūras apakšsistēmas novērtēšana (apakšsistēma konstruēta un piegādāta kā viens veselums)

1	2	3
Novērtējamie raksturlielumi	Projektēšanas un izstrādes posms	Būvniecības posms
	Projekta pārskatīšana un/vai projekta pārbaude	Pārbaude uz vietas
Personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām paredzētās automobiļu stāvvietas	X	X
Bezšķēršļu ceļi	X	X
Ceļa norādes	X	X
Durvis un ieejas	X	X
Grīdu virsmas	X	X
Caurredzami šķēršļi	X	X
Tualetes	X	X
Mēbelējums un brīvi stāvošas ierīces	X	X
Biļešu iegāde/biļešu kases vai automāti/informācijas punkts/biļešu kontroles iekārtas/turniketi/klientu palīdzības punkti	X	X
Apgaismojums	X	X
Vizuālā informācija: virziena norādes, piktogrammas, mainīgā informācija	X	X
Mutiskā informācija	X	X
Perona platums un perona mala	X	X
Perona beigas	X	X
Dzelzceļa pāreja stacijās	X	X

E2. tabula

Ritošā sastāva apakšsistēmas novērtēšana (apakšsistēma konstruēta un piegādāta kā sērijveida ražojums)

1	2		3
Novērtējamie raksturlielumi	Projektēšanas un izstrādes posms		Ražošanas posms
	Projekta pārskatīšana un/vai projekta pārbaude	Tipa tests	Regulārā testēšana
Sēdvietas			
Vispārīgi noteikumi	X	X	
Priekšrocību sēdvietas. Vispārīgi noteikumi	X		
Vienā virzienā vērstas sēdvietas	X	X	
Pretī novietotu sēdvietu izkārtojums	X	X	
Ratiņkrēslu vietas	X	X	
Durvis			
Vispārīgi noteikumi	X	X	
Ārdurvis	X	X	
Iekšdurvis	X	X	
Apgaismojums		X	
Tualetes	X		
Bezšķēršļu joslas	X		
Informācija klientiem			
Vispārīgi noteikumi	X	X	
Virziena norāde, piktogramma un reljefa informācija	X	X	
Mainīgā vizuālā informācija	X	X	
Mainīgā akustiskā informācija	X	X	
Augstuma izmaiņas	X		
Margas, roku balsti, atbalsta stieņi	X	X	
Ar ratiņkrēslu pieejama guļamvieta	X	X	
Pakāpienu novietojums iekāpšanai vagonā un izkāpšanai no tā			
Vispārīgas prasības	X		
Iekāpšanas/izkāpšanas pakāpieni	X		X
Iekāpšanas palīgīdzekļi	X	X	X”;

67) F papildinājumu aizstāj ar šādu:

"F papildinājums

Ritošā sastāva atjaunošana vai modernizācija

Ja ritošā sastāva daļas ir atjaunotas vai modernizētas, tām jāatbilst šīs SITS prasībām; atbilstība šīs SITS saturam nav obligāta šādos gadījumos.

Konstruktijas

Atbilstība nav obligāta, ja veicamais darbs būtu saistīts ar durvju ailu (iekšējo vai ārējo), apakšējo rāmju, sadursmju balstu, vagonu virsbūvju, ierīču, kas nodrošina aizsardzību pret buferu bloķēšanu, konstrukcijas izmaiņām vai, vispārīgāk, ja darba rezultātā būtu nepieciešams atkārtoti validēt vagona konstrukcijas integritāti.

Sēdvietas

Atbilstība 4.2.2.1. punkta prasībām par turekļiem sēdekļu atzveltnēs ir obligāta tikai tad, ja sēdekļu konstrukcija tiek atjaunota vai modernizēta visā vagonā.

Atbilstība 4.2.2.1.2. punkta prasībām par priekšrocību sēdvietu izmēriem un to apkārtni ir obligāta tikai tad, ja sēdvietu izvietojums tiek mainīts visā vilcienā un to var panākt, nesamazinot vilciena esošo ietilpību. Tādā gadījumā tiek nodrošināts maksimālais priekšrocību sēdvietu skaits.

Atbilstība prasībām par gabarītaugstumu virs priekšrocību sēdvietām nav obligāta, ja ierobežojošais faktors ir bagāžas plaukts, kura konstrukcija atjaunošanas vai modernizēšanas laikā nav mainīta.

Ratiņkrēslu vietas

Ratiņkrēslu vietu nodrošināšana tiek pieprasīta tikai tad, ja tiek mainīts sēdvietu izvietojums visā vilciena formējumā. Tomēr, ja ieejas durvis vai bezšķēršļu joslas nevar izmainīt, lai nodrošinātu piekļuvi ar ratiņkrēsliem, ratiņkrēsla vieta nav jānodrošina, ja tiek mainīts sēdvietu izvietojums. Esošā ritošajā sastāvā izveidotās ratiņkrēslu vietas var izvietot atbilstīgi A papildinājuma [16]. rindā norādītajai specifikācijai.

Ārkārtas izsaukuma ierīces ratiņkrēslu novietojumu vietās nav obligāti jānodrošina, ja vagonā nav elektriskās sakaru sistēmas, kuru var pielāgot, lai iekļautu šādu ierīci.

Tādas sēdvietas nodrošināšana, kurā pārsēties no ratiņkrēsla, ir obligāta tikai gadījumā, ja nav nepieciešamības pārveidot esošas ratiņkrēsla vietas izvietojumu.

Ārdurvis

Atbilstība prasībai norādīt ārdurvju iekšējo pozīciju ar kontrastu grīdas līmenī ir obligāta, tikai tad, ja grīdas segumu atjauno vai modernizē.

Atbilstība prasībai nodrošināt durvju atvēršanas un aizvēršanas signālus ir obligāta tikai tad, ja durvju vadības sistēmu atjauno vai modernizē.

Pilnīga atbilstība prasībām par durvju vadības ierīču novietojumu un izgaismojumu ir obligāta tikai tad, ja durvju vadības sistēmu atjauno vai modernizē un ja vadības ierīces iespējams pārvietot, nepārveidojot vagona konstrukciju vai durvis. Tomēr šādā gadījumā atjaunotās vai modernizētās vadības ierīces ierīkojamas iespējami tuvāk atbilstošajai pozīcijai.

Iekšdurvis

Atbilstība prasībām par durvju vadības ierīces darbināšanai nepieciešamajiem spēkiem un šīs ierīces novietojumu ir obligāta tikai tad, ja durvis un durvju mehānismu un/vai durvju vadības ierīci modernizē vai atjauno.

Apgaismojums

Atbilstība prasībai nav obligāta, ja var konstatēt, ka elektrosistēmas jauda nav pietiekama papildu slodzes nodrošināšanai vai ka šādu apgaismojumu noteiktajā vietā nevar ierīkot, neveicot konstrukcijas (durvju u. c.) izmaiņas.

Tualetes

Pilnībā atbilstīgas universālās tualetes nodrošināšana ir obligāta tikai tad, ja esošās tualetes pilnībā atjauno vai modernizē, kā arī ir nodrošināta ratiņkrēsļa vieta un atbilstīgu universālo tualeti ir iespējams ierīkot bez vagona virsbūves konstrukcijas izmaiņām.

Ārkārtas izsaukuma ierīces universālajā tualetē nav obligāti jānodrošina, ja vagonā nav elektriskās sakaru sistēmas, kuru var pielāgot, lai iekļautu šādu ierīci.

Bezšķēršļu joslas

Atbilstība 4.2.2.6. punkta prasībām ir obligāta tikai tad, ja visā vagonā tiek mainīts sēdvietu izvietojums un tiek ierīkota ratiņkrēsļa vieta.

Atbilstība prasībām par bezšķēršļu joslām starp savienotiem vagoniem ir obligāta tikai tad, ja pāreju starp vagoniem atjauno vai modernizē.

Informācija

Atbilstība 4.2.2.7. punkta prasībām par maršruta informāciju nav obligāta atjaunošanas vai modernizācijas gadījumā. Tomēr, ja automatisku maršruta informācijas sistēmu ierīko kā daļu no atjaunošanas vai modernizācijas programmas, tai jāatbilst minētā punkta prasībām.

Atbilstība citām 4.2.2.7. punkta daļām ir obligāta, kad vien atjauno vai modernizē norādes vai iekštelpu apdari.

Augstuma izmaiņas

Atbilstība 4.2.2.8. punkta prasībām nav obligāta atjaunošanas vai modernizācijas gadījumā. Tomēr, atjaunojot vai modernizējot kāpņu posmu virsmas materiālus, uz pakāpienu aizsargapakaluma jānodrošina kontrastējoša brīdinājuma josla.

Margas, roku balsti, atbalsta stieņi

Atbilstība 4.2.2.9. punkta prasībām ir obligāta tikai tad, ja esošās margas, roku balstus, atbalsta stieņus atjauno vai modernizē.

Ar ratiņkrēsli pieejama guļamvieta

Atbilstība prasībai nodrošināt ar ratiņkrēsli pieejamu guļamvietu ir obligāta tikai tad, ja esošo guļamvietu atjauno vai modernizē.

Ārkārtas izsaukuma ierīces ar ratiņkrēsli pieejamā guļamvietā nav obligāti jānodrošina, ja vagonā nav elektriskās sakaru sistēmas, kuru var pielāgot, lai iekļautu šādu ierīci.

Pakāpienu novietojums, pakāpieni un iekāpšanas palīglīdzekļi

Atbilstība 4.2.2.11. un 4.2.2.12. punkta prasībām nav obligāta atjaunošanas vai modernizācijas gadījumā. Taču, ja tiek ierīkoti pārvietojami pakāpieni vai citi iebūvēti iekāpšanas palīglīdzekļi, tiem jāatbilst minēto punktu attiecīgajām prasībām.

Tomēr, ja atjaunošanas vai modernizācijas gadījumā ir izveidota ratiņkrēsļa vieta saskaņā ar 4.2.2.3. punktu, ir obligāta prasība nodrošināt kādu iekāpšanas palīglīdzekļa veidu saskaņā ar 4.4.3. punktu.”;

68) G papildinājumu aizstāj ar šādu:

“G papildinājums

Pasažieru ārdurvju akustiskie brīdinājumi

G1. Definīcijas

Šajā papildinājumā ir lietoti šādi termini:

f_{signal} = ierosināšanas signāla frekvence

L_S = skaņas spiediena līmenis, mērits kā $L_{A\text{Fmax}}$ maksimālais skaņas līmenis ar frekvences svērumu “A” un paātrinātā laika svērumu mērījumu periodā.

$L_{Smax} = \text{maximum } L_{AFmax}$

$L_{Smin} = \text{minimum } L_{AFmax}$

$L_N =$ apkārtējais trokšņa līmenis, mērīts šādi:

a) frekvenču diapazons trīs oktāvu joslu enerģētiskā summa,

$$L_N = \sum \left(10^{\frac{L_1}{10}} + 10^{\frac{L_2}{10}} + 10^{\frac{L_3}{10}} \right)$$

kur:

$L_1 = L_{\text{oct},500 \text{ Hz}}$

$L_2 = L_{\text{oct},1000 \text{ Hz}}$

$L_3 = L_{\text{oct},2000 \text{ Hz}}$

b) skaņas spiediena līmenis, mērīts kā enerģijas ekvivalents līmenis 20 s (L_{Aeq20})

G2. Durvju atvēršanas un aizvēršanas signāli

G2.1. Durvju atvēršanas signāls

Raksturlielumi	Lēni pulsējošs (līdz 2 impulsiem sekundē) vairāku skaņu tonis no 2 secīgi emitētiem toņiem
Frekvences	<ul style="list-style-type: none"> – $f_{\text{signal1}} = 2200 \text{ Hz } \pm 100 \text{ Hz}$ – $f_{\text{signal2}} = 1760 \text{ Hz } \pm 100 \text{ Hz}$
Skaņas spiediena līmenis	Adaptīva ierīce <ul style="list-style-type: none"> — $L_S \geq L_N + 5 \text{ dB}$ — $L_{Smax} = 70 \text{ dB } (+ 6/- 0)$ — Ierīce bez adaptīvas spējas <ul style="list-style-type: none"> — $L_S = 70 \text{ dB } (+ 6/- 0)$

G2.2. Durvju aizvēršanas signāls

Raksturlielumi	– Ātri pulsējošs tonis (6–10 impulsi sekundē)
Frekvence	– $f_{\text{signal}} = 1900 \text{ Hz } \pm 100 \text{ Hz}$
Skaņas spiediena līmenis	Adaptīva ierīce <ul style="list-style-type: none"> — $L_S \geq L_N + 5 \text{ dB}$ — $L_{Smax} = 70 \text{ dB } (+ 6/- 0)$ — Ierīce bez adaptīvas spējas <ul style="list-style-type: none"> — $L_S = 70 \text{ dB } (+ 6/- 0)$

G3. Durvju atrašanas signāli

Durvju atrašanas signāls var būt vientoņa signāls (atbilstīgi G3.1. punktam) vai divtoņu signāls (atbilstīgi G3.2. punktam). Abi signālu veidi tiek vienādi pieņemti visās dalībvalstīs.

G3.1. Vientoņa signāls

Raksturlielumi	Toņa intervāls (taisnstūris), bez pakāpeniskas skaļuma palielināšanās vai samazināšanās — signāla impulsa ilgums = $5 \text{ ms} \pm 1 \text{ ms}$ "ieslēgts" (tīrā toņa impulss) — signāla laika modelis 3–5 impulsi sekundē
Frekvence	— $f_{\text{signal}} = 630 \text{ Hz} \pm 50 \text{ Hz}$
Skaņas spiediena līmenis	Adaptīva ierīce — $L_S \geq L_N + 5 \text{ dB}$ — $L_{S\text{min}} = 45 \text{ dB (+/- 2)}$ — $L_{S\text{max}} = 65 \text{ dB (+/- 2)}$ Ierīce bez adaptīvas spējas — $L_S = 60 \text{ dB}$

G3.2. Divtoņu signāls

Raksturlielumi	Toņu intervāls (signāla definīcija) — 100 ms skaņas spiediena līmenis, skaļumam pakāpeniski palielinoties — 100 ms skaņas pirmajam tonim $550 \text{ Hz} \pm 50 \text{ Hz}$ — 100 ms skaņas spiediena līmenis, skaļumam pakāpeniski samazinoties — 200 ms izslēgts — 100 ms skaņas spiediena līmenis, skaļumam pakāpeniski palielinoties — 100 ms skaņas otrajam tonim $750 \text{ Hz} \pm 50 \text{ Hz}$ — 100 ms skaņas spiediena līmenis, skaļumam pakāpeniski samazinoties — 900 ms izslēgts — Signāla atkārtošanos laiks = 1 700 ms
Frekvence	$f_{\text{signal1}} = 550 \text{ Hz} \pm 50 \text{ Hz}$ $f_{\text{signal2}} = 750 \text{ Hz} \pm 50 \text{ Hz}$
Skaņas spiediena līmenis	Adaptīva ierīce — $L_S \geq L_N + 5 \text{ dB}$ — $L_{S\text{min}} = 50 \text{ dB (+/- 2 dB)}$ — $L_{S\text{max}} = 70 \text{ dB (+/- 2 dB)}$ Ierīce bez adaptīvas spējas — $L_S = 70 \text{ dB}$

G4. Mērījumu pozīcijas

Durvju skaņas signālu mērījumu veikšanai mikrofons tiek novietots atbilstīgi A papildinājuma [20]. rindā norādītajai specifikācijai. Šo specifikāciju izmanto arī mikrofona novietojumam durvju atrašanas signāla mērīšanai, lai arī durvju atrašanas signāls ir izslēgts no specifikācijas darbības jomas.

Atbilstības apliecināšanai mērījumi tiek veikti pie trīs vilciena durvīm. Durvīm jābūt pilnībā atvērtām, lai veiktu aizvēršanas testu, un pilnībā aizvērtām, lai veiktu atvēršanas testu.”;

70) M papildinājumu aizstāj ar šādu:

“M papildinājums

Ar vilcienu transportējams savietojams ratiņkrēsls

M1. DARBĪBAS JOMA

Šajā papildinājumā noteiktas ar vilcienu transportējama savietojama ratiņkrēsla maksimālās inženiertehniskās robežvērtības. Šīs maksimālās robežvērtības izmanto, konstruējot un novērtējot ritošo sastāvu (arhitektūru, konstrukciju, izvietojumu) un tā komponentus (piekļuvei izmantojamās durvis, iekšdurvis, sēdvietas, tualetes utt.). Ja ratiņkrēsla raksturlielumi pārsniedz šīs robežvērtības, var pasliktināties ritošā sastāva izmantojamība personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā (piemēram, var nebūt piekļūstamas ratiņkrēsliem paredzētās zonas). Ja pārsniegtas dažas no šīm robežvērtībām, personai, kas pārvietojas ratiņkrēslā, ritošais sastāv var nebūt piekļūstams. Šīs robežvērtības nosaka katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums atbilstīgi Regulas (ES) Nr. 454/2011 pielikuma 4.2.6.1. punktam.

M2. RAKSTURLIELUMI

Par maksimālajām inženiertehniskajām robežvērtībām tiek pieņemtas šādas vērtības:

Pamatizmēri

- Platums – 700 mm, plus vismaz 50 mm katrā pusē rokām pārvietošanās laikā.
- Garums – 1 200 mm, plus 50 mm kājām.

Riteņi

Mazākajam ritenim jābūt tādām, lai varētu pārbraukt atstarpei, kuras izmēri ir 75 mm horizontāli un 50 mm vertikāli.

Augstums

Maksimālais augstums – 1 450 mm, pieņemot, ka ratiņkrēslā var atrasties pieaudzis vīrietis, kura augums atbilst 95. procentilei.

Pagrieziena apļa diametrs

- 1 500 mm

Svars

- Ar elektroenerģiju darbināma ratiņkrēsla gadījumā, kam nav vajadzīga palīdzība, lai šķērsotu iekāpšanas palīglīdzekli, ratiņkrēsla un tajā sēdoša cilvēka (arī bagāžas) pilna masa ir 300 kg.
- Manuāla ratiņkrēsla gadījumā ratiņkrēsla un tajā sēdoša cilvēka (arī bagāžas) pilna masa ir 200 kg.

Šķēršļu augstums, ko var pārvarēt, un klirens

- Šķēršļu augstums, ko var pārvarēt, – 50 mm (maksimālais).
- Klirens – 60 mm (minimālais), ar augšupvērstu slīpumu 10° (17 %) leņķī uz augšu virzībai uz priekšu (zem kāju balsta).

Maksimālais drošais slīpums, kurā ratiņkrēsls paliek stabils

- Ar dinamisko stabilitāti visos virzienos 6° (10 %) leņķī.
- Ar statisko stabilitāti visos virzienos (arī ja izmantotas bremzes) 9° (16 %) leņķī.”;

71) N papildinājumu groza šādi:

a) N3. punktu aizstāj ar šādu:

“N3. UZ ZĪMĒM IZMANTOJAMIE SIMBOLI

Starptautiskā ratiņkrēsla zīme

Zīme, kas apzīmē ar ratiņkrēslu pieejamas vietas, ietver simbolu saskaņā ar vienu no A papildinājuma [12]. vai [13]. rindā norādītajām specifikācijām.

Zīme “Indukcijas cilpa”

Zīme, kas apzīmē vietas, kur uzstādītas indukcijas cilpas, ietver simbolu saskaņā ar A papildinājuma [14]. rindā norādīto specifikāciju.

Zīme “Priekšrocību sēdvietā”

Zīme, kas apzīmē priekšrocību sēdvietas, ietver simbolus saskaņā ar N1. attēlu.

N1. attēls

Priekšrocību sēdvietu simboli



b) pievieno šādu N4. punktu:

“N4. **ZĪMJU KRĀSA**

Šajā papildinājumā norādītās īpašās zīmes ir baltas uz tumši zila fona. Ja zīmes ir novietotas uz tumši zila pamata, ir atļauts mainīt vietām simbola un fona krāsas (t. i., tumši zils simbols uz balta fona).”;

72) pievieno šādu P papildinājumu:

“P papildinājums

Prasību izmaiņas un pārejas režīmi

Attiecībā uz citiem SITS punktiem, kas nav uzskaitīti P1. tabulā un P2. tabulā, atbilstība “iepriekšējai SITS” (t. i., šai regulai, kas grozīta ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/772 (*)) nozīmē atbilstību šai SITS, ko piemēro no 2023. gada 28. septembra.

Izmaiņas ar vispārīgu 7 gadu pārejas režīmu

Attiecībā uz P1. tabulā uzskaitītajiem SITS punktiem atbilstība iepriekšējai SITS nenozīmē atbilstību šīs SITS redakcijai, ko piemēro no 2023. gada 28. septembra.

Projektu, kas 2023. gada 28. septembrī jau ir projektēšanas posmā, atbilstība šīs SITS prasībām jānodrošina no 2030. gada 28. septembra.

P1. tabulā uzskaitītās SITS prasības neskar projektus ražošanas posmā un ekspluatācijā esošu ritošo sastāvu.

P1. tabula

7 gadu pārejas režīms

SITS punkts(-i)	SITS punkts(-i) iepriekšējā SITS	SITS izmaiņu skaidrojums
4.2.2.1.1. punkta 1.a apakšpunkts	Nav prasības	Jauna prasība, kas precīzē roktura pareizu novietojumu
4.2.2.2. punkta 8. apakšpunkts	4.2.2.2. punkta 8. apakšpunkts	Precīzāks prasības formulējums
4.2.2.3.2. punkta 8. apakšpunkts Durvju aizvēršanas signāls tiek dots, kad durvis tiek aizvērtas lokāli (tās aizver pasažieris vai apkalpes loceklis); tas sākas pēc vadības ierīces izmantošanas un turpinās, līdz durvis ir aizvērtas.	Nav prasības	Jauna prasība

4.2.2.3.2. punkta 11. apakšpunkts	Nav prasības	Jauna prasība
4.2.2.11.1. punkta 3. apakšpunkts LOC&PAS SITS 4.2.12. punktā minētajā tehniskajā dokumentācijā ietver informāciju par teorētiskā perona augstumu un nobīdi, kas veido 160 mm vertikālu atstarpi (δv+) un 200 mm horizontālu atstarpi (δh) no punkta, kurš atrodas ritošā sastāva zemākā pakāpiena priekšpusē centrā uz taisna, līdzena sliežu ceļa.	Nav prasības	Jauna prasība
5.3.2.6. punkta 1. apakšpunkts	5.3.2.6. punkta 1. apakšpunkts	Doto iespēju ierobežojums
5.3.2.8.	5.3.2.8.	Jauna prasība A papildinājuma [11]. rindā norādītajā specifikācijā.
6.2.3.3.	Nav prasības	Jauna prasība, atsaucoties uz konkrētu kontrasta standartu
7.3.2.6. Pakāpienu novietojums iekāpšanai vagonā un izkāpšanai no tā Īpašs gadījums – Spānija – “P”	7.3.2.6. Pakāpienu novietojums iekāpšanai vagonā un izkāpšanai no tā Īpašs gadījums – Spānija – “P” 1 668 mm platuma sliežu ceļa tīklā	Jauna prasība, kas attiecas uz 1 668 mm sliežu ceļa platumam piemērotiem ritekļiem
G papildinājums. Durvju atvēršanas un aizvēršanas signāli	G papildinājums. Durvju atvēršanas un aizvēršanas signāli	Mainīta mērīšanas metode

Izmaiņas ar īpašu pārejas režīmu

Attiecībā uz P2. tabulā uzskaitītajiem SITS punktiem atbilstība iepriekšējai SITS nenozīmē atbilstību šai SITS, ko piemēro no 2023. gada 28. septembra.

Projektu, kas 2023. gada 28. septembrī jau ir projektēšanas posmā, projektu ražošanas posmā un ekspluatācijā esoša ritošā sastāva atbilstība šīs SITS prasībām saskaņā ar attiecīgo P2. tabulā noteikto pārejas režīmu jānodrošina no 2023. gada 28. septembra.

P2. tabula

Īpašs pārejas režīms

SITS punkts(-i)	SITS punkts(-i) iepriekšējā SITS	SITS izmaiņu skaidrojums	Pārejas režīms			
			Projektēšanas posms nav sāks	Projektēšanas posms sāks	Ražošanas posms	Ekspluatācijā esošs ritošais sastāvs
Neattiecas”						

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/772 (2019. gada 16. maijs), ar ko Regulu (ES) Nr. 1300/2014 groza attiecībā uz aktīvu reģistru nolūkā apzināt šķēršļus piekļūstamībai, sniegt informāciju lietotājiem un uzraudzīt un novērtēt progresu piekļūstamības jomā (OV L 139I, 27.5.2019., 1. lpp.).

IV PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1301/2014 pielikumu groza šādi:

1) pielikuma 2.1. punkta 2. apakšpunkta a) punktu aizstāj ar šādu:

“a) apakšstacijas: primārajā pusē pieslēgtas augstsprieguma tīklam, transformējot augstspriegumu par vilcieniem piemērotu spriegumu un/vai pārveidojot par vilcieniem piemērotu vilces energoapgādes sistēmu. Sekundārajā pusē apakšstacijas ir pieslēgtas dzelzceļa gaisvadu kontakttīklam;”;

2) pielikuma 2.1.1. punktu aizstāj ar šādu:

“2.1.1. Vilces energoapgāde

1. Vilces energoapgādes sistēmas mērķis ir nodrošināt katru vilcienu ar elektroenerģiju, lai tiktu izpildīts plānotais kustības grafiks.

2. Vilces energoapgādes sistēmas pamatparametri ir noteikti 4.2. punktā.”;

3) pielikuma 2.1.2. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Mērķis ir nodrošināt drošu un nepārtrauktu enerģijas pārvadīšanu no vilces energoapgādes sistēmas ritošajam sastāvam. Gaisvadu kontakttīkla un pantogrāfa mijiedarbība ir būtisks savstarpējās izmantojamības aspekts.”;

4) pielikuma 3. nodaļas tabulas 4.2.4. un 4.2.5. rindu aizstāj ar šādām:

“4.2.4.	Vilces energoapgādes veiktspēja	—	—	—	—	1.5. 2.2.3.	—
4.2.5.	Strāva stāvēšanas laikā	—	—	—	—	1.5. 2.2.3.	—”;

5) pielikuma 4.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.1. **(neizmanto)**”;

6) pielikuma 4.2.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.2.1. Vilces energoapgādes sistēma

a) spriegums un frekvence (4.2.3.);

b) parametri, kas attiecas uz vilces energoapgādes sistēmas veiktspēju (4.2.4.);

c) strāva stāvēšanas laikā (4.2.5.);

d) reģeneratīvā bremsēšana (4.2.6.);

e) elektroaizsardzības koordinācija (4.2.7.);

f) harmonikas un dinamiskie efekti maiņstrāvas vilces energoapgādes sistēmās (4.2.8.).”;

7) pielikuma 4.2.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.3. Spriegums un frekvence

Vilces energoapgādes sistēmas nominālais spriegums un nominālā frekvence atbilst vienai no četrām sistēmām:

a) maiņstrāva 25 kV, 50 Hz;

b) maiņstrāva 15 kV, 16,7 Hz;

c) līdzstrāva 3 kV;

d) līdzstrāva 1,5 kV.

Jaunām līnijām, kurās ātrums pārsniedz 250 km/h, īstenošanas noteikumi ir norādīti 7.1.1. punktā.”;

- 8) pielikuma 4.2.4. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.4. Vilces energoapgādes sistēmas veiktspēja

Jaunbūvētām apakšsistēmām vai gadījumā, ja vilces energoapgādes sistēma ir mainīta (piem., veikta pāreja no līdzstrāvas uz maiņstrāvu), apakšsistēmas kvalitātes indekss atbilst E papildinājuma [1]. rindā norādītajai specifikācijai, lai vilcieni spētu izpildīt projekta grafiku.”;

- 9) pielikuma 4.2.5. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.5. Strāva stāvēšanas laikā

Gaisvadu kontakttīklu projektē tā, lai tas spētu uzturēt vismaz tādas strāvas vērtības uz vienu pantogrāfu vilciena stāvēšanas laikā, kas noteiktas E papildinājuma [2]. rindā norādītajā specifikācijā.”;

- 10) pielikuma 4.2.6. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Vilces energoapgādes sistēmas projektē tā, lai varētu izmantot reģeneratīvo bremzēšanu saskaņā ar E papildinājuma [1]. rindā norādīto specifikāciju.”;

- 11) pielikuma 4.2.7. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.7. Elektroaizsardzības koordinācija

Energoapgādes apakšsistēmas elektroaizsardzības koordinācijas projekts atbilst prasībām, kas izklāstītas E papildinājuma [1]. rindā norādītajā specifikācijā.”;

- 12) pielikuma 4.2.8. punkta 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“2. Lai izvairītos no nestabilitātes un panāktu elektrosistēmas savietojamību, harmoniskie pārspriegumi tiek ierobežoti zem kritiskajām vērtībām saskaņā ar E papildinājuma [1]. rindā norādīto specifikāciju.”;

- 13) pielikuma 4.2.9. punktu groza šādi:

a) punkta 1. apakšpunktā “7.2.3.” aizstāj ar “7.1.2.”;

b) punkta 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“2. Dzelzceļu tīkla savstarpējo izmantojamību nosaka kontaktvadu piekares augstums un kontaktvadu sānu novirze sānvēja ietekmē.”;

- 14) pielikuma 4.2.9.1. punkta 1., 2. un 3. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“1. Pieļaujamais kontaktvadu piekares augstums ir norādīts 4.2.9.1. tabulā.

4.2.9.1. tabula

Kontaktvadu piekares augstums

Apraksts	$v \geq 250$ (km/h)	$v < 250$ (km/h)
Kontaktvadu piekares nominālais augstums (mm)	Starp 5 080 un 5 300	Starp 5 000 un 5 750
Kontaktvadu piekares minimālais projektētais augstums (mm)	5 080	Saskaņā ar E papildinājuma [3]. rindā norādīto specifikāciju atkarībā no izvēlēta gabarīta
Kontaktvadu piekares maksimālais projektētais augstums (mm)	5 300	6 200 ⁽¹⁾

(1) Ņemot vērā pielaides un pacēlumu saskaņā ar E papildinājuma [3]. rindā norādīto specifikāciju, kontaktvadu piekares maksimālais augstums nepārsniedz 6 500 mm.

2. Attiecību starp kontaktvadu piekares augstumu un pantogrāfu darba augstumu sk. E papildinājuma [3]. rindā norādītajā specifikācijā.
3. Uz dzelzceļa pārbrauktuvēm kontaktvadu piekares augstumu paredz valsts noteikumos vai, ja šādi valsts noteikumi nav pieņemti, saskaņā ar E papildinājuma [4]. rindā norādīto specifikāciju.”;

15) pielikuma 4.2.9.2. punktu groza šādi:

a) punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Kontaktvadu maksimālā sānu novirze no sliežu ceļa ass līnijas sānvēja ietekmē atbilst E papildinājuma [2]. rindā norādītajai specifikācijai.”;

b) punkta 3. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“3. 1 520 mm sliežu ceļa platuma sistēma

Dalībvalstīs, kas pantogrāfa profilu piemēro saskaņā ar LOC&PAS SITS 4.2.8.2.9.2.3. punktu, kontaktvadu maksimālā sānu novirze no pantogrāfa centra sānvēja ietekmē ir 500 mm.”;

16) pielikuma 4.2.10. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.10. **Pantogrāfa gabarīts**

1. Cita sliežu ceļa platuma sistēma, kas nav 1 520 mm

Pantogrāfa mehānisko kinemātisko gabarītu nosaka, izmantojot šīs SITS E papildinājuma [2]. rindā norādītajā specifikācijā noteikto metodi un LOC&PAS SITS 4.2.8.2.9.2.1. un 4.2.8.2.9.2.2. punktā noteiktos pantogrāfu profilus.

2. 1 520 mm sliežu ceļa platuma sistēma

Dalībvalstīs, kas pantogrāfa profilu piemēro saskaņā ar LOC&PAS SITS 4.2.8.2.9.2.3. punktu, pantogrāfam pieejamais statistiskais gabarīts ir tāds, kā noteikts šīs SITS D papildinājumā.

3. Neviena energoapgādes apakšsistēmas daļa, izņemot kontaktvadu un tā fiksatoru, neietiecas 1. un 2. punktā noteiktajā pantogrāfa gabarītā.”;

17) pielikuma 4.2.11. punkta 2. un 3. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“2. Lieluma Fm diapazons katrai vilces energoapgādes sistēmai noteikts E papildinājuma [2]. rindā norādītajā specifikācijā.

3. Gaisvadu kontakttīkli projektēti tā, lai tie spētu uzturēt Fm augstākās projektētās robežvērtības, kas noteiktas E papildinājuma [2]. rindā norādītajā specifikācijā.”;

18) pielikuma 4.2.12. punkta 2. un 3. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“2. Lielums S0 ir modelētais vai izmērītais kontaktvada pacēlums pie fiksatora apstākļos, kad pie gaisvadu kontakttīklam projektētā ātruma vismaz divi pantogrāfi darbojas vienlaicīgi ar Fm maksimālo robežvērtību. Ja kontaktvada fiksatora pacēlumu fiziski ierobežo gaisvadu kontakttīkla konstrukcija, vajadzīgo telpu pieļaujams samazināt līdz 1,5S0 (sk. E papildinājuma [3]. rindā norādīto specifikāciju).

3. Maksimālais spēks (Fmax) parasti nepārsniedz Fm diapazonu plus trīs standartnovirzes σ_{max} ; dažās vietās vērtības var būt augstākas – tās noteiktas E papildinājuma [3]. rindā norādītajā specifikācijā. Attiecībā uz stingriem komponentiem, piemēram, gaisvadu kontakttīkla sistēmu sekciju izolatoriem, kontaktspēks var pieaugt līdz maksimālajai vērtībai 350 N.”;

19) pielikuma 4.2.13. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.13. **Gaisvadu kontakttīkla konstrukcijā izmantotais attālums starp pantogrāfiem**

Gaisvadu kontakttīklu projektē vilcieniem ar diviem pantogrāfiem, kas darbojas vienlaicīgi. Projektētais attālums starp divu pantogrāfu kontaktsliežu ass līnijām ir vienāds ar vai mazāks par vērtībām, kas noteiktas E papildinājuma [2]. rindā norādītajā specifikācijā.”;

20) pielikuma 4.2.14. punkta 3. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“3. Atļautie kontaktvadu materiāli ir varš un vara sakausējumi. Kontaktvadi atbilst prasībām, kas noteiktas E papildinājuma [5]. rindā norādītajā specifikācijā.”;

21) pielikuma 4.2.15. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.15. Fāžu atdalīšanas sekcijas

4.2.15.1. Vispārīgi

1. Fāžu atdalīšanas sekciju konstrukcija nodrošina iespēju vilcieniem pārvietoties no vienas sekcijas uz blakusesošu sekciju, neveidojot pārvienojumu starp abām fāzēm. Elektroenerģijas apmaiņu starp gaisvadu kontakttīklu un attiecīgo vienību pirms fāžu atdalīšanas sekcijas samazina līdz nullei, izslēdzot borta iekārtas jaudas slēdzi vai ar citiem līdzvērtīgiem paņēmieniem. Nodrošina atbilstošus līdzekļus (izņemot īso atdalīšanas sekciju) fāžu atdalīšanas sekcijā apstājušos vilcienu kustības atsākšanai.
2. Kopējais neitrālo sekciju garums D ir noteikts E papildinājuma [2]. rindā norādītajā specifikācijā. Aprēķinot D tuvinājumus, ņem vērā E papildinājuma [3]. rindā norādīto specifikāciju un pacēlumu S_0 .

4.2.15.2. Līnijas, kurās ātrums $v \geq 250$ km/h

Var izmantot divu veidu fāžu atdalīšanas sekciju konstrukcijas:

- a) fāžu atdalīšanas konstrukcija, kurā visi garāko SITS atbilstīgo vilcienu pantogrāfi atrodas neitrālajā sekcijā. Neitrālās sekcijas kopējais garums ir vismaz 402 m.
Sīkākas prasības skatīt E papildinājuma [2]. rindā norādītajā specifikācijā;
- b) īsāka fāžu atdalīšana ar trim izolētiem blokiecirkņiem, kā parādīts E papildinājuma [2]. rindā norādītajā specifikācijā. Neitrālās sekcijas kopējais garums, ieskaitot tuvinājumus un pielaides, nepārsniedz 142 m.

4.2.15.3. Līnijas, kurās ātrums $v < 250$ km/h

Fāžu atdalīšanas sekciju konstrukcijā parasti piemēro risinājumus, kas aprakstīti E papildinājuma [2]. rindā norādītajā specifikācijā. Piedāvājot alternatīvu risinājumu, jāpierāda, ka alternatīva ir vismaz tikpat droša.”;

22) pielikuma 4.2.16.1. punktu groza šādi:

- a) punkta 1. apakšpunkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Sistēmu atdalīšanas sekciju konstrukcija ļauj vilcieniem pārvietoties no vienas vilces energoapgādes sistēmas uz blakusesošu atšķirīgu vilces energoapgādes sistēmu, neveidojot pārvienojumu starp abām sistēmām.”;

- b) punkta 3. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“3. Kopējais neitrālo sekciju garums D ir noteikts E papildinājuma [2]. rindā norādītajā specifikācijā. Aprēķinot D tuvinājumus, ņem vērā E papildinājuma [3]. rindā norādīto specifikāciju un pacēlumu S_0 .”;

23) pielikuma 4.2.16.2. punktu groza šādi:

- a) punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“1. Elektroenerģijas apmaiņu starp gaisvadu kontakttīklu un attiecīgo vienību pirms sistēmu atdalīšanas sekcijas samazina līdz nullei, izslēdzot borta iekārtas jaudas slēdzi vai ar citiem līdzvērtīgiem paņēmieniem.”

- b) punkta 2. apakšpunkta b) un c) punktu aizstāj ar šādiem:

“b) energoapgādes apakšsistēmā ir nodrošināta abu blakusesošo vilces energoapgādes sistēmu pārvienojuma novēršana, ja nedarbojas borta iekārtas jaudas slēdzis(-dži);

c) kontaktvadu piekares augstuma izmaiņas visā atdalīšanas sekcijas garumā atbilst prasībām, kas noteiktas E papildinājuma [3]. rindā norādītajā specifikācijā.”;

24) pielikuma 4.2.16.3. punkta 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

- “2. Ja sistēmu atdalīšanas sekciju šķērso ar nolaistiem pantogrāfiem, tās konstrukcija ir tāda, lai novērstu divu vilces energoapgādes sistēmu elektrisko savienojumu, nejauši paceļot pantogrāfu.”;

25) pielikuma 4.2.17. punkta 2. un 3. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

- “2. Stacionārā enerģijas datu apkopošanas sistēma (DCS) saņem, uzglabā un eksportē *CEBD*, tos nebojājot, saskaņā ar E papildinājuma [6]. rindā norādīto specifikāciju.
3. Stacionārā enerģijas *DCS* atbilst visām *LOC&PAS SITS* 4.2.8.2.8.4. punktā noteiktajām prasībām, kas attiecas uz datu apmaiņu, un E papildinājuma [7]. rindā norādītajā specifikācijā noteiktajām prasībām.”;

26) pielikuma 4.2.18. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.18. Prasības aizsardzībai pret elektriskās strāvas triecieniem

Gaisvadu kontakttīkla sistēmas elektrodrošību un aizsardzību pret elektriskās strāvas triecieniem panāk, nodrošinot atbilstību E papildinājuma [4]. rindā norādītajai specifikācijai, un attiecībā uz maiņstrāvas sprieguma ierobežojumiem cilvēku drošībai un attiecībā uz līdzstrāvas sprieguma ierobežojumiem – nodrošinot atbilstību E papildinājuma [4]. rindā norādītajai specifikācijai.”;

27) pielikuma 4.3.2. punkta tabulu groza šādi:

a) otro un trešo rindu aizstāj ar šādām:

“Vilces energoapgādes veiktspēja	4.2.4.	Maksimālā strāva no gaisvadu kontakttīkla Jaudas koeficients	4.2.8.2.4. 4.2.8.2.6.
Strāva stāvēšanas laikā	4.2.5.	Maksimālā strāva stāvēšanas laikā	4.2.8.2.5.”;

b) sesto rindu aizstāj ar šādu:

“Harmonikas un dinamiskie efekti maiņstrāvas vilces energoapgādes sistēmās	4.2.8.	Harmonikas un dinamiskie efekti maiņstrāvas sistēmās	4.2.8.2.7.”;
--	--------	--	--------------

28) pielikuma 4.3.4. punkta 2. un 3. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

- “2. Informācija tiek pārraidīta starp *ETCS* lauka iekārtu un *ETCS* borta iekārtu apakšsistēmām, kā arī starp *ETCS* borta iekārtu un ritekļa energosistēmu. Pārraides saskarne ir noteikta *CCS SITS* un *LOC&PAS SITS*.
3. Attiecīgā informācija, ko izmanto, lai izslēgtu borta iekārtas jaudas slēdzi, mainītu vilciena maksimālo strāvu, mainītu vilces energoapgādes sistēmu un veiktu pantogrāfa vadību, tiek pārraidīta, izmantojot *ETCS*, ja līnija ir aprīkota ar *ETCS* un attiecīgās lauka iekārtu funkcijas ir ieviestas.”

29) pielikuma 4.3.5. punkta tabulas pirmo rindu aizstāj ar šādu:

“Vilces energoapgādes veiktspēja	4.2.4.	Vilciena sastāvs Maršruta apraksta sagatavošana	4.2.2.5. 4.2.1.2.2.1.”;
----------------------------------	--------	--	----------------------------

30) pielikuma 5.2.1.6. punktu aizstāj ar šādu:

“5.2.1.6. Strāva stāvēšanas laikā

Gaisvadu kontakttīklu projektē atbilstoši 4.2.5. punktā noteiktajām prasībām.”;

31) pielikuma 6.1.4.1. punktu groza šādi:

a) punkta 1. apakšpunkta d) punktu aizstāj ar šādu:

- “d) Gaisvadu kontakttīkla konstrukcija tiek novērtēta ar modelēšanas rīku, kas validēts saskaņā ar E papildinājuma [8]. rindā norādīto specifikāciju, un mērījumiem saskaņā ar E papildinājuma [9]. rindā norādīto specifikāciju.

Gaisvadu kontakttīklam ar projektēto ātrumu līdz 100 km/h ieskaitot, dinamisko raksturlielumu modelēšana un mērīšana nav nepieciešama.”;

b) punkta 3. apakšpunkta f) punktu aizstāj ar šādu:

“f) Lai izmērītā strāvas noņemšanas kvalitāte būtu pieņemama, tai jāatbilst 4.2.12. punkta prasībām par pacēlumu un vai nu vidējo kontaktspēku un standartnovirzi, vai dzirksteļošanu, izteiktu procentos. Mēra vismaz divu kontaktvadu fiksatoru pacēlumu.”;

32) pielikuma 6.1.4.2. punktu aizstāj ar šādu:

“6.1.4.2. Novērtēšana, kas attiecas uz strāvu stāvēšanas laikā (tikai līdzstrāvas sistēmās)

Līdzstrāvas sistēmu atbilstības novērtēšanu veic saskaņā ar E papildinājuma [2]. rindā norādīto specifikāciju.”;

33) pielikuma 6.1.5. punkta ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 9. panta 2. punktu EK atbilstības deklarācijai pievieno paziņojumu, kurā ir norādīti lietošanas nosacījumi.”;

34) pielikuma 6.2.4.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.4.1. Sprieguma un frekvences novērtēšana

1. Pieteikuma iesniedzējs tehniskajā dokumentācijā deklarē, kāds nominālais spriegums ir izvēlēts vilces energoapgādei, tikai šādos gadījumos:

- a) tiek būvēta jauna energoapgādes apakšsistēma;
- b) vilces energoapgādes sistēma tiek mainīta (piem., veikta pāreja no līdzstrāvas uz maiņstrāvu).

2. Izvēlēto vilces energoapgādes sistēmu novērtē, veicot dokumentu pārskatīšanu projektēšanas posmā. Novērtēšana ir jāveic tikai šādos gadījumos:

- a) tiek būvēta jauna apakšsistēma;
- b) vilces energoapgādes sistēma tiek mainīta (piem., veikta pāreja no līdzstrāvas uz maiņstrāvu).”;

35) pielikumā iekļauj šādu 6.2.4.1.a punktu:

“6.2.4.1.a Vilces energoapgādes veiktspējas novērtēšana

1. Pieteikuma iesniedzējs deklarē:

- a) apakšsistēmas kvalitātes indeksu, kas noteikts 4.2.4. punktā;
- b) projekta izpētes rezultātu atbilstību E papildinājuma [1]. rindā norādītajai specifikācijai.

2. Novērtēšanu veic, pārbaudot tikai deklarācijas esību.”;

36) pielikuma 6.2.4.2. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.4.2. Reģeneratīvās bremzēšanas novērtēšana

1. Stacionāro maiņstrāvas vilces energoapgādes iekārtu novērtēšanu veic saskaņā ar E papildinājuma [1]. rindā norādīto specifikāciju.

2. Līdzstrāvas vilces energoapgādi novērtē, veicot projekta pārbaudi.”;

37) pielikuma 6.2.4.3. un 6.2.4.4. punktu aizstāj ar šādiem:

“6.2.4.3. Elektroaizsardzības koordinācijas novērtēšana

Apakšstaciju konstrukcijas un darbības novērtēšanu veic saskaņā ar E papildinājuma [1]. rindā norādīto specifikāciju.

6.2.4.4. Maiņstrāvas vilces energoapgādes sistēmu harmoniku un dinamisko efektu novērtēšana

1. Veic savietojamības izpēti saskaņā ar E papildinājuma [1]. rindā norādīto specifikāciju.

2. Šī izpēte veicama tikai tādā gadījumā, ja vilces energoapgādes sistēmā tiek iesaistīti pārveidotāji ar aktīviem pusvadītājiem.

3. Paziņotā iestāde novērtē, vai ir izpildīti E papildinājuma [1]. rindā norādītajā specifikācijā noteiktie kritēriji.”;

38) pielikuma 6.2.4.5. punkta 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“2. Mijiedarbības parametru mērījumus veic saskaņā ar E papildinājuma [9]. rindā norādīto specifikāciju.”;

39) pielikuma 6.3.1. punkta 1. apakšpunkta ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

“Līdz šīs SITS 5. nodaļā uzskaitīto savstarpējas izmantojamības komponentu saraksta pārskatīšanai paziņotā iestāde drīkst izdot EK verifikācijas sertifikātu apakšsistēmai arī tad, ja daži no apakšsistēmā iekļautajiem savstarpējas izmantojamības komponentiem nav attiecīgās EK atbilstības deklarācijas un/vai EK deklarācijas par piemērotību lietošanai saskaņā ar šo SITS, ja ir izpildīti šādi kritēriji:”;

40) pielikuma 7. nodaļas pirmo daļu svīturo;

41) pielikuma 7.1. līdz 7.3. punktu aizstāj ar šādiem:

“7.1. Valsts īstenošanas plāns

- a) Dalībvalstis izstrādā šīs SITS valsts īstenošanas plānu, ņemot vērā visas Savienības dzelzceļa sistēmas saskaņotību. Minētais plāns ietver visus projektus, kas attiecas uz jaunu energoapgādes apakšsistēmu vai energoapgādes apakšsistēmas atjaunošanu un modernizāciju un samērīgā termiņā nodrošina pakāpenisku pāreju uz savstarpēji izmantojamu energoapgādes mērķa apakšsistēmu, kas pilnībā atbilst šai SITS.
- b) Dalībvalstis nodrošina, ka ir ieviesta stacionāra enerģijas datu apkopošanas sistēma, kas spēj veikt apkopoto enerģijas norēķinu datu apmaiņu saskaņā ar šīs SITS 4.2.17. punktu.

7.1.1. Sprieguma un frekvences īstenošanas noteikumi

Jaunas līnijas ar ātrumu virs 250 km/h tiek nodrošinātas ar vienu no mainstrāvas sistēmām, kas uzskaitītas 4.2.3. punkta a) un b) apakšpunktā.

7.1.2. Gaisvadu kontakttīkla ģeometrijas īstenošanas noteikumi

7.1.2.1. Īstenošanas noteikumi 1 435 mm sliežu ceļa platuma sistēmai

Gaisvadu kontakttīkli tiek projektēti, ievērojot turpmāk minētos noteikumus.

- a) Jaunas energoapgādes apakšsistēmas ar ātrumu, kas pārsniedz 250 km/h, uzņem abus pantogrāfus, kā noteikts LOC&PAS SITS 4.2.8.2.9.2.1. punktā (1 600 mm) un 4.2.8.2.9.2.2. punktā (1 950 mm).

Ja tas nav iespējams, gaisvadu kontakttīkls tiek projektēts vismaz tāda pantogrāfa izmantošanai, kura kontaktslieces ģeometrija noteikta LOC&PAS SITS 4.2.8.2.9.2.1. punktā (1 600 mm).

- b) Atjaunotas vai modernizētas energoapgādes apakšsistēmas ar ātrumu, kas pārsniedz 250 km/h, uzņem vismaz tādu pantogrāfu, kura kontaktslieces ģeometrija noteikta LOC&PAS SITS 4.2.8.2.9.2.1. punktā (1 600 mm).
- c) Citi gadījumi: gaisvadu kontakttīkls tiek projektēts vismaz viena tāda pantogrāfa izmantošanai, kura kontaktslieces ģeometrija noteikta LOC&PAS SITS 4.2.8.2.9.2.1. punktā (1 600 mm) vai 4.2.8.2.9.2.2. punktā (1 950 mm).

7.1.2.2. Sistēmas, kurās sliežu ceļa platums nav 1 435 mm

Gaisvadu kontakttīkls tiek projektēts vismaz viena tāda pantogrāfa izmantošanai, kura kontaktslieces ģeometrija noteikta LOC&PAS SITS 4.2.8.2.9.2. punktā.

7.2. Šīs SITS piemērošana jaunai energoapgādes apakšsistēmai

1. Jaunai energoapgādes apakšsistēmai šīs SITS piemērošana ir obligāta.
2. “Jauna energoapgādes apakšsistēma” ir energoapgādes apakšsistēma, kas nodota ekspluatācijā pēc 2023. gada 28. septembra un kas ir izveidota gadījumā, kad iepriekš nav pastāvējusi vilces energoapgāde un gaisvadu kontakttīkls.

Jebkuru citu energoapgādes apakšsistēmu uzskata par “esošu energoapgādes apakšsistēmu”.

3. Par modernizāciju, nevis par jaunu energoapgādes apakšsistēmu nodošanu ekspluatācijā uzskata šādus gadījumus:
 - a) pastāvoša maršruta daļēja pārbūve;
 - b) apvedceļa būvniecība;
 - c) pastāvoša maršruta papildināšana ar vienu vai vairākiem sliežu ceļiem neatkarīgi no attāluma starp sākotnējiem un papildu sliežu ceļiem.

7.3. Šīs SITS piemērošana esošai energoapgādes apakšsistēmai

7.3.1. Apakšsistēmas veiktspējas kritēriji

Papildus 7.2. punkta 3. apakšpunktā minētajiem gadījumiem "modernizācija" ir būtisks esošas energoapgādes apakšsistēmas pārveidošanas darbs, kā rezultātā līnijas ātrums palielinās par vairāk nekā 30 km/h.

7.3.2. SITS piemērošana

Atbilstība šai SITS ir obligāta apakšsistēmai vai tās daļai(-ām), kas tiek modernizēta(-as) vai atjaunota(-as). Ņemot vērā pārmantotās dzelzceļa sistēmas raksturlielumus, esošas energoapgādes apakšsistēmas atbilstību šai SITS var panākt, pakāpeniski uzlabojot savstarpējo izmantojamību.

1. Modernizētajai energoapgādes apakšsistēmai šīs SITS piemērošana ir obligāta un attiecas uz modernizēto apakšsistēmu modernizācijas ģeogrāfiskajā tvērumā. Modernizācijas ģeogrāfisko tvērumu nosaka, pamatojoties uz atrašanās vietām uz sliežu ceļiem un metriskajām norādēm, un tās rezultātā tiek nodrošināta visu tās energoapgādes apakšsistēmas pamatparametru atbilstība, kas saistīta ar sliežu ceļiem, kuros tiks veikta energoapgādes apakšsistēmas modernizācija.

Vienas sliedes vai vairāku sliežu pievienošanu papildu sliežu ceļa platuma atbalstam arī uzskata par modernizāciju, ja tiek ierosināti apakšsistēmas veiktspējas kritēriji, kā aprakstīts 7.3.1. punktā.

2. Tādu izmaiņu gadījumā, kas nav energoapgādes apakšsistēmas modernizācija, šīs SITS piemērošana katram 4.2.2. punktā minētajam pamatparametram, kuru ietekmē izmaiņas, ir obligāta, ja izmaiņu dēļ jāveic jauna "EK" verifikācijas procedūra saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/250 (*). Piemēro Īstenošanas regulas (ES) 2019/250 6. un 7. panta noteikumus.
3. Tādu izmaiņu gadījumā, kas nav energoapgādes apakšsistēmas modernizācija, un tiem pamatparametriem, kurus izmaiņas neietekmē, vai ja izmaiņu dēļ nav vajadzīga jauna "EK" verifikācija, šīs SITS izpildes apmēra pierādīšana ir brīvprātīga.
4. Ja tiek veikti lieli nomaiņas darbi, kas definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 (**) 2. panta 15. punktā "atjaunošanas" definīcijas satvarā, apakšsistēmas vai tās daļas(-u) elementus, kuri neatbilst SITS, sistemātiski aizstāj ar SITS atbilstīgiem elementiem.
5. "Aizstāšana saistībā ar apkopi" ir komponentu nomaiņa ar detaļām, kam ir identiskas funkcijas un darbības parametri, veicot apkopi, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 17. punktā. To veic saskaņā ar šīs SITS prasībām, kad vien tas ir pamatoti un ekonomiski iespējams, un tai nav vajadzīga "EK" verifikācija.
6. Tādu esošas energoapgādes apakšsistēmas izmaiņu gadījumā, kas nav modernizācija, attiecībā uz gaisvadu kontakttīkla maksimālo sānu novirzi ir pieļaujams atkāpties no 4.2.9.2. punkta prasības, ja infrastruktūras pārvaldītājs ir sniedzis pierādījumus, ka SITS atbilstīgs ritošais sastāvs ar SITS atbilstīgu pantogrāfu (kā aprakstīts šīs SITS 7.1.2.1. punktā) bez kādiem incidentiem jau ir ekspluatēts, izmantojot dzelzceļa tīklā uzstādītu tāda paša projekta gaisvadu kontakttīklu.

7.3.3. Esošas līnijas, uz kurām neattiecas atjaunošanas vai modernizācijas projekts

Ja infrastruktūras pārvaldītājs vēlas pierādīt, cik lielā mērā esoša līnija atbilst šīs SITS pamatparametriem, tas piemēro Komisijas Ieteikumā 2014/881/ES (***) aprakstīto procedūru.

7.3.4. Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas

Piemērojamā “maršruta savietojamības pārbaudes” procedūra un izmantojamie energoapgādes apakšsistēmas parametri ir noteikti OPE SITS 4.2.2.5. punktā un D.1. papildinājumā.

- (*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/250 (2019. gada 12. februāris) par dzelzceļa savstarpējas izmantojamības komponentu un apakšsistēmu “EK” deklarāciju un sertifikātu veidnēm, par paraugu deklarācijai par atbilstību atļautajam dzelzceļa ritekļa tipam un par apakšsistēmu “EK” verifikācijas procedūrām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797, un ar ko atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 201/2011 (OV L 42, 13.2.2019., 9. lpp.).
- (**) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).
- (***) Komisijas Ieteikums 2014/881/ES (2014. gada 18. novembris) par procedūru esošo dzelzceļa līniju atbilstības līmeņa apliecināšanai savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju pamatparametriem (OV L 356, 12.12.2014., 520. lpp.).”

42) pielikuma 7.4.1. punktu groza šādi:

- a) 1. apakšpunktu svītros;
- b) 2. apakšpunkta pirmo teikumu aizstāj ar šādiem:

“Konkrētos tīklos var piemērot turpmāk noteiktos īpašos gadījumus. Īpašos gadījumus iedala šādi:”;

43) pielikuma 7.4.2.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“7.4.2.2.1. **(neizmanto)**”;

44) pielikuma 7.4.2.6. punktu aizstāj ar šādu:

“7.4.2.6. **(neizmanto)**”;

45) pielikuma 7.4.2.7.1. punktu aizstāj ar šādu:

“7.4.2.7.1. **(neizmanto)**”;

46) pielikuma 7.4.2.8. punktu aizstāj ar šādu:

“7.4.2.8. **(neizmanto)**”;

47) pielikuma 7.4.2.9. punktu aizstāj ar šādu:

“7.4.2.9. **(neizmanto)**”;

48) A papildinājuma A.1. tabulas rindas “Strāva stāvēšanas laikā, 5.2.1.6.” ceturtajā slejā “X” aizstāj ar “X (tikai līdzstrāvas sistēmām)”;

49) B papildinājuma B.1. tabulas pirmās slejas otro un trešo rindu aizstāj ar šādām:

“Vilces energoapgādes veiktspēja, 4.2.4.

Tikai līdzstrāvas sistēmām: strāva stāvēšanas laikā, 4.2.5.”;

50) C papildinājumu aizstāj ar šādu:

“C papildinājums

(neizmanto)”;

51) D papildinājumu groza šādi:

a) virsrakstu aizstāj ar šādu:

“D papildinājums

Statiska pantogrāfa gabarīta specifikācija (1 520 mm sliežu ceļa platuma sistēma)”;

b) D.1. punktu svīturo;

c) D.2. punkta virsrakstu svīturo;

52) E papildinājumu aizstāj ar šādu:

“E papildinājums

Atsauces standartu saraksts

Rindas Nr.	Novērtējamie raksturlielumi	SITS punkts	Obligātais standarta punkts
[1]	EN 50388-1:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Stacionāras ietaises un ritošais sastāvs. Tehniskie kritēriji vilces elektroapgādes sistēmu un ritošo sastāvu salāgošanai savstarpējas izmantojamības sasniegšanai. 1.daļa: Vispārīgi		
[1.1]	Vilces energoapgādes veiktspēja	4.2.4.	8.2.
[1.2]	Reģeneratīvā bremsēšana	4.2.6.	12.2.2.
[1.3]	Elektroaizsardzības koordinācija	4.2.7.	11.2. punkts un 11.3. punkta 2. un 3. apakšpunkts
[1.4]	Harmonikas un dinamiskie efekti maiņstrāvas vilces energoapgādes sistēmās	4.2.8. (2.)	10.3. – 6. tabula
[1.5]	Vilces energoapgādes veiktspējas novērtēšana	6.2.4.1.a	8.4.
[1.6]	Reģeneratīvās bremsēšanas novērtēšana	6.2.4.2. (1.)	15.6.2.
[1.7]	Elektroaizsardzības koordinācijas novērtēšana	6.2.4.3.	15.5.1.2. un 15.5.2.1.
[1.8]	Maiņstrāvas vilces energoapgādes sistēmu harmoniku un dinamisko efektu novērtēšana	6.2.4.4. (1.)	10.3.
[1.9]	Maiņstrāvas vilces energoapgādes sistēmu harmoniku un dinamisko efektu novērtēšana	6.2.4.4. (3.)	10.3.
[2]	EN 50367: 2020+A1:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Stacionāras iekārtas un ritošais sastāvs. Tehniskās savietojamības kritēriji mijiedarbībai starp pantogrāfiem un gaisvadu kontakttīklu		
[2.1]	Strāva stāvēšanas laikā	4.2.5.	7.2. – 5. tabula
[2.2]	Maksimālā sānu novirze	4.2.9.2. (1.)	5.2.5.
[2.3]	Pantogrāfa mehāniskais kinemātiskais gabarīts	4.2.10. (1.)	5.2.2.

[2.4]	Vidējais kontaktspēks	4.2.11. (2. un 3.)	6. tabula
[2.5]	Gaisvadu kontakttīkla konstrukcijā izmantotais attālums starp pantogrāfiem	4.2.13.	8.2.2. – 9. tabula
[2.6]	Fāžu atdalīšanas sekcijas – Vispārīgi – Neitrālās sekcijas garums D	4.2.15.1. (2.)	4.
[2.7]	Līnijas, kurās ātrums $v \geq 250$ km/h	4.2.15.2. (a)	A.1.2. pielikums
[2.8]	Līnijas, kurās ātrums $v \geq 250$ km/h	4.2.15.2. (b)	A.1.4. pielikums
[2.9]	Līnijas, kurās ātrums $v < 250$ km/h	4.2.15.3.	A.1. pielikums
[2.10]	Sistēmu atdalīšanas sekcijas – Vispārīgi – Neitrālās sekcijas garums D	4.2.16.1. (3.)	4.
[2.11]	Novērtēšana, kas attiecas uz strāvu stāvēšanas laikā (tikai līdzstrāvas sistēmās)	6.1.4.2.	A.3. pielikums
[3]	EN 50119:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Stacionāras ietaises. Elektrovilces gaisvadu kontakttīkls		
[3.1]	Kontaktvadu piekares minimālais projektētais augstums	4.2.9.1. (1.)	5.10.4.
[3.2]	Kontaktvadu piekares maksimālais projektētais augstums	4.2.9.1. (1.), (piezīme ⁽¹⁾)	3. attēls
[3.3]	Attiecība ar pantogrāfa darba augstumu	4.2.9.1. (2.)	3. attēls
[3.4]	Dinamiskie raksturlielumi un strāvas noņemšanas kvalitāte	4.2.12. (2.)	5.10.2.
[3.5]	Dinamiskie raksturlielumi un strāvas noņemšanas kvalitāte	4.2.12. (3.)	5.2.5.2. – 4. tabula
[3.6]	Fāžu atdalīšanas sekcijas – D aprēķināšana, tuvinājumi	4.2.15.1. (2.)	5.1.3.
[3.7]	Sistēmu atdalīšanas sekcijas – Vispārīgi – D aprēķināšana, tuvinājumi	4.2.16.1. (3.)	5.1.3.
[3.8]	Sistēmu atdalīšanas sekcijas – Pacelti pantogrāfi	4.2.16.2. (2.)	5.10.3.
[4]	EN 50122-1:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Stacionārās ietaises. Elektrodrošums, zemēšana un atgriezes ķēde. 1.daļa: Aizsargpasākumi pret elektrošoku		
[4.1]	Kontaktvadu piekares augstums	4.2.9.1. (3.)	5.2.5. un 5.2.7.
[4.2]	Prasības aizsardzībai pret elektriskās strāvas triecieniem	4.2.18.	5.1. un sabiedriskās vietās: — 5.2.1., 5.2.2. vai — 5.3.1., 5.3.2., 5.3.3., 5.3.4.
[4.3]	Maiņstrāvas sprieguma ierobežojumi	4.2.18.	9.2.2.2., 9.2.2.4.
[4.4]	Līdzstrāvas sprieguma ierobežojumi	4.2.18.	9.3.2.2., 9.3.2.4.

[5]	EN 50149:2012 Dzelzceļa aprīkojums. Stacionāras ietaises. Elektrovilce. Rievoti vara un vara sakausējumu kontaktvadi		
[5.1]	Kontaktvadu materiāli	4.2.14. (3.)	4.2. (izņemot atsauci uz standarta B pielikumu), 4.3. un 4.6. līdz 4.8.
[6]	EN 50463-3:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Energomērījumi ritošajā sastāvā. 3. daļa: Datu apstrāde		
[6.1]	Stacionāra enerģijas datu apkopošanas sistēma	4.2.17. (2.)	4.12.
[7]	EN 50463-4:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Energomērījumi ritošajā sastāvā. 4. daļa: Sakaru līdzekļi		
[7.1]	Stacionāra enerģijas datu apkopošanas sistēma	4.2.17. (3.)	4.3.6. un 4.3.7.
[8]	EN 50318:2018+A1:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Strāvņēmes sistēmas. Dinamiskās mijiedarbības starp pantogrāfu un gaisvadu kontakttīklu modelēšanas validēšana		
[8.1]	Dinamisko raksturlielumu un strāvas noņemšanas kvalitātes novērtēšana – Modelēšanas rīks	6.1.4.1. (1.)	5., 6., 7., 8., 9., 10., 11.
[9]	EN 50317:2012+A1:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Strāvņēmes sistēmas. Prasības un mērījumu validēšana dinamiskajai mijiedarbībai starp pantogrāfu un gaisvadu kontakttīklu		
[9.1]	Dinamisko raksturlielumu un strāvas noņemšanas kvalitātes novērtēšana – Mērījums	6.1.4.1. (1.)	5., 6., 7., 8., 9.
[9.2]	Dinamisko raksturlielumu un strāvas noņemšanas kvalitātes novērtēšana (integrēšana apakšsistēmā)	6.2.4.5. (2.)	5., 6., 7., 8., 9.”

53) G papildinājuma G.1. tabulā svītrot rindas “Vilciena vidējais derīgais spriegums” un “Zonas vidējais derīgais spriegums”.

V PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikumu groza šādi:

- 1) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);
- 2) pielikuma 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. IEVADS

Savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija (SITS) ir specifikācija, kas attiecas uz apakšsistēmu vai tās daļu, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 (*) 2. panta 11. punktā.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/797 (2016. gada 11. maijs) par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).”;

- 3) pielikuma 1.2. punktu aizstāj ar šādu:

“1.2. Ģeogrāfiskā darbības joma

Šī SITS attiecas uz Savienības dzelzceļu sistēmu.”;

- 4) pielikuma 1.3. punktu aizstāj ar šādu:

“1.3. SITS saturs

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 3. punktu šī SITS attiecas uz ritošā sastāva apakšsistēmu “Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs”.”;

- 5) pielikuma 2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“2.1. Ritošā sastāva apakšsistēma – Savienības dzelzceļu sistēmas daļa

Savienības dzelzceļu sistēma iedalīta apakšsistēmās, kā noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikumā.

Ritošā sastāva apakšsistēmai “Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” ir saskarnes ar citām Savienības dzelzceļu sistēmas apakšsistēmām. Šīs saskarnes tiek aplūkotas visām attiecīgajām SITS atbilstīgas integrētas sistēmas satvarā.

Papildus ritošā sastāva apakšsistēmai ir citas SITS, kas apraksta dzelzceļu sistēmas īpašus aspektus un attiecas uz vairākām apakšsistēmām.

Šajā SITS nav atkārtotas prasības attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmu, kas izklāstītas Komisijas Regulā (ES) Nr. 1300/2014 (*) (“PRM SITS”) un Komisijas Regulā (ES) Nr. 1304/2014 (**) (“NOI SITS”). Tās piemēro ritošā sastāva apakšsistēmai “Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” saskaņā ar to attiecīgo darbības jomu un īstenošanas noteikumiem.

(*) Komisijas Regula (ES) Nr. 1300/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām (OV L 356, 12.12.2014., 110. lpp.).

(**) Komisijas Regula (ES) Nr. 1304/2014 (2014. gada 26. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis”, ar ko groza Lēmumu 2008/232/EK un atceļ Lēmumu 2011/229/ES (OV L 356, 12.12.2014., 421. lpp.).”;

- 6) pielikuma 2.2.1. punkta g) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“g) “Vienību kopdarbība” attiecas uz ekspluatējamu formējumu, kas sastāv no vairākām vienībām, ietverot:

- vilciena sekcijas, kas konstruētas tā, lai vairākas (novērtējamā tipa) sekcijas būtu iespējams sakabināt vienā vilcienā, kuru vada no vienas mašīnista kabīnes,
- lokomotīves, kas konstruētas tā, lai vairākas (novērtējamā tipa) lokomotīves būtu iespējams iekļaut vienā vilcienā, kuru vada no vienas mašīnista kabīnes.”;

7) pielikuma 2.2.2. punkta A apakšpunkta 2. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

“Dīzeļvilcienu vai elektrovilcienu pašgājējas sekcijas”;

8) pielikuma 2.2.2. punkta B un C apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“B. Kravas vagoni, tostarp visam tīklam paredzētie zemās grīdas ritekļi un kravas automobiļu pārvadāšanai paredzētie ritekļi

Šīs SITS darbības jomā šie ritekļi nav iekļauti. Uz tiem attiecas Komisijas Regula (ES) Nr. 321/2013 (*) (“WAG SITS”).

C. Specializētie ritekļi

Specializētie ritekļi, piemēram, sliežu ceļa mašīnas (SCM), kategorizēti EVR Komisijas Īstenošanas lēmumā (ES) 2018/1614 (**). Tos var sagrupēt šādās apakšgrupās.

- i) Sliežu ceļa mašīnas (SCM) ir īpaši konstruēti ritekļi, kas paredzēti sliežu ceļu un infrastruktūras būvei un tehniskajai apkopei.
- ii) Infrastruktūras pārbaudes ritekļi (IPR) ir ritekļi, ko izmanto infrastruktūras stāvokļa uzraudzībai.
- iii) Vides ritekļi ir ritekļi, kas paredzēti sliežu ceļa atbrīvošanai no vides apstākļu ietekmes, piemēram, sniega tīrīšanas mašīnas.
- iv) Palīdzības ritekļi ir ritekļi, kas paredzēti izmantošanai īpašos avārijas gadījumos, piemēram, evakuācijai, ugunsdzēsšanai vai vilcienu darbības atjaunošanai (tostarp dzelzceļa celtņi).
- v) Autotransporta-dzelzceļa ritekļi ir pašgājējas mašīnas, kas spēj pārvietoties pa sliedēm un pa zemi.

Specializētos ritekļus var izmantot vienā vai vairākos no šādiem režīmiem: darba režīmā, braukšanas režīmā un gaitas režīmā kā pašgājējus vai velkamus ritekļus.

(*) Komisijas Regula (ES) Nr. 321/2013 (2013. gada 13. marts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas apakšsistēmu “Ritošais sastāvs – kravas vagoni” un par Komisijas Lēmuma 2006/861/EK atcelšanu (OV L 104, 12.4.2013., 1. lpp.).

(**) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614 (2018. gada 25. oktobris), ar ko nosaka specifikācijas ritekļu reģistriem, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 47. pantā, un ar ko groza un atceļ Komisijas Lēmumu 2007/756/EK (C(2018) 6929) (OV L 268, 26.10.2018., 53. lpp.);

9) pielikuma 2.3.1. punkta B un C apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“B. Kravas vagoni, tostarp visam tīklam paredzētie zemās grīdas ritekļi un kravas automobiļu pārvadāšanai paredzētie ritekļi, nav iekļauti šīs SITS darbības jomā, bet uz tiem attiecas WAG SITS pat tad, ja tie ir iekļauti pasažieru vilciena sastāvā (šādā gadījumā vilciena sastāva veidošana ir ekspluatācijas aspekts).

Ritekļi, kas paredzēti motorizēto autotransporta līdzekļu pārvadāšanai, šīs SITS darbības jomā nav iekļauti pat tad, ja šajos autotransporta līdzekļos atrodas cilvēki.

C. Specializētie ritekļi

Specializētie ritekļi ir iekļauti šīs SITS darbības jomā, un jānodrošina to atbilstība šīs SITS prasībai gan gaitas režīmā, gan tad, kad:

- 1) kustībai tie izmanto paši savus dzelzceļa riteņus (gaitas režīmā kā pašgājēji vai velkami ritekļi); un
- 2) tie ir konstruēti un paredzēti tam, lai satiksmes vadības vajadzībām tos varētu uztvert ar sliežu ceļos izvietotu vilcienu detektēšanas sistēmu palīdzību.

Īpašās prasības, kas 4. nodaļā un C papildinājumā noteiktas sliežu ceļa mašīnām, piemēro arī infrastruktūras pārbaudes ritekļiem, ja vien tie nav paredzēti integrēšanai pastāvīgā pasažieru vilciena formējumā; tādā gadījumā tos uzskata par ritekļiem, kas nav paredzēti pasažieru pārvadāšanai, kā definēts A punkta 3. apakšpunktā.

Šīs SITS darbības joma neattiecas uz autotransporta-dzelzceļa ritekļiem.”;

10) pielikuma 3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“3.1. Ritošā sastāva apakšsistēmas elementu un pamatprasību atbilstība

Šajā tabulā norādītas pamatprasības, kuras noteiktas un numurētas atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumam un kuru izpildi nodrošina 4. nodaļā noteiktās specifikācijas.

Ritošā sastāva elementu un pamatprasību atbilstība

Piezīme. Norādīti tikai tie 4.2. punkta apakšpunkti, kuros ietvertas prasības.

Atsauce uz punktu	Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Drošība	Drošums un darbīgavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
4.2.2.2.2.	Iekšējā sakabe	1.1.3. 2.4.1.					
4.2.2.2.3.	Vienību gala sakabe	1.1.3. 2.4.1.					
4.2.2.2.4.	Avārijas sakabe		2.4.2.			2.5.3.	
4.2.2.2.5.	Personāla piekļuve sakabināšanai un atkabināšanai	1.1.5.		2.5.1.		2.5.3.	
4.2.2.3.	Pārejas	1.1.5.					
4.2.2.4.	Ritekļa konstrukcijas stiprība	1.1.3. 2.4.1.					
4.2.2.5.	Pasīvā drošība	2.4.1.					
4.2.2.6.	Celšana un pacelšana ar domkratu					2.5.3.	
4.2.2.7.	Ierīču piestiprināšana pie vagona korpusa konstrukcijas	1.1.3.					
4.2.2.8.	Durvis uz personāla un kravas telpām	1.1.5. 2.4.1.					
4.2.2.9.	Stiklu mehāniskie raksturlielumi	2.4.1.					
4.2.2.10.	Slodzes režīmi un masas raksturojumi	1.1.3.					
4.2.3.1.	Gabarīta noteikšana					2.4.3.	
4.2.3.2.1.	Asslodzes parametrs					2.4.3.	
4.2.3.2.2.	Riteņa slodze	1.1.3.					
4.2.3.3.1.	Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas sistēmu savietojamības raksturlielumi	1.1.1.				2.4.3. 2.3.2.	

4.2.3.3.2.	Ass gultņu stāvokļa monitorings	1.1.1.	1.2.				
4.2.3.4.1.	Drošība pret nobraukšanu no sliedēm uz līkumota sliežu ceļa	1.1.1. 1.1.2.				2.4.3.	
4.2.3.4.2.	Gaitas dinamiskie parametri	1.1.1. 1.1.2.				2.4.3. 2.3.2.	
4.2.3.4.2.1.	Drošas braukšanas robežvērtības	1.1.1. 1.1.2.				2.4.3.	
4.2.3.4.2.2.	Sliežu ceļa noslogojuma robežvērtības					2.4.3.	
4.2.3.4.3.	Ekvivalents koniskums	1.1.1. 1.1.2.				2.4.3.	
4.2.3.4.3.1.	Jaunu riteņu profilu projektētās vērtības	1.1.1. 1.1.2.				2.4.3.	
4.2.3.4.3.2.	Riteņpāru ekvivalentā koniskuma ekspluatācijas vērtības	1.1.2.	1.2.			2.4.3.	
4.2.3.5.1.	Ratiņu rāmja uzbūve	1.1.1. 1.1.2.					
4.2.3.5.2.1.	Riteņpāru mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi	1.1.1. 1.1.2.				2.4.3.	
4.2.3.5.2.2.	Riteņu mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi	1.1.1. 1.1.2.					
4.2.3.5.3.	Sistēmas ar automātiski pārstatāmu attālumu starp riteņiem	1.1.1. 1.1.2., 1.1.3.	1.2.			1.5.	
4.2.3.6.	Līkuma minimālais rādiuss	1.1.1. 1.1.2.				2.4.3.	
4.2.3.7.	Ritekļa aizsardzības sistēma (sliežu ceļa attīrītāji)	1.1.1.					
4.2.4.2.1.	Bremzēšana – funkcionālās prasības	1.1.1. 2.4.1.	2.4.2.			1.5.	

4.2.4.2.2.	Bremzēšana – drošības prasības	1.1.1.	1.2. 2.4.2.				
4.2.4.3.	Bremžu sistēmas tips					2.4.3. 2.3.2.	
4.2.4.4.1.	Avārijas bremzēšanas vadība	2.4.1.				2.4.3. 2.3.2.	
4.2.4.4.2.	Darba bremzēšanas vadība					2.4.3. 2.3.2.	
4.2.4.4.3.	Tiešās bremzēšanas vadība					2.4.3.	
4.2.4.4.4.	Dinamiskās bremzēšanas vadība	1.1.3.				2.3.2.	
4.2.4.4.5.	Stāvbremzes vadība					2.4.3.	
4.2.4.5.1.	Bremzēšanas veiktspēja – vispārīgas prasības	1.1.1. 2.4.1.	2.4.2.			1.5.	
4.2.4.5.2.	Avārijas bremzēšana	1.1.2. 2.4.1.				2.4.3. 2.3.2.	
4.2.4.5.3.	Darba bremzēšana					2.4.3. 2.3.2.	
4.2.4.5.4.	Siltumietilpības aprēķini	2.4.1.				2.4.3.	
4.2.4.5.5.	Stāvbremzes	2.4.1.				2.4.3.	
4.2.4.6.1.	Riteņa un slīdes saķeres profila robežvērtība	2.4.1.	1.2. 2.4.2.				
4.2.4.6.2.	Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma	2.4.1.	1.2. 2.4.2.				
4.2.4.7.	Dinamiskās bremzes – ar vilces sistēmu saistītas dinamiskās bremzēšanas sistēmas	2.4.1.	1.2. 2.4.2.				

4.2.4.8.1.	No saķeres apstākļiem neatkarīga bremsēšanas sistēma – vispārīgi noteikumi	2.4.1.	1.2. 2.4.2.				
4.2.4.8.2.	Magnētiskās sliežu ceļa bremzes					2.4.3. 2.3.2.	
4.2.4.8.3.	Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes					2.4.3. 2.3.2.	
4.2.4.9.	Bremžu stāvokļa un bojājumu indikācija	1.1.1.	1.2. 2.4.2.				
4.2.4.10.	Prasības bremsēšanai glābšanas vajadzībām		2.4.2.				
4.2.5.1.	Sanitārās sistēmas				1.4.1.		
4.2.5.2.	Akustiska sakaru sistēma	2.4.1.					
4.2.5.3.	Trauksmes signāls pasažieriem	2.4.1.					
4.2.5.4.	Pasažieriem paredzētas sakaru ierīces	2.4.1.					
4.2.5.5.	Ārdurvis – piekļuve ritošajam sastāvam un izkļuve no tā	2.4.1.				2.3.2.	
4.2.5.6.	Ārdurvis – sistēmas uzbūve	1.1.3. 2.4.1.					
4.2.5.7.	Starpvagonu durvis	1.1.5.					
4.2.5.8.	Gaisa kvalitāte iekšējās telpās			1.3.2.			
4.2.5.9.	Sānu logi	1.1.5.					
4.2.6.1.	Vides apstākļi		2.4.2.				

4.2.6.2.1.	Pazemināta gaisa spiediena zonas iedarbība uz pasažieriem, kas atrodas uz perona, un uz strādniekiem, kuri atrodas uz sliežu ceļa nomales	1.1.1.		1.3.1.			
4.2.6.2.2.	Vilciena galvas radītais spiediena vilnis					2.4.3.	
4.2.6.2.3.	Maksimālās spiediena svārstības tuneļos					2.4.3.	
4.2.6.2.4.	Sānvējš	1.1.1.					
4.2.6.2.5.	Aerodinamiskā ietekme uz balastētiem sliežu ceļiem	1.1.1.				2.4.3.	
4.2.7.1.1.	Galvenie lukturi					2.4.3. 2.3.2.	
4.2.7.1.2.	Gabarītlukturi	1.1.1.				2.4.3.	
4.2.7.1.3.	Aizmugurējie gabarītlukturi	1.1.1.				2.4.3.	
4.2.7.1.4.	Lukturu vadība					2.4.3.	
4.2.7.2.1.	Taures signālierīce – vispārīgi noteikumi	1.1.1.				2.4.3. 2.6.3.	
4.2.7.2.2.	Brīdinājuma taures signāla skaņas spiediena līmeņi	1.1.1.		1.3.1.			
4.2.7.2.3.	Aizsardzība					2.4.3.	
4.2.7.2.4.	Taures skaņas signālu vadība	1.1.1.				2.4.3.	
4.2.8.1.	Vilces veiktspēja					2.4.3. 2.6.3. 2.3.2.	
4.2.8.2. 4.2.8.2.1.– 4.2.8.2.9.	Energoapgāde					1.5. 2.4.3. 2.3.2.	
4.2.8.2.10.	Vilciena elektroaizsardzība	2.4.1.					
4.2.8.4.	Elektrodrošība	2.4.1.					

4.2.9.1.1.	Mašīnista kabīne – vispārīgi noteikumi	—	—	—	—	—	
4.2.9.1.2.	Piekļuve un izeja	1.1.5.				2.4.3.	
4.2.9.1.3.	Ārējā redzamība	1.1.1.				2.4.3. 2.3.2.	
4.2.9.1.4.	Iekšējais plānojums	1.1.5.					
4.2.9.1.5.	Mašīnista sēdekļi			1.3.1.			
4.2.9.1.6.	Mašīnista vadības pults ergonomika	1.1.5.		1.3.1.		2.3.2.	
4.2.9.1.7.	Klimata kontrole un gaisa kvalitāte			1.3.1.			
4.2.9.1.8.	Iekšējais apgaismojums					2.6.3.	
4.2.9.2.1.	Vējstikla mehāniskie raksturlielumi	2.4.1.					
4.2.9.2.2.	Vējstikla optiskās īpašības					2.4.3. 2.3.2.	
4.2.9.2.3.	Vējstikla aprīkojums					2.4.3.	
4.2.9.3.1.	Mašīnista darbības uzraudzības funkcija	1.1.1.				2.6.3.	
4.2.9.3.2.	Ātruma rādītājs	1.1.5.					
4.2.9.3.3.	Mašīnista displejs un ekrāni	1.1.5.					
4.2.9.3.4.	Vadības ierīces un indikatori	1.1.5.					
4.2.9.3.5.	Apzīmējumi					2.6.3.	
4.2.9.3.6.	Personālam paredzēta radio tālvadības funkcija manevriem	1.1.1.				2.3.2.	

4.2.9.3.7.	Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas signāla apstrāde	1.1.1. 1.1.2.					
4.2.9.3.7.a	Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas borta iekārtu funkcija	1.1.1. 1.1.2.					
4.2.9.3.8.	ETCS režīmu pārvaldības prasības	1.1.1.				1.5. 2.3.2.	
4.2.9.3.9.	Vilces statuss					2.3.2.	
4.2.9.4.	Borta instrumenti un portatīvās iekārtas	2.4.1.				2.4.3. 2.6.3.	
4.2.9.5.	Personālam paredzēts nodalījums personīgo mantu glabāšanai	—	—	—	—	—	
4.2.9.6.	Datu reģistrēšanas ierīce					2.4.4. 2.3.2.	
4.2.10.2.	Ugunsdrošības profilakses pasākumi	1.1.4.		1.3.2.	1.4.2.		
4.2.10.3.	Pasākumi ugunsgrēka atklāšanai/kontrolēšanai	1.1.4.					
4.2.10.4.	Prasības, kas attiecas uz avārijas situācijām	2.4.1.				2.3.2.	
4.2.10.5.	Prasības, kas attiecas uz evakuāciju	2.4.1.					
4.2.11.2.	Vilciena tīrīšana no ārpuses					1.5.	
4.2.11.3.	Tualešu iztukšošanas sistēmas pieslēgumi					1.5.	

4.2.11.5.	Ūdens krājumu atjaunošanas saskarne					1.5.	
4.2.11.6.	Īpašas prasības, ja vilciens novietots stāvēšanai					1.5.	
4.2.11.7.	Degvielas uzpildes aprīkojums					1.5.	
4.2.11.8.	Vilciena iekštelpu tīrīšana – energoapgāde					2.5.3.	
4.2.12.2.	Vispārēja dokumentācija					1.5.	
4.2.12.3.	Tehniskās apkopes dokumentācija	1.1.1.				2.5.1 2.5.2. 2.6.1. 2.6.2.	
4.2.12.4.	Ekspluatācijas dokumentācija	1.1.1.				2.4.2. 2.6.1. 2.6.2.	
4.2.12.5.	Pacelšanas shēma un instrukcijas					2.5.3.	
4.2.12.6.	Glābšanas instrukcijas		2.4.2.			2.5.3.	
4.2.13.	Prasības saskarnei ar vilciena automatizētas vadīšanas sistēmu					1.5. 2.3.2. 2.4.3.”;	

11) pielikuma 3.2. punktu aizstāj ar šādu:

“3.2. Pamatprasības, kas nav iekļautas šajā SITS

Uz dažām no pamatprasībām, kas Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā klasificētas kā “vispārīgas prasības” vai “īpašas prasības katrai apakšsistēmai” un ietekmē ritošā sastāva apakšsistēmu, šīs SITS darbības joma attiecas ierobežoti.”;

12) pielikuma 4.1.1. punkta 4. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“4. Daži no ritošā sastāva raksturlielumiem, kas ir jāreģistrē “Eiropas atļauto ritekļu tipu reģistrā” (saskaņā ar attiecīgo Komisijas lēmumu), ir aprakstīti šīs SITS 7.1.2. punktā (skatīt 17.a tabulu). Papildus šie raksturlielumi ir jānorāda ritošā sastāva tehniskajā dokumentācijā, kas aprakstīta 4.2.12. punktā.”;

13) pielikuma 4.1.3. punkta 3. apakšpunktā pēdējos divus ievilkumus aizstāj ar šādu:

“– specializētie ritekļi (skatīt 2.2.2. punkta C) apakšpunktu.”;

- 14) pielikuma 4.2.1.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.1.2. Atklātie punkti

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 6. punktu atklātie punkti ir norādīti I papildinājumā.”;

- 15) pielikuma 4.2.2.2.3. punkta b) apakšpunkta b-2) punkta 1. un 2. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“1. Buferus un skrūves sakabi uzstāda saskaņā ar J-1. papildinājuma [2.] rindā minēto specifikāciju.

2. Bremžu gaisa cauruļu un šļūteņu, sakabju un krānu izmēriem un konstrukcijai jāatbilst prasībām, kas noteiktas tajā pašā specifikācijā.”;

- 16) pielikuma 4.2.2.2.4. punkta 3. apakšpunkta a) punkta otro ievilkumu aizstāj ar šādu:

“- bremžu gaisa cauruļu un krānu novietojums šķērsvirzienā atbilst J-1. papildinājuma [2.] rindā minētajai specifikācijai.”;

- 17) pielikuma 4.2.2.2.5. punkta 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“Lai nodrošinātu šīs prasības izpildi, vienībām, kas aprīkotas ar 4.2.2.2.3. punkta b) apakšpunktā minētajām UIC tipa manuālās sakabes sistēmām, jāatbilst šādām prasībām (Bernes taisnstūris (*Berne rectangle*)):

— vienībās, kas aprīkotas ar skrūves sakabēm un sānu buferiem, telpai personāla darbību veikšanai jāatbilst J-1. papildinājuma [2.] rindā minētajai specifikācijai,

— ja ir uzstādīta kombinēta automātiska un skrūves sakabe, pieļaujams automātiskās sakabes galvas kreisajā pusē pārkāpt Bernes taisnstūri gadījumos, kad tā ir rezervē un tiek izmantota skrūves sakabe,

zem visiem buferiem jābūt margām. Margām jāiztur 1,5 kN spēks.”;

- 18) pielikuma 4.2.2.4. punkta 3., 4. un 5. punktu aizstāj ar šādiem:

“3. Ritekļu korpusa statiskajai un dinamiskajai stiprībai (nogurumam) jānodrošina tajā esošām personām vajadzīgā drošība un ritekļu konstrukcijas integritāte vilciena sastāvā un manevru operācijās. Tāpēc katra ritekļa konstrukcijai jāatbilst J-1. papildinājuma [1.] rindā minētās specifikācijas prasībām, ja ritošā sastāva kategorijas, kas jāņem vērā, atbilst L kategorijai lokomotīvēm un galvas vagoniem un PI vai PII kategorijai visiem pārējiem šīs SITS darbības jomā iekļautajiem ritekļu tipiem.

4. Ritekļa korpusa stiprību var apliecināt ar aprēķiniem un/vai testēšanu saskaņā ar J-1. papildinājuma [1.] rindā minētajā specifikācijā paredzētajiem nosacījumiem.

5. Ja vienība ir paredzēta augstākam spiedes spēkam nekā J-1. papildinājuma [1.] rindā minētajā specifikācijā noteikto kategoriju vienības (noteikts 3. punktā kā minimums), šī specifikācija neietver piedāvāto tehnisko risinājumu; tādā gadījumā ir pieļaujams attiecībā uz spiedes spēku izmantot citus normatīvos dokumentus, kas ir publiski pieejami.

Tādā gadījumā paziņotā iestāde pārbauda, vai alternatīvie normatīvie dokumenti ir daļa no tehniski konsekventa noteikumu kopuma, ko piemēro ritekļa korpusa projektēšanai, konstrukcijai un testēšanai.

Spiedes spēka vērtību norāda 4.2.12. punktā noteiktajā tehniskajā dokumentācijā.”;

- 19) pielikuma 4.2.2.5. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.2.5. Pasīvā drošība

1. Šā punkta prasības attiecas uz visām vienībām, izņemot vienības, kas ekspluatācijas procesā nav paredzētas pasažieru vai personāla pārvadāšanai, un SCM.

2. Attiecībā uz vienībām, ko paredzēts ekspluatēt 1 520 mm sistēmā, šajā punktā aprakstīto pasīvās drošības prasību piemērošana ir brīvprātīga. Ja pieteikuma iesniedzējs izvēlas piemērot šajā punktā aprakstītās pasīvās drošības prasības, dalībvalstis to atzīst. Dalībvalstis var arī pieprasīt šo prasību piemērošanu.

3. Attiecībā uz lokomotīvēm, ko paredzēts ekspluatēt 1 524 mm sistēmā, šajā punktā aprakstīto pasīvās drošības prasību piemērošana ir brīvprātīga. Ja pieteikuma iesniedzējs izvēlas piemērot šajā punktā aprakstītās pasīvās drošības prasības, dalībvalstis to atzīst.
 4. Uz vienībām, kuru ekspluatācijā nav iespējams sasniegt tālāk minētajos sadursmes scenārijos noteikto sadursmes ātrumu, neattiecas noteikumi par attiecīgo sadursmes scenāriju.
 5. Pasīvās drošības mērķis ir papildināt aktīvās drošības pasākumus gadījumos, kad visi pārējie pasākumi ir neveiksmīgi. Šādā nolūkā sadursmes gadījumā ritekļu mehāniskajai konstrukcijai jānodrošina riteklī esošo personu aizsardzība:
 - ierobežojot palēninājumu,
 - zonās, kurās atrodas cilvēki, saglabājot izdzīvošanas telpu un konstrukcijas integritāti,
 - samazinot bloķēšanās risku,
 - samazinot no sliedēm nobraukšanas risku,
 - ierobežojot trieciena sekas pēc vilciena sadursmes ar šķērsli uz sliedēm.Lai izpildītu šīs funkcionālās prasības, vienībām ir jāatbilst J-1. papildinājuma [3.] rindā minētajā specifikācijā noteiktajām detalizētajām prasībām attiecībā uz C-I kategorijas konstrukciju triecienizturību sadursmē.

Ņem vērā šādus četrus sadursmes scenārijus:

 - 1. scenārijs – divu identisku vienību frontāla sadursme,
 - 2. scenārijs – frontāla sadursme ar kravas vagonu,
 - 3. scenārijs – vienības sadursme ar lielu autotransporta līdzekli uz pārbrauktuves,
 - 4. scenārijs – vienības sadursme ar zemu šķērsli (piemēram, vieglo automobili uz pārbrauktuves, dzīvnieku, akmeni u. c.).
 6. Scenāriji, kas minēti 5. punktā, ir aprakstīti J-1. papildinājuma [3.] rindā minētajā specifikācijā.
 7. J-1. papildinājuma [3.] rindā minētajā specifikācijā noteiktās prasības piemēro attiecībā uz iepriekšminētajiem sadursmes scenārijiem.
 8. Lai mazinātu sekas, vilcienam saduroties ar šķērsli uz sliedēm, lokomotīvu, galvas vagonu, vadības vagonu un vilciena sekciju velkošajos galos uzstāda šķēršļu vairogus. Šķēršļu vairogiem piemērojamās prasības noteiktas J-1. papildinājuma [3.] rindā minētajā specifikācijā.”;
- 20) pielikuma 4.2.2.6. punkta 7., 8. un 9. punktu aizstāj ar šādiem:
- “7. Punktu pacelšanai ar domkratu / celšanas punktu ģeometrijai jāatbilst J-1. papildinājuma [4.] rindā minētajai specifikācijai.
 8. Celšanas punktus apzīmē ar J-1. papildinājuma [5.] rindā minētajai specifikācijai atbilstīgiem apzīmējumiem.
 9. Konstrukciju projektē, ņemot vērā slodzes, kas noteiktas J-1. papildinājuma [1.] rindā minētajā specifikācijā; ritekļa korpusa stiprību var apliecināt ar aprēķiniem vai testēšanu saskaņā ar tajā pašā specifikācijā paredzētajiem nosacījumiem.
- Publiski pieejamus alternatīvus normatīvos dokumentus drīkst izmantot saskaņā ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādi paredzēti 4.2.2.4. punktā.”;
- 21) pielikuma 4.2.2.7. punkta 3. apakšpunktā “12. rindā” aizstāj ar “[1.] rindā”;
- 22) pielikuma 4.2.2.10. punktu groza šādi:
- a) 1. punktu aizstāj ar šādu:
 - “1. Nosaka šādus slodzes režīmus, kas definēti J-1. papildinājuma [6.] rindā minētajā specifikācijā:
 - i) projektētā masa ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā;
 - ii) projektētā masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā;
 - iii) projektētā masa darba režīmā;

- iv) ekspluatācijas masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā;
 - v) ekspluatācijas masa darba režīmā.”;
 - b) 2. apakšpunktā “13. rindā” aizstāj ar “[6.] rindā”;
- 23) pielikuma 4.2.3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.3.1. Gabarīta noteikšana

1. Šis punkts attiecas uz noteikumiem, saskaņā ar kuriem veic aprēķinus un verifikāciju ritošā sastāva izmēru noteikšanai, lai to ekspluatētu vienā vai vairākās infrastruktūrās bez traucējumu riska.

Vienības, ko paredzēts ekspluatēt uz sliežu ceļa(-iem) ar platumu, kas nav 1 520 mm sistēma
2. Pieteikuma iesniedzējs izvēlas paredzēto references profilu, ietverot arī apakšējās daļas references profilu. Šo references profilu norāda 4.2.12. punktā noteiktajā tehniskajā dokumentācijā.
3. Vienības atbilstību paredzētajam references profilam nosaka ar vienu no metodēm, kuras izklāstītas J-1. papildinājuma [7.] rindā minētajā specifikācijā.
4. Ja vienību atzīst par atbilstīgu vienai vai vairākām references kontūrām G1, GA, GB, GC vai DE3, tostarp tām, kas saistītas ar zemākās daļas GI1, GI2 vai GI3, kā izklāstīts J-1. papildinājuma [7.] rindā minētajā specifikācijā, atbilstību nosaka ar kinemātisko metodi, kā izklāstīts J-1. papildinājuma [7.] rindā minētajā specifikācijā.

Atbilstību šim(šiem) references profilam(-iem) norāda 4.2.12. punktā noteiktajā tehniskajā dokumentācijā.
5. Elektrovilces vienībām pantogrāfa gabarītu verificē, veicot J-1. papildinājuma [7.] rindā minētajā specifikācijā paredzētos aprēķinus, lai nodrošinātu, ka pantogrāfa aploce atbilst pantogrāfa mehāniskajam kinemātiskajam gabarītam, ko savukārt nosaka atbilstīgi Komisijas Regulas (ES) Nr. 1301/2014 (*) (“ENE SITS”) D papildinājumam un kas atkarīgs no izraudzītās pantogrāfa galvas ģeometrijas; 4.2.8.2.9.2. punktā ir noteikti divi pieļaujamie varianti.

Lai nodrošinātu pareizus izolācijas attālumus starp pantogrāfu un stacionārām iekārtām, nosakot attiecīgos infrastruktūras gabarītus, jāņem vērā elektroapgādes strāvas spriegums.
6. ENE SITS 4.2.10. punktā noteiktās pantogrāfa sānsvārstības, ko izmanto, lai aprēķinātu mehānisko kinemātisko gabarītu, pamato ar J-1. papildinājuma [7.] rindā minētajā specifikācijā noteiktajiem aprēķiniem vai mērījumiem.

Vienības, ko paredzēts ekspluatēt uz sliežu ceļa ar platumu, kas ir 1 520 mm sistēma
7. Ritekļa statistiskais profils ietilpst “T” vienotajā ritekļa gabarītā; infrastruktūras references profils ir “S” gabarīts. Šis profils ir norādīts B papildinājumā.
8. Elektrovilces vienībām pantogrāfa gabarītu verificē, veicot aprēķinus, lai nodrošinātu, ka pantogrāfa aploce atbilst pantogrāfa mehāniskajam statistiskajam gabarītam, ko nosaka atbilstīgi ENE SITS D papildinājumam; ņem vērā pantogrāfa galvas ģeometrijas izvēli; 4.2.8.2.9.2. punktā ir noteikti pieļaujamie varianti.

(*) Komisijas Regula (ES) Nr. 1301/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Savienības dzelzceļu sistēmas energoapgādes apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 179. lpp.);

- 24) pielikuma 4.2.3.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.3.2.1. Asslodzes parametrs

1. Asslodze kopā ar attālumu starp asīm, vienības garumu un vienības maksimālo atļauto ātrumu attiecīgajā līnijā ir vienības un infrastruktūras saskarnes parametrs.

Infrastrukturās mērķsisēmā, kas noteikta 4.2.1. punktā Komisijas Regulā (ES) Nr. 1299/2014 (*) (“INF SITS”), asslodze ir infrastruktūras veiktspējas parametrs, kas atkarīgs no līnijas satiksmes koda.

2. Novērtējot vienību, saskarne ar infrastruktūru jāiekļauj 4.2.12.2. punktā noteiktajā vispārējā dokumentācijā, izmantojot šādus raksturlielumus:
 - masa uz asi (katrai asij) visos slodzes režīmos (atbilstīgi 4.2.2.10. punktā noteiktajām prasībām par iekļaušanu dokumentācijā),
 - asu izvietojums vienības korpusā (attālums starp asīm),
 - vienības garums,
 - maksimālais projektētais ātrums (atbilstīgi 4.2.8.1.2. punktā noteiktajām prasībām par iekļaušanu dokumentācijā),
 - EN līnijas kategorija, pamatojoties uz vienības iedalījumu kategorijā saskaņā ar J-1. papildinājuma [10.] rindā minēto specifikāciju.
- 2.a Pašgājējiem dīzelvilces vai elektrovilces pasažieru vilcieniem un pasažieru vagoniem un citiem līdzīgiem vagoniem EN līniju kategoriju vienmēr dokumentē, norādot lietderīgās kravnesības standartvērtību stāvvietās kilogramos uz m², kā noteikts J-1. papildinājuma [10.] rindā minētajā specifikācijā.
- 2.b Ja, lai noteiktu slodzes režīmu “projektētā masa ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā” saskaņā ar 4.2.2.10. punkta 1. un 2. apakšpunktu, izmanto konkrētu lietderīgās kravnesības vērtību stāvvietās, otro EN līniju kategoriju dokumentē, izmantojot šo konkrēto lietderīgās kravnesības vērtību stāvvietās.
- 2.c Visām šīm vienībām visas EN līniju kategorijas dokumentē, norādot lietderīgo kravnesību, ko izmanto stāvvietās, kā izklāstīts J-1. papildinājuma [10.] rindā minētajā specifikācijā.
3. Informācijas par asslodzi izmantošana ritošā sastāva un infrastruktūras savietojamības pārbaudei ekspluatācijas vajadzībām (ārpus šīs SITS darbības jomas)

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam atbilstīgi Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 (***) (“OPE SITS”) 4.2.2.5. punktā noteiktajām prasībām asslodze, ko izmanto par parametru saskarnei ar infrastruktūru, vienības katrai atsevišķai asij jānosaka, ņemot vērā ekspluatācijas procesā paredzamo slodzi (nenosaka, vienību novērtējot). Asslodze slodzes režīmā “projektētā masa ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā” ir minētās asslodzes maksimālā iespējamā vērtība. Jāņem vērā arī maksimālā slodze, ko ņem vērā bremžu sistēmas konstrukcijā, kā noteikts 4.2.4.5.2. punktā.

(*) Komisijas Regula (ES) Nr. 1299/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 1. lpp.).

(**) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/773 (2019. gada 16. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, un Lēmuma 2012/757/ES atcelšanu (OV L 139I, 27.5.2019., 5. lpp.).”;

25) pielikuma 4.2.3.3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.3.3.1. Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas sistēmu savietojamības raksturlielumi

1. Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas mērķsisēmu savietojamības raksturlielumu kopums ir norādīts 4.2.3.3.1.1., 4.2.3.3.1.2. un 4.2.3.3.1.3. punktā.

Tiek norādīta atsauce uz J-2. papildinājuma [A] rindā minētās specifikācijas punktiem (minēta arī CCS SITS (*) A papildinājuma A.2. tabulas [77.] rindā). Attiecīgie īpašie gadījumi ir noteikti CCS SITS 7.7. punktā.
2. Raksturlielumu kopumu, ar ko ir saderīgs ritošais sastāvs, norāda 4.2.12. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/1695 (2023. gada 10. augusts) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā, un ar ko atceļ Regulu (ES) 2016/919 (OV L 222, 8.9.2023., 380. lpp.).”;

26) pielikuma 4.2.3.3.1.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.3.3.1.1. Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas sistēmu uz sliežu ceļa ķēžu bāzes savietojamības raksturlielumi

J-2. papildinājuma [A] rindā minētajā specifikācijā ir norādīti raksturlielumi, kas attiecas uz šādiem aspektiem:

i) **ritekļa ģeometrija**

- 1) maksimālais attālums starp secīgām asīm;
- 2) maksimālais attālums starp vilciena priekšgalu/astesgalu un pirmo/pēdējo asi;
- 3) minimālais attālums starp pirmo un pēdējo asi;

ii) **ritekļa konstrukcija**

- 4) minimālā asslodze visos slodzes režīmos;
- 5) riteņpāra pretējo riteņu velšanās virsmu elektriskā pretestība un mērīšanas metode;
- 6) elektrovilces vienībām ar pantogrāfu ritekļa minimālā pilnā pretestība;
- 7) manevru palīgierīču izmantošana;

iii) **izolējošās emisijas**

- 8) smiltnīcu izmantošana;

Ja ir nodrošināta automātiska smiltnīcas funkcija, mašīnistam ir jābūt iespējai apturēt tās izmantošanu konkrētās sliežu ceļa vietās, kas eksploataācijas noteikumos atzītas par neatbilstīgām smiltnīcas izmantošanai.

- 9) kompozītmateriālu bremžu kluču izmantošana;
- 10) ja ritekļis ir aprīkots ar uzmalas eļļotājiem, tiem piemērojamās prasības;

iv) **elektromagnētiskā savietojamība (EMS)**

- 11) prasības attiecībā uz novadītajiem traucējumiem.”;

27) pielikuma 4.2.3.3.1.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.3.3.1.2. Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas sistēmu uz asu skaitītāju bāzes savietojamības raksturlielumi

J-2. papildinājuma [A] rindā minētajā specifikācijā ir norādīti raksturlielumi, kas attiecas uz šādiem aspektiem:

i) **ritekļa ģeometrija**

- 1) maksimālais attālums starp secīgām asīm;
- 2) minimālais attālums starp secīgām asīm;
- 3) sakabināšanai paredzētas vienības galā – minimālais attālums starp vilciena priekšgalu/astesgalu un pirmo/pēdējo asi (puse no norādītās vērtības);
- 4) maksimālais attālums starp vilciena priekšgalu/astesgalu un pirmo/pēdējo asi;

ii) **riteņa ģeometrija**

- 5) riteņa ģeometrija;

iii) **ritekļa konstrukcija**

- 6) no metāla un induktīviem komponentiem brīva telpa ap riteņiem;
- 7) riteņa materiāla raksturlielumi;

iv) **elektromagnētiskā savietojamība (EMS)**

- 8) prasības attiecībā uz elektromagnētiskajiem laukiem;
- 9) magnētisko un virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu izmantošana.”;

28) pielikuma 4.2.3.3.1.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.3.3.1.3. Ritošā sastāva un induktīvās cilpas iekārtu savietojamības raksturlielumi

J-2. papildinājuma [A] rindā minētajā specifikācijā ir norādīti raksturlielumi, kas attiecas uz šādiem aspektiem:

ritekļa konstrukcija

- 1) ritekļa metāla konstrukcija.”;

- 29) pielikuma 4.2.3.3.2.1. punkta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:
- “3. Šāda diagnostikas sistēma ir pilnībā izvietota vienībā un pārraida diagnostikas ziņojumus personālam vienībā.
4. Saņemtos diagnostikas ziņojumus apraksta un ņem vērā 4.2.12.4. punktā aprakstītajā ekspluatācijas dokumentācijā un 4.2.12.3. punktā aprakstītajā tehniskās apkopes dokumentācijā.”;
- 30) pielikuma 4.2.3.3.2.2. punkta 1. un 2.a apakšpunktā “15. rindā” aizstāj ar “[8.] rindā”;
- 31) pielikuma 4.2.3.4.1. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:
- “Šī atbilstības novērtēšanas procedūra ir piemērojama asslodzēm INF SITS 4.2.1. punktā un J-1. papildinājuma [9.] rindā norādītajā specifikācijā minētajā diapazonā.”;
- 32) pielikuma 4.2.3.4.2. punktu groza šādi:
- a) a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “a) **Tehniskās prasības**
1. Vienība nodrošina drošu braukšanu un sliežu ceļa noslogojumu pieņemamā līmenī, ja to ekspluatē, nepārsniedzot ātruma un ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta kombinācijas(-ju) noteiktās robežvērtības apstākļos, kas noteikti J-1. papildinājuma [9.] rindā minētajā specifikācijā.
- To novērtē, pārbaudot, vai ir ievērotas 4.2.3.4.2.1. un 4.2.3.4.2.2. punktā noteiktās robežvērtības; atbilstības novērtēšanas procedūra ir aprakstīta 6.2.3.4. punktā.
2. Šā apakšpunkta 3. punktā minētās robežvērtības un atbilstības novērtēšana ir piemērojama asslodzēm INF SITS 4.2.1. punktā un J-1. papildinājuma [9.] rindā norādītajā specifikācijā minētajā diapazonā.
- Tās nav piemērojamas ritekļiem, kas paredzēti lielākai asslodzei, jo nav noteiktas saskaņotas sliežu ceļa noslogojuma robežvērtības; uz tādiem gadījumiem var attiekties valsts noteikumi vai inovatīvu risinājumu procedūra, kā aprakstīts 10. pantā un 6. nodaļā.
3. Gaitas dinamisko parametru testa ziņojumu (tostarp izmantošanas robežvērtības un sliežu ceļa noslogojuma parametrus) ietver 4.2.12. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.
- Reģistrējamie sliežu ceļa noslogojuma parametri (tostarp attiecīgā gadījumā papildparametri Y_{max} , B_{max} un B_{qst}) ir noteikti J-1. papildinājuma [9.] rindā minētajā specifikācijā.”;
- b) b) apakšpunkta 6. punkta 2. apakšpunktā vārdus “kinemātiskās referenes kontūras” aizstāj ar vārdiem “kinemātiskā referenes profila”;
- c) iekļauj šādu d) apakšpunktu:
- “d) **Papildu prasības attiecībā uz saskarni ar borta ETCS**
8. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Nolieces sistēmas statuss”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.”;
- 33) pielikuma 4.2.3.4.2.1. punkta 1. apakšpunktā “17. rindā” aizstāj ar “[9.] rindā”;
- 34) pielikuma 4.2.3.4.2.2. punkta 1. apakšpunktā “19. rindā” aizstāj ar “[9.] rindā”;
- 35) pielikuma 4.2.3.4.3.2. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “1. Riteklim paredzētos kopējos ekvivalentos koniskumus, ko pārbauda, apliecinot 6.2.3.4. punktā noteikto gaitas dinamisko parametru atbilstību, nosaka ekspluatācijas apstākļiem 4.2.12.3.2. punktā noteiktajā tehniskās apkopes dokumentācijā, ņemot vērā riteņu un sliežu profilu ietekmi.”;
- 36) pielikuma 4.2.3.5.1. punkta 1. un 3. apakšpunktā “20. rindā” aizstāj ar “[11.] rindā”;
- 37) pielikuma 4.2.3.5.1. punkta 2. apakšpunktā “21. rindā” aizstāj ar “[1.] rindā”;

38) pielikuma 4.2.3.5.2.1. punkta 3. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“3. Ass gala raksturlielumi (riteņa un gaitas daļas saskarne) nodrošina spēku un griezes momenta pārvadi. Atbilstības novērtēšanas procedūra atbilst 6.2.3.7. punkta 7. apakšpunktam.”;

39) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

40) pielikuma 4.2.3.7. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.3.7. Ritekļa aizsardzības sistēma (sliežu ceļa attīrītāji)

1. Šo prasību piemēro vienībām, kas aprīkotas ar mašīnista kabīni.
2. Riteņi jāaizsargā pret bojājumiem, kurus rada nelieli priekšmeti, kas atrodas uz sliedēm, šādā nolūkā vadošās ass riteņu priekšā uzstādot ritekļa aizsardzības sistēmu.
3. Ritekļa aizsardzības sistēma atbilst J-1. papildinājuma [3.] rindā minētās specifikācijas prasībām.”;

41) pielikuma 4.2.4.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.4.3. Bremžu sistēmas tips

1. Vienības, kas projektētas un novērtētas vispārējai ekspluatācijai (dažādas izcelsmes ritekļu dažādos formējumos; vilcienu formējumos, kas nav noteikti projektēšanas posmā) sliežu ceļa platuma sistēmās, kas nav 1 520 mm sistēma, aprīko ar bremžu sistēmu, kuras bremžu caurule ir savietojama ar UIC bremžu sistēmu. Tādēļ piemēro principus, kas noteikti J-1. papildinājuma [12.] rindā minētajā specifikācijā.

Šī prasība noteikta, lai nodrošinātu dažādas izcelsmes ritekļu bremzēšanas funkcijas tehnisko savietojamību vilcienā.

2. Attiecībā uz vienībām (vilciena sekcijām vai ritekļiem), kas novērtētas pastāvīgos vai iepriekšnoteiktos formējumos, prasības par bremžu sistēmas tipu nav noteiktas.
3. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Bremžu spiediens”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.
4. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Īpašo bremžu statuss “elektropneimatiskās (EP) bremzes””, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.”;

42) pielikuma 4.2.4.4.1. punkta 3. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“3. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Avārijas bremzēšanas vadība”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.”;

43) pielikuma 4.2.4.4.2. punktā pievieno šādu 5. punktu:

“5. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Darba bremzēšanas vadība”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.”;

44) pielikuma 4.2.4.4.4. punktā pēc piezīmes 3. punktā pievieno šādu 4. un 5. punktu:

“4. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Īpašo bremžu bloķēšanas zona. Lauka iekārtu rīkojumi – reģeneratīvā bremzēšana”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā. Vienības reģeneratīvo bremžu bloķēšanas turpmākā vadība var būt automātiska vai manuāla, ja rīkojas mašīnists. Ritošā sastāva konfigurāciju ar automātisku vai manuālu vadību norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.

5. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Īpašo bremžu bloķēšana. STM rīkojumi – reģeneratīvā bremzēšana”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā. Vienības reģeneratīvo bremžu bloķēšanas turpmākā vadība var būt automātiska vai manuāla, ja rīkojas mašīnists. Ritošā sastāva konfigurāciju ar automātisku vai manuālu vadību norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.”;

45) pielikuma 4.2.4.5.1. punkta 1. un 2. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“1. Vienības (vilciena sekcijas vai ritekļa) bremzēšanas veiktspēju (palēninājums = $F(\text{ātrums})$ un ekvivalents atbildes reakcijas laiks) nosaka ar aprēķiniem līdznam sliežu ceļam saskaņā ar J-1. papildinājuma [13.] vai [14.] rindā minēto specifikāciju.

Visus aprēķinus veic riteņa diametriem, kas atbilst jaunu, daļēji nodilušu un nodilušu riteņu diametram, un tajos ietver nepieciešamā riteņa un sliedes saķeres līmeņa aprēķinu (skatīt 4.2.4.6.1. punktu).

2. Pamato berzes koeficientus, ko izmanto berzes bremžu iekārtās un ņem vērā aprēķinos (skatīt J-1. papildinājuma [13.] rindā minēto specifikāciju).”;

46) pielikuma 4.2.4.5.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.4.5.2. Avārijas bremzēšana

Atbildes reakcijas laiks

1. Vienībām, kas novērtētas pastāvīgā(-os) vai iepriekšnoteiktā(-os) formējuma(-os), ekvivalents atbildes reakcijas laiks un kavējuma laiks, ko izvērtē, izmantojot avārijas bremzes kopējo bremzēšanas spēku, avārijas bremzēšanas vadībai ir mazāks par šādām vērtībām:

— ekvivalents atbildes reakcijas laiks:

— 3 sekundes vienībām, kuru maksimālais projektētais ātrums ir 250 km/h vai lielāks,

— 5 sekundes pārējām vienībām,

— kavējuma laiks: 2 sekundes.

“Ekvivalento atbildes reakcijas laiku” un “kavējuma laiku” izvērtē, pamatojoties uz kopējo bremzēšanas spēku vai uz spiedienu bremžu cilindros pneimatiskās bremžu sistēmas gadījumā, saskaņā ar definīciju J-1. papildinājuma [13.] rindā minētajā specifikācijā.

2. Vienībām, kas projektētas un novērtētas vispārējai ekspluatācijai, atbildes reakcijas laikam jābūt atbilstīgam *UIC* bremžu sistēmai noteiktajām prasībām (skatīt arī 4.2.4.3. punktu – bremžu sistēmai jābūt savietojamai ar *UIC* bremžu sistēmu).

Palēninājuma aprēķināšana

3. Visām vienībām avārijas bremzēšanas veiktspējas aprēķinus veic atbilstīgi J-1. papildinājuma [13.] vai [14.] rindā minētajai specifikācijai; palēninājuma diagrammu un bremzēšanas ceļa garumus nosaka pie šāda sākotnējā kustības ātruma (ja tas mazāks par vienības maksimālo projektēto ātrumu): 30 km/h, 100 km/h, 120 km/h, 140 km/h, 160 km/h, 200 km/h, 230 km/h, 300 km/h, vienības maksimālais projektētais ātrums.

4. Vienībām, kas projektētas un novērtētas vispārējai ekspluatācijai, nosaka arī bremzes pretsvara procentu (λ).

J-1. papildinājuma [65.] rindā minētajā specifikācijā ir noteikts, kā no palēninājuma aprēķina vai no vienības bremzēšanas ceļa var noteikt citus parametrus (bremzes pretsvara procentu (λ), bremzēto masu).

5. Avārijas bremzēšanas veiktspējas aprēķinus veic divos dažādos bremžu sistēmas režīmos, ņemot vērā kustību traucētos apstākļos.

— Parastajā darba režīmā. Bremžu sistēma nav bojāta, berzes bremžu iekārtai izmantotas berzes koeficientu nominālās vērtības (atbilst sausiem ceļa apstākļiem). Veicot šādu aprēķinu, iegūst bremzēšanas veiktspēju parastajā darba režīmā.

— Avārijas režīmā. Atbilstīgi 4.2.4.2.2. punktā minētajām bremžu sistēmu atteicēm, bīstamība Nr. 3, un berzes bremžu iekārtai izmantotas berzes koeficientu nominālās vērtības. Avārijas režīmā ņem vērā iespējamās atsevišķās atteices; tāpēc avārijas bremzēšanas veiktspēju nosaka gadījumam, kad atsevišķa(-as) atteice(-es) noved pie garākā bremzēšanas ceļa, kā arī skaidri norāda attiecīgo atsevišķo atteici (attiecīgais komponents un atteices režīms, atteižu proporcija, ja ir).

- Kustība traucētos apstākļos. Turklāt, aprēķinot avārijas bremzēšanas veiktspēju, izmanto samazinātas berzes koeficienta vērtības, ņemot vērā temperatūras un mitruma robežvērtības (ārēja ietekme) (skatīt J-1. papildinājuma [67.] vai [68.] rindā minēto specifikāciju).

Piezīme. Šie atšķirīgie režīmi un apstākļi jāņem vērā it īpaši tajos gadījumos, ja dzelzceļu sistēmas optimizācijas nolūkā ieviestas modernas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu sistēmas (piemēram, ETCS).

6. Avārijas bremzēšanas veiktspējas aprēķinus veic šādiem trim slodzes režīmiem:

- minimālā slodze – “projektētā masa darba režīmā” (kā aprakstīts 4.2.2.10. punktā),
- normāla slodze – “projektētā masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā” (kā aprakstīts 4.2.2.10. punktā),
- maksimālā bremzēšanas slodze – slodzes režīms, kas mazāks par vai vienāds ar “projektēto masu ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā” (kā aprakstīts 4.2.2.10. punktā).

Ja šis slodzes režīms ir mazāks par “projektēto masu ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā”, to pamato un norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā vispārējā dokumentācijā.

7. Veic testus, lai pārbaudītu avārijas bremzēšanas aprēķinu, saskaņā ar 6.2.3.8. punktā noteikto atbilstības novērtēšanas procedūru.

8. Katram slodzes režīmam zemāko rezultātu (t. i., rezultātu, kas noved pie garākā bremzēšanas ceļa), kas iegūts “avārijas bremzēšanas veiktspējas normālā ekspluatācijas režīmā” aprēķinos pie maksimālā projektētā ātruma (kas pārskatīts atbilstīgi iepriekš noteikto testu rezultātiem), norāda 4.2.12.2. punktā noteiktajā tehniskajā dokumentācijā.

9. Turklāt vienībām, ko novērtē pastāvīgos vai iepriekšnoteiktos formējumos ar maksimālo projektēto ātrumu 250 km/h vai lielāku, bremzēšanas ceļš “avārijas bremzēšanas veiktspējas normālā ekspluatācijas režīmā” gadījumā nedrīkst pārsniegt šādas vērtības slodzes režīmam “normāla slodze”:

- 5 360 m no ātruma 350 km/h (ja \leq maksimālais projektētais ātrums),
- 3 650 m no ātruma 300 km/h (ja \leq maksimālais projektētais ātrums),
- 2 430 m no ātruma 250 km/h,
- 1 500 m no ātruma 200 km/h.”;

47) pielikuma 4.2.4.5.3. punkta 1. un 2. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“1. Visām vienībām darba bremzēšanas maksimālās veiktspējas aprēķinus veic atbilstīgi J-1. papildinājuma [13.] vai [14.] rindā minētajai specifikācijai, bremžu sistēmas normālajā režīmā, izmantojot berzes koeficientu nominālo vērtību, kuru lieto berzes bremžu iekārta slodzes režīmā “projektētā masa normālas lietderīgās kravnesības režīmā” pie maksimālā projektētā ātruma.

2. Veic testus, lai pārbaudītu maksimālās darba bremzēšanas aprēķinus, saskaņā ar 6.2.3.9. punktā noteikto atbilstības novērtēšanas procedūru.”;

48) pielikuma 4.2.4.5.5. punkta 3. apakšpunktā “29. rindā” aizstāj ar “[13.] rindā”;

49) pielikuma 4.2.4.6.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.4.6.1. **Riteņa un sliedes saķeres profila robežvērtība**

1. Vienības bremzēšanas sistēmas konstrukcija ir tāda, ka attiecībā uz avārijas bremzēšanas veiktspēju (ietverot dinamisko bremzēšanu, ja tā veicina veiktspēju) un darba bremzēšanas veiktspēju (neietverot dinamisko bremzēšanu) ātruma diapazonā > 30 km/h un < 250 km/h nepieņem, ka riteņa un sliedes saķeres aprēķinātā vērtība pārsniedz 0,15 katram riteņpārim, izņemot šādus gadījumus:

- vienībām, ko novērtē pastāvīgā(-os) vai iepriekšnoteiktā(-os) formējumā(-os) un kam ir 7 vai mazāk asis, riteņa un sliedes saķeres aprēķinātā vērtība nedrīkst pārsniegt 0,13,

- vienībām, ko novērtē pastāvīgā(-os) vai iepriekšnoteiktā(-os) formējuma(-os) un kam ir 20 vai vairāk asis, riteņa un sliedes saķeres aprēķinātā vērtība slodzes režīmā “minimālā slodze” drīkst pārsniegt 0,15, bet nedrīkst pārsniegt 0,17.

Piezīme. Slodzes režīmam “normāla slodze” nepiemēro nekādu izņēmumu, proti, uz to attiecas robežvērtība 0,15.

Šo minimālo asu skaitu var samazināt līdz 16 asīm, ja attiecībā uz slodzes režīmu “minimālā slodze” veic 4.2.4.6.2. punktā noteikto testu par RPA sistēmas efektivitāti un ja tiek iegūts pozitīvs rezultāts.

Ātruma diapazonā > 250 km/h un ≤ 350 km/h trīs iepriekš minētās robežvērtības lineāri samazinās, lai tās tiktu samazinātas par 0,05 pie 350 km/h.

2. Minēto prasību piemēro arī 4.2.4.4.3. punktā izklāstītajai tiešās bremsēšanas vadībai.
3. Aprēķinot stāvbremžu veiktspēju, vienības konstrukcijai nav jānodrošina riteņa un sliedes saķeres vērtība virs 0,12.
4. Šīs riteņa un sliedes saķeres robežvērtības verificē, veicot aprēķinus ar mazāko riteņa diametru un visos 3 slodzes režīmos, kas norādīti 4.2.4.5.2. punktā.

Visas saķeres vērtības noapaļo līdz divām decimālzīmēm aiz komata.”;

50) pielikuma 4.2.4.6.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.4.6.2. Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma (RPA)

1. Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma (RPA) ir sistēma, kas paredzēta pieejamās saķeres maksimālai izmantošanai, kontrolēti samazinot un atjaunojot bremsēšanas spēku, lai novērstu riteņpāru bloķēšanu un nekontrolētu slīdēšanu, tādējādi samazinot bremsēšanas ceļu garumu un riteņu bojājumu rašanās iespēju.

Prasības RPA sistēmas esībai un tās lietošanai vienībā

2. Vienības ar maksimālo ekspluatācijas ātrumu, kas pārsniedz 150 km/h, aprīko ar riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēmu.
3. Vienības, kuras aprīkotas ar riteņu velšanās loka bremsēm un attiecībā uz kuru bremsēšanas veiktspēju ātruma diapazonā > 30 km/h pieņem, ka riteņa un sliedes saķeres aprēķinātā vērtība pārsniedz 0,12, aprīko ar riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēmu.
Vienības, kuras nav aprīkotas ar riteņu velšanās loka bremsēm un attiecībā uz kuru bremsēšanas veiktspēju ātruma diapazonā > 30 km/h pieņem, ka riteņa un sliedes saķeres aprēķinātā vērtība pārsniedz 0,11, aprīko ar riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēmu.
4. Iepriekš noteikto prasību riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēmai piemēro diviem bremsēšanas režīmiem: avārijas bremsēšanai un darba bremsēšanai.
Šo prasību piemēro arī dinamiskās bremsēšanas sistēmai, kas iekļauta darba bremsēšanas sistēmā un kas var būt iekļauta avārijas bremsēšanas sistēmā (skatīt 4.2.4.7. punktu).

Prasības attiecībā uz RPA sistēmas veiktspēju

5. Vienībām, kas aprīkotas ar dinamiskās bremsēšanas sistēmu, RPA sistēma (ja tā uzstādīta saskaņā ar iepriekšējo punktu) regulē dinamiskās bremsēšanas spēku; ja RPA sistēma nav pieejama, dinamiskās bremsēšanas spēku samazina vai ierobežo tā, lai nebūtu vajadzības pēc riteņa un sliedes saķeres, kas pārsniedz 0,15.
6. Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēmas konstrukcija atbilst J-1. papildinājuma [15.] rindā minētajai specifikācijai; atbilstības novērtēšanas procedūra ir noteikta 6.1.3.2. punktā.
7. Veiktspējas prasības vienības līmenī
Ja vienība ir aprīkota ar RPA, veic testu, lai verificētu vienībā integrētās RPA sistēmas efektivitāti (bremzēšanas ceļa maksimālā pagarināšanās salīdzinājumā ar bremsēšanas ceļa garumu uz sausām sliedēm); atbilstības novērtēšanas procedūra ir noteikta 6.2.3.10. punktā.
Veicot 4.2.4.2.2. punktā noteikto avārijas bremsēšanas funkcijas drošības analīzi, ņem vērā riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēmas attiecīgos komponentus.

8. Riteņu rotācijas monitoringa (RRM) sistēma

Vienības, kuru maksimālais projektētais ātrums ir 250 km/h vai lielāks, aprīko ar riteņu rotācijas monitoringa sistēmu, kas mašīnistam sniedz informāciju par ass nobloķēšanos; riteņu rotācijas monitoringa sistēmas konstrukcija atbilst J-1. papildinājuma [15.] rindā minētajai specifikācijai.”;

51) pielikuma 4.2.4.7. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.4.7. **Dinamiskās bremzes – ar vilces sistēmu saistīta bremsēšanas sistēma**

Ja dinamisko bremžu veiktspēja vai ar vilces sistēmu saistītas bremsēšanas sistēmas veiktspēja ir iekļauta avārijas bremsēšanas veiktspējā 4.2.4.5.2. punktā noteiktajā parastajā režīmā, dinamiskās bremzes vai ar vilci saistītā bremsēšanas sistēma:

- 1) jāregulē galvenajai bremžu sistēmas vadības līnijai (skatīt 4.2.4.2.1. punktu);
- 2) jāiekļauj drošības analīzē saistībā ar bīstamību “dinamiskās bremsēšanas spēka pilnīgs zudums pēc avārijas bremsēšanas vadības aktivizēšanas”.

Minēto drošības analīzi ņem vērā drošības analīzē, ko paredz drošības prasība Nr. 3, kura noteikta 4.2.4.2.2. punktā attiecībā uz avārijas bremsēšanas funkciju.

Ja elektrovilces vienībām dinamisko bremžu izmantošanai vienībā ir vajadzīga strāvas padeve no ārēja elektroapgādes avota, drošības analīzē ietver atteices, kuru dēļ vienībā tiek pārtraukta šī strāvas padeve.

Ja iepriekš minētā bīstamība netiek kontrolēta ritošā sastāva līmenī (ārējās elektroapgādes sistēmas atteice), dinamisko bremžu veiktspēju vai ar vilces sistēmu saistītas bremsēšanas sistēmas veiktspēju neiekļauj avārijas bremsēšanas veiktspējā 4.2.4.5.2. punktā noteiktajā parastajā režīmā.”;

52) pielikuma 4.2.4.8.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.4.8.1. **Vispārīgi noteikumi**

1. Bremžu sistēmas, kas neatkarīgi no riteņa un sliedes saķeres apstākļiem spēj nodrošināt bremsēšanas spēka pielikšanu sliedēm, ir līdzeklis papildu bremsēšanas veiktspējas nodrošināšanai gadījumos, kad vajadzīgā veiktspēja ir lielāka nekā veiktspēja, kas atbilst pieejamajai riteņa un sliedes saķeres robežvērtībai (skatīt 4.2.4.6. punktu).
2. Ir pieļaujama no riteņa un sliedes saķeres neatkarīgu bremžu izmantošana, lai bremsēšanas raksturlielumus 4.2.4.5. punktā noteiktajā parastajā režīmā papildinātu avārijas bremsēšanai. Šādā gadījumā no saķeres apstākļiem neatkarīgu bremžu sistēmu:
 - a) regulē galvenās bremžu sistēmas vadības līnija (skatīt 4.2.4.2.1. punktu);
 - b) iekļauj drošības analīzē saistībā ar bīstamību “no riteņa un sliedes saķeres neatkarīga bremsēšanas spēka pilnīgs zudums pēc avārijas bremsēšanas vadības aktivizēšanas”.

Minēto drošības analīzi ņem vērā drošības analīzē, ko paredz drošības prasība Nr. 3, kura noteikta 4.2.4.2.2. punktā attiecībā uz avārijas bremsēšanas funkciju.”;

53) pielikuma 4.2.4.8.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.4.8.2. **Magnētiskās sliežu ceļa bremzes**

1. Atsauce uz prasībām magnētiskajām bremzēm, kas noteiktas savietojamībai ar vilcienu detektēšanas sistēmu uz asu skaitītāju bāzes, norādīta 4.2.3.3.1.2. punkta 9. apakšpunktā.
2. Magnētiskās sliežu ceļa bremzes avārijas bremsēšanai atļauts izmantot atbilstīgi INF SITS 4.2.6.2.2. punktā minētajiem noteikumiem.
3. Ģeometriskie izmēri magnēta gala elementiem, kuri ir kontaktā ar sliedi, atbilst vienam no noteiktajiem tipiem, kas aprakstīti J-1. papildinājuma [16.] rindā minētajā specifikācijā. Ir atļauts izmantot magnēta gala elementu ģeometriskos izmērus, kas nav minēti J-1. papildinājuma [16.] rindā, ja saderība ar pārmijām un krustojumiem ir pierādīta saskaņā ar K papildinājumā minēto procedūru.

4. Magnētiskās sliežu ceļa bremzes neizmanto, ja ātrums pārsniedz 280 km/h.
 5. Šis SITS 4.2.4.5.2. punktā norādīto vienības bremzēšanas veiktspēju nosaka ar magnētisko sliežu ceļa bremžu izmantošanu un bez tās.
 6. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju "Īpašo bremžu bloķēšanas zona. Lauka iekārtu rīkojumi – magnētiskās sliežu ceļa bremzes", kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā. Vienības magnētisko sliežu ceļa bremžu bloķēšanas turpmākā vadība var būt automātiska vai manuāla, ja rīkojas mašīnists. Ritošā sastāva konfigurāciju ar automātisku vai manuālu vadību norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.
 7. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju "Īpašo bremžu bloķēšana. STM rīkojumi – magnētiskās sliežu ceļa bremzes", kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā. Vienības magnētisko sliežu ceļa bremžu bloķēšanas turpmākā vadība var būt automātiska vai manuāla, ja rīkojas mašīnists. Ritošā sastāva konfigurāciju ar automātisku vai manuālu vadību norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.”;
- 54) pielikuma 4.2.4.8.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.4.8.3. Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes

1. Šis punkts attiecas tikai uz tādām virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzēm, kas rada bremzēšanas spēku starp vienību un sliedi.
2. Atsaucē uz prasībām virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzēm, kas noteiktas savietojamībai ar vilcienu detektēšanas sistēmu uz asu skaitītāju, sliežu ceļa elektrisko ķēžu, riteņu detektoru bāzes un ritekļu detektoriem uz induktīvo cilpu bāzes, norādīta 4.2.3.3.1.2. punkta 9. apakšpunktā.
3. Ja virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu magnētiem jāpārvietojas bremžu izmantošanas laikā, pierāda, ka šādu magnētu kustība starp stāvokļiem “bremzes atlaistas” un “bremzes iedarbinātas” ir netraucēta, tālab izmantojot aprēķinus saskaņā ar J-1. papildinājuma [7.] rindā minēto specifikāciju.
4. Šis SITS 4.2.12. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā tiks reģistrēts maksimālais attālums starp virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzēm un sliežu ceļu, kas atbilst stāvoklim “bremzes atlaistas”.
5. Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes nedarbojas, kamēr nav sasniegta noteikta ātruma robežvērtība.
6. Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu izmantošanas nosacījumi attiecībā uz tehnisko savietojamību ar sliežu ceļu nav harmonizēti (īpaši attiecībā uz bremžu ietekmi uz sliežu uzsilšanu un vertikālo spēku) un ir “atklāts punkts”.
7. Infrastruktūras reģistrā katrai sliežu ceļa sekcijai norāda, vai šīs bremzes atļauts izmantot, un tādā gadījumā paredz to izmantošanas nosacījumus:
 - maksimālais attālums starp virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzēm un sliežu ceļu, kas atbilst 4. punktā minētajam stāvoklim “bremzes atlaistas”,
 - noteikta ātruma robežvērtība, kas minēta 5. punktā,
 - vertikālais spēks kā vilciena ātruma funkcija gadījumā, kad virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes tiek izmantotas pilnībā (avārijas bremzēšana) vai ierobežoti (darba bremzēšana),
 - bremzēšanas spēks kā vilciena ātruma funkcija gadījumā, kad virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes tiek izmantotas pilnībā (avārijas bremzēšana) vai ierobežoti (darba bremzēšana).
8. Šis SITS 4.2.4.5.2. un 4.2.4.5.3. punktā norādīto vienības bremzēšanas veiktspēju nosaka ar virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu izmantošanu un bez tās.

9. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju "Īpašo bremžu bloķēšanas zona. Lauka iekārtu rīkojumi – virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes", kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā. Vienības virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu bloķēšanas turpmākā vadība var būt automatiska vai manuāla, ja rīkojas mašīnists. Ritošā sastāva konfigurāciju ar automatisku vai manuālu vadību norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.
10. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju "Īpašo bremžu bloķēšana. STM rīkojumi – virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes", kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā. Vienības virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu bloķēšanas turpmākā vadība var būt automatiska vai manuāla, ja rīkojas mašīnists. Ritošā sastāva konfigurāciju ar automatisku vai manuālu vadību norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.”;
- 55) pielikuma 4.2.4.9. punktu groza šādi:
- a) 1. punktu aizstāj ar šādu:
- “1. Vilciena personālam pieejamā informācija ļauj konstatēt bremžu sistēmas stāvokli. Tāpēc konkrētos ekspluatācijas procesa posmos vilciena apkalpei ir jābūt iespējai noteikt galveno bremžu (avārijas un darba) un stāvbremžu sistēmas stāvokli (kad tās darbojas, ir atlaistas vai atvienotas), kā arī tādu šo sistēmu daļu stāvokli (arī viena vai vairāku pievadu), kuras iespējams vadīt un/vai izolēt neatkarīgi citu no citas.”;
- b) 6. punktu aizstāj ar šādu:
- “6. Iepriekš aprakstītā vilciena personāla informēšanas funkcija ir būtiska drošības garantēšanai, jo ar tās palīdzību vilciena personāls izvērtē vilciena bremzēšanas veiktspēju.
- Ja vietējai informācijai izmanto indikatorus, saskaņotu indikatoru izmantošana nodrošina vajadzīgo drošības līmeni.
- Ja vilcienā uzstādīta centrālā kontroles sistēma, kas visas pārbaudes ļauj veikt, vilciena apkalpei atrodies vienā punktā (piemēram, mašīnista kabīnē), šai kontroles sistēmai veic uzticamības pētījumu, ņemot vērā komponentu atteices režīmu, dublēšanas iespējas, periodiskas pārbaudes un citus noteikumus. Pamatojoties uz šo pētījumu, centrālās kontroles sistēmas ekspluatācijas apstākļus nosaka un ietver 4.2.12.4. punktā aprakstītajā ekspluatācijas dokumentācijā.”;

- no sanitārajām sistēmām izvadīto notekūdeņu bakterioloģiskie rādītāji nekādā gadījumā nedrīkst pārsniegt *Intestinal enterococci* un *Escherichia coli* baktēriju pieļaujamo līmeni, kas atbilst iekšējo ūdeņu “labas” kvalitātes definīcijai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/7/EK (**) par peldvietu ūdens kvalitātes pārvaldību,
 - attīrīšanas procesā nedrīkst lietot vielas, kas norādītas I pielikumā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/11/EK (***) par piesārņojumu, ko rada dažas bīstamas vielas, kuras novada Kopienas ūdens vidē.
3. Lai ierobežotu izdalīto šķidrums dispersiju gar sliežu ceļu, nekontrolētas noplūdes no jebkāda avota pieļauj vienīgi virzienā uz leju, zem ritekļa korpusa rāmja attālumā, kas nepārsniedz 0,7 metrus no ritekļa garenass līnijas.
4. Šīs SITS 4.2.1.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā iekļauj šādu informāciju:
- tualetu esība vienībā un to veids,
 - skalošanas līdzekļa īpašības, ja skalošanai neizmanto tīru ūdeni,
 - notekūdeņu attīrīšanas sistēmas raksturojums un atbilstības novērtēšanas standarti.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2020/2184 (2020. gada 16. decembris) par dzeramā ūdens kvalitāti (OV L 435, 23.12.2020. 1. lpp.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/7/EK (2006. gada 15. februāris) par peldvietu ūdens kvalitātes pārvaldību un Direktīvas 76/160/EEK atcelšanu (OV L 64, 4.3.2006., 37. lpp.).

(***) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/11/EK (2006. gada 15. februāris) par piesārņojumu, ko rada dažas bīstamas vielas, kuras novada Kopienas ūdens vidē (OV L 64, 4.3.2006., 52. lpp.).”;

58) pielikuma 4.2.5.2. punkta 5. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“5. (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);”

59) pielikuma 4.2.5.3.2. punktā iekļauj šādu 4.a apakšpunktu:

“4.a Ja ir aktivizētas vairākas trauksmes ierīces, mašīnistam apstiprinot pasažieru trauksmes signālu no pirmās aktivizētās pasažieru trauksmes ierīces, tiek ierosināta visu turpmāk aktivizēto ierīču automatiska apstiprināšana, līdz visas aktivizētās ierīces ir atiestatītas.”;

60) pielikuma 4.2.5.4. punktu groza šādi:

a) 3. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“3. Attiecībā uz “sakarū ierīces” atrašanās vietu piemēro tās pašas prasības, kuras pasažieru trauksmes signālam noteiktas 4.2.5.3. punktā.”;

b) pievieno šādu 7. punktu:

“7. Sakarū ierīču esību vai neesību norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.”;

61) pielikuma 4.2.5.5.3. punkta 4. un 5. punktu aizstāj ar šādiem:

“4. Durvis paliek aizvērtas un aizslēgtas, līdz tās tiek atbrīvotas atbilstīgi 4.2.5.5.6. punktam. Ja durvju vadības ierīcēm tiek pārtraukta elektroenerģijas padeve, aizslēgšanas mehānisms durvis notur aizslēgtā stāvoklī.

Piezīme. Skatīt PRM SITS 4.2.2.3.2. punktu par brīdinājuma signālu, durvīm aizveroties.

Šķēršļu noteikšana durvīs

5. Pasažieru piekļuves ārdurvis ietver ierīces, kas konstatē, vai durvīs pie aizvērtā stāvoklī nav šķērslis (piemēram, pasažieris). Ja tiek konstatēts šķērslis, durvis automatiski apstājas un saglabā atvērtu pozīciju uz ierobežotu laiku vai atveras atkārtoti. Sistēmai ir jābūt pietiekami jutīgai, lai konstatētu šķērslis saskaņā ar J-1. papildinājuma [17.] rindā minēto specifikāciju, ar maksimālo spēku uz šķērslis atbilstīgi J-1. papildinājuma [17.] rindā minētajai specifikācijai.”;

- 62) pielikuma 4.2.5.5.6. punkta 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “2. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Stacijas perons”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.”;
- 63) pielikuma 4.2.5.5.9. punkta 6. apakšpunktā “33. rindā” aizstāj ar “[17.] rindā”;
- 64) pielikuma 4.2.6.1.1. punkta 1. apakšpunktā “34. rindā” aizstāj ar “[18.] rindā”;
- 65) pielikuma 4.2.6.1.2. punkta 1. apakšpunktā “35. rindā” aizstāj ar “[18.] rindā”;
- 66) pielikuma 4.2.6.1.2. punkta 4. apakšpunkta pirmā ievilkuma pirmās divas daļas aizstāj ar šādām:
- Šīs SITS 4.2.2.5. punktā noteiktajam šķēršļu vairogam papildus jāspēj notīrīt sniegu vilciena priekšā.
- Šķēršļu vairogam sniegs jāatpazīst kā šķērslis, kas jānovāc; 4.2.2.5. punktā noteiktas šādas prasības (atsaucoties uz J-1. papildinājuma [3.] rindā minēto specifikāciju):”;
- 67) pielikuma 4.2.6.2. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “1. Šā punkta prasības piemēro visam ritošajam sastāvam. Ja ritošā sastāva, ko ekspluatē 1 520 mm un 1 600 mm sliežu ceļa platuma sistēmās, maksimālais ātrums pārsniedz 4.2.6.2.1.–4.2.6.2.5. punktā norādītās robežvērtības, piemēro inovatīvu risinājumu procedūru.”;
- 68) pielikuma 4.2.6.2.1. punkta 1. apakšpunktu, 2. apakšpunkta ievadtekstu un 3. apakšpunktu aizstāj ar šādiem:
- “1. Vienības, kuru maksimālais projektētais ātrums $V_{tr,max} > 160$ km/h, braucot brīvā dabā ar references ātrumu $V_{tr,ref}$, nevienā mērījumu punktā, kas noteikts J-1. papildinājuma [49.] rindā minētajā specifikācijā, nedrīkst radīt gaisa ātrumu, kas pārsniedz minētajā specifikācijā norādīto $U_{95\%,max}$ vērtību.
2. Vienībām, kuras paredzēts ekspluatēt tīklos ar sliežu ceļa platumu 1 524 mm un 1 668 mm, piemēro atbilstīgās 4. tabulā norādītās vērtības attiecībā uz J-1. papildinājuma [49.] rindā minētās specifikācijas parametriem.”;
- “3. J-1. papildinājuma [49.] rindā minētajā specifikācijā ir noteikts:
- testējamais references vilciens pastāvīgiem/iepriekšnoteiktiem formējumiem un vienībām, ko novērtē vispārējai ekspluatācijai;
- testējamais formējums ar mašīnista kabīni aprīkotām atsevišķām vienībām.”;

- 69) pielikuma 4.2.6.2.2. punkta 2. apakšpunktu un 3. apakšpunkta ievadtekstu aizstāj ar šādiem:

- “2. Vienības, kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 160 km/h, braucot brīvā dabā pa 1 435 mm platuma sliežu ceļu ar references ātrumu $V_{tr,ref}$, nedrīkst radīt maksimālo dubulto spiedienu, kas pārsniedz maksimālās pieļaujamās spiediena izmaiņas, kuras noteiktas J-1. papildinājuma [49.] rindā minētajā specifikācijā un novērtētas tajā pašā specifikācijā noteiktajās mērījumu pozīcijās.
3. Vienībām, kuras paredzēts ekspluatēt tīklos ar sliežu ceļa platumu 1 524 mm un 1 668 mm, piemēro atbilstīgās 4.a tabulā norādītās vērtības attiecībā uz J-1. papildinājuma [49.] rindā minētās specifikācijas parametriem.”;

- 70) pielikuma 4.2.6.2.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.6.2.3. Maksimālās spiediena svārstības tuneļos

1. Vienības, kuru maksimālais projektētais ātrums ir 200 km/h vai lielāks, aerodinamiski projektē tā, lai vilciena ātruma un tuneļa šķērsgriezuma konkrētā kombinācijā (atsauces gadījums) solo braucienam vienkāršā cauruļveida tunelī bez slīpuma (bez jebkādam ejām utt.) tiktu izpildītas raksturīgo spiediena svārstību prasības, kas noteiktas J-1. papildinājuma [50.] rindā.
2. Testā verificējamais references vilciens dažādiem ritošā sastāva veidiem ir noteikts šādi:
 - i) vienība, ko novērtē pastāvīgā vai iepriekšnoteiktā formējumā: novērtēšanu veic atbilstoši J-1. papildinājuma [50.] rindā minētajai specifikācijai;

- ii) vienība, ko novērtē vispārējai ekspluatācijai (vilciena formējums, kas nav noteikts projektēšanas posmā) un kas aprīkota ar mašīnista kabīni: novērtēšanu veic atbilstoši J-1. papildinājuma [50.] rindā minētajai specifikācijai;
- iii) citas vienības (vispārējas ekspluatācijas vagoni): novērtēšanu veic atbilstoši J-1. papildinājuma [50.] rindā minētajai specifikācijai.
3. Atbilstības novērtēšanas procedūra ir aprakstīta 6.2.3.15. punktā.”;
- 71) pielikuma 4.2.6.2.4. punktu aizstāj ar šādu:
- “4.2.6.2.4. **Sānvējš**
1. Šo prasību piemēro vienībām, kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 140 km/h.
2. Vienībām, kuru maksimālais projektētais ātrums ir mazāks nekā 250 km/h, visjutīgākā ritekļa raksturīgo vēja līkni (CWC) nosaka saskaņā ar J-1. papildinājuma [19.] rindā minēto specifikāciju.
3. Vienībām, kuru maksimālais projektētais ātrums ir 250 km/h vai lielāks, sānvēja ietekmi nosaka saskaņā ar J-1. papildinājuma [19.] rindā minēto specifikāciju un tai jāatbilst minētajai specifikācijai.
4. Iegūto novērtētās vienības visjutīgākā ritekļa raksturīgo vēja līkni norāda 4.2.12. punktā noteiktajā tehniskajā dokumentācijā.”;
- 72) pielikuma 4.2.7.1.1. punkta 4., 5. un 6. punktu aizstāj ar šādiem:
- “4. Galveno lukturu krāsa atbilst vērtībām, kas noteiktas J-1. papildinājuma [20.] rindā minētajā specifikācijā.
5. Galvenie lukturi nodrošina divu līmeņu gaismas intensitāti: “tuvās gaismas galvenais lukturis” un “tālās gaismas galvenais lukturis”.
- Katrā līmenī galveno lukturu gaismas intensitāte, mērot pa galvenā luktura optisko asi, atbilst vērtībām, kas noteiktas J-1. papildinājuma [20.] rindā minētajā specifikācijā.
6. Galveno lukturu uzstādīšana vienībā nodrošina to optiskās ass pielīdzinājuma korekciju uzstādīšanas laikā saskaņā ar J-1. papildinājuma [20.] rindā minēto specifikāciju.”;
- 73) pielikuma 4.2.7.1.2. punktu groza šādi:
- a) 6. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “6. J-1. papildinājuma [20.] rindā minētajā specifikācijā ir norādīti raksturlielumi attiecībā uz:
- a) gabarītlukturu krāsu;
- b) gabarītlukturu gaismas spektrālo sadalījumu;
- c) gabarītlukturu gaismas intensitāti.”;
- b) 7. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “7. Gabarītlukturu uzstādīšana vienībā nodrošina to optiskās ass pielīdzinājuma korekciju uzstādīšanas laikā saskaņā ar J-1. papildinājuma [20.] rindā minēto specifikāciju.”;
- c) 8. apakšpunktu svīturo;
- 74) pielikuma 4.2.7.1.3. punkta 4. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “4. J-1. papildinājuma [20.] rindā minētajā specifikācijā ir norādīti raksturlielumi attiecībā uz:
- a) aizmugurējo gabarītlukturu krāsu;
- b) aizmugurējo gabarītlukturu gaismas intensitāti.”;
- 75) pielikuma 4.2.7.1.4. punktu aizstāj ar šādu:
- “4.2.7.1.4. **Lukturu vadība**
1. Šo punktu piemēro vienībām, kas aprīkotas ar mašīnista kabīni.

2. Mašīnists spēj vadīt:
 - galvenos lukturus un gabařilukturus no vietas, kur mašīnists parasti atrodas, vadot vilcienu,
 - aizmugurējos gabařilukturus no mašīnista kabīnes.Lukturu vadīšanai var izmantot neatkarīgu komandu vai komandu kopumu.
3. Vienībās, ko paredzēts ekspluatēt vienā vai vairākos 7.3.2.8.a punktā minētajos tīklos, mašīnistam jābūt iespējai izmantot galvenos lukturus automātiskā zībsnīšanas/mirgošanas režīmā un bloķēt funkciju. Zībsnīšanas/mirgošanas režīma raksturlielumi nedrīkst būt tīkla piekļuves nosacījums.
4. Galveno lukturu zībsnīšanas/mirgošanas režīma aktivizēšanai un bloķēšanai paredzēto vadības ierīču uzstādīšanu norāda 4.2.1.2.2. punktā noteiktajā tehniskajā dokumentācijā.”;

76) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

77) pielikuma 4.2.7.2.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.7.2.2. Brīdinājuma taures signāla skaņas spiediena līmeņi

1. C izsvērtais skaņas spiediena līmenis, ko rada katrs taures signālierīces skaņas signāls, skatot atsevišķi (vai grupā, ja paredzēts, ka tie skanēs vienlaikus kā akords), kad taures signālierīce uzstādīta vienībā, atbilst J-1. papildinājuma [21.] rindā minētajai specifikācijai.
2. Atbilstības novērtēšanas procedūra ir noteikta 6.2.3.17. punktā.”;

78) pielikuma 4.2.8.1.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.8.1.2. Veiktspējas prasības

1. Šo punktu piemēro vienībām, kas aprīkotas ar vilces iekārtām.
2. Vienības vilces spēka profilus (spēks pie riteņa loka = F (ātrums)) nosaka, izmantojot aprēķinus; vienības rites pretestību aprēķina slodzes režīmā “projektētā masa normālā lietderīgās krāvnēsības režīmā”, kas noteikts 4.2.2.10. punktā.
3. Vienības vilces spēka profilus un rites pretestību norāda tehniskajā dokumentācijā (skatīt 4.2.12.2. punktu).
4. Maksimālo projektēto ātrumu nosaka, pamatojoties uz minētajiem aprēķiniem slodzes režīmā “projektētā masa normālā lietderīgās krāvnēsības režīmā” uz līdzena sliežu ceļa; ja maksimālais projektētais ātrums ir lielāks nekā 60 km/h, tā vērtībai ir jābūt tādai, kas dalās ar 5 km/h.
5. Vienībām, ko novērtē pastāvīgā vai iepriekšnoteiktā formējumā ar maksimālo ekspluatācijas ātrumu uz līdzena sliežu ceļa, ir jāspēj panākt paātrinājums vismaz $0,05 \text{ m/s}^2$ slodzes režīmā “projektētā masa normālā lietderīgās krāvnēsības režīmā”. Šo prasību var verificēt ar aprēķiniem vai testēšanu (paātrinājuma mērījums), un to piemēro maksimālajam projektētajam ātrumam līdz 350 km/h.
6. Prasības par vilces apturēšanu, kas nepieciešama bremzēšanai, noteiktas 4.2.4. punktā.
7. Prasības par vilces funkcijas pieejamību gadījumā, ja vilcienā izcēlies ugunsgrēks, noteiktas 4.2.10.4.4. punktā.
8. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Vilces apturēšana”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.

Papildu prasības vienībām, kuras novērtē pastāvīgā vai iepriekšnoteiktā formējumā un kuru maksimālais projektētais ātrums ir 250 km/h vai lielāks

9. Vidējais paātrinājums uz līdzena sliežu ceļa slodzes režīmā “projektētā masa normālā lietderīgās krāvnēsības režīmā” ir vismaz:
 - $0,40 \text{ m/s}^2$ no 0 līdz 40 km/h,
 - $0,32 \text{ m/s}^2$ no 0 līdz 120 km/h,
 - $0,17 \text{ m/s}^2$ no 0 līdz 160 km/h.Šo prasību var verificēt tikai ar aprēķiniem vai ar testēšanu (paātrinājuma mērījums) un aprēķiniem kopā.

10. Vilces sistēmas konstrukcijā pieņem, ka aprēķinātā riteņa un sliedes saķere nepārsniedz:
- 0,30, uzsākot gaitu un ļoti mazā ātrumā,
 - 0,275 pie 100 km/h,
 - 0,19 pie 200 km/h,
 - 0,10 pie 300 km/h.
11. Energoapgādes aprīkojuma viena atteice, kas skar vilces kapacitāti, neatņem vienībai vairāk kā 50 % no tās vilces spēka.”;
- 79) pielikuma 4.2.8.2.2. punkta 1. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “1. Elektrovilces vienībām jābūt piemērotām ekspluatācijai vismaz vienas sprieguma un frekvenču sistēmas diapazonā, kā noteikts ENE SITS 4.2.3. punktā un J-1. papildinājuma [69.] rindā.”;
- 80) pielikuma 4.2.8.2.3.–4.2.8.2.8.4. punktu aizstāj ar šādiem:
- “4.2.8.2.3. Reģeneratīvā bremzēšana, novadot enerģiju gaisvadu kontakttīklā**
1. Elektrovilces vienībām, kas reģeneratīvās bremzēšanas režīmā novada elektroenerģiju atpakaļ gaisvadu kontakttīklā, jāatbilst J-1. papildinājuma [22.] rindā minētajai specifikācijai.
- 4.2.8.2.4. Maksimālā jauda un strāva no gaisvadu kontakttīkla**
1. Elektrovilces vienībām, tostarp pastāvīgiem un iepriekšnoteiktiem formējumiem, kuru jauda pārsniedz 2 MW, ir jābūt aprīkotām ar jaudas vai strāvas ierobežošanas funkciju. Uz vienībām, kuras paredzēts izmantot kopdarbībā, prasība attiecas gadījumā, kad viena vilciena (ar maksimālo sakabināmo vienību skaitu) kopējā jauda pārsniedz 2 MW.
2. Elektrovilces vienībām ir jābūt aprīkotām ar sprieguma funkciju automātiskai regulēšanai, lai ierobežotu strāvu vai jaudu līdz “maksimālajai strāvai vai jaudai attiecībā pret spriegumu”, kā noteikts J-1. papildinājuma [22.] rindā minētajā specifikācijā.
- Ekspluatācijas laikā konkrētā tīklā vai līnijā var izmantot mazāk ierobežojošu robežvērtību (koeficienta “a” mazāka vērtība), ja ir panākta vienošanās ar infrastruktūras pārvaldītāju.
3. Iepriekš minēto novērtēto maksimālo strāvu (nominālo strāvu) norāda 4.2.12.2. punktā minētajā tehniskajā dokumentācijā.
4. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Pieļaujamā strāvas patēriņa izmaiņas”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā. Saņemot informāciju par pieļaujamo strāvas patēriņu:
- ja vienība ir aprīkota ar jaudas vai strāvas ierobežošanas funkciju, iekārta automātiski pielāgo enerģijas patēriņa līmeni,
 - ja vienība nav aprīkota ar jaudas vai strāvas ierobežošanas funkciju, “pieļaujamo strāvas patēriņu” parāda borta iekārtās, lai mašīnists varētu rīkoties.
- Ritošā sastāva konfigurāciju ar automātisku vai manuālu vadību norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.
- 4.2.8.2.5. Maksimālā strāva stāvēšanas laikā**
1. Maiņstrāvas un līdzstrāvas sistēmās maksimālā strāva, ko ar vienu pantogrāfu var noņemt vilciena stāvēšanas laikā, ir noteikta J-1. papildinājuma [24.] rindā minētajā specifikācijā.
2. Līdzstrāvas sistēmās maksimālo strāvu, ko ar vienu pantogrāfu var noņemt stāvēšanas laikā, aprēķina un verificē, veicot mērījumus saskaņā ar 6.1.3.7. punktu. Maiņstrāvas sistēmām strāvas pārbaude stāvēšanas laikā nav nepieciešama, jo strāva ir mazāka un nav kritiskais faktors, kas izraisa kontaktvada sasilšanu.

3. Vilcienos, kas aprīkoti ar elektroenerģijas akumulēšanas ierīci vilces vajadzībām:
 - Līdzstrāvas sistēmās maksimālo strāvu, ko ar vienu pantogrāfu var noņemt ritekļa stāvēšanas laikā, var pārsniegt tikai, lai uzlādētu elektroenerģijas akumulēšanas ierīci vilces vajadzībām, atļautās vietās un saskaņā ar infrastruktūras reģistrā paredzētiem īpašiem nosacījumiem. Tikai tādā gadījumā vienībai ir jābūt iespējai stāvēšanas laikā pārsniegt maksimālo strāvu līdzstrāvas sistēmās,
 - Novērtēšanas metode, arī mērījumu nosacījumi, ir atklāts punkts.
4. Līdzstrāvas sistēmām izmērīto kontaktvada materiālu vērtību un mērījumu nosacījumus, kā arī attiecībā uz vilcieniem, kas aprīkoti ar elektroenerģijas akumulēšanas ierīci vilces vajadzībām, elektroenerģijas akumulēšanas ierīces ekspluatācijas dokumentāciju norāda 4.2.12.2. punktā noteiktajā tehniskajā dokumentācijā.

4.2.8.2.6. Jaudas koeficients

1. Vilciena jaudas koeficienta konstrukcijas datiem (ietverot vairāku vienību kopdarbību, kā noteikts 2.2. punktā) veic aprēķinu, lai verificētu pieņemamības kritērijus, kas noteikti J-1. papildinājuma [22.] rindā minētajā specifikācijā.

4.2.8.2.7. Harmonikas un dinamiskie efekti maiņstrāvas sistēmās

1. Elektrovilces vienībai ir jāatbilst J-1. papildinājuma [22.] rindā minētajā specifikācijā aprakstītajām prasībām.
2. Visas hipotēzes un izmantotos datus norāda tehniskajā dokumentācijā (skatīt 4.2.12.2. punktu).

4.2.8.2.8. Elektroenerģijas borta mēraparātu sistēma

4.2.8.2.8.1. Vispārīgi noteikumi

1. Elektroenerģijas borta mēraparātu sistēma (EMS) ir sistēma visas tās aktīvās un reaktīvās elektroenerģijas mērīšanai, ko elektrovilces vienība saņem no gaisvadu kontakttīkla vai novada atpakaļ uz to (reģeneratīvās bremsēšanas laikā).
2. EMS ietver vismaz šādas funkcijas: elektroenerģijas mērīšanas funkcija (EMF), kas noteikta 4.2.8.2.8.2. punktā, un datu apstrādes sistēma (DHS), kas noteikta 4.2.8.2.8.3. punktā.
3. Piemērota sakaru sistēma apkopoto enerģijas norēķinu datu kopas (CEBD) nosūtīs stacionārai enerģijas datu apkopošanas sistēmai (DCS). EMS un DCS saskarnes protokoli un starp tām pārsūtīto datu formāts atbilst 4.2.8.2.8.4. punktā noteiktajām prasībām.
4. Elektroenerģijas borta mēraparātu sistēma ir derīga norēķiniem; šīs sistēmas sagatavotās datu kopas, kas noteiktas 4.2.8.2.8.3. punkta 4. apakšpunktā, visās dalībvalstīs pieņem norēķinu vajadzībām.
5. EMS nominālajai strāvai un spriegumam jāatbilst elektrovilces vienības nominālajai strāvai un spriegumam; tai jāturpina pareizi darboties, pārvietojoties starp vairākām vilces ergoapgādes sistēmām.
6. EMS uzglabātos datus aizsargā pret ergoapgādes pārrāvumu, un EMS aizsargā pret nesankcionētu piekļuvi.
7. Atrašanās vietas noteikšanas borta funkciju, kas no ārēja avota saņemtus atrašanās vietas datus nosūta DHS, nodrošina tīklos, kur šāda funkcija vajadzīga norēķinu vajadzībām. Jebkurā gadījumā EMS sistēmai jāspēj nodrošināt saderīgu atrašanās vietas noteikšanas funkciju. Ja atrašanās vietas noteikšanas funkcija ir nodrošināta, tā atbilst J.1. papildinājuma [55.] rindā minētās specifikācijas prasībām.
8. EMS uzstādīšanu, EMS atrašanās vietas noteikšanas borta funkciju, borta un stacionāro iekārtu sakaru un metroloģiskās kontroles aprakstu, ietverot EMF precizitātes kategoriju, iekļauj 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.

9. Šis SITS 4.2.1.2.3. punktā aprakstītajā tehniskās apkopes dokumentācijā iekļauj periodisku verificēšanas procedūru, kuras mērķis ir EMS darbmūža laikā nodrošināt tās vajadzīgo precizitātes līmeni.

4.2.8.2.8.2. Elektroenerģijas mērīšanas funkcija (EMF)

1. EMF mēra spriegumu un strāvas stiprumu, aprēķina enerģiju un ģenerē enerģijas datus.
2. EMF ģenerēto enerģijas datu laika references periods ir 5 minūtes, ko nosaka pēc koordinētā universālā laika (UTC) pulksteņa laika katra laika references perioda beigās; sākotnējais laikspiedols ir 00:00:00. Ja datus borta iekārtā iespējams apkopot piecu minūšu references periodā, ir atļauts izmantot īsāku mērījumu periodu.
3. EMF aktīvās elektroenerģijas mērījumu precizitāte atbilst J.1. papildinājuma [56.] rindā minētajai specifikācijai.
4. Visas ierīces, kam ir viena vai vairākas EMF funkcijas, uzrāda: metroloģisko kontroli un precizitātes kategoriju saskaņā ar J.1. papildinājuma [56.] rindā minētajā specifikācijā noteiktajiem kategoriju apzīmējumiem.
5. Precizitātes atbilstības novērtēšana noteikta 6.2.3.19.a punktā.
6. Gadījumos, ja:
 - EMS ir paredzēts uzstādīt esošā ritekli vai
 - esošā EMS (vai tās daļas) tiek modernizētaun ja esošie ritekļa komponenti tiek izmantoti kā EMF daļa, 1.–5. prasība attiecas uz strāvas un sprieguma mērījumiem, ņemot vērā temperatūras ietekmes koeficientu tikai nominālajā temperatūrā, un to var pārbaudīt tikai tad, ja nominālās strāvas diapazons ir no 20 % līdz 120 %. Tehniskajā dokumentācijā, kas aprakstīta 4.2.12.2. punktā, norāda:
 - elektroenerģijas borta mēraparātu sistēmas komponentu atbilstības šim ierobežotajam prasību kopumam raksturojumu un
 - šo komponentu lietošanas nosacījumus.

4.2.8.2.8.3. Datu apstrādes sistēma (DHS)

1. DHS ģenerē apkopotu enerģijas norēķinu datu kopas norēķiniem par patērēto elektroenerģiju, apvienojot EMF savāktos datus ar laika un, vajadzības gadījumā, ģeogrāfiskās atrašanās vietas datiem un uzglabājot tos, lai sakaru sistēma varētu šos datus nosūtīt stacionārai DCS.
2. DHS apkopo datus, tos nebojājot, un ietver datu krātuvi ar atmiņas ietilpību, kas ir pietiekama, lai uzglabātu apkopotus datus par vismaz 60 dienu nepārtrauktu darbību. DHS izmanto to pašu laika referenci kā EMF.
3. DHS ir iespējams piekļūt uz vietas ritošajā sastāvā revīzijas un datu atkopšanas vajadzībām.
4. DHS ģenerē CEBD, par katru laika references periodu apvienojot šādus datus:
 - unikāls EMS patēriņa punkta identifikators (CPID), kā noteikts J.1. papildinājuma 57. rindā minētajā specifikācijā,
 - katra perioda, kas ir gads, mēnesis, diena, stunda, minūte un sekunde, beigu laiks,
 - atrašanās vietas dati katra perioda beigās,
 - patērētā/reģenerētā aktīvā un reaktīvā (vajadzības gadījumā) elektroenerģija katrā periodā, ko izsaka vatstundās (Wh) (aktīvajai enerģijai) un reaktīvo voltampēru stundās (varh) (reaktīvajai enerģijai) vai to decimāldaudzskārtņos.
5. DHS ģenerēto datu apkopošanas un apstrādes atbilstības novērtēšana noteikta 6.2.3.19.a punktā.

4.2.8.2.8.4. EMS un DCS saskarnes protokoli un starp tām pārsūtīto datu formāts

EMS un DCS datu apmaiņa atbilst prasībām, kas norādītas J-1. papildinājuma [58.] rindā minētajā specifikācijā, attiecībā uz šādiem raksturlielumiem:

- 1) EMS lietojuma pakalpojumi (pakalpojumu slānis);
 - 2) lietotāju tiesības piekļūt šiem lietojuma pakalpojumiem;
 - 3) šo lietojuma pakalpojumu struktūra (datu slānis) atbilstīgi noteiktajai XML shēmai;
 - 4) ziņojumu mehānisms (ziņojumu slānis) šo lietojuma pakalpojumu atbalstam atbilstīgi noteiktajām metodēm un XML shēmai;
 - 5) lietojuma protokoli ziņojumu mehānisma atbalstam;
 - 6) sakaru arhitektūras: EMS izmanto vismaz vienu no tām.”;
- 81) pielikuma 4.2.8.2.9.1.1. punkta 5. apakšpunktu groza šādi: “no 4 190 mm līdz 5 700 mm virs sliežu galviņas augšas līmeņa elektrovilces vienībām, ko paredzēts ekspluatēt 1 500 V līdzstrāvas sistēmā atbilstīgi IRL gabarītam (1 600 mm sliežu ceļa platuma sistēma).”;
- 82) pielikuma 4.2.8.2.9.1.2. punkta 2. apakšpunktā “46. rindā” aizstāj ar “[23.] rindā”;
- 83) pielikuma 4.2.8.2.9.2. punkta 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“2. Elektrovilces vienībām, ko paredzēts ekspluatēt tikai 1 520 mm sistēmā, vismaz viena uzstādāmā pantogrāfa galvas ģeometrijas tipam jāatbilst vienai no trīs specifikācijām, kuras sniegtas 4.2.8.2.9.2.1., 4.2.8.2.9.2.2. un 4.2.8.2.9.2.3. punktā.”;
- 84) pielikuma 4.2.8.2.9.2. punkta 5. apakšpunktā “47. rindā” aizstāj ar “[24.] rindā”;
- 85) pielikuma 4.2.8.2.9.2.1. punkta 1. apakšpunktā “48. rindā” aizstāj ar “[24.] rindā”;
- 86) pielikuma 4.2.8.2.9.2.2. punkta 1. apakšpunktā “49. rindā” aizstāj ar “[24.] rindā”;
- 87) pielikuma 4.2.8.2.9.3.a punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.8.2.9.3.a Pantogrāfa strāvas jauda (SIK līmenis)

1. Pantogrāfus paredz nominālās strāvas (kā noteikts 4.2.8.2.4. punktā) pievadīšanai elektrovilces vienībai.
 2. Veic analīzi, lai pārliecinātos, ka pantogrāfs spēj nest nominālo strāvu; šī analīze ietver J-1. papildinājuma [23.] rindā minētās specifikācijas prasību verifikāciju.
 3. Pantogrāfus paredz maksimālajai strāvas jaudai stāvēšanas laikā (kā noteikts 4.2.8.2.5. punktā).”;
- 88) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);
- 89) pielikuma 4.2.8.2.9.6.–4.2.8.2.10. punktu aizstāj ar šādiem:

“4.2.8.2.9.6. Pantogrāfa kontaktspēks un dinamikas parametri

1. Vidējais kontaktspēks F_m ir pantogrāfa kontaktspēka vidējā statistiskā vērtība, ko veido kontaktspēka statistiskie un aerodinamiskie komponenti ar dinamisku korekciju.
2. Vidējo kontaktspēku ietekmē pats pantogrāfs, tā atrašanās vieta vilciena sastāvā, tā vertikālais pagarinājums, kā arī ritošais sastāvs, uz kura pantogrāfs uzmontēts.
3. Ritošais sastāvs un tam uzmontētie pantogrāfi paredzēti vidējā kontaktspēka F_m pielikšanai kontaktvadam ENE SITS 4.2.11. punktā noteiktajā diapazonā, lai nodrošinātu strāvņēmes kvalitāti bez pārmērīgas dzirksteļošanas un lai samazinātu ieliktnu nodilumu un bojājumus. Pantogrāfa vidējo kontaktspēku regulē, veicot dinamisko testēšanu.

- 3.a Ritošais sastāvs un tam uzmontētie pantogrāfi nepārsniedz pacēluma S_0 robežvērtības un ne standartnovirzi σ_{\max} , ne dzirksteļošanas procentuālo attiecību, kas noteikta ENE SITS 4.2.12. punktā.
4. Savstarpējas izmantojamības komponenta līmenī veiktā verifikācijā validē pantogrāfa dinamikas parametrus un tā spēju noņemt strāvu no SITS atbilstoša gaisvadu kontakttīkla; atbilstības novērtēšanas procedūra ir noteikta 6.1.3.7. punktā.
5. Ritošā sastāva apakšsistēmas līmenī veiktā verifikācijā (integrācija konkrētā riteklī) nodrošina iespēju kontaktspēku regulēt, ņemot vērā ritošā sastāva aerodinamisko ietekmi un pantogrāfa izvietojumu vienībā vai pastāvīga vai iepriekšnoteikta formējuma vilcienā; atbilstības novērtēšanas procedūra ir noteikta 6.2.3.20. punktā.

4.2.8.2.9.7. **Pantogrāfu izvietojums (ritošā sastāva līmenis)**

1. Pieļaujams, ka kontaktā ar gaisvadu kontakttīkla iekārtām vienlaikus ir vairāki pantogrāfi.
2. Pantogrāfu skaitu un attālumus starp tiem nosaka, ņemot vērā iepriekš 4.2.8.2.9.6. punktā noteiktās prasības par strāvņēmes veiktspēju.
3. Ja novērtējamās vienības pastāvīgos vai iepriekšnoteiktos formējumos attālums starp 2 secīgiem pantogrāfiem ir mazāks par attālumu, kas izraudzītajam gaisvadu kontakttīkla projektētā attāluma tipam noteikts ENE SITS 4.2.13. punktā, vai ja kontaktā ar gaisvadu kontakttīkla iekārtām vienlaikus ir vairāk par diviem pantogrāfiem, veic testu, lai pierādītu, ka ir izpildīti iepriekš 4.2.8.2.9.6. punktā noteiktie dinamikas parametri.
4. Attālumus starp diviem secīgiem pantogrāfiem, kādiem ritošais sastāvs ir verificēts, norāda tehniskajā dokumentācijā (skatīt 4.2.12.2. punktu).

4.2.8.2.9.8. **Braukšana caur fāžu vai sistēmu atdalīšanas sekcijām (ritošā sastāva līmenis)**

1. Vilcienus konstruē tā, lai tie varētu pārvietoties no vienas elektroapgādes sistēmas un no vienas fāzes sekcijas uz blakusesošo (kā aprakstīts ENE SITS 4.2.15. un 4.2.16. punktā), neveidojot sistēmu vai fāžu atdalīšanas sekciju pārvienojumu.
2. Ja elektrovilces vienības konstruētas vairākām elektroapgādes sistēmām, tām, braucot caur sistēmu atdalīšanas sekcijām, jāspēj automātiski atpazīst elektroapgādes sistēmas spriegums pie pantogrāfa.
3. Braucot caur fāžu vai sistēmu atdalīšanas sekcijām, jābūt iespējai līdz nullei samazināt jaudas apmaiņu starp gaisvadu kontaktlīniju un vienību. Infrastruktūras reģistrā iekļauta informācija par atļauto pantogrāfa stāvokli, proti, pantogrāfs nolaists vai pacelts (atļautajam pantogrāfu izvietojumam), braucot caur sistēmu vai fāžu atdalīšanas sekcijām.
4. Elektrovilces vienības, kuru maksimālais projektētais ātrums ir 250 km/h vai lielāks, spēj no lauka iekārtām saņemt informāciju par atdalīšanas sekcijas atrašanās vietu, un vienība automātiski dod turpmākas komandas pantogrāfa un galvenā jaudas slēdža vadībai bez mašīnista iejaukšanās.
5. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkcijām "Vilces sistēmas maiņa. Sekcija bez elektroapgādes, kurā jānolaiž pantogrāfs – Lauka iekārtu rīkojumi. Sekcija bez elektroapgādes, kurā jāizslēdz galvenais jaudas slēdzis – Lauka iekārtu rīkojumi", kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā. Vienībām, kuru maksimālais projektētais ātrums ir mazāks nekā 250 km/h, turpmākajai vadībai nav jābūt automātiskai. Ritošā sastāva konfigurāciju ar automātisku vai manuālu vadību norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.

6. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Galvenais jaudas slēdzis – STM rikojumi”, “Pantogrāfs – STM rikojumi”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā. Vienībām, kuru maksimālais projektētais ātrums ir mazāks nekā 250 km/h, turpmākajai vadībai nav jābūt automatiskai. Ritošā sastāva konfigurāciju ar automatisku vai manuālu vadību norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.

4.2.8.2.9.9. **Pantogrāfa izolācija no ritekļa (ritošā sastāva līmenis)**

1. Pantogrāfus uz elektrovilces vienības montē tā, lai nodrošinātu, ka strāvas plūsma no strāvas noņēmēja galvas uz ritekļa iekārtām ir izolēta. Izolācijai ir jābūt piemērotai visu sistēmu spriegumiem, kam vienība ir paredzēta.

4.2.8.2.9.10. **Pantogrāfa nolaišana (ritošā sastāva līmenis)**

1. Elektrovilces vienības projektē tā, lai nolaistu pantogrāfu laikā (3 sekundes), kas atbilst J-1. papildinājuma [23.] rindā minētās specifikācijas prasībām, un atbilstu prasībām par dinamiskās izolācijas attālumu saskaņā ar J-1. papildinājuma [26.] rindā minēto specifikāciju, ja pantogrāfa nolaišanu iedarbina mašīnists vai tā notiek, reaģējot uz vilciena vadības funkciju (arī CCS funkcijām).
2. Pantogrāfs pilnībā nolaižas ātrāk nekā 10 sekundēs.
Pirms pantogrāfa nolaišanas automatiski tiek atvērts galvenais jaudas slēdzis.
3. Ja elektrovilces vienība ir aprīkota ar automatisku nolaišanas ierīci (ADD), kas nolaiž pantogrāfu strāvas noņēmēja galvas atteices gadījumā, ADD atbilst J-1. papildinājuma [23.] rindā minētās specifikācijas prasībām.
4. ADD uzstāda elektrovilces vienībās, kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 160 km/h.
5. ADD uzstāda elektrovilces vienībās, kurām vajadzīga vairāku pantogrāfu pacelšana ekspluatācijas laikā un kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 120 km/h.
6. Arī citās elektrovilces vienībās atļauts uzstādīt ADD.

4.2.8.2.10. **Vilciena elektroaizsardzība**

1. Elektrovilces vienībām jābūt aizsargātām pret iekšējo īssavienojumu (no vienības iekšienes).
2. Galvenā jaudas slēdža novietojums ir tāds, lai vilcienā nodrošinātu augstsprieguma ķēžu aizsardzību, arī augstsprieguma savienojumu starp ritekļiem aizsardzību. Pantogrāfam, galvenajam jaudas slēdzim un augstsprieguma savienojumam starp tiem jāatrodas vienā ritekļī.
3. Elektrovilces vienībām ir jānodrošina paš aizsardzība pret īslaicīgu pārspriegumu, pārejošu pārspriegumu un maksimālo īsslēguma strāvu. Lai izpildītu šo prasību, vienības elektroaizsardzības koordinācijas projektam ir jāatbilst J-1. papildinājuma [22.] rindā minētās specifikācijas prasībām.”;

90) pielikuma 4.2.8.3. punktu aizstāj ar tekstu “Ar nodomu atstāts tukšs”;

91) pielikuma 4.2.8.4. punkta 1. apakšpunktā “54. rindā” aizstāj ar “[27.] rindā”;

92) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

93) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

94) pielikuma 4.2.9.1.6. punktam pievieno šādu 5. un 6. punktu:

“5. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Virziena vadības ierīce”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.

6. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Informācija par mašīnista kabīnes statusu”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.”;

95) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

96) pielikuma 4.2.9.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.9.2. Vējstikls

4.2.9.2.1. Mehāniskie raksturlielumi

1. Logu izmēri, izvietojums, forma un apdare (arī tehniskās apkopes vajadzībām) nedrīkst ierobežot mašīnista ārējo redzamību (kā noteikts 4.2.9.1.3.1. punktā) un atvieglo vilciena vadīšanu.

2. Mašīnista kabīnes vējstikliem jāspēj izturēt lidojošu priekšmetu radītus triecienus un jābūt noturīgiem pret atslāņošanu, kā noteikts J-1. papildinājuma [28.] rindā minētajā specifikācijā.

4.2.9.2.2. Optiskās īpašības

1. Mašīnista kabīnes vējstiklu optiskajai kvalitātei jebkuros ekspluatācijas apstākļos (arī, piemēram, kad vējstiklu apsilda, lai tas neaizsvīstu un neapsarmotu) jābūt tādai, kas neizmaina zīmju redzamību (formu un krāsu).

2. Vējstikls atbilst J-1. papildinājuma [28.] rindā minētajā specifikācijā noteiktajām prasībām attiecībā uz šādiem raksturlielumiem:

- leņķis starp uzstādīta vējstikla primāro un sekundāro attēlu;
- pieļaujamā attēla deformācija;
- miglojums;
- gaismas caurlaidība;
- hromatisms.”;

97) pielikuma 4.2.9.3.6.–4.2.9.6. punktu aizstāj ar šādiem:

“4.2.9.3.6. Personālam paredzēta radio tālvadības funkcija manevriem

1. Ja darbiniekam ir nodrošināta radio tālvadības funkcija vienības vadībai manevru laikā, ierīces konstrukcijai ir jābūt tādai, lai darbinieks varētu droši vadīt vilciena kustību un izvairīties no kļūdām tās ekspluatācijas gaitā.

2. Tiek pieņemts, ka darbinieks, kas izmanto tālvadības funkciju, spēj vizuāli konstatēt vilciena kustību laikā, kad izmanto tālvadības ierīci.

3. Tālvadības funkcijas projektu, arī drošības aspektus, novērtē atbilstīgi atzītajiem standartiem.

4. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Attālinātie manevri”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.

4.2.9.3.7. Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas signāla apstrāde

1. Šis punkts attiecas uz lokomotīvēm, kas paredzētas kravas vagonu raidīto signālu apstrādei, ja tās ir aprīkotas nobraukšanas no sliedēm novēršanas funkciju (DPF) vai nobraukšanas no sliedēm atklāšanas funkciju (DDF), kā noteikts WAG SITS pielikuma 4.2.3.5.3. punktā.

2. Šīm lokomotīvēm jābūt aprīkotām ar līdzekļiem, kas ļauj uztvert signālu no kravas vagoniem, kuri veido vilcienu un ir aprīkoti ar *DPF* un *DDF*, kas informē par:
 - nobraukšanas no sliedēm prekursoru *DPF* gadījumā saskaņā ar WAG SITS 4.2.3.5.3.2. punktu un
 - nobraukšanu no sliedēm *DDF* gadījumā saskaņā ar WAG SITS 4.2.3.5.3.3. punktu.
3. Ja saņemts iepriekšminētais signāls, gan vizuāls, gan akustisks trauksmes signāls mašīnista kabīnē norāda, ka vilciens ir:
 - pakļauts nobraukšanas no sliedēm riskam gadījumā, ja trauksmes signālu sūta *DPF*, vai
 - nupat nobraucis no sliedēm, ja trauksmes signālu sūta *DDF*.
4. Ierīce mašīnista kabīnē ļauj apstiprināt iepriekšminēto trauksmes signālu.
5. Ja trauksmes signāls netiek apstiprināts no mašīnista kabīnes 10 +/-1 sekundē, automātiski pilnībā tiek iedarbinātas darba bremzes vai avārijas bremzes.
6. No mašīnista kabīnes ir jābūt iespējai bloķēt 4.2.9.3.7. punkta 5. apakšpunktā minēto automātisko bremžu iedarbināšanu.
7. No mašīnista kabīnes ir jābūt iespējai deaktivizēt 4.2.9.3.7. punkta 5. apakšpunktā minēto automātisko bremžu iedarbināšanu.
8. Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas signāla apstrādes funkcijas esību lokomotīvē, kā arī lietošanas apstākļus vilciena līmenī norāda 4.2.12. punktā noteiktajā tehniskajā dokumentācijā.

4.2.9.3.7.a **Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas borta iekārtu funkcija**

1. Šis punkts attiecas uz lokomotīvēm, kas paredzētas, lai atklātu nobraukšanu no sliedēm vai nobraukšanas no sliedēm prekursorus kravas vagonos, kurus velk lokomotīve.
2. Iekārtām, kas pilda šo funkciju, pilnībā jāatrodas lokomotīvē.
3. Ja atklāta nobraukšana no sliedēm vai nobraukšanas no sliedēm prekursors, mašīnista kabīnē iedarbojas gan vizuāls, gan akustisks trauksmes signāls.
4. Ierīce mašīnista kabīnē ļauj apstiprināt iepriekšminēto trauksmes signālu.
5. Ja trauksmes signāls netiek apstiprināts no mašīnista kabīnes 10 +/-1 sekundē, automātiski pilnībā tiek iedarbinātas darba bremzes vai avārijas bremzes.
6. No mašīnista kabīnes ir jābūt iespējai bloķēt 4.2.9.3.7.a punkta 5. apakšpunktā minēto automātisko bremžu iedarbināšanu.
7. No mašīnista kabīnes ir jābūt iespējai deaktivizēt 4.2.9.3.7.a punkta 5. apakšpunktā minēto automātisko bremžu iedarbināšanu.
8. Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas borta iekārtu funkcijas esību lokomotīvē, kā arī lietošanas apstākļus vilciena līmenī norāda 4.2.12. punktā noteiktajā tehniskajā dokumentācijā.

4.2.9.3.8. **ETCS režīmu pārvaldības prasības**

4.2.9.3.8.1. **Gaidīšanas režīms**

1. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta *ETCS* un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju "Gaidīšana", kad *ETCS* ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.

4.2.9.3.8.2. Pasīvie manevri

1. Prasības, kas piemērojamas lokomotīvei un vilciena sekcijai attiecībā uz to saskarni ar borta *ETCS* un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju "Pasīvie manevri", kad *ETCS* ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.

4.2.9.3.8.3. Nevadoša vienība

1. Prasības, kas piemērojamas lokomotīvei un vilciena sekcijai attiecībā uz to saskarni ar borta *ETCS* un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju "Nevadoša vienība", kad *ETCS* ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.

4.2.9.3.9. Vilces statuss

1. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta *ETCS* un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju "Vilces statuss", kad *ETCS* ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.

4.2.9.4. Borta instrumenti un portatīvās iekārtas

1. Mašīnista kabīnē vai tās tuvumā jābūt vietai, kur var novietot šādu – mašīnistam avārijas gadījumā nepieciešamu – aprīkojumu:
 - pārnēsājamu sarkanās un baltas gaismas lukturi,
 - sliežu ķēžu īsslēguma ierīces,
 - ķīļus, ko lieto, ja attiecīgajā sliežu ceļa slīpumā stāvbremžu veiktspēja nav pietiekama (skatīt 4.2.4.5.5. punktu),
 - ugunsdzēsības aparātu (jāizvieto kabīnē, skatīt arī 4.2.10.3.1. punktu),
 - kravas vilcienu vilces vienībām, ko vada cilvēks: individuālās glābšanās ierīci, kā noteikts Komisijas Regulas (ES) Nr. 1303/2014 (*) ("SRT SITS") 4.7.1. punktā.

4.2.9.5. Personālam paredzēts nodalījums personīgo mantu glabāšanai

1. Katrā mašīnista kabīnē jābūt:
 - diviem āķiem drēbēm vai nišai ar drēbju pakaramo,
 - brīvai vietai 300 mm × 400 mm × 400 mm liela kofera vai somas novietošanai.

4.2.9.6. Datu reģistrēšanas ierīce

1. Reģistrējamās informācijas saraksts noteikts *OPE SITS* 4.2.3.5. punktā.
2. Vienību aprīko ar šīs informācijas reģistrēšanas līdzekļiem, kas atbilst šādām prasībām, kuras noteiktas J-1. papildinājuma [29.] rindā minētajā specifikācijā:
 - a) izpilda funkcionālās prasības;
 - b) reģistrēšanas veiktspējai ir jāatbilst R1 kategorijai;
 - c) jāievēro reģistrēto un izgūto datu integritāte (konsekvence, precizitāte);
 - d) jāaizsargā datu integritāte;
 - e) aizsargātajam glabāšanas līdzeklim piemēro "A" aizsardzības līmeni;
 - f) laiks un datums.
3. Šīs *SITS* 4.2.9.6. punkta 2. apakšpunktā minēto prasību pārbaudes veic saskaņā ar J-1. papildinājuma [72.] rindā minētās specifikācijas prasībām.

(*) Komisijas Regula (ES) Nr. 1303/2014 (2014. gada 18. novembris) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas drošību dzelzceļa tuneļos (OV L 356, 12.12.2014., 394. lpp.);

98) pielikuma 4.2.10.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.10.2.1. Prasības attiecībā uz materiāliem

1. Materiālu un komponentu izvēlē ņem vērā to ugunsdrošības īpašības, piemēram, uzliesmojamību, dūmainību un toksicitāti.
2. Materiāliem, ko izmanto ritošā sastāva vienības būvē, ir jāatbilst prasībām, kuras noteiktas J-1. papildinājuma [30.] rindā minētajā specifikācijā, attiecībā uz ekspluatācijas kategoriju, kā noteikts tālāk:
 - “2. ekspluatācijas kategorija” A kategorijas pasažieru ritošajam sastāvam (ietverot pasažieru vilciena lokomotīvi),
 - “3. ekspluatācijas kategorija” B kategorijas pasažieru ritošajam sastāvam (ietverot pasažieru vilciena lokomotīvi),
 - “2. ekspluatācijas kategorija” kravas vilcienu lokomotīvēm un pašgājējām vienībām, kas paredzētas citai lietderīgajai kravai (pasts, kravas utt.),
 - “1. ekspluatācijas kategorija” SCM, prasības attiecinot tikai uz zonām, kurām personāls var piekļūt laikā, kad vienība ir transporta ekspluatācijas režīma konfigurācijā (skatīt 2.3. punktu).
3. Lai nodrošinātu produktu raksturlielumu un ražošanas procesa pastāvīgumu, ir noteiktas šādas prasības:
 - testēšanas pārskatus, kas apliecina materiāla atbilstību standartam un ko izdod tūlīt pēc šī materiāla testēšanas, atjaunina ik pēc 5 gadiem,
 - ja produkta raksturlielumi un ražošanas process nemainās, kā arī ja nemainās attiecīgās prasības (SITS), nav jāveic šī materiāla jauna testēšana; testēšanas pārskatus, kuriem beidzies derīguma termiņš, pieņem ar nosacījumu, ka tiem ir pievienots paziņojums, kas iesniegts, oriģinālā aprīkojuma ražotājam laižot produktu tirgū, un kurā norādīts, ka produkta īpašībās un ražošanas procesā nav notikušas izmaiņas, aptverot visu piegādes ķēdi no brīža, kad tika testētas produkta ugunsdrošības īpašības. Minēto paziņojumu iesniedz ne vēlāk kā 6 mēnešus pēc sākotnējā testēšanas pārskata derīguma termiņa beigām. Šo paziņojumu atjaunina ik pēc 5 gadiem.”;

99) pielikuma 4.2.10.2.2. punkta 2. apakšpunktā “59. rindā” aizstāj ar “[30.] rindā”;

100) pielikuma 4.2.10.3.4. punktu groza šādi:

- a) 3. apakšpunkta trešajā ievilkumā “60. rindā.” aizstāj ar “[31.] rindā”;
- b) 5. apakšpunktu un pēdējo daļu aizstāj ar šādiem:

“5. Ja izmanto citas FCCS un ja tās balstās uz sistēmu, komponentu vai funkciju uzticamību un pieejamību, tām veic uzticamības pētījumu, ņemot vērā komponentu atteices režīmu, dublēšanas iespējas, programmatūru, periodiskas pārbaudes un citus noteikumus, un aplēsto funkcijas atteices koeficientu (karstuma un uguns izplūdes gāzu izplatīšanās kontroles trūkums) norāda 4.2.12. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.

Pamatojoties uz šo pētījumu, nosaka FCCS ekspluatācijas un tehniskās apkopes nosacījumus, un tos norāda 4.2.12.3. un 4.2.12.4. punktā aprakstītajā tehniskās apkopes un ekspluatācijas dokumentācijā.”;

101) pielikuma 4.2.10.3.5. punkta 3. apakšpunktā “61. rindā” aizstāj ar “[31.] rindā”;

102) pielikuma 4.2.10.4.1. punkta 5. apakšpunktā “62. rindā” ar “[32.] rindā”;

103) pielikuma 4.2.10.4.2. punktā 5. apakšpunktu aizstāj un 6. apakšpunktu iekļauj šādi:

“5. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Gaisnecaurlaidības zona – Lauka iekārtu rīkojumi”, kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā. Visu ārējās ventilācijas iespēju slēgšanas turpmākā vadība var būt automatiska vai manuāla, ja rīkojas mašīnists. Ritošā sastāva konfigurāciju ar automatisku vai manuālu vadību norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.

6. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju "Gaisnecaur laidība – STM rīkojumi", kad ETCS ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā. Visu ārējās ventilācijas iespēju slēgšanas turpmākā vadība var būt automatiska vai manuāla, ja rīkojas mašīnists. Ritošā sastāva konfigurāciju ar automatisku vai manuālu vadību norāda 4.2.12.2. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā.”;

104) pielikuma 4.2.10.4.4. punkta 3. apakšpunktā "63. rindā" aizstāj ar "[33.] rindā”;

105) pielikuma 4.2.10.5.1. punktu groza šādi:

a) 8. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“8. Visām pasažieru ārdurvīm jābūt aprīkotām ar ārkārtas atvēršanas ierīcēm, kas ļauj durvis izmantot par avārijas izejām (skatīt 4.2.5.5.9. punktu).”;

b) 12. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“12. Durvju skaitam un izmēriem jābūt tādiem, lai nodrošinātu pasažieru bez bagāžas pilnīgu evakuāciju trīs minūšu laikā. Ir pieļaujams uzskatīt, ka pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām palīdz citi pasažieri vai personāls un ka pasažieri ratiņkrēslos tiek evakuēti bez ratiņkrēsliem.

Šo prasību verificē, veicot fizisku pārbaudi parastos ekspluatācijas apstākļos vai digitālo modelēšanu.

Ja prasību verificē ar digitālo modelēšanu, modelēšanas pārskatā iekļauj šādu informāciju:

- modelēšanas verifikācijas un apstiprināšanas kopsavilkumu (rīks un modeļi),
- modelēšanā izmantoto hipotēzi un parametrus,
- rezultātus, kas iegūti pietiekamā skaitā modelēšanas mēģinājumu, lai paustu statistiski pamatotu paziņojumu.”;

106) pielikuma 4.2.11.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.11.3. **Tualešu iztukšošanas sistēmas pieslēgumi**

1. Šis punkts ir piemērojams vienībām, kas aprīkotas ar hermetizētām sistēmām ar tvertni (un izmanto tīru vai atkārtoti lietotu ūdeni) un kas ir jāiztukšo pietiekami regulāri saskaņā ar grafiku konkrētos depo.
2. Tālāk nosauktie vienības pieslēgumi tuales iztukšošanas sistēmai atbilst šādām specifikācijām:
 - i) 3 collu iztukšošanas sprausla (iekšējā daļa): skatīt G papildinājuma G-1. attēlu;
 - ii) skalošanas pieslēgums tualetes tvertnei (iekšējā daļa), kura izmantošana nav obligāta: skatīt G papildinājuma G-2. attēlu.”;

107) pielikuma 4.2.11.4. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.11.4. **Neizmanto”;**

108) pielikuma 4.2.11.5. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.11.5. **Ūdens krājumu atjaunošanas saskarne**

1. Šo punktu piemēro vienībām, kas aprīkotas ar ūdenstvertni, kura apgādā sanitārās sistēmas, uz ko attiecas 4.2.5.1. punkts.
2. Pievada savienojums ūdenstvertnēm atbilst J-1. papildinājuma [34.] rindā minētajai specifikācijai.”;

109) pielikuma 4.2.11.6. punktu groza šādi:

“4.2.11.6. **Īpašas prasības, ja vilciens novietots stāvēšanai**

1. Šo punktu piemēro vienībām, kam paredzēta elektroenerģijas padeve stāvēšanas laikā.

2. Vienība ir savietojama ar vismaz vienu no tālāk nosauktajām ārējās elektroapgādes sistēmām un ir aprīkota (attiecīgā gadījumā) ar atbilstīgu saskarni elektriskā savienojuma izveidei ar minēto ārējās elektroapgādes sistēmu (spraudni):
 - elektroapgādes kontakttīklu (skatīt 4.2.8.2. punktu “Energoapgāde”),
 - vienkāršās elektroapgādes līniju (1 kV maiņstrāvas, 1,5 kV maiņstrāvas/līdzstrāvas, 3 kV līdzstrāvas) saskaņā ar J-1. papildinājuma [52.] rindā minēto specifikāciju,
 - vietējo ārējo elektroenerģijas padeves papildavotu 400 V, ko var savienot ar “3P + zeme” tipa kontaktlīdzi atbilstīgi J-1. papildinājuma [35.] rindā minētajai specifikācijai.”;

110) pielikuma 4.2.12.2. punktu aizstāj ar šādu:

“4.2.12.2. Vispārēja dokumentācija

Jāiesniedz šādi ritošo sastāvu raksturojoši dokumenti; ir izdarītas atsauces uz šīs SITS punktu, kurā dokumentācija ir prasīta:

1. vispārīgi rasējumi;
2. elektriskās, pneimatiskās un hidrauliskās shēmas, strāvas ķēdes shēmas, kas nepieciešamas attiecīgo sistēmu darbības un ekspluatācijas skaidrojumam;
3. datorizētu borta sistēmu apraksts, iekļaujot arī funkciju aprakstu, saskarņu specifikāciju un datu apstrādi un protokolus;
- 3.a par vienībām, kas projektētas un novērtētas vispārējai ekspluatācijai, iekļauj vienību elektrisko saskarņu aprakstu un saziņas protokolu aprakstu kopā ar atsauci uz piemērotajiem standartiem vai citiem normatīvajiem dokumentiem;
4. references profils un atbilstība savstarpēji izmantojamiem references profiliem G1, GA, GB, GC vai DE3, kā noteikts 4.2.3.1. punktā;
5. masas izsvarojums un hipotēze par paredzamajiem slodzes režīmiem, kā noteikts 4.2.2.10. punktā;
6. asslodze, atstatums starp asīm un visas EN līniju kategorijas, kā noteikts 4.2.3.2.1. punktā;
7. testa ziņojums par gaitas dinamiskajiem parametriem, norādot arī testa sliežu ceļa kvalitāti un sliežu ceļa noslogojuma parametrus, tostarp iespējamās izmantošanas ierobežojumus, ja riteklis tests ietver tikai daļu no testa apstākļiem, kā noteikts 4.2.3.4.2. punktā;
8. izraudzītā hipotēze ratiņu gaitas slodzes izvērtēšanai, kā noteikts 4.2.3.5.1. punktā, kā arī 6.2.3.7. punktā attiecībā uz riteņpāriem;
9. bremsēšanas veiktspēja, ietverot atteices režīma analīzi (avārijas režīms), kā noteikts 4.2.4.5. punktā;
- 9.a maksimālais attālums starp virpuļstrāvas sliežu ceļa bremsēm un sliežu ceļu, kas atbilst stāvoklim “bremzes atlaistas”, noteikta ātruma robežvērtība, vertikālais spēks un bremsēšanas spēks kā vilciena ātruma funkcija gadījumā, kad virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes tiek izmantotas pilnībā (avārijas bremsēšana) vai ierobežoti (darba bremsēšana), kā noteikts 4.2.4.8.3. punktā;
10. tualešu esība vienībā un to veids, skalošanas līdzekļa (ja neizmanto tīru ūdeni) raksturojums, notekūdeņu attīrīšanas sistēmas veids un atbilstības novērtēšanai piemērotie standarti, kā noteikts 4.2.5.1. punktā;
11. noteikumi, ko piemēro attiecībā uz izraudzīto vides parametru diapazonu, ja tas atšķiras no nominālā, kā noteikts 4.2.6.1. punktā;
12. raksturīgā vēja līkne (CWC), kā noteikts 4.2.6.2.4. punktā;
13. vilces veiktspēja, kā noteikts 4.2.8.1.1. punktā;

14. elektroenerģijas borta mēraparātu sistēmas uzstādīšana un tās atrašanās vietas noteikšanas borta funkcija (nav obligāta), kā noteikts 4.2.8.2.8. punktā. Borta un stacionāro iekārtu sakaru un metroloģiskās kontroles apraksts, ietverot funkcijas, kas saistītas ar sprieguma mērīšanas, strāvas stipruma mērīšanas un elektroenerģijas aprēķināšanas precizitātes kategoriju.

Ja piemēro 4.2.8.2.8.2. punkta 6. apakšpunktu, informācija, kas raksturo elektroenerģijas borta mēraparātu sistēmas komponentu atbilstību ierobežotajam prasību kopumam, un šo komponentu lietošanas nosacījumi;

15. hipotēze un attiecīgie dati, kā noteikts 4.2.8.2.7. punktā;
16. novērtēšanas testos izmantoto vienlaikus kontaktā ar gaisvadu kontakttīkla (OCL) aprīkojumu esošo pantogrāfu skaits, to atstatums un OCL projektētā attāluma tips (A, B vai C), kā noteikts 4.2.8.2.9.7. punktā;
17. sakaru ierīču esība, kā noteikts 4.2.5.4. punktā, vienībām, kas konstruētas ekspluatācijai bez personāla (izņemot mašīnistu);
18. vienas vai vairāku 4.2.9.3.7. un 4.2.9.3.7.a punktā aprakstīto funkciju esība un to izmantošanas nosacījumi vilciena līmenī;
19. pantogrāfa galvas ģeometrijas veids(-i), ar ko aprīkota elektrovilces vienība, kā noteikts 4.2.8.2.9.2. punktā;
20. novērtētā maksimālā strāva (nominālā strāva), kā noteikts 4.2.8.2.4. punktā;
21. par līdzstrāvas sistēmām: dokumentācija par elektroenerģijas akumulēšanas ierīces ekspluatāciju, izmērītā maksimālā strāva stāvēšanas laikā un mērījumu nosacījumi attiecībā uz kontaktvada materiālu, kā noteikts 4.2.8.2.5. punktā;
22. galveno lukturu zibsnīšanas/mirgošanas režīma aktivizēšanai un bloķēšanai paredzēto vadības ierīču uzstādīšana, kā noteikts 4.2.7.1.4. punktā;
23. ieviesto vilciena saskarnes funkciju apraksts, tostarp saskarņu un sakaru protokolu specifikācija, vispārīgi rasējumi, vadības ķēdes diagrammas, kas vajadzīgas, lai izskaidrotu saskarnes funkciju un darbību;
24. dokumentācija par:
- brīvo telpu ETCS borta iekārtu uzstādīšanai, kā noteikts CCS SITS (piemēram, ETCS skapis, DMI, antena, nobrauktā attāluma mērīšanas iekārta u. c.), un
 - ETCS iekārtu uzstādīšanas nosacījumiem (piemēram, mehāniskajiem, elektriskajiem utt.);
25. ritošā sastāva konfigurācija automātiskai vai manuālai vadības komandu izpildei, kā minēts 4.2.4.4.4., 4.2.4.8.2., 4.2.4.8.3., 4.2.8.2.4., 4.2.8.2.9.8. un 4.2.10.4.2. punktā. Šo informāciju dara pieejamu pēc pieprasījuma, kad ETCS ir uzstādīta;
26. par vienībām, kurām piemēro 7.1.1.5. punktā norādītos nosacījumus, sniedz šādus raksturlielumus:
- i) piemērojamie vienspola elektroapgādes līnijas spriegumi saskaņā ar 4.2.11.6. punkta 2. apakšpunktu;
 - ii) maksimālais vienspola elektroapgādes līnijas strāvas patēriņš vienības stāvēšanas laikā (A) katram piemērojamajam vienspola elektroapgādes līnijas spriegumam;
 - iii) katrai frekvenču pārvaldības joslai, kas noteikta J-2. papildinājuma [A] rindā minētajā specifikācijā un īpašajos gadījumos vai tehniskajos dokumentos, kas minēti CCS SITS 13. pantā, ja tie ir pieejami:
 - 1) maksimālā traucējumu strāva (A) un piemērojamais summēšanas noteikums;
 - 2) maksimālais magnētiskais lauks (dB μ A/m), gan izstarotais lauks, gan lauks atgriezes strāvas dēļ, un piemērojamais summēšanas noteikums;
 - 3) ritekļa minimālā pilnā pretestība (omi).
 - iv) salīdzināmi parametri, kas norādīti īpašajos gadījumos vai tehniskajos dokumentos, kuri minēti CCS SITS 13. pantā, ja tie ir pieejami.

27. par vienībām, kurām piemēro 7.1.1.5.1. punktā norādītos nosacījumus, norāda vienības atbilstību/neatbilstību 7.1.1.5.1. punkta 19.–22. apakšpunkta prasībām.”;

111) iekļauj šādu 4.2.13. punktu:

“4.2.13. Prasības saskarnei ar vilciena automatizētas vadīšanas (ATO) sistēmas borta iekārtām

1. Šis pamatparametrs raksturo prasības saskarnei, kas piemērojamas vienībām, kuras ir aprīkotas ar borta ETCS un kuras paredzēts aprīkot ar vilciena automatizētas vadīšanas sistēmas borta iekārtām līdz 2. automatizācijas pakāpei. Prasības attiecas uz funkcijām, kas nepieciešamas, lai vadītu vilcienu līdz 2. automatizācijas pakāpei, kā noteikts CCS SITS.
2. Prasības, kas piemērojamas vienībām attiecībā uz to saskarni ar borta ETCS un saistībā ar vilciena saskarnes funkciju “Automātiska vadīšana”, kad ATO ir uzstādīta, ir noteiktas J-2. papildinājuma [B] rindā minētajā specifikācijā.
3. Ja ATO borta iekārtu GoA1/2 funkcija tiek ieviesta jaunās ritekļu konstrukcijās, piemēro CCS SITS A pielikuma [84.] un [88.] rindu.
4. Ja ATO borta iekārtu GoA1/2 funkcija tiek ieviesta esošos ritekļu tipos un ekspluatācijā esošā ritošajā sastāvā, piemēro [84.] rindu, savukārt [88.] rindu var piemērot brīvprātīgi.”;

112) pielikuma 4.3. punktu aizstāj ar šādu:

“4.3. Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas

4.3.1. Saskaņe ar energoapgādes apakšsistēmu

6. tabula

Saskaņe ar energoapgādes apakšsistēmu

Atsauce uz LOC & PAS SITS		Atsauce uz energoapgādes SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Gabarīta noteikšana	4.2.3.1.	Pantogrāfa gabarīts	4.2.10.
Pantogrāfa galvas ģeometrija	4.2.8.2.9.2.		D papildinājums
Ekspluatācija spriegumu un frekvenču diapazonā	4.2.8.2.2.	Spriegums un frekvence	4.2.3.
Maksimālā strāva no gaisvadu kontakttīkla	4.2.8.2.4.	Vilces energoapgādes parametri	4.2.4.
Jaudas koeficients	4.2.8.2.6.	Vilces energoapgādes parametri	4.2.4.
Maksimālā strāva stāvēšanas laikā	4.2.8.2.5.	Strāva stāvēšanas laikā	4.2.5.
Reģeneratīvā bremzēšana, novadot enerģiju gaisvadu kontakttīklā	4.2.8.2.3.	Reģeneratīvā bremzēšana	4.2.6.
Elektroenerģijas patēriņa mērīšanas funkcija	4.2.8.2.8.	Stacionāra enerģijas datu apkopošanas sistēma	4.2.17.
Pantogrāfa augstums	4.2.8.2.9.1.	Gaisvadu kontakttīkla ģeometrija	4.2.9.
Pantogrāfa galvas ģeometrija	4.2.8.2.9.2.		
Ieliktnu materiāls	4.2.8.2.9.4.	Kontaktvada materiāls	4.2.14.
Pantogrāfa statiskais kontaktspēks	4.2.8.2.9.5.	Vidējais kontaktspēks	4.2.11.

Pantogrāfa kontaktspēks un dinamikas parametri	4.2.8.2.9.6.	Dinamikas parametri un strāvņēmes kvalitāte	4.2.12.
Pantogrāfu izvietojums	4.2.8.2.9.7.	Attālums starp pantogrāfiem	4.2.13.
Braukšana caur fāžu vai sistēmu atdalīšanas sekcijām	4.2.8.2.9.8.	Atdalīšanas sekcijas:	
		— fāžu	4.2.15.
		— sistēmu	4.2.16.
Vilciena elektroaizsardzība	4.2.8.2.10.	Elektroaizsardzības koordinācija	4.2.7.
Harmonikas un dinamiskie efekti maiņstrāvas sistēmās	4.2.8.2.7.	Harmonikas un dinamiskie efekti maiņstrāvas vilces energoapgādes sistēmās	4.2.8.

4.3.2. Saskaņe ar infrastruktūras apakšsistēmu

7. tabula

Saskaņe ar infrastruktūras apakšsistēmu

Atsauce uz LOC & PAS SITS		Atsauce uz infrastruktūras SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Ritošā sastāva kinemātiskais gabarīts	4.2.3.1.	Būvju tuvinājuma gabarīts	4.2.3.1.
		Attālums starp sliežu ceļu asīm	4.2.3.2.
		Vertikālas līknes minimālais rādiuss	4.2.3.5.
Asslodzes parametrs	4.2.3.2.1.	Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm	4.2.6.1.
		Sliežu ceļa izturība pret sānspēkiem Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm	4.2.6.3. 4.2.7.1.
		Ekvivalents vertikāls jaunu zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme	4.2.7.2.
		Esošu tiltu un zemes klātņu izturība pret satiksmes slodzēm	4.2.7.4.
Gaitas dinamiskie parametri	4.2.3.4.2.	Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts	4.2.4.3.
Sliežu ceļa noslogojuma gaitas dinamiskās robežvērtības	4.2.3.4.2.2.	Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm	4.2.6.1.
		Sliežu ceļa izturība pret sānspēkiem	4.2.6.3.
Ekvivalents koniskums	4.2.3.4.3.	Ekvivalents koniskums	4.2.4.5.
Riteņpāra ģeometriskie raksturlielumi	4.2.3.5.2.1.	Nominālais sliežu ceļa platums	4.2.4.1.
Riteņu ģeometriskie raksturlielumi	4.2.3.5.2.2.	Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils	4.2.4.6.
Sistēmas ar automātiski pārstatāmu attālumu starp riteņiem	4.2.3.5.3.	Pārmiju un krustojumu ekspluatācijas ģeometrija	4.2.5.3.

Līkuma minimālais rādiuss	4.2.3.6.	Horizontālas līknes minimālais rādiuss	4.2.3.4.
Maksimālais vidējais palēninājums	4.2.4.5.1.	Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena spēkiem	4.2.6.2.
		Vilces un bremzēšanas ietekme	4.2.7.1.5.
Pazemināta gaisa spiediena zonas iedarbība	4.2.6.2.1.	Pāri vai blakus sliežu ceļam būvējamu jaunu konstrukciju izturība	4.2.7.3.
Vilciena galvas radītais spiediena vilnis	4.2.6.2.2.	Maksimālās spiediena svārstības tuneļos	4.2.10.1.
Maksimālās spiediena svārstības tuneļos	4.2.6.2.3.	Attālums starp sliežu ceļu asīm	4.2.3.2.
Sānvējš	4.2.6.2.4.	Sānvēja ietekme	4.2.10.2.
Aerodinamiskā ietekme uz balastētiem sliežu ceļiem	4.2.6.2.5.	Balasta pacelšana	4.2.10.3.
Tualešu iztukšošanas sistēma	4.2.11.3.	Tualešu iztukšošana	4.2.12.2.
Vilcienu ārpuses tīrīšana ar mazgāšanas iekārtām	4.2.11.2.2.	Vilcienu ārpuses tīrīšanas iekārtas	4.2.12.3.
Ūdens krājumu atjaunošanas saskarne	4.2.11.5.	Ūdens krājumu papildināšana	4.2.12.4.
Degvielas uzpildes aprīkojums	4.2.11.7.	Degvielas uzpilde	4.2.12.5.
Īpašas prasības, ja vilciens novietots stāvēšanai	4.2.11.6.	Ārējā elektroapgāde	4.2.12.6.

4.3.3. Saskarne ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu

8. tabula

Saskarne ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu

Atsauce uz LOC & PAS SITS		Atsauce uz satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Avārijas sakabe	4.2.2.2.4.	Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	4.2.3.6.3.
Asslodzes parametrs	4.2.3.2.	Vilciena sastāvs	4.2.2.5.
Bremzēšanas veiktspēja	4.2.4.5.	Vilciena bremzēšana	4.2.2.6.
Ārējie priekšējie un aizmugurējie lukturi	4.2.7.1.	Vilciena saredzamība	4.2.2.1.
Taures signālierīce	4.2.7.2.	Vilciena sadzirdamība	4.2.2.2.
Ārējā redzamība	4.2.9.1.3.	Prasības attiecībā uz signālu un gar dzelzceļa līniju izvietoto zīmju saskatāmību	4.2.2.8.
Vējstikla optiskās īpašības	4.2.9.2.2.		
Iekšējais apgaismojums	4.2.9.1.8.		
Mašīnista darbības uzraudzības funkcija	4.2.9.3.1.	Mašīnista modrība	4.2.2.9.
Datu reģistrēšanas ierīce	4.2.9.6.	Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā	4.2.3.5. I papildinājums

4.3.4. **Saskarne ar vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu**

9. tabula

Saskarne ar vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu

Atsauce uz LOC & PAS SITS		Atsauce uz CCS SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Gabarīta noteikšana	4.2.3.1.	Vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu antenu novietojums	4.2.2.
Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas sistēmu uz sliežu ceļa ķēžu bāzes savietojamības raksturlielumi	4.2.3.3.1.1.	Savietojamība ar vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmām: ritekļa konstrukcija	4.2.10.
		Ritošā sastāva un vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu elektromagnētiskā savietojamība	4.2.11.
Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas sistēmu uz asu skaitītāju bāzes savietojamības raksturlielumi	4.2.3.3.1.2.	Savietojamība ar vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmām: ritekļa konstrukcija	4.2.10.
		Ritošā sastāva un vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu elektromagnētiskā savietojamība	4.2.11.
Ritošā sastāva un inductīvās cilpas iekārtu savietojamības raksturlielumi	4.2.3.3.1.3.	Savietojamība ar vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmām: ritekļa konstrukcija	4.2.10.
Gaitas dinamiskie parametri	4.2.3.4.2.	Borta ETCS: informācijas/rīkojumu nodošana un informācijas saņemšana par ritošā sastāva stāvokli	4.2.2.
Bremžu sistēmas tips	4.2.4.3.		
Avārijas bremsēšanas vadība	4.2.4.4.1.		
Darba bremsēšanas vadība	4.2.4.4.2.		
Dinamiskās bremsēšanas vadība	4.2.4.4.4.		
Magnētiskās sliežu ceļa bremzes	4.2.4.8.2.		
Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes	4.2.4.8.3.		
Durvju atvēršana	4.2.5.5.6.		
Veiktspējas prasības	4.2.8.1.2.		
Maksimālā jauda un strāva no gaisvadu kontakttīkla	4.2.8.2.4.		
Atdalīšanas sekcijas	4.2.8.2.9. 8.		
Mašīnista vadības pulsts – Ergonomika	4.2.9.1.6.		
Personālam paredzēta radio tālvadības funkcija manevriem	4.2.9.3.6.		

Atsauce uz LOC & PAS SITS		Atsauce uz CCS SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
ETCS režīmu pārvaldības prasības	4.2.9.3.8.		
Vilces statuss	4.2.9.3.9.		
Dūmu izplatīšanās ierobežošana	4.2.10.4.2.		
Avārijas bremsēšanas veiktspēja	4.2.4.5.2.	Vilciena garantētā bremsēšanas veiktspēja un tās raksturlielumi	4.2.2.
Darba bremsēšanas veiktspēja	4.2.4.5.3.		
Galvenie lukturi	4.2.7.1.1.	Vilcienu vadības un signalizācijas lauka objekti	4.2.15.
Ārējā redzamība	4.2.9.1.3.	Vilcienu vadības un signalizācijas lauka objektu redzamība	4.2.15.
Optiskās īpašības	4.2.9.2.2.		
Datu reģistrēšanas ierīce	4.2.9.6.	Saskarne ar datu reģistrēšanas ierīci regulatīvām vajadzībām	4.2.14.
Dinamiskās bremsēšanas vadība (Reģeneratīvās bremsēšanas vadība)	4.2.4.4.4.	ETCS DMI konfigurācija	4.2.12.
Magnētiskās sliežu ceļa bremzes (vadība)	4.2.4.8.2.		
Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes (vadība)	4.2.4.8.3.		
Atdalīšanas sekcijas	4.2.8.2.9.8.		
Dūmu izplatīšanās ierobežošana	4.2.10.4.2.		
Prasības saskarnei ar vilciena automatizētas vadīšanas sistēmu	4.2.13.	Borta ATO funkcionalitāte	4.2.18.
		Sistēmas prasību specifikācija	CCS SITS Apapildinājuma A2. tabulas 84. rindā minētā specifikācija
		ATO-OB / RITOŠĀ SASTĀVA FFFIS	CCS SITS Apapildinājuma A2. tabulas 88. rindā minētā specifikācija
		Borta ETCS: informācijas/rīkojumu nodošana un informācijas saņemšana par ritošā sastāva stāvokli	4.2.2.

4.3.5. **Saskarne ar telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu**

10. tabula

Saskarne ar telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu

Atsauce uz LOC & PAS SITS		Atsauce uz pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Informācija pasažieriem (PRM)	4.2.5.	Borta displeji	4.2.13.1.
Pasažieru informēšanas sistēma	4.2.5.2.	Automātiskie balss paziņojumi	4.2.13.2.”;
Informācija pasažieriem (PRM)	4.2.5.		

113) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

114) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

115) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

116) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

117) pielikuma 4.9. punktu aizstāj ar šādu:

“4.9. Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas

Maršruta savietojamības pārbaudes nolūkā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izmantojamās apakšsistēmas “Ritošais sastāvs – lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” parametri ir aprakstīti OPE SITS D1. papildinājumā.”;

118) pielikuma 5.1. punkta 3. apakšpunkta trešajā ievilkumā “6.1. iedaļā” aizstāj ar “6.1. punktā”;

119) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

120) pielikuma 5.3.1. punkta 1. apakšpunktā “66. rindā” aizstāj ar “[36.] rindā” un piezīmes tekstu aizstāj ar šādu:

“Piezīme. Citu tipu automātiskās sakabes, kas nav “10. tipa” automātiskās sakabes, neuzskata par savstarpējas izmantojamības komponentu (specifikācija nav publicēta).”;

121) pielikuma 5.3.2. punkta 1. apakšpunktā visas atsauces uz “67. rindā” aizstāj ar atsaucēm uz “[37.] rindā” un visas atsauces uz “68. rindā” aizstāj ar atsaucēm uz “[38.] rindā”;

122) pielikuma 5.3.3. punkta 1. apakšpunktā “69. rindā” aizstāj ar “[39.] rindā”;

123) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

124) pielikuma 5.3.4.a punktā 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“Sistēmai ar automātiski pārstatāmu attālumu starp riteņiem jāatbilst 4.2.3.5.3. punktā izklāstītajām prasībām; šīs prasības novērtē SIK līmenī atbilstīgi 6.1.3.1.a punkta noteikumiem.”;

125) pielikuma 5.3.6.–5.3.15. punktu aizstāj ar šādiem:

“5.3.6. Galvenie lukturi

1. Galveno lukturi projektē un novērtē bez tā izmantošanas telpas ierobežojumiem.

2. Galvenajam lukturim jāatbilst prasībām, kas 4.2.7.1.1. punktā noteiktas attiecībā uz tā krāsu un gaismas intensitāti. Šīs prasības novērtējamās SIK līmenī.

5.3.7. Gabarītlukturi

1. Gabarītlukturi projektē un novērtē bez tā izmantošanas telpas ierobežojumiem.

2. Gabarītlukturim jāatbilst prasībām, kas 4.2.7.1.2. punktā noteiktas attiecībā uz tā krāsu un gaismas intensitāti. Šīs prasības novērtējamās SIK līmenī.

5.3.8. Aizmugurējie gabarītlukturi

1. Aizmugurējo gabarītlukturi projektē un novērtē tā izmantošanas telpai kā stacionāru lukturi vai portatīvu lukturi.
2. Aizmugurējam gabarītlukturim jāatbilst prasībām, kas 4.2.7.1.3. punktā noteiktas attiecībā uz tā krāsu un gaismas intensitāti. Šīs prasības novērtējamas SIK līmenī.
3. Saskaņā ar portatīvu aizmugurējo gabarītlukturu piestiprināšanai pie ritekļa jāatbilst WAG SITS E papildinājumam.

5.3.9. Taures signālierīces

1. Taures signālierīce jāprojektē un jānovērtē izmantošanas telpai, ko nosaka tās skaņas spiediena līmenis references ritekļi (vai references uzstādīšana); šo raksturlielumu var ietekmēt taures signālierīces uzstādīšana konkrētā ritekļi.
2. Taures signālierīcei jāatbilst prasībām, kas 4.2.7.2.1. punktā noteiktas attiecībā uz tās signālu toņiem. Šīs prasības novērtējamas SIK līmenī.

5.3.10. Pantogrāfs

Pantogrāfu projektē un novērtē izmantošanas telpai, ko nosaka:

- 1) sprieguma sistēmas(-u) veids, kā noteikts 4.2.8.2.1. punktā;
Ja pantogrāfs ir paredzēts dažādām sprieguma sistēmām, ņem vērā dažādus prasību kopumus;
- 2) viena no 3 pantogrāfa galvas ģeometrijām, kā noteikts 4.2.8.2.9.2. punktā;
- 3) strāvas jauda, kā noteikts 4.2.8.2.4. punktā;
- 4) maksimālā strāva stāvēšanas laikā maiņstrāvas un līdzstrāvas sistēmām, kā noteikts 4.2.8.2.5. punktā. 1,5 kV līdzstrāvas sistēmām ņem vērā kontaktvada materiālu;
- 5) maksimālais ekspluatācijas ātrums: maksimālo ekspluatācijas ātrumu novērtē, kā noteikts 4.2.8.2.9.6. punktā;
- 6) augstuma diapazons dinamikas parametriem: standarta un/vai 1 520 mm, vai 1 524 mm sliežu ceļa platuma sistēmām;
- 7) iepriekš uzskaitītās prasības novērtējamas SIK līmenī;
- 8) arī pantogrāfa augstuma darba diapazonu (4.2.8.2.9.1.2. punkts), pantogrāfa galvas ģeometriju (4.2.8.2.9.2. punkts), pantogrāfa strāvas jaudu (4.2.8.2.9.3. punkts), pantogrāfa statisko kontaktspēku (4.2.8.2.9.5. punkts) un paša pantogrāfa dinamikas parametrus (4.2.8.2.9.6. punkts) novērtē SIK līmenī.

5.3.11. Ieliktni

Ieliktni ir pantogrāfa galvas nomaināmās daļas, kuras ir kontaktā ar kontaktvadu. Ieliktnus projektē un novērtē izmantošanas telpai, ko nosaka:

- 1) ieliktnu ģeometrija, kā noteikts 4.2.8.2.9.4.1. punktā;
- 2) ieliktnu materiāls, kā noteikts 4.2.8.2.9.4.2. punktā;
- 3) sprieguma sistēmas(-u) veids, kā noteikts 4.2.8.2.1. punktā;
- 4) strāvas jauda, kā noteikts 4.2.8.2.4. punktā;
- 5) maksimālā strāva stāvēšanas laikā, kā noteikts 4.2.8.2.5. punktā;
- 6) iepriekš uzskaitītās prasības novērtējamas SIK līmenī;

5.3.12. Galvenais jaudas slēdzis

Galveno jaudas slēdzi projektē un novērtē izmantošanas telpai, ko nosaka:

- 1) sprieguma sistēmas(-u) veids, kā noteikts 4.2.8.2.1. punktā;
- 2) strāvas jauda, kā noteikts 4.2.8.2.4. punktā (maksimālā strāva);

- 3) iepriekš uzskaitītās prasības novērtējamas SIK līmenī;
- 4) vilciena centralizēta ārkārtas apturēšana ir noteikta J-1. papildinājuma [22.] rindā minētajā specifikācijā (skatīt 4.2.8.2.10. punktu); to novērtē SIK līmenī.

5.3.13. Mašīnista sēdekļi

- 1) Mašīnista sēdekļi projektē un novērtē izmantošanas telpai, ko nosaka augstuma un garenvirziena pozīcijas iespējamo regulējumu diapazons.
- 2) Mašīnista sēdeklim jāatbilst prasībām, kas komponenta līmenī noteiktas 4.2.9.1.5. punktā. Šīs prasības novērtējamas SIK līmenī.

5.3.14. Tualešu iztukšošanas pieslēgums

1. Tualešu iztukšošanas pieslēgumu projektē un novērtē bez tā izmantošanas telpas ierobežojumiem.
2. Tualešu iztukšošanas pieslēgumam jāatbilst 4.2.11.3. punktā noteiktajām prasībām attiecībā uz izmēriem. Šīs prasības novērtējamas SIK līmenī.

5.3.15. Pievada savienojums ūdenstvertnēm

1. Pievada savienojumu ūdenstvertnēm projektē un novērtē bez tā izmantošanas telpas ierobežojumiem.
2. Pievada savienojumam ūdenstvertnēm jāatbilst 4.2.11.5. punktā noteiktajām prasībām attiecībā uz izmēriem. Šīs prasības novērtējamas SIK līmenī.”;

126) pielikuma 6.1.1. punkta 3. apakšpunkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Ja uz komponentu, kas 5.3. iedaļā definēts kā savstarpējas izmantojamības komponents, attiecas īpašais gadījums, attiecīgā prasība var būt daļa no verifikācijas savstarpējas izmantojamības komponenta līmenī tikai tad, ja šis komponents saglabā atbilstību 4. un 5. nodaļai un ja īpašajā gadījumā nav atsaucis uz valsts noteikumu.”;

127) pielikuma 6.1.2. punktu aizstāj ar šādu:

“6.1.2. Moduļu piemērošana

Savstarpējas izmantojamības komponentu “EK” atbilstības sertifikācijas moduļi

CA modulis	Iekšējā ražošanas kontrole
CA1 modulis	Iekšējā ražošanas kontrole un produkta verificēšana individuālās pārbaudēs
CA2 modulis	Iekšējā ražošanas kontrole un produkta verificēšana pēc nejauši izvēlētiem intervāliem
CB modulis	EK tipa pārbaude
CC modulis	Atbilstība tipam, pamatojoties uz iekšējo ražošanas kontroli
CD modulis	Atbilstība tipam, pamatojoties uz kvalitātes vadības sistēmu ražošanas procesā
CF modulis	Atbilstība tipam, pamatojoties uz produkta verificēšanu
CH modulis	Atbilstība, pamatojoties uz visaptverošu kvalitātes vadības sistēmu
CH1 modulis	Atbilstība, pamatojoties uz visaptverošu kvalitātes vadības sistēmu un projekta pārbaudi
CV modulis	Tipa validēšana, pamatojoties uz ekspluatācijas pieredzi (piemērotība lietošanai)

1. Ražotājs vai tā pilnvarots pārstāvis, kas veic uzņēmējdarbību Eiropas Savienībā, attiecīgā komponenta novērtēšanai izvēlas vienu no šajā tabulā norādītajiem moduļiem vai moduļu kombinācijām.

SITS punkts	Novērtējamie komponenti	Modulis						
		CA	CA1 vai CA2	CB + CC	CB + CD	CB + CF	CH	CH1
5.3.1.	Automātiskā centra bufera sakabe		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.2.	Neautomātiska (manuāla) gala sakabe		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.3.	Buksēšanas sakabe glābšanas darbiem		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.4.	Ritenis		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.4.a	Sistēmas ar automātiski pārstatāmu attālumu starp riteņiem		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.5.	Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.6.	Galvenais lukturis		X ⁽¹⁾	X	X		X ⁽¹⁾	X
5.3.7.	Gabarītlukturis		X ⁽¹⁾	X	X		X ⁽¹⁾	X
5.3.8.	Aizmugurējais lukturis		X ⁽¹⁾	X	X		X ⁽¹⁾	X
5.3.9.	Taures signālierīces		X ⁽¹⁾	X	X		X ⁽¹⁾	X
5.3.10.	Pantogrāfs		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.11.	Pantogrāfa ieliktni		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.12.	Galvenais jaudas slēdzis		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.13.	Mašīnista sēdekļis		X ⁽¹⁾		X	X	X ⁽¹⁾	X
5.3.14.	Tualešu iztukšošanas pieslēgums	X		X			X	
5.3.15.	Pievada savienojums ūdenstvertnēm	X		X			X	

(¹) CA1, CA2 vai CH moduli var izmantot vienīgi tādu produktu gadījumā, kas ražoti saskaņā ar projektu, kas izstrādāts un jau izmantots produktu laišanai tirgū pirms šiem produktiem piemērojamo attiecīgo SITS stāšanās spēkā, ar nosacījumu, ka ražotājs paziņotajai iestādei pierāda, ka attiecībā uz iepriekšējiem lietojumiem veikta projekta pārskatīšana un tipa pārbaude līdzvērtīgos apstākļos un ka tā atbilst šajā SITS noteiktajām prasībām; šādi pierādījumi jādokumentē, un tos uzskata par tāda paša līmeņa pierādījumu kā CB modulis vai projekta pārbaude atbilstīgi CH1 modulim.

2. Šis SITS 6.1.3. punktā noteikts, kādos gadījumos papildus 4.2. punktā izklāstītajām prasībām jāizmanto īpaša novērtēšanas procedūra.”;

128) pielikuma 6.1.3. punktu aizstāj ar šādu:

“6.1.3. Konkrētas savstarpējas izmantojamības komponentu novērtēšanas procedūras

6.1.3.1. Riteņi (5.3.4. punkts)

1. Riteņa mehāniskos raksturlielumus pierāda ar mehāniskās stiprības aprēķiniem, ņemot vērā trīs slodzes gadījumus: taisns sliežu ceļš (riteņpāris centrēts), liekumi (uzmala piespiesta sliedei) un pārmiju un pārbrauktuvju šķērsošana (uzmalas iekšējās virsmas saķere ar sliedi), kā noteikts J-1. papildinājuma [40.] rindā minētajā specifikācijā.
2. Kaltiem un velmētiem riteņiem izvēles kritēriji noteikti J-1. papildinājuma [40.] rindā minētajā specifikācijā; ja aprēķinātās vērtības pārsniedz izvēles kritērijus, jāveic tests uz stenda atbilstīgi tai pašai specifikācijai, lai pierādītu atbilstību prasībām.
3. Citus riteņu veidus atļauts izmantot ritekļiem, kurus ekspluatē vienīgi valsts iekšējās līnijās. Šādā gadījumā izvēles kritērijus un noguruma sprieguma kritērijus nosaka valsts noteikumos. Dalībvalstis paziņo šos valsts noteikumus.
4. Pieņemumu par maksimālā vertikālā statiskā spēka slodzes režīmiem skaidri norāda 4.2.12. punktā minētajā tehniskajā dokumentācijā.

Termomehāniskās īpašības

5. Ja riteni izmanto vienības bremsēšanai ar riteņu velšanās loka bremsēm, riteņa termomehāniskās īpašības pierāda, ņemot vērā paredzēto maksimālo bremsēšanas enerģiju. Ritenim veic atbilstības novērtējumu saskaņā ar J-1. papildinājuma [40.] rindā minēto specifikāciju, lai pārbaudītu, vai riteņa loka šķērskustība bremsēšanas procesā un atlikuma spriegumi lokā nepārsniedz pieļaujamās robežas, kas noteiktas, izmantojot noteiktos izvēles kritērijus.

Riteņu verifikācija

6. Izstrādā verificēšanas procedūru, ar ko ražošanas posmā nodrošina, ka nekādi bojājumi nevar kaitēt drošībai, ja notiek jebkādas riteņu mehānisko raksturlielumu izmaiņas.
Verificē riteņa materiāla stiepes stiprību, riteņa velšanās virsmas cietību, izturību pret plaisāšanu, triecienizturību, materiālu īpašības un materiālu tīrību.
Verificēšanas procedūrā nosaka partijas parauga lielumu katra atsevišķa raksturlieluma verificēšanai.
7. Ir atļauta cita riteņu atbilstības novērtēšanas metode saskaņā ar tādiem pašiem nosacījumiem, kādus piemēro riteņpāriem; šie nosacījumi ir aprakstīti 6.2.3.7. punktā.
8. Inovatīva risinājuma gadījumā, par kuru ražotājs nav guvis pietiekamu pieredzi, ritenim jāveic piemērotības lietošanai novērtējums (CV modulis; skatīt arī 6.1.6. punktu).”;

129) pielikuma 6.1.3.1.a punktu aizstāj ar šādu:

“6.1.3.1.a Sistēma ar automātiski pārstatāmu attālumu starp riteņiem (5.3.4.a punkts)

1. Novērtēšanas procedūra jāpamato ar validēšanas plānu, kurā iekļauti visi 4.2.3.5.3. un 5.3.4.a punktā minētie aspekti.
2. Validēšanas plānam jāsaucina ar 4.2.3.5.3. punktā prasīto drošības analīzi, un tajā jādefinē novērtējums, kas nepieciešams visos šādos atšķirīgajos posmos:
 - projekta pārskatīšana,
 - statistiskie testi (testi uz stenda un integrēšanas gaitas daļā/vienībā testēšana),
 - ekspluatācijas apstākļiem reprezentatīva testēšana uz attāluma starp riteņiem pārstatīšanas ierīcēm,
 - ekspluatācijas apstākļiem reprezentatīva testēšana uz sliežu ceļa.
3. Attiecībā uz atbilstības 4.2.3.5.3. punkta 5. apakšpunktam pierādīšanu skaidri jādokumentē pieņēmumi, kas ņemti vērā drošības analīzē saistībā ar ritekli, kurā ir paredzēts integrēt šo sistēmu, un saistībā ar šā ritekļa ekspluatācijas profilu.

4. Sistēmai ar automātiski pārstatāmu attālumu starp riteņiem var būt nepieciešams veikt piemērotības lietošanai novērtējumu (CV modulis, skatīt arī 6.1.6. punktu).
5. Par atbilstības novērtēšanu atbildīgās paziņotās iestādes izdotajā sertifikātā norāda gan izmantošanas nosacījumus atbilstīgi 5.3.4.a punkta 1. apakšpunktam, gan attāluma starp riteņiem pārstatīšanas ierīces (-ču) tipu(-us) un ekspluatācijas nosacījumus, kam sistēma ar automātiski pārstatāmu attālumu starp riteņiem ir novērtēta.”;

130) pielikuma 6.1.3.2.–6.1.3.8. punktu aizstāj ar šādiem:

“6.1.3.2. Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma (5.3.5. punkts)

1. Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēmu verificē saskaņā ar metodiku, kas noteikta J-1. papildinājuma [15.] rindā minētajā specifikācijā.
2. Inovatīva risinājuma gadījumā, par kuru ražotājs nav guvis pietiekamu pieredzi, riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēmai jāveic piemērotības lietošanai novērtējums (CV modulis; skatīt arī 6.1.6. punktu).

6.1.3.3. Galvenie lukturi (5.3.6. punkts)

1. Galveno lukturu krāsu un gaismas intensitāti testē atbilstīgi J-1. papildinājuma [20.] rindā minētajai specifikācijai.

6.1.3.4. Gabarītlukturi (5.3.7. punkts)

1. Gabarītlukturu krāsu un gaismas intensitāti, kā arī gabarītlukturu gaismas spektrālo sadalījumu testē atbilstīgi J-1. papildinājuma [20.] rindā minētajai specifikācijai.

6.1.3.5. Aizmugurējie gabarītlukturi (5.3.8. punkts)

1. Aizmugurējo gabarītlukturu krāsu un gaismas intensitāti testē atbilstīgi J-1. papildinājuma [20.] rindā minētajai specifikācijai.

6.1.3.6. Taures signālierīce (5.3.9. punkts)

1. Brīdinājuma taures signāla skaņas toņus un skaņas spiediena līmeņus mēra un verificē atbilstīgi J-1. papildinājuma [21.] rindā minētajai specifikācijai.

6.1.3.7. Pantogrāfs (5.3.10. punkts)

1. Pantogrāfiem līdzstrāvas sistēmās maksimālo strāvu stāvēšanas laikā līdz robežvērtībām, kas noteiktas 4.2.8.2.5. punktā, pārbauda šādos apstākļos:
 - pantogrāfam jābūt kontaktā ar 1,5 kV elektroapgādes sistēmu ar 2 tīra vara kontaktvadiem vai 2 vara un sudraba sakausējuma kontaktvadiem, un katra kontaktvada šķērsgrīzumam jābūt 100 mm²,
 - pantogrāfam jābūt kontaktā ar 3 kV elektroapgādes sistēmu ar 1 vara kontaktvadu, kura šķērsgrīzums ir 100 mm².
- 1.a Pantogrāfiem līdzstrāvas sistēmās kontaktvada, kuram pienāk strāva, temperatūru stāvēšanas laikā novērtē ar mērījumiem atbilstīgi J-1. papildinājuma [24.] rindā minētajai specifikācijai.
2. Visu pantogrāfu statisko kontaktspeku verificē saskaņā ar J-1. papildinājuma [23.] rindā minēto specifikāciju.
3. Pantogrāfa dinamikas parametrus attiecībā uz strāvņēmi novērtē ar modelēšanas metodi atbilstīgi J-1. papildinājuma [41.] rindā minētajai specifikācijai.

Modelēšanu veic, izmantojot vismaz divu dažādu tipu gaisvadu kontakttīklus; modelēšanas dati atbilst līnijas sekcijām, kas infrastruktūras reģistrā reģistrētas kā atbilstīgas SITS (“EK” atbilstības deklarācija vai deklarācija saskaņā ar Komisijas lēmumu 2014/881/ES (*)), attiecībā uz atbilstīgo ātrumu un elektroapgādes sistēmu, līdz piedāvātā savstarpējas izmantojamības pantogrāfa maksimālajam projektētajam ātrumam.

Modelēšanu atļauts veikt, izmantojot tādas gaisvadu kontakttīkla tipus, kuriem vēl tiek veikta SIK sertifikācija vai deklarēšana saskaņā ar Komisijas Ieteikumu 2011/622/ES (**), ja tie atbilst pārējām ENE SITS noteiktajām prasībām. Modelētajai strāvņēmes kvalitātei jāatbilst 4.2.8.2.9.6. punktā noteiktajai kvalitātei attiecībā uz pacēlumu, vidējo kontaktspēku un standartnovirzi katram gaisvadu kontakttīklam.

Ja modelēšanas rezultāti ir pieņemami, veic dinamisko testēšanu uz vietas, izmantojot viena no divu modelēšanai izmantoto tipu gaisvadu kontakttīkla reprezentatīvu sekciju.

Mijiedarbības raksturlielumus mēra saskaņā ar J-1. papildinājuma [42.] rindā minēto specifیکāciju. Pacēluma mērījuma gadījumā mēra vismaz divus fiksatorus.

Testēto pantogrāfu uzstāda uz ritošā sastāva, kura radītais vidējais kontaktspēks nepārsniedz 4.2.8.2.9.6. punktā norādītās augstākās un zemākās robežvērtības līdz pantogrāfa projektētajam ātrumam. Testēšanu veic abos braukšanas virzienos.

Pantogrāfu, ko paredzēts ekspluatēt 1 435 mm un 1 668 mm sliežu ceļa platuma sistēmās, testi ietver sliežu ceļa sekcijas ar zemu kontaktvada piekari (t. i., no 5,0 līdz 5,3 m) un sliežu ceļa sekcijas ar augstu kontaktvada piekari (t. i., no 5,5 līdz 5,75 m).

Pantogrāfu, ko paredzēts ekspluatēt 1 520 mm un 1 524 mm sliežu ceļa platuma sistēmās, testi ietver sliežu ceļa sekcijas ar kontaktvada piekari augstumā no 6,0 līdz 6,3 m.

Testus veic vismaz trīs dažādos pieaugošos ātrumos līdz testējamā pantogrāfa projektētā ātruma sasniegšanai un ar projektēto ātrumu.

Divu secīgu testu ātrumu starpība nedrīkst būt lielāka par 50 km/h.

Izmēritajai strāvņēmes kvalitātei jāatbilst 4.2.8.2.9.6. punktā noteiktajai kvalitātei attiecībā uz pacēlumu un vai nu vidējo kontaktspēku un standartnovirzi, vai dzirksteļošanas procentuālo attiecību.

Ja visiem minētajiem novērtējumiem bijuši labi rezultāti, tad uzskata, ka testētā pantogrāfa konstrukcija atbilst SITS noteiktajām prasībām attiecībā uz strāvņēmes kvalitāti.

Pantogrāfa, kam ir "EK" verifikācijas deklarācija, izmantošanai dažādas konstrukcijas ritošajā sastāvā nepieciešamie papildu testi ritošā sastāva līmenī attiecībā uz strāvņēmes kvalitāti noteikti 6.2.3.20. punktā.

6.1.3.8. Ieliktni (5.3.11. punkts)

1. Ieliktnus verificē saskaņā ar J-1. papildinājuma [43.] rindā minēto specifیکāciju.
2. Ieliktnus, kas ir pantogrāfa galvas nomaināmās daļas, verificē vienu reizi kopā ar pantogrāfu (skatīt 6.1.3.7. punktu) un novērtē to strāvņēmes kvalitāti.
3. Ja tiek izmantots materiāls, par kuru ražotājs nav guvis pietiekamu pieredzi, ieliktnim jāveic piemērotības lietošanai novērtējums (CV modulis; skatīt arī 6.1.6. punktu)."

(*) Komisijas Ieteikums 2014/881/ES (2014. gada 18. novembris) par procedūru esošo dzelzceļa līniju atbilstības līmeņa apliecināšanai savstarpējas izmantojamības tehnisko specifیکāciju pamatparametriem (OV L 356, 12.12.2014., 520. lpp.).

(**) Komisijas Ieteikums 2011/622/ES (2011. gada 20. septembris) par procedūru esošo dzelzceļa līniju atbilstības līmeņa apliecināšanai savstarpējas izmantojamības tehnisko specifیکāciju pamatparametriem (OV L 243, 21.9.2011., 23. lpp.).";

131) pielikuma 6.1.4. punktu aizstāj ar šādu:

“6.1.4. Projekta posmi, kuros jāveic novērtēšana

- 1) H papildinājumā sīkāk izklāstīti projekta posmi, kuros jāveic savstarpējas izmantojamības komponentiem piemērojamo prasību izpildes novērtēšana:
 - a) projektēšanas un izstrādes posms:
 - i) projekta pārskatīšana un/vai projekta pārbaude;
 - ii) tipa tests: tests konstrukcijas verificēšanai, ja tas noteikts un kā tas noteikts 4.2. punktā;
 - b) ražošanas posms: regulārā testēšana, lai verificētu ražošanas atbilstību.

Par regulāro testu novērtēšanu atbildīgo struktūru nosaka atkarībā no izvēlētā novērtēšanas moduļa.
- 2) H papildinājums ir strukturēts atbilstīgi 4.2. punktam; savstarpējas izmantojamības komponentiem piemērojamās prasības un to novērtēšanas metodes noteiktas 5.3. punktā, atsaucoties uz 4.2. iedaļas attiecīgajiem punktiem; vajadzības gadījumā norādīta arī atsauce uz 6.1.3. punkta apakšpunktu.”;

132) pielikuma 6.1.6. punktu aizstāj ar šādu:

“6.1.6. Piemērotības lietošanai novērtēšana

- 1) Piemērotības lietošanai novērtēšanu saskaņā ar tipa validēšanas procedūru, pamatojoties uz ekspluatācijas pieredzi (CV modulis), var ietvert novērtēšanas procedūrā attiecībā uz šādiem savstarpējas izmantojamības komponentiem:
 - riteņi (skatīt 6.1.3.1. punktu),
 - sistēma ar automātiski pārstatāmu attālumu starp riteņiem (skatīt 6.1.3.1.a punktu),
 - riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma (skatīt 6.1.3.2. punktu),
 - ieliktni (skatīt 6.1.3.8. punktu).
- 2) Pirms ekspluatācijas testu sākšanas izmanto piemērotu moduli (CB vai CH1) komponenta konstrukcijas sertifikācijai.
- 3) Ekspluatācijas testus veic pēc priekšlikuma, ko iesniedzis ražotājs, kurš vienojies ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu par ieguldījumu šādā novērtējumā.”;

133) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

134) pielikuma 6.2.3.1. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.3.1. Slodzes režīmi un masas raksturojumi (4.2.2.10. punkts)

- 1) Masas raksturojumus mēra slodzes režīmā “projektētā masa darba režīmā”, izņemot patērējamās materiālus, uz ko tas neattiecas (piemēram, ir pieņemama “pašmasa”).
- 2) Pārējos slodzes režīmus atļauts noteikt ar aprēķiniem.
- 3) Ja ritekļis ir atzīts par atbilstīgu konkrētam tipam (saskaņā ar 6.2.2. un 7.1.3. punktu):
 - ritekļa kopējā svērtā masa slodzes režīmā “projektētā masa darba režīmā” nedrīkst par vairāk kā 3 % pārsniegt šim tipam deklarēto ritekļa kopējo masu, kas norādīta “EK” verificācijas tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātā un 4.2.12. punktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā,
 - turklāt vienības, kuras maksimālais projektētais ātrums ir 250 km/h vai lielāks, masa uz asi slodzes režīmā “projektētā masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā” un “ekspluatācijas masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā” nedrīkst par vairāk kā 4 % pārsniegt deklarēto masu uz asi tai pašā slodzes režīmā.”;

135) pielikuma 6.2.3.3. punkta 1. apakšpunktā “83. rindā” aizstāj ar “[9.] rindā”;

136) pielikuma 6.2.3.4. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.3.4. Gaitas dinamiskie parametri – tehniskās prasības (4.2.3.4.2.a punkts)

- 1) Vienību, ko paredzēts ekspluatēt 1 435 mm vai 1 524 mm, vai 1 668 mm sistēmā, atbilstību apliecina saskaņā ar J-1. papildinājuma [9.] rindā minēto specifikāciju.
4.2.3.4.2.1. un 4.2.3.4.2.2. punktā minētos parametrus novērtē, izmantojot kritērijus, kas noteikti J-1. papildinājuma [9.] rindā minētajā specifikācijā.”;

137) pielikuma 6.2.3.5. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.3.5. Atbilstības novērtējums attiecībā uz drošības prasībām

Atbilstību 4.2. punktā noteiktajām drošības prasībām apliecina, kā aprakstīts tālāk.

1. Šī novērtējumā jomā ir tikai ritošā sastāva konstrukcija, ņemot vērā to, ka ekspluatācija, testēšana un tehniskā apkope tiek veiktas saskaņā ar pieteikuma iesniedzēja definētajiem noteikumiem (kā aprakstīts tehniskajā dokumentācijā).

Piezīmes

- Nosakot prasības par testēšanu un tehnisko apkopi, pieteikuma iesniedzējam jāņem vērā sasniedzamais drošības līmenis (konsekvence); atbilstības pierādīšanā iekļauj arī prasības par testēšanu un tehnisko apkopi.

- Citas apakšsistēmas un cilvēkfaktori (kļūdas) nav jāņem vērā.

2. Visi pieņēmumi, kas izmantoti, lai izstrādātu ekspluatācijas profilu, skaidri jādokumentē pierādījumos.

3. Atbilstību 4.2.3.4.2., 4.2.3.5.3., 4.2.4.2.2., 4.2.5.3.5., 4.2.5.5.8. un 4.2.5.5.9. punktā noteiktajām drošības prasībām attiecībā uz bīstamu atteicu scenāriju smaguma/seku pakāpi pierāda, izmantojot vienu no divām tālāk norādītajām metodēm:

- 1) saskaņota riska pieņemamības kritērija piemērošana attiecībā uz 4.2. punktā noteikto smagumu (piemēram, “letāli gadījumi” avārijas bremzēšanas scenārijā).

Pieteikuma iesniedzējs var izvēlēties izmantot šo metodi ar nosacījumu, ka ir pieejams saskaņots riska pieņemamības kritērijs, kas noteikts riska novērtēšanas kopīgajā drošības metodē (CSM).

Pieteikuma iesniedzējs atbilstību saskaņotajam kritērijam pierāda, piemērojot riska novērtēšanas CSM I-3. pielikumu. Pierādījumus var balstīt uz šādiem principiem (un to kombinācijām): līdzība references sistēmai(-ām), prakses kodeksu piemērošana un riska precīza noteikšana (piemēram, varbūtīguma pieeja).

Pieteikuma iesniedzējs izraugās iestādi, kas novērtē tā iesniegtos pierādījumus, proti, vai nu paziņoto iestādi, kas atbild par ritošā sastāva apakšsistēmas verificēšanu, vai novērtēšanas iestādi, kas definēta riska novērtēšanas CSM.

Visas dalībvalstis atzīst šo pierādījumu; vai

- 2) riska izvērtējums un novērtēšana saskaņā ar riska novērtēšanas CSM, lai noteiktu izmantojamo riska pieņemamības kritēriju un pierādītu atbilstību šim kritērijam.

Pieteikuma iesniedzējs var jebkurā gadījumā izvēlēties šo metodi.

Pieteikuma iesniedzējs izraugās novērtēšanas iestādi, kas novērtē tā iesniegtos pierādījumus, kā definēts riska novērtēšanas CSM.

Drošības novērtējuma ziņojumu iesniedz saskaņā ar riska novērtēšanas CSM un tās grozījumu prasībām.

Atļaujas piešķirējam jāņem vērā drošības novērtējuma ziņojums, kā noteikts riska novērtēšanas CSM I pielikuma 2.5.6. punktā un 15. panta 2. punktā.

4. Attiecībā uz visiem SITS punktiem, kas uzskaitīti 3. apakšpunktā, attiecīgajos dokumentos, kurus pievieno “EK” verificācijas deklarācijai (piemēram, “EK” sertifikātā, ko izdod paziņotā iestāde, vai drošības novērtējuma ziņojumā), skaidri norāda “izmantoto metodi” (1. vai 2. metode); 2. metodes gadījumā norāda arī “izmantoto riska pieņemamības kritēriju”;

138) pielikuma 6.2.3.6. punktu groza šādi:

- a) 1. apakšpunktu groza šādi:
 - i) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);
 - ii) otrajā daļā "107. rindā" aizstāj ar "[9.] rindā";
 - iii) 12. tabulā "85. rindā" aizstāj ar "[44.] rindā";
 - iv) trešajā daļā "86. rindā" aizstāj ar "[45.] rindā";
- b) 2. apakšpunktu groza šādi:
 - i) 14. tabulā "85. rindā" aizstāj ar "[44.] rindā";
 - ii) otrajā daļā "86. rindā" aizstāj ar "[45.] rindā";
- c) 3. apakšpunktu groza šādi:
 - i) 14. tabulā "85. rindā" aizstāj ar "[44.] rindā";
 - ii) otrajā daļā "86. rindā" aizstāj ar "[45.] rindā";

139) pielikuma 6.2.3.7. punktu groza šādi:

- a) 1. apakšpunktā "87. rindā" aizstāj ar "[46.] rindā";
- b) 2. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"2. Ass mehāniskās izturības un noguruma raksturlielumu atbilstību pierāda saskaņā ar J-1. papildinājuma [47.] rindā minēto specifikāciju.

Pieļaujamā sprieguma izvēles kritēriji ir noteikti J-1. papildinājuma [47.] rindā minētajā specifikācijā.";
- c) 6. apakšpunktā "90. rindā" aizstāj ar "[48.] rindā";

140) pielikuma 6.2.3.8. punktu groza šādi:

- a) 1. apakšpunktā "91. rindā" aizstāj ar "[66.] rindā";
- b) 3. apakšpunkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"3. Testēšanu veic vienības slodzes režīmos "projektētā masa darba režīmā", "projektētā masa normālā lietderīgās krāvnēsības režīmā" un "maksimālā bremzēšanas slodze" (kā noteikts 4.2.2.10. un 4.2.4.5.2. punktā).";

141) pielikuma 6.2.3.9. punktu aizstāj ar šādu:

"6.2.3.9. Darba bremzēšana (4.2.4.5.3. punkts)

1. Testējamā maksimālā darba bremzēšanas veikspēja ir bremzēšanas ceļš atbilstīgi J-1. papildinājuma [66.] rindā minētajai specifikācijai. Palēninājumu izvērtē pēc bremzēšanas ceļa garuma.
2. Testēšanu veic uz sausām sliedēm ar sākotnējo ātrumu, kas ir vienāds ar vienības maksimālo projektēto ātrumu, kādā no 4.2.4.5.2. punktā definētajiem slodzes režīmiem.
3. Testēšanas rezultātu izvērtēšanai izmanto metodiku, kurā ņem vērā šādus aspektus:
 - izejas datu korekciju,
 - testēšanas atkārtojamību: testēšanas rezultāta validācijai testēšanu atkārtoti vairākas reizes; izvērtē testēšanas rezultātu un standartnovirzes absolūto starpību.";

142) pielikuma 6.2.3.10. punkta 1. apakšpunktā "93. rindā" aizstāj ar "[15.] rindā";

143) pielikuma 6.2.3.13. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.3.13. Pazemināta gaisa spiediena zonas iedarbība uz pasažieriem, kas atrodas uz perona, un uz strādniekiem, kuri atrodas uz sliežu ceļa nomales (4.2.6.2.1. punkts)

- 1) Atbilstību 4.2.6.2.1. punktā noteiktajai robežvērtībai, kas raksturo maksimālo pieļaujamo gaisa ātrumu pie sliežu ceļa, pierāda, pamatojoties uz tādu vispusīgu testu rezultātiem, kuri veikti uz taisna sliežu ceļa saskaņā ar J-1. papildinājuma [49.] rindā minēto specifikāciju.
- 2) Tā vietā, lai veiktu iepriekšminēto pilno novērtēšanu, ritošo sastāvu drīkst novērtēt vienkāršoti, ja tā konstrukcija ir līdzīga tāda ritošā sastāva konstrukcijai, kuram ir veikts pilns šajā SITS noteiktais novērtējums. Šādos gadījumos J-1. papildinājuma [49.] rindā minētajā specifikācijā noteikto vienkāršoto atbilstības novērtēšanu var piemērot tikmēr, kamēr konstrukcijas atšķirības paliek tajā pašā specifikācijā noteiktajās robežās.”;

144) pielikuma 6.2.3.14. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.3.14. Vilciena galvas radītais spiediena vilnis (4.2.6.2.2. punkts)

- 1) Atbilstību novērtē, pamatojoties uz vispusīgu testu rezultātiem apstākļos, kas noteikti J-1. papildinājuma [49.] rindā minētajā specifikācijā. Atbilstības novērtēšanai var izmantot arī vai nu validēto plūsmu dinamikas datorizēto (CFD) modelēšanas metodi, vai modelēšanu ar kustīgiem objektiem, kā noteikts tajā pašā specifikācijā.
- 2) Tā vietā, lai veiktu iepriekšminēto pilno novērtēšanu, ritošo sastāvu drīkst novērtēt vienkāršoti, ja tā konstrukcija ir līdzīga tāda ritošā sastāva konstrukcijai, kuram ir veikts pilns šajā SITS noteiktais novērtējums. Šādos gadījumos J-1. papildinājuma [49.] rindā minētajā specifikācijā noteikto vienkāršoto atbilstības novērtēšanu var piemērot tikmēr, kamēr konstrukcijas atšķirības paliek tajā pašā specifikācijā noteiktajās robežās.”;

145) pielikuma 6.2.3.15. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.3.15. Maksimālās spiediena svārstības tuneļos (4.2.6.2.3. punkts)

Atbilstības novērtēšanas procedūra ir aprakstīta J-1. papildinājuma [50.] rindā minētajā specifikācijā.”;

146) pielikuma 6.2.3.16.–6.2.3.19. punktu aizstāj ar šādiem:

“6.2.3.16. Sānvējš (4.2.6.2.4. punkts)

1. Atbilstības novērtējums ir pilnībā noteikts 4.2.6.2.4. punktā.

6.2.3.17. Brīdinājuma taures signāla skaņas spiediena līmeņi (4.2.7.2.2. punkts)

1. Brīdinājuma taures signāla skaņas spiediena līmeņus mēra un verificē atbilstīgi J-1. papildinājuma [21.] rindā minētajai specifikācijai.

6.2.3.18. Maksimālā jauda un maksimālā strāva no gaisvadu kontakttīkla (4.2.8.2.4. punkts)

1. Atbilstības novērtējumu veic saskaņā ar J-1. papildinājuma [22.] rindā minēto specifikāciju.

6.2.3.19. Jaudas koeficients (4.2.8.2.6. punkts)

1. Atbilstības novērtējumu veic saskaņā ar J-1. papildinājuma [22.] rindā minēto specifikāciju.”;

147) pielikuma 6.2.3.19.a punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.3.19.a Elektroenerģijas borta mēraparātu sistēma (4.2.8.2.8. punkts)

1. Elektroenerģijas mērīšanas funkcija (EMF)

Visu to ierīču precizitāti, kam ir viena vai vairākas EMF funkcijas, novērtē, katru funkciju testējot standarta apstākļos un izmantojot attiecīgu metodi, kā aprakstīts J-1. papildinājuma [56.] rindā minētajā specifikācijā. Ievades daudzums un jaudas koeficienta diapazons testēšanas laikā atbilst tajā pašā specifikācijā norādītajām vērtībām.

Temperatūras ietekmi uz katras ierīces, kam ir viena vai vairākas EMF funkcijas, precizitāti novērtē, katru funkciju testējot standarta apstākļos (izņemot temperatūru) un izmantojot attiecīgu metodi, kā aprakstīts J.1. papildinājuma [56.] rindā minētajā specifikācijā.

Katras ierīces, kam ir viena vai vairākas EMF funkcijas, vidējo temperatūras koeficientu novērtē, katru funkciju testējot standarta apstākļos (izņemot temperatūru) un izmantojot attiecīgu metodi, kā aprakstīts J.1. papildinājuma [56.] rindā minētajā specifikācijā.

Gadījumos, kad piemēro 4.2.8.2.8.2. punkta 6. apakšpunktu, esošo komponentu atbilstību šim punktam var novērtēt saskaņā ar citu standartu, nevis J-1. papildinājuma [56.] rindā minēto specifikāciju, vai saskaņā ar minētās specifikācijas iepriekšējo versiju.

2. Datu apstrādes sistēma (DHS)

Datu apkopošanu un apstrādi datu apstrādes sistēmā novērtē, veicot testēšanu un izmantojot metodi, kas aprakstīta J.1. papildinājuma [55.] rindā minētajā specifikācijā.

3. Elektroenerģijas borta mēraparātu sistēma (EMS)

EMS novērtē, testējot, kā aprakstīts J.1. papildinājuma [59.] rindā minētajā specifikācijā.”;

148) pielikuma 6.2.3.20. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.3.20. **Strāvņēmes dinamikas parametri (4.2.8.2.9.6. punkts)**

- 1) Ja uz ritošā sastāva vienības, kas novērtēta atbilstīgi 4.2.8.2.9.6. punktam, uzstādīti pantogrāfi, kuriem ir “EK” deklarācija par savstarpējas izmantojamības komponenta atbilstību vai piemērotību lietošanai, veic dinamisko testēšanu ātrumā līdz vienības projektētajam ātrumam, lai saskaņā ar J-1. papildinājuma [42.] rindā minēto specifikāciju izmērītu pacēlumu un vai nu vidējo kontaktpēku un standartnovirzi, vai dzirksteļošanas procentuālo attiecību.
- 2) Vienībai, ko paredzēts ekspluatēt 1 435 mm un 1 668 mm sliežu ceļa platuma sistēmā, katru uzstādīto pantogrāfu testē abos braukšanas virzienos un šajos testos iekļauj sliežu ceļu sekcijas ar zemu kontaktvada piekari (t. i., no 5,0 līdz 5,3 m) un sliežu ceļu sekcijas ar augstu kontaktvada piekari (t. i., no 5,5 līdz 5,75 m).

Vienību, ko paredzēts ekspluatēt 1 520 mm un 1 524 mm sliežu ceļa platuma sistēmās, testi ietver sliežu ceļa sekcijas ar kontaktvada piekari augstumā no 6,0 līdz 6,3 m.
- 3) Testus veic vismaz trīs dažādos pieaugošos ātrumos līdz vienības maksimālā projektētā ātruma sasniegšanai un ar maksimālo projektēto ātrumu. Divu secīgu testu ātrumu starpība nedrīkst būt lielāka par 50 km/h.
- 4) Testēšanas laikā katrai konkrētai energoapgādes sistēmai statisko kontaktpēku koriģē 4.2.8.2.9.5. punktā noteiktajā diapazonā.
- 5) Izmērītajiem rezultātiem jāatbilst 4.2.8.2.9.6. punktā noteiktajai kvalitātei attiecībā uz pacēlumu un vai nu vidējo kontaktpēku un standartnovirzi, vai dzirksteļošanas procentuālo attiecību. Pacēluma mērījuma gadījumā mēra vismaz divus fiksatorus.”;

149) pielikuma 6.2.3.21. punktu aizstāj ar šādu:

“6.2.3.21. **Pantogrāfu izvietojums (4.2.8.2.9.7. punkts)**

- 1) Strāvņēmes dinamikas parametru raksturlielumus verificē, kā noteikts 6.2.3.20. punktā.
- 2) Ir jāveic vājāko pantogrāfu testēšana attiecībā uz maksimālo pacēlumu un maksimālo standartnovirzi vai dzirksteļošanu. Izvietojumus, kuros iekļauti vājākie pantogrāfi, nosaka, veicot modelēšanu vai mērījumu, kā noteikts J-1. papildinājuma [41.] un [42.] rindā.”;

- 150) pielikuma 6.2.3.22. punkta 1. apakšpunktā "101. rindā" aizstāj ar "[28.] rindā";
- 151) pielikuma 6.2.3.23. punkta 1. apakšpunktā "4.2.10.3.2. punkta 1. apakšpunktā noteikto prasību" aizstāj ar "4.2.10.3.2. punkta 1. apakšpunktu";
- 152) pielikuma 6.2.4. punkta 2. apakšpunktā "4.2. iedaļai" aizstāj ar "4.2. punktam" un "4.2. iedaļu" aizstāj ar "4.2. punktu";
- 153) pielikuma 6.2.5. punktu aizstāj ar šādu:

"6.2.5. Inovatīvi risinājumi

- 1) Ja tiek piedāvāts inovatīvs risinājums (kā noteikts 10. pantā) ritošā sastāva apakšsistēmai, pieteikuma iesniedzējs piemēro 10. pantā aprakstīto procedūru.”;
- 154) pielikuma 6.2.6. punktu aizstāj ar šādu:

"6.2.6. Eksploatācijas un tehniskās apkopes dokumentācijas novērtēšana

Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 4. punktā noteikts, ka pieteikuma iesniedzējs atbild par tehniskās dokumentācijas sagatavošanu, kurā iekļauti visi nepieciešamie eksploatācijas un tehniskās apkopes dokumenti.”;

- 155) pielikuma 6.2.7. punktu aizstāj ar šādu:

"6.2.7. Vispārējai eksploatācijai paredzētu vienību novērtēšana

- 1) Novērtējot vispārējai eksploatācijai paredzētu jaunu, modernizētu vai atjaunotu vienību atbilstību šai SITS (saskaņā ar 4.1.2. punktu), dažu šajā SITS noteikto prasību novērtēšanā jāizmanto references vilciens. Šī prasība minēta 4.2. punkta attiecīgajos noteikumos. Tāpat dažas no šīs SITS prasībām attiecībā uz vilciena līmeni nav iespējams novērtēt vienības līmenī; šie gadījumi saistībā ar attiecīgajām prasībām ir aprakstīti 4.2. punktā.
- 2) Paziņotā iestāde neveic izmantošanas telpas verifikāciju attiecībā uz ritošā sastāva tipu, kas, sakabināts ar novērtējamo vienību, nodrošina vilciena atbilstību šai SITS.
- 3) Pēc tam, kad šāda vienība ir saņēmusi eksploatācijas atļauju, par tās izmantošanu (SITS atbilstīgā vai neatbilstīgā) vilciena formējumā atbild dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, ievērojot OPE SITS 4.2.2.5. punkta noteikumus (vilciena formējums).”;
- 156) pielikuma 6.2.7.a punktu svīturo;
- 157) pielikuma 6.2.8. punktu aizstāj ar šādu:

"6.2.8. Iepriekšnoteiktā(-os) formējumā(-os) eksploatācijai paredzētu vienību novērtēšana

- 1) Ja (saskaņā ar 4.1.2. punktu) novērtē jaunu, modernizētu vai atjaunotu vienību, ko paredzēts iekļaut iepriekšnoteiktā(-os) formējumā(-os), "EK" verifikācijas sertifikātā norāda formējumu(-us), uz ko attiecas šis novērtējums: ar novērtējamo vienību sakabināta ritošā sastāva tipu, ritekļu skaitu formējumā(-os) un ritekļu izvietojumu formējumā(-os), kas nodrošinās vilciena formējuma atbilstību šai SITS.
- 2) SITS noteiktās prasības vilciena līmenī novērtē, izmantojot references vilciena formējumu, ja šajā SITS tāds noteikts.
- 3) Pēc tam, kad šāda vienība ir saņēmusi eksploatācijas atļauju, to var sakabināt ar citām vienībām, lai izveidotu "EK" verifikācijas sertifikātā minētos formējumus.”;
- 158) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);
- 159) iekļauj šādu 6.2.10. un 6.2.11. punktu:

"6.2.10. "EK" verifikācija, ja ritošajā sastāvā / ritošā sastāva tipā ir uzstādīta borta ETCS

- 1) Šis punkts attiecas uz gadījumiem, kad borta ETCS ir uzstādīta:
- jaunās ritekļu konstrukcijās, kam nepieciešama pirmā atļauja, kā noteikts Komisijas Īstenošanas regulas 2018/545 (*) 14. pantā,
 - visos citos ritekļu tipos un eksploatācijā esošā ritošajā sastāvā.

Ritošā sastāva atbilstību vilciena saskarnes funkciju prasībām katram pamatparametram, attiecībā uz kuru dota atsauce uz CCS SITS A papildinājuma A2. tabulas [7.] rindu (skatīt 9. tabulas 1. un 2. sleju), var novērtēt tikai tad, kad ETCS ir uzstādīta.

- 2) Saskarnes funkciju novērtējums ETCS uzstādīšanai ritekļi ir daļa no CCS borta iekārtu apakšsistēmas "EK" verifikācijas saskaņā ar CCS SITS 6.3.3. punktu.

Piezīme. Citas šajā SITS noteiktās prasības, kas attiecas uz ritošo sastāvu, ir daļa no ritošā sastāva apakšsistēmas "EK" verifikācijas.

6.2.11. Ritošā sastāva / ritošā sastāva tipa "EK" verifikācija, ja ir uzstādīta borta ATO

- 1) Šis punkts attiecas uz vienībām, kuras ir aprīkotas ar borta ETCS un kuras paredzēts aprīkot ar vilciena automatizētas vadīšanas sistēmas borta iekārtām līdz 2. automatizācijas pakāpei.
- 2) Ritošā sastāva atbilstību saskarnes prasībām, kas noteiktas CCS SITS A papildinājuma A.2. tabulas 84. un 88. rindā, var novērtēt tikai tad, kad ATO ir uzstādīta.
- 3) Saskarnes prasību novērtējums ATO borta iekārtu integrēšanai ritekļi ir daļa no CCS borta iekārtu apakšsistēmas "EK" verifikācijas saskaņā ar CCS SITS 6.3.3. punktu.

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/545 (2018. gada 4. aprīlis), ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 nosaka dzelzceļa ritekļa atļaujas un dzelzceļa ritekļa tipa atļaujas piešķiršanas procesa praktisko kārtību (OV L 90, 6.4.2018., 66. lpp.);

160) pielikuma 6.3. punktu aizstāj ar šādu:

"6.3. Apakšsistēmu, kurās iekļauti savstarpējas izmantojamības komponenti bez "EK" deklarācijas, tehniskā apkope

- 1) Apakšsistēmām, kurām ir "EK" verifikācijas sertifikāts un kurās iekļauti savstarpējas izmantojamības komponenti, kam nav "EK" atbilstības deklarācijas vai deklarācijas par piemērotību lietošanai, ECM atbildībā drīkst izmantot tāda paša tipa savstarpējas izmantojamības komponentus, kam nav "EK" atbilstības deklarācijas vai deklarācijas par piemērotību lietošanai, kā apakšsistēmas komponentus ar tehnisko apkopi saistītai nomainīgai (rezerves daļas).
- 2) ECM jebkurā gadījumā jānodrošina, ka komponenti ar tehnisko apkopi saistītai nomainīgai ir piemēroti lietošanai paredzētajam mērķim, tiek izmantoti savā izmantošanas telpā un nodrošina savstarpēju izmantojamību dzelzceļa sistēmā, vienlaikus atbilstot pamatprasībām. Šādiem komponentiem jābūt izsekojamiem un sertificētiem saskaņā ar dzelzceļa nozarē vispārārstātie valsts vai starptautiskie noteikumiem vai prakses kodeksiem.
- 3) Šā punkta 1. un 2. apakšpunktu piemēro, līdz attiecīgie komponenti kļūst par daļu no apakšsistēmas modernizācijas vai atjaunošanas saskaņā ar 7.1.2. punktu."

161) pielikuma 7.1. punktu aizstāj ar šādu:

"7.1. Īstenošanas vispārīgie noteikumi

7.1.1. Vispārīgi noteikumi

7.1.1.1. Piemērošana jaunūzbūvētam ritošajam sastāvam

1. Šo SITS piemēro visām tās darbības jomā iekļautā ritošā sastāva vienībām, kas laistas tirgū pēc 12. pantā noteiktā piemērošanas sākuma datuma, izņemot gadījumus, kad piemēro 7.1.1.2. punktu "Piemērošana iesāktiem projektiem" vai 7.1.1.3. punktu "Piemērošana specializētajiem ritekļiem, piemēram, sliežu ceļa mašīnām".
2. Atbilstība šim pielikumam tā redakcijā, kas bija piemērojama pirms 2023. gada 28. septembra, ir uzskatāma par līdzvērtīgu atbilstībai šai SITS, izņemot L papildinājumā uzskaitītās izmaiņas.

7.1.1.2. Piemērošana iesāktiem projektiem

1. Šis SITS redakcija, kas piemērojama no 2023. gada 28. septembra nav obligāti jāpiemēro projektiem, kuri minētajā datumā ir A vai B posmā, kā noteikts "iepriekšējās SITS" (t. i., šīs regulas, kas grozīta ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2020/387 (*)) 7.1.3.1. punktā.
2. Neskarot L papildinājuma L.2. tabulu, 4., 5. un 6. nodaļas prasības var brīvprātīgi piemērot 1. punktā minētajiem projektiem.
3. Ja pieteikuma iesniedzējs izvēlas nepiemērot šo SITS redakciju iesāktam projektam, joprojām piemērojama šīs SITS redakcija, kas bija piemērojama 1. punktā minētā A posma sākumā.

7.1.1.3. Piemērošana specializētajiem ritekļiem

1. Šis SITS un NOI SITS piemērošana specializētajiem ritekļiem gaitas režīmā (kā noteikts 2.2. un 2.3. punktā) ir obligāta, ja izmantošanas telpa aptver vairāk nekā vienu dalībvalsti.
2. Šis SITS un NOI SITS piemērošana tiem specializētajiem ritekļiem gaitas režīmā, kas nav minēti 1. punktā, nav obligāta.
 - a) Ja nav valsts noteikumu, kuri atšķiras no šīs SITS vai NOI SITS, pieteikuma iesniedzējs izmanto atbilstības novērtēšanas procesu, kas aprakstīts 6.2.1. punktā, lai sagatavotu "EK" verifikācijas deklarāciju saskaņā ar šo SITS; dalībvalstīm jāatzīst šī "EK" verifikācijas deklarācija.
 - b) Ja ir valsts noteikumi, kuri atšķiras no šīs SITS vai NOI SITS, un pieteikuma iesniedzējs izvēlas šo SITS attiecīgajiem pamatparametriem nepiemērot attiecīgās SITS, specializēto ritekli attiecībā uz izvēlētajiem pamatparametriem saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. pantu var apstiprināt atbilstīgi valsts noteikumiem.
3. Piemērojot 2. punkta b) apakšpunktu, trokšņa līmeņa novērtējums mašīnista kabīnes iekšienē (skatīt NOI SITS 4.2.4. punktu) ir obligāts visiem specializētajiem ritekļiem.

7.1.1.4. Pārejas pasākums attiecībā uz ugunsdrošības prasībām

Pārejas periodā, kas beidzas 2026. gada 1. janvārī, kā alternatīvu 4.2.10.2.1. punktā noteiktajām materiālu prasībām ir atļauts piemērot atbilstības verifikāciju attiecībā uz materiālu ugunsdrošības prasībām, izmantojot attiecīgo ekspluatācijas kategoriju no EN 45545- 2:2013+A1:2015.

7.1.1.5. Nosacījumi, kas jāizpilda, lai pasažieru vagoniem saņemtu ritekļa tipa atļauju un/vai atļauju laišanai tirgū, kura neaprobežojas tikai ar konkrētu izmantošanas telpu

1. Šis punkts attiecas uz pasažieru vagoniem un citiem līdzīgiem vagoniem, kā noteikts 2.2.2. punkta A. daļas 3. apakšpunktā, izņemot vagonus, kuri aprīkoti ar mašīnista kabīni.
2. Nosacījumi, kas jāizpilda, lai saņemtu ritekļa tipa atļauju un/vai atļauju laišanai tirgū, kura neaprobežojas tikai ar konkrētu izmantošanas telpu, ir norādīti 7.1.1.5.1. un 7.1.1.5.2. punktā kā papildu prasības, kas jāņem vērā ritošā sastāva apakšsistēmas "EK" verifikācijā. Šos nosacījumus uzskata par tādiem, kas papildina šīs SITS, PRM SITS un NOI SITS prasības, un tie ir izpildāmi pilnībā.
3. Šis SITS 7.1.1.5.1. punktā noteiktā nosacījumu kopuma izpilde ir obligāta. Tajā ir uzskaitīti nosacījumi, kas piemērojami izmantošanai iepriekšnoteiktā formējuma paredzētiem vagoniem.
4. Šis SITS 7.1.1.5.2. punktā noteiktā nosacījumu kopuma izpilde nav obligāta. Minētajā punktā ir uzskaitīti papildu nosacījumi, kas piemērojami vispārējai ekspluatācijai paredzētiem vagoniem.

- 7.1.1.5.1. **Nosacījumi, kas piemērojami izmantošanai iepriekšnoteiktos formējumos paredzētiem vagoniem**
- 1) Ritekļis atbilst vienībai (kā noteikts šajā SITS), kas sastāv no ritošā sastāva apakšsistēmas tikai bez uzstādītām CCS borta iekārtām.
 - 2) Vienība ir bez vilces.
 - 3) Vienība ir paredzēta ekspluatācijai vismaz vienā no šiem sliežu ceļa platumiem:
 - a) 1 435 mm;
 - b) 1 668 mm.
 - 4) Vienībai jābūt aprīkotai ar kaltiem un velmētiem riteņiem, kas novērtēti saskaņā ar 6.1.3.1. punktu.
 - 5) Vienībai jābūt aprīkotai ar riteņiem, kuru minimālais riteņa diametrs ir lielāks nekā 760 mm.
 - 6) Vienībai jābūt saderīgai ar šādu sliežu ieslīpumu: 1/20, 1/30 un 1/40. Nesaderība ar vienu vai vairākiem sliežu ieslīpumiem izslēdz attiecīgo(-os) tīklu(s) no izmantošanas telpas.
 - 7) Vienībai jābūt paziņotai kā saderīgai ar vienu no šiem references profiliem: G1, GA, GB, GC vai DE3, ietverot arī apakšējās daļas references profilu GI1, GI2 vai GI3.
 - 8) Vienības maksimālais ātrums ir mazāks nekā 250 km/h.
 - 9) B kategorijas vienībās, kas minētas 4.1.4. punktā, jāierīko pilnīgi atdalošas šķērssienas saskaņā ar 4.2.10.3.4. punkta 3. apakšpunktu, izņemot guļamvagonus, kuros jāierīko citas ugunsgrēka ierobežošanas un kontroles sistēmas (FCCS) saskaņā ar 4.2.10.3.4. punkta 4. apakšpunktu.
 - 10) Ja vienība ir aprīkota ar uzmalas eļļotājiem, jānodrošina iespēja tos aktivizēt/deaktivizēt saskaņā ar J-2. papildinājuma [A] rindā minēto specifikāciju.
 - 11) Ja vienība ir aprīkota ar virpuļstrāvas sliežu ceļa bremsēm, jānodrošina iespēja tās aktivizēt/deaktivizēt saskaņā ar J-2. papildinājuma [A] rindā minēto specifikāciju.
 - 12) Ja vienība ir aprīkota ar magnētiskajām sliežu ceļa bremsēm, jānodrošina iespēja tās aktivizēt/deaktivizēt saskaņā ar J-2. papildinājuma [A] rindā minēto specifikāciju.
 - 13) Vienības, kurās uzstādīta EN-UIC bremžu sistēma, testē atbilstīgi J-1. papildinājuma [71.] rindā minētajai specifikācijai.
 - 14) Ja vienību ir paredzēts ekspluatēt jauktā satiksmē tuneļos, ņem vērā lielākas aerodinamiskās slodzes saskaņā ar J-1. papildinājuma [50.] rindā minēto specifikāciju.
 - 15) Vienībai jāatbilst J-2. papildinājuma [A] rindā minētajai specifikācijai.
 - 16) Šīs SITS 4.2.12.2. punkta 26. apakšpunktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā norāda šādus vienības raksturlielumus:
 - a) piemērojamie vienkāršā elektroapgādes līnijas spriegumi saskaņā ar 4.2.11.6. punkta 2. apakšpunktu;
 - b) maksimālais vienkāršā elektroapgādes līnijas strāvas patēriņš vienības stāvēšanas laikā (A) katram piemērojamajam vienkāršā elektroapgādes līnijas spriegumam;
 - c) katrai frekvenču pārvaldības joslai, kas noteikta J-2. papildinājuma [A] rindā minētajā specifikācijā un īpašajos gadījumos vai tehniskajos dokumentos, kas minēti CCS SITS 13. pantā, ja tie ir pieejami. Līdz CCS SITS 13. pantā minēto īpašo gadījumu paziņošanai paliek spēkā paziņotie valsts noteikumi:
 - i) maksimālā traucējumu strāva (A) un piemērojamais summēšanas noteikums;

- ii) maksimālais magnētiskais lauks ($dB_{\mu A/m}$), gan izstarotais lauks, gan lauks atgriezes strāvas dēļ, un piemērojams summēšanas noteikums;
- iii) ritekļa minimālā pilnā pretestība (omi).
- d) salīdzināmi parametri, kas norādīti īpašajos gadījumos vai tehniskajos dokumentos, kuri minēti CCS SITS 13. pantā, ja tie ir pieejami.
- Lai noteiktu c) un d) apakšpunktā uzskaitītos raksturlielumus, vienību testē. Parametrus, kas noteikti a) un b) apakšpunktā, var noteikt ar simulāciju, aprēķinu vai testēšanu.
- 17) Vienību elektriskās saskarnes un saziņas protokolus apraksta SITS 4.2.1.2.2. punkta 3.a apakšpunktā aprakstītajā vispārējā dokumentācijā, norādot atsauci uz piemērotajiem standartiem vai citiem normatīvajiem dokumentiem.
- 18) Sakaru tīkli atbilst J-1. papildinājuma [53.] rindā minētajai specifikācijai.
- 19) Tehniskajā dokumentācijā norāda atbilstību/neatbilstību īpašajam gadījumam attiecībā uz pakāpienu novietojumu iekāpšanai ritekļi un izkāpšanai no tā, kas noteikts PRM SITS 7.3.2.6. punktā. Attiecībā uz vienībām, ko paredzēts ekspluatēt Vācijā, atbilstību/neatbilstību īpašajiem gadījumiem dokumentē, specifikāciju, kas minēta J-1. papildinājuma [74.] rindā, piemērojot PRM SITS 20. un 21. tabulai.
- 20) Attiecībā uz vienībām, ko paredzēts ekspluatēt uz 1 435 mm sliežu ceļa, ņem vērā arī šādus īpašos gadījumus:
- a) tehniskajā dokumentācijā norāda atbilstību/neatbilstību prasībām par aerodinamisko ietekmi, kā noteikts 7.3.2.8. punktā. Ja nav nodrošināta atbilstība minētajām prasībām, no izmantošanas telpas izslēdz Itāliju;
- b) tehniskajā dokumentācijā norāda atbilstību/neatbilstību prasībām par ugunsdrošību un evakuāciju, kā noteikts 7.3.2.20. punktā. Ja nav nodrošināta atbilstība minētajām prasībām, no izmantošanas telpas izslēdz Itāliju;
- c) tehniskajā dokumentācijā norāda atbilstību/neatbilstību prasībām par kustības spēju un ugunsgrēka ierobežošanas un kontroles sistēmām, kā noteikts 7.3.2.21. punktā. Ja nav nodrošināta atbilstība minētajām prasībām, no izmantošanas telpas izslēdz Lamanša tuneli;
- d) tehniskajā dokumentācijā norāda atbilstību/neatbilstību prasībām par ass gultņu stāvokļa monitoringu ar lauka iekārtām, kā noteikts 7.3.2.3. punktā; Ja nav nodrošināta atbilstība minētajām prasībām, no izmantošanas telpas izslēdz Franciju un/vai Zviedriju.
- e) attiecībā uz vienībām, ko paredzēts ekspluatēt Vācijā, tehniskajā dokumentācijā norāda vienības raksturīgās vēja līknes (CWC) atbilstību/neatbilstību robežvērtībām, kas noteiktas J-2. papildinājuma [C] rindā minētajā dokumentā. Ja nav nodrošināta atbilstība minētajām prasībām, no izmantošanas telpas izslēdz Vāciju;
- f) attiecībā uz vienībām, ko paredzēts ekspluatēt Vācijā līnijās ar slīpumu, kas lielāks par 40 %, tehniskajā dokumentācijā norāda atbilstību/neatbilstību prasībām, kas noteiktas J-2. papildinājuma [D] rindā minētajā dokumentā. Neatbilstība neliedz vienības piekļuvi valsts tīklam;
- g) attiecībā uz vienībām, ko paredzēts ekspluatēt Vācijā, tehniskajā dokumentācijā norāda avārijas izeju atbilstību/neatbilstību J-2. papildinājuma [E] rindā minētajam dokumentam. Ja nav nodrošināta atbilstība minētajām prasībām, no izmantošanas telpas izslēdz Vāciju;
- h) attiecībā uz vienībām, ko paredzēts ekspluatēt Austrijā, pārbaudot prasību par riteņa un sliedes saskares ģeometriju, papildus 4.2.3.4.3. punktam ņem vērā šādus tīkla raksturlielumus:
- $V \leq 160 \text{ km/h}$: $0,7 \leq \tan \varphi < 0,8$
 - $160 \text{ km/h} < V \leq 200 \text{ km/h}$: $0,5 \leq \tan \varphi < 0,6$
 - $V > 200 \text{ km/h}$: $0,3 \leq \tan \varphi < 0,4$

Atbilstību/neatbilstību prasībām norāda tehniskajā dokumentācijā. Ja nav nodrošināta atbilstība minētajām prasībām, ierobežo ritekļa ātrumu;

- i) attiecībā uz vienībām, ko paredzēts ekspluatēt Vācijā, pārbaudot prasību par riteņa un sliedes saskares ģeometriju, papildus 4.2.3.4.3. punktam ņem vērā šādus tīkla raksturlielumus:

- $V \leq 160$ km/h: $\tan \varphi \leq 0,8$;
- $160 < V \leq 230$ km/h: $\tan \varphi \leq 0,5$;
- $V > 230$ km/h: $\tan \varphi \leq 0,3$.

Atbilstību/neatbilstību prasībām norāda tehniskajā dokumentācijā. Ja nav nodrošināta atbilstība minētajām prasībām, ierobežo ritekļa ātrumu.

- 21) Vienībām, ko paredzēts ekspluatēt uz 1 668 mm plata sliežu ceļa, atbilstība 7.3.2.5. un 7.3.2.6. punktam ir obligāta, un ņem vērā šādus īpašos gadījumus:
- a) tehniskajā dokumentācijā norāda atbilstību/neatbilstību īpašajam gadījumam attiecībā uz ratiņiem, ko paredzēts ekspluatēt uz 1 668 mm plata sliežu ceļa, kā noteikts 7.3.2.5.a punktā. Ja nav nodrošināta atbilstība minētajām prasībām, no izmantošanas telpas izslēdz Spānijas 1 668 mm platuma sliežu ceļu tīklu;
 - b) tehniskajā dokumentācijā norāda atbilstību/neatbilstību īpašajam gadījumam attiecībā uz pakāpienu novietojumu iekāpšanai vagonā un izkāpšanai no tā, kas noteikts PRM SITS 7.3.2.6. punktā. Vienībām, ko paredzēts ekspluatēt uz 1 435 mm plata sliežu ceļa un kas neatbilst īpašajam gadījumam, piemēro PRM SITS 7.3.2.7. punktu.
- 22) Ja nav nodrošināta atbilstība kādam īpašajam vides nosacījumam, kas noteikts 7.4. punktā, tiek paredzēti izmantošanas ierobežojumi tīklam, kuram ir noteikts īpašais nosacījums, taču šo tīklu neizslēdz no izmantošanas telpas.
- 23) Vienību marķē saskaņā ar J-1. papildinājuma [5.] rindā minēto specifikāciju.

7.1.1.5.2. **Neobligāti papildu nosacījumi, kas piemērojami vispārējai ekspluatācijai paredzētiem vagoniem**

1. Atbilstība 2.–12. punktā paredzētajam nosacījumam kopumam nav obligāta, un tās mērķis ir vienkāršot to vienību apmaiņu, kuras plānots izmantot vilciena formējumos, kas nav noteikti projektēšanas posmā, t. i., vispārējai ekspluatācijai paredzētu vienību apmaiņu. Atbilstība šiem noteikumiem negarantē vienību pilnīgu savstarpēju aizstājamību un neatbrīvo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu no 6.2.7. punktā minētajiem pienākumiem attiecībā uz šo vienību izmantošanu vilciena formējumā. Ja pieteikuma iesniedzējs izvēlas šo iespēju, paziņotā iestāde novērtē atbilstību "EK" verificēšanas procedūras gaitā. To norāda sertifikātā un tehniskajā dokumentācijā.
2. Vienību aprīko ar neautomātisko (manuālo) sakabes sistēmu, kā noteikts 4.2.2.2.3. punkta b) apakšpunktā un 5.3.2. punktā.
3. Vienību aprīko ar EN-UIC bremzēšanas sistēmu, kā noteikts J-1. papildinājuma [12.] un [70.] rindā minētajā specifikācijā. Bremzēšanas sistēmu testē saskaņā ar J-1. papildinājuma [71.] rindā minēto specifikāciju.
4. Vienība atbilst šīs SITS prasībām vismaz T1 temperatūras diapazonā (no -25 °C līdz $+40$ °C; nominālais diapazons), kā noteikts 4.2.6.1. punktā un J-1. papildinājuma [18.] rindā minētajā specifikācijā.
5. Šīs SITS 4.2.7.1. punktā prasītos aizmugurējos gabarītlukturus nodrošina, izmantojot stacionārus aizmugurējos lukturus.
6. Ja vienību aprīko ar pāreju, pāreja atbilst J-1. papildinājuma [54.] rindā minētajai specifikācijai.
7. Vienpola elektroapgāde atbilst 4.2.11.6. punkta 2. apakšpunktam.

8. Vienību fiziskā saskarne signālu pārraidīšanai nodrošina, ka kabelis un vismaz vienas līnijas spraudnis ir savietojami ar 18 vadītāju kabeli, kā noteikts J-1. papildinājuma [61.] rindā minētās specifikācijas 2. plāksnē.

9. Šis SITS 4.2.5.5.3. punktā minētā durvju vadības ierīce atbilst J-1. papildinājuma [17.] rindā minētajai specifikācijai.

7.1.2. **Ekspluatācijā esoša ritošā sastāva vai esoša ritošā sastāva tipa izmaiņas**

7.1.2.1. **Ievads**

1. Šajā 7.1.2. punktā ir noteikti principi, kas izmaiņu rīkotājiem un atļaujas piešķirējam struktūrām jāpiemēro saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 9. punktā, 21. panta 12. punktā un IV pielikumā aprakstīto "EK" verificēšanas procedūru. Šī procedūra ir sīkāk izklāstīta Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 13., 15. un 16. pantā un Lēmumā 2010/713/ES.

2. Šis 7.1.2. punkts ir piemērojams visām ekspluatācijā esoša ritošā sastāva vai esoša ritošā sastāva tipa izmaiņām, arī atjaunošanai un modernizācijai. To nepiemēro gadījumā, ja izmaiņas:

— nerada novirzi no tehniskās dokumentācijas, kas pievienota apakšsistēmu "EK" verificācijas deklarācijām, ja tādas ir, un

— neietekmē "EK" deklarācijā neiekļautos pamatparametrus, ja tādi ir.

Ritekļa tipa atļaujas turētājs ar samērīgiem nosacījumiem iesniedz izmaiņu rīkotājam informāciju, kas nepieciešama izmaiņu novērtēšanai.

7.1.2.2. **Noteikumi par ritošā sastāva un ritošā sastāva tipa izmaiņu pārvaldību**

1. Ritošā sastāva daļas un pamatparametrus, ko neietekmē veiktās izmaiņas, neiekļauj novērtējumā par atbilstību šīs SITS noteikumiem.

2. Neskarot 7.1.2.2.a un 7.1.3. punktu, atbilstība šai SITS, NOI SITS (skatīt minētās SITS 7.2. punktu) un PRM SITS (skatīt minētās SITS 7.2.3. punktu) ir nepieciešama tikai tiem šīs SITS pamatparametriem, kurus varētu ietekmēt izmaiņas.

3. Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. un 16. pantu un Lēmumu 2010/713/ES un, piemērojot "EK" verificācijas SB, SD/SF vai SH1 moduļus, un nepieciešamības gadījumā arī saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 5. punktu, izmaiņu rīkotājs informē paziņoto iestādi par visām izmaiņām, kas ietekmē apakšsistēmas atbilstību attiecīgās(-o) SITS prasībām un kuru dēļ paziņotajai iestādei ir jāveic jaunas pārbaudes. Izmaiņu rīkotājs sniedz šo informāciju kopā ar attiecīgajām atsaucēm uz tehniskajiem dokumentiem, kas attiecas uz esošu "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu.

4. Neskarot Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasīto vispārējā drošības līmeņa vērtējumu, ja izmaiņu gadījumā ir atkārtoti jānovērtē 4.2.3.4.2., 4.2.3.5.3., 4.2.4.2.2., 4.2.5.3.5., 4.2.5.5.8. un 4.2.5.5.9. punktā noteiktās drošības prasības, piemēro 6.2.3.5. punktā noteikto procedūru. 17. tabulā noteikti gadījumi, kad ir nepieciešama jauna atļauja.

17. tabula

Ritekļis sākotnēji novērtēts saskaņā ar

	6.2.3.5. punkta 3. apakšpunktā minēto pirmo metodi	6.2.3.5. punkta 3. apakšpunktā minēto otro metodi	Nav piemērota riska novērtēšanas CSM
Izmaiņas novērtētas saskaņā ar	6.2.3.5. punkta 3. apakšpunktā minēto pirmo metodi	Jauna atļauja nav nepieciešama	Pārbaudīt (!)
			Jauna atļauja nav nepieciešama

	6.2.3.5. punkta 3. apakšpunktā minēto otro metodi	Pārbaudīt (1)	Pārbaudīt (1)	Pārbaudīt (1)
	Nav piemērota riska novērtēšanas CSM	Nav iespējams	Nav iespējams	Nav iespējams

(1) Vārds "Pārbaudīt" nozīmē, ka pieteikuma iesniedzējs piemēros riska novērtēšanas CSM I pielikumu, lai pierādītu, ka izmainītā ritekļa drošības līmenis ir līdzvērtīgs vai augstāks. Šo pierādījumu neatkarīgi novērtē novērtēšanas iestāde, kas definēta riska novērtēšanas CSM. Ja šī iestāde secina, ka jaunais drošības novērtējums liecina par zemāku drošības līmeni, vai ja rezultāts nav skaidrs, pieteikuma iesniedzējs pieprasa atļauju ritekļa laišanai tirgū.

- 4.a Neskarot Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasīto vispārējā drošības līmeņa vērtējumu, gadījumā, kad ir veiktas izmaiņas, kas ietekmē 4.2.4.9., 4.2.9.3.1. un 4.2.10.3.4. punktā noteiktās prasības, un tāpēc ir vajadzīgs jauns uzticamības pētījums, tiek prasīta jauna atļauja ritekļa laišanai tirgū, ja vien paziņotā iestāde nav secinājusi, ka ar drošību saistītās prasības, kuras aptver uzticamības pētījums, ir uzlabotas vai paturētas spēkā. Paziņotā iestāde savā vērtējumā vajadzības gadījumā ņems vērā pārskatīto tehniskās apkopes un ekspluatācijas dokumentāciju.
5. Valstu pārejas stratēģijas, kas saistītas ar citu SITS (piemēram, SITS, kas attiecas uz stacionārām iekārtām) īstenošanu, ņem vērā, nosakot, kādā mērā jāpiemēro SITS, kas attiecas uz ritošo sastāvu.
6. Ritošā sastāva galvenie konstrukcijas raksturlielumi ir noteikti 17.a tabulā un 17.b tabulā. Pamatojoties uz šīm tabulām un Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasīto drošības līmeņa vērtējumu, izmaiņas kategorizē šādi:
- a) Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta c) apakšpunktā noteiktās izmaiņas, ja tās pārsniedz 3. slejā noteiktās robežvērtības un nesasniedz 4. slejā noteiktās robežvērtības, ja vien Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasītais drošības līmeņa vērtējums neparedz tās kategorizēt kā Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta d) apakšpunktā noteiktās izmaiņas; vai
- b) Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta d) apakšpunktā noteiktās izmaiņas, ja tās pārsniedz 4. slejā noteiktās robežvērtības vai ja Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasītais drošības līmeņa vērtējums paredz tās kategorizēt kā Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta d) apakšpunktā noteiktās izmaiņas.
- To, vai izmaiņas nesasniedz vai pārsniedz pirmajā daļā minētās robežvērtības, nosaka, atsaucoties uz parametru vērtībām ritošā sastāva vai ritošā sastāva tipa pēdējās atļaujas izdošanas laikā.
7. Uzskata, ka izmaiņas, uz kurām neattiecas 7.1.2.2. punkta 6. apakšpunkts, neietekmē galvenos konstrukcijas raksturlielumus, un tās var kategorizēt kā Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta a) apakšpunktā vai 15. panta 1. punkta b) apakšpunktā noteiktās izmaiņas, ja vien Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasītais drošības līmeņa vērtējums neparedz tās kategorizēt kā Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta d) apakšpunktā noteiktās izmaiņas.
8. Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasītais drošības līmeņa vērtējums aptver izmaiņas, kas attiecas uz 3.1. punkta tabulā norādītajiem pamatparametriem, saistībā ar visām pamatprasībām, jo īpaši prasībām jomās "Drošība" un "Tehniskā savietojamība".
9. Neskarot 7.1.2.2.a punktu, visām izmaiņām neatkarīgi no klasifikācijas jāsauglabā atbilstība piemērojamajām SITS.
10. Ja pastāvīgā formējuma pēc nopietniem bojājumiem aizvieto vienu vai vairākus ritekļus, nav nepieciešams veikt novērtējumu par atbilstību šai SITS, ja vienība vai ritekļis(-ļi) tehnisko parametru un funkcijas ziņā ir identiski tiem, kurus aizvieto. Šādām vienībām jābūt izsekojamām un sertificētām saskaņā ar dzelzceļa nozarē vispāratzītiem valsts vai starptautiskiem noteikumiem vai prakses kodeksiem.

17.a tabula
Ar šajā SITS noteiktajiem pamatparametriem saistītie galvenie konstrukcijas raksturlielumi

SITS punkts	Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas nav klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā noteiktās izmaiņas	Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā noteiktās izmaiņas
4.2.2.2.3. Vienību gala sakabe	Gala sakabes tips	Gala sakabes tipa izmaiņas	N. p.
4.2.2.10. Slodzes režīmi un masas raksturojumi 4.2.3.2.1. Asslodzes parametrs	Projektētā masa darba režīmā	Jebkura atbilstīgā galvenā konstrukcijas raksturlieluma izmaiņas, kas rada ar ritekli savietojamās(-o) EN līnijas(-u) kategorijas(-u) izmaiņas	N. p.
	Projektētā masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā		
	Projektētā masa ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā		
	Ekspluatācijas masa darba režīmā		
	Ekspluatācijas masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā		
	Maksimālais projektētais ātrums (km/h)		
	Statiskā asslodze darba režīmā		
	Statiskā asslodze ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā		
	Ritekļa garums		
	Statiskā asslodze normālā lietderīgās kravnesības režīmā		
	Asu izvietojums vienības korpusā (attālums starp asīm)		
	EN līnijas(-u) kategorija(s)		
	Ritekļa kopējā masa (katram vienības riteklim)	Jebkura atbilstīgā galvenā konstrukcijas raksturlieluma izmaiņas, kas rada ar ritekli savietojamās(-o) EN līnijas(-u) kategorijas(-u) izmaiņas	Izmaiņas par vairāk nekā $\pm 10\%$
	Masa uz riteni	Jebkura atbilstīgā galvenā konstrukcijas raksturlieluma izmaiņas, kas rada ar ritekli savietojamās(-o) EN līnijas(-u) kategorijas(-u) izmaiņas, vai Izmaiņas par vairāk nekā $\pm 10\%$	N. p.

4.2.3.1. Gabarīta no-teikšana	References profils	N. p.	References profila, kam atbilst ritekļis, izmaiņas
	Minimālais vertikālas izliektas līknes rādiuss	Ar ritekļi savietojamā minimālā vertikālas izliektas līknes rādiusa izmaiņas par vairāk nekā 10 %	N. p.
	Minimālais vertikālas ieliektas līknes rādiuss	Ar ritekļi savietojamā minimālā vertikālas ieliektas līknes rādiusa izmaiņas par vairāk nekā 10 %	N. p.
4.2.3.3.1. Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas sistēmu savietojamības raksturlielumi	Savietojamība ar vilcienu detektēšanas sistēmām	N. p.	Izmaiņas deklarētajā savietojamībā ar vienu vai vairākām no šādām trīs vilcienu detektēšanas sistēmām: — Sliežu ceļa elektriskās ķēdes — Asu skaitītāji — Induktīvās cilpas iekārtas
	Uzmalas eļļošana	Uzmalas eļļošanas funkcijas uzstādīšana/noņemšana	N/P
	Iespēja neļaut izmantot uzmalas eļļošanu	N/P	Vadības ierīces, kas neļauj izmantot uzmalas eļļošanu, uzstādīšana/noņemšana”
4.2.3.3.2. Ass gultņu stāvokļa monitorings	Detektēšanas borta iekārtu sistēma	Detektēšanas borta iekārtu sistēmas uzstādīšana	Deklarētās detektēšanas borta iekārtu sistēmas demontāža
4.2.3.4. Ritošā sastāva dinamiskie parametri	Maksimālā ātruma un maksimālā ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta kombinācija, attiecībā uz ko ritekļis novērtēts	N. p.	Maksimālā ātruma palielinājums par vairāk nekā 15 km/h vai izmaiņas, kas pārsniedz $\pm 10\%$ no maksimālā pieļaujamā ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta
	Sliežu ieslīpums	N. p.	Riteklim atbilstīgā(-o) sliežu ieslīpuma(-u) izmaiņas ⁽¹⁾
4.2.3.5.2.1. Riteņpāru mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi	Riteņpāra kontūra	N. p.	Ar riteņpāri savietojamā sliežu ceļa platuma izmaiņas

4.2.3.5.2.2. Riteņu raksturlielumi	Minimālais ekspluatācijā nepieciešamais riteņa diametrs	Minimālā ekspluatācijā nepieciešamā riteņa diametra izmaiņas par vairāk nekā ± 10 mm	N. p.
4.2.3.5.2.3. Sistēmas ar automātiski pārstatāmu attālumu starp riteņiem	Riteņpāra kontūras pārstatīšanas ierīce	Ritekļa izmaiņas, kuras izraisa ar riteņpāri savietojamās(-o) pārstatīšanas ierīces(-ču) izmaiņas	Ar riteņpāri savietojamā (-o) sliežu ceļa platumā(-u) izmaiņas
4.2.3.6. Lūkuma minimālais rādiuss	Minimālais horizontālas līknes rādiuss	Minimālā horizontālas līknes rādiusa palielinājums par vairāk nekā 5 m	N. p.
4.2.4.5.1. Brezvēšanas veiktspēja – vispārīgas prasības	Maksimālais vidējais palēninājums	Maksimālā vidējā brezvēšanas palēninājuma izmaiņas par vairāk nekā ± 10 %	N. p.
4.2.4.5.2. Brezvēšanas veiktspēja – avārijas brezvēšana	Brezvēšanas ceļš un palēninājuma diagramma katram slodzes režīmam atbilstoši maksimālajam projektētajam ātrumam	Brezvēšanas ceļa izmaiņas par vairāk nekā ± 10 % Piezīme. Var izmantot arī brezvēšanas masas procentu (saukts arī "lambda" vai "brezvētās masas procents") vai brezvēto masu, ko var aprēķināt (tieši vai ņemot vērā brezvēšanas ceļu), izmantojot palēninājuma diagrammas. Pieļaujamās izmaiņas ir tādas pašas (± 10 %)	N. p.
4.2.4.5.3. Brezvēšanas veiktspēja – darba brezvēšana	Brezvēšanas ceļš un maksimālais palēninājums slodzes režīmam "projektētā masa normālā lietderīgās krāvnēsības režīmā" pie maksimālā projektētā ātruma	Brezvēšanas ceļa izmaiņas par vairāk nekā ± 10 %	N. p.
4.2.4.5.4. Brezvēšanas veiktspēja – siltumietilpība	Maksimālā brezvēšanas siltumietilpība	N. p.	Maksimālās brezvēšanas siltumenerģijas izmaiņas ≥ 10 %
	vai		
	Siltumietilpība attiecībā uz līnijas maksimālo slīpumu, attiecīgo garumu un ekspluatācijas ātrumu	Izmaiņas attiecībā uz maksimālo slīpumu, attiecīgo garumu vai ekspluatācijas ātrumu, kam paredzēta brezvēšanas sistēma, saistībā ar brezvēšanas siltumietilpību	
4.2.4.5.5. Brezvēšanas veiktspēja – stāvbremzes	Maksimālais slīpums, kādā vienība ir noturama nekustīga tikai ar stāvbremzi (ja ritekļis ar to aprīkots)	Deklarētā maksimālā slīpuma izmaiņas par vairāk nekā ± 10 %	N. p.

4.2.4.6.2. Riteņu pret-slīdēšanas aizsardzības sistēma	Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma	N. p.	RPA funkcijas uzstādīšana/noņemšana
4.2.4.8.2. Magnētiskās sliežu ceļa bremzes	Magnētiskās sliežu ceļa bremzes	N. p.	Magnētisko sliežu ceļa bremžu funkcijas uzstādīšana/noņemšana
	Iespēja neļaut izmantot magnētiskās sliežu ceļa bremzes	N. p.	Bremžu vadības ierīces, kas ļauj aktivizēt/deaktivizēt magnētiskās sliežu ceļa bremzes, uzstādīšana/demontāža
4.2.4.8.3. Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes	Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes	N. p.	Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu funkcijas uzstādīšana/noņemšana
	Iespēja neļaut izmantot virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes	N. p.	Bremžu vadības ierīces, kas ļauj aktivizēt/deaktivizēt virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes, uzstādīšana/demontāža
4.2.6.1.1. Temperatūra	Temperatūras diapazons	Temperatūras diapazona (T1, T2, T3) izmaiņas	N. p.
4.2.6.1.2. Sniegs, ledus un krusa	Sniega, ledus un krusas apstākļi	Sniega, ledus un krusas apstākļiem izraudzītā diapazona (nomināli vai bargi) izmaiņas	N. p.
4.2.8.2.2. Eksploatācija spriegumu un frekvenču diapazonā	Energoapgādes sistēma (spriegums un frekvence)	N. p.	Energoapgādes sistēmas (25 kV 50 Hz maiņstrāvas, 15 kV 16,7 Hz maiņstrāvas, 3 kV līdzstrāvas, 1,5 kV līdzstrāvas, 750 V līdzstrāvas, trešā sliede, cita) sprieguma(-u)/frekvences(-ču) izmaiņas
4.2.8.2.3. Reģeneratīvā bremzēšana, novadot enerģiju gaisvadu kontaktīklā	Reģeneratīvā bremzēšana	N. p.	Reģeneratīvās bremzēšanas funkcijas uzstādīšana/noņemšana
	Iespēja neļaut izmantot reģeneratīvo bremzēšanu, ja tāda uzstādīta	Iespējas neļaut izmantot reģeneratīvo bremzēšanu uzstādīšana/noņemšana	N. p.
4.2.8.2.4. Maksimālā jauda un strāva no gaisvadu kontaktīklā	Attiecas tikai uz elektrovilces vienībām, kuru jauda pārsniedz 2 MW: Jaudas vai strāvas ierobežošanas funkcija	Jaudas vai strāvas ierobežošanas funkcija uzstādīšana/noņemšana	N. p.

4.2.8.2.5. Maksimālā strāva stāvēšanas laikā	Maksimālā strāva stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu katrai līdzstrāvas sistēmai, kurai ritekļis aprīkots	Maksimālās strāvas vērtības izmaiņas par 50 A, nepārsniedzot šajā SITS noteikto robežvērtību	N. p.
	Ritekļis, kas aprīkots ar elektroenerģijas akumulēšanas ierīci vilces vajadzībām un ar funkciju uzlādei no OCL stāvēšanas laikā	Funkcijas uzstādīšana vai noņemšana	N. p.
4.2.8.2.9.1.1. Saskares augstums ar kontaktvadiem (ritošā sastāva līmenis)	Pantogrāfa saskares augstums ar kontaktvadiem (virs sliežu galviņas augšas līmeņa)	Saskares augstuma izmaiņas, kas nodrošina/liedz mehānisku kontaktu ar vienu no kontaktvadiem augstumā virs sliežu galviņas augšas līmeņa, robežās starp: 4 800 mm un 6 500 mm 4 500 mm un 6 500 mm 5 550 mm un 6 800 mm 5 600 mm un 6 600 mm	N. p.
4.2.8.2.9.2. Pantogrāfa galvas ģeometrija (SIK līmenis)	Pantogrāfa galvas ģeometrija	N. p.	Pantogrāfa galvas ģeometrijas izmaiņas uz kādu vai no kāda no 4.2.8.2.9.2.1., 4.2.8.2.9.2.2. vai 4.2.8.2.9.2.3. punktā definētajiem tiptiem
4.2.8.2.9.4.2. Ieliktnu materiāls	Ieliktnu materiāls	Jauns ieliktnis saskaņā ar 4.2.8.2.9.4.2. punkta 3. apakšpunktu	N. p.
4.2.8.2.9.6. Pantogrāfa kontaktspēks un dinamiskas parametri	Vidējā kontaktspēka līkne	Izmaiņas, kuru dēļ no jauna jānovērtē pantogrāfa dinamiskas parametri	N. p.
4.2.8.2.9.7. Pantogrāfu izvietojums (ritošā sastāva līmenis)	Pantogrāfu skaits un īsākais attālums starp diviem pantogrāfiem	N. p.	Ja novērtējamās vienības pastāvīgos vai iepriekšnoteiktos formējumos attālums starp diviem secīgiem pantogrāfiem ir samazināts, atvienojot ritekli
4.2.8.2.9.10. Pantogrāfa nolaišana (ritošā sastāva līmenis)	Automātiskas nolaišanas ierīce (ADD)	Automātiskas nolaišanas ierīces (ADD) funkcija uzstādīta/noņemta	N. p.

4.2.9.3.7. Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas signāla apstrāde	Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas signāla apstrādes esība	Novēršanas/atklāšanas funkcijas uzstādīšana/noņemšana	N. p.
4.2.9.3.7. a Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas borta iekārtu funkcija	Nobraukšanas no sliedēm atklāšanas un novēršanas borta iekārtu funkcijas esība	Novēršanas/atklāšanas funkcijas uzstādīšana/noņemšana	N. p.
4.2.10.1. Vispārīgi noteikumi un kategorijas	Ugunsdrošības kategorija	N. p.	Ugunsdrošības kategorijas izmaiņas
4.2.12.2. Vispārēja dokumentācija – vienību skaits kopdarbībā	Vilciena sekciju vai lokomotīvu, kas sakabinātas kopdarbībai, maksimālais skaits	N. p.	Vilciena sekciju vai lokomotīvu, kas sakabinātas kopdarbībai, maksimālā pieļaujamā skaita izmaiņas
4.2.12.2. Vispārēja dokumentācija – ritekļu skaits vienībā	Tikai pastāvīgiem formējumiem: ritekļi, kas veido pastāvīgo formējumu	N. p.	Ritekļu, kas veido pastāvīgo formējumu, skaita izmaiņas

- (¹) Uzskata, ka ritošais sastāvs, kas atbilst vienam no turpmāk norādītajiem nosacījumiem, ir savietojams ar visiem sliežu ieslīpumiem:
- saskaņā ar J-1. papildinājuma [9.] vai [73.] rindā minēto specifikāciju novērtēts ritošais sastāvs,
 - saskaņā ar J-1. papildinājuma [63.] rindā minēto specifikāciju (grozīta vai negrozīta ar ERA/TD/2012-17/INT) vai saskaņā ar J-1. papildinājuma [64.] rindā minēto specifikāciju novērtēts ritošais sastāvs, kam novērtēšanas rezultātā nav noteikts ierobežojums, kas paredz tikai vienu sliežu ieslīpumu,
 - saskaņā ar J-1. papildinājuma [63.] rindā minēto specifikāciju (grozīta vai negrozīta ar ERA/TD/2012-17/INT) vai saskaņā ar J-1. papildinājuma [64.] rindā minēto specifikāciju novērtēts ritošais sastāvs, kam novērtēšanas rezultātā nav noteikts ierobežojums, kas paredz tikai vienu sliežu ieslīpumu, un jauns riteņa un sliedes saķeres testēšanas apstākļu novērtējums, kas pamatojas uz īstiem riteņu un sliežu profiliem un izmēritu sliežu ceļa platumu, pierāda atbilstību J-1. papildinājuma [9.] rindā minētās specifikācijas prasībām par riteņa un sliedes saķeres apstākļiem.

17.b tabula

Ar PRM SITS noteiktajiem pamatparametriem saistītie galvenie konstrukcijas raksturlielumi

SITS punkts	Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas nav klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā noteiktās izmaiņas	Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā noteiktās izmaiņas
2.2.11. Pakāpienu novietojums iekāpšanai ritekļī un izkāpšanai no tā	Peronu augstumi, kādiem ritekļis paredzēts	N. p.	Ar ritekļi savietojamā perona augstuma izmaiņas

11. Lai sagatavotu "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, izmaiņu rīkotāja izraudzītā paziņotā iestādē drīkst atsaukties uz:
- sākotnējo "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu attiecībā uz konstrukcijas daļām, kurās nav izdarītas izmaiņas vai arī izdarītās izmaiņas neietekmē apakšsistēmas atbilstību, ar noteikumu, ka šis sertifikāts vēl ir spēkā,

— “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes papildu sertifikātu (ar kuru groza sākotnējo sertifikātu), kas izdots pārveidotajām konstrukcijas daļām, kuras ietekmē apakšsistēmas atbilstību SITS, kas minētas 7.1.3.1.1. punktā noteiktajā sertifikācijas regulējumā.

Ja oriģinālā tipa “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta derīguma termiņš nepārsniedz 7 gadus (jo tiek piemērota iepriekšējā A/B posma koncepcija), pārveidotā tipa, tipa varianta vai tipa versijas “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta derīguma termiņš nepārsniedz 14 gadus no dienas, kad pieteikuma iesniedzējs ir izvēlējis sākotnējā ritošā sastāva tipa paziņoto iestādi (sākotnējā “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta A posma sākums).

12. Jebkurā gadījumā izmaiņu rīkotājs nodrošina, ka tehniskie dokumenti, kas attiecas uz “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, ir attiecīgi atjaunināti.

13. Atjauninātie tehniskie dokumenti, kas attiecas uz “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, ir minēti tehniskajā dokumentācijā, ko pievieno “EK” verifikācijas deklarācijai, kuru izmaiņu rīkotājs izdevis ritošajam sastāvam, kas ir atzīts par atbilstīgu pārveidotajam tipam.

7.1.2.2.a Īpaši noteikumi ekspluatācijā esošam ritošajam sastāvam, kam nav “EK” verifikācijas deklarācijas un kam pirmā ekspluatācijas atļauja izdota pirms 2015. gada 1. janvāra

Ekspluatācijā esošam ritošajam sastāvam, kam pirmā ekspluatācijas atļauja izdota pirms 2015. gada 1. janvāra, papildus 7.1.2.2. punktam piemēro tālāk izklāstītos noteikumus, ja izmaiņu joma ietekmē “EK” deklarācijā neiekļautos pamatparametrus (ja tādi ir).

- 1) Atbilstību šīs SITS tehniskajām prasībām uzskata par nodrošinātu, ja pamatparametrs ir uzlabots, lai tā raksturlielumus tuvinātu SITS noteiktajiem raksturlielumiem, un izmaiņu rīkotājs pierāda, ka attiecīgās pamatprasības ir izpildītas un drošības līmenis ir saglabāts vai, ja praktiski iespējams, uzlabots. Izmaiņu rīkotājs šajā gadījumā pamato iemeslus, kādēļ SITS noteiktie raksturlielumi nav nodrošināti, ņemot vērā 7.1.2.2. punkta 5. apakšpunktu. Šo pamatojumu iekļauj tehniskajā dokumentācijā, ja tāda ir, vai ritekļa sākotnējā tehniskajā dokumentācijā.
- 2) Šā punkta 1. apakšpunktā izklāstītais noteikums nav piemērojams pamatparametru izmaiņām, kas 17.c un 17.d tabulā klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā noteiktās izmaiņas. Šo izmaiņu gadījumā atbilstība šīs SITS prasībām ir obligāta.

17.c tabula

Pamatparametru izmaiņas, kuru gadījumā atbilstība SITS prasībām ir obligāta ritošajam sastāvam, kam nav “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta

SITS punkts	Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums (-i)	Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā noteiktās izmaiņas
4.2.3.1. Gabarīta noteikšana	References profils	References profila, kam atbilst ritekļis, izmaiņas
4.2.3.3.1. Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas sistēmu savietojamības raksturlielumi	Savietojamība ar vilcienu detektēšanas sistēmām	Izmaiņas deklarētajā savietojamībā ar vienu vai vairākām no šādām trīs vilcienu detektēšanas sistēmām: <ul style="list-style-type: none"> — Sliežu ceļa elektriskās ķēdes — Asu skaitītāji — Induktīvās cilpas iekārtas

4.2.3.3.2. Ass gultņu stāvokļa monitorings	Detektēšanas borta iekārtu sistēma	Deklarētās detektēšanas borta iekārtu sistēmas uzstādīšana/demontāža
4.2.3.5.2.1. Riteņpāru mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi	Riteņpāra kontūra	Ar riteņpāri savietojamā sliežu ceļa platuma izmaiņas
4.2.3.5.2.3. Sistēmas ar automātiski pārstatāmu attālumu starp riteņiem	Riteņpāra kontūras pārstatīšanas ierīce	Ar riteņpāri savietojamā(-o) sliežu ceļa platuma(-u) izmaiņas
4.2.8.2.3. Reģeneratīvā bremsēšana, novadot enerģiju gaisvadu kontakttīklā	Reģeneratīvā bremsēšana	Reģeneratīvās bremsēšanas funkcijas uzstādīšana/noņemšana

17.d tabula

PRM SITS pamatparametru izmaiņas, kuru gadījumā atbilstība SITS prasībām ir obligāta ritošajam sastāvam, kam nav "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta

SITS punkts	Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā noteiktās izmaiņas
4.2.2.11. Pakāpienu novietojums iekāpšanai ritekļi un izkāpšanai no tā	Peronu augstumi, kādiem ritekļis paredzēts	Ar ritekļi savietojamā perona augstuma izmaiņas

7.1.2.2.b Īpaši noteikumi ritekļiem, kas pārveidoti, lai ierobežotu laikposmu testētu tehnoloģiju jauninājumu veiktspēju vai drošumu

- Gadījumā, ja viens atļautais ritekļis pārveidots, lai ierobežotu laikposmu, kas nepārsniedz 1 gadu, testētu tehnoloģiju jauninājumu veiktspēju un drošumu, papildus 7.1.2.2. punktam piemēro tālākos noteikumus. Tos nepiemēro, ja tādi paši pārveidojumi veikti vairākiem ritekļiem.
- Atbilstību šīs SITS tehniskajām prasībām uzskata par nodrošinātu, ja pamatparametrs nav mainīts vai ir uzlabots, lai tā raksturlielumus tuvinātu SITS noteiktajiem raksturlielumiem, un izmaiņu rīkotājs pierāda, ka attiecīgās pamatprasības ir izpildītas un drošības līmenis ir saglabāts vai, ja praktiski iespējams, uzlabots.

7.1.3. EK tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu noteikumi

7.1.3.1. Ritošā sastāva apakšsistēma

7.1.3.1.1. Definīcijas

1) Sākotnējā novērtējuma regulējums

Sākotnējā novērtējuma regulējums ir SITS kopums (t. i., šī SITS, NOI SITS un PRM SITS), kas piemērojams projektēšanas posma sākumā, kad pieteikuma iesniedzējs ir noslēdzis līgumu ar paziņoto iestādi.

2) Sertifikācijas regulējums

Sertifikācijas regulējums ir SITS kopums (t. i., šī SITS, NOI SITS un PRM SITS), kas piemērojams "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta izdošanas laikā. Tas ir sākotnējā novērtējuma regulējums, kas grozīts atbilstīgi šo SITS pārskatītajām redakcijām, kuras stājās spēkā projektēšanas posmā.

3) Projektēšanas posms

Projektēšanas posms sākas brīdī, kad pieteikuma iesniedzējs ir noslēdzis līgumu ar paziņoto iestādi, kas atbild par "EK" verifikāciju, un beidzas "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta izdošanas brīdī.

Projektēšanas posms var aptvert tipu un vienu vai vairākus tipa variantus un tipa versijas. Uzskata, ka visu tipa variantu un tipa versiju projektēšanas posms sākas vienlaikus ar galvenā tipa projektēšanas posmu.

4) Ražošanas posms

Ražošanas posms ir periods, kurā ritošā sastāva apakšsistēmas var laist tirgū, pamatojoties uz "EK" verifikācijas deklarāciju, kuras pamatā ir derīgs "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāts.

5) Eksploatācijā esošs ritošais sastāvs

Ritošais sastāvs ir eksploatācijā esošs, ja tam ir derīga reģistrācija, kas reģistrēta ar kodu "00" valsts ritekļu reģistrā saskaņā ar Lēmumu 2007/756/EK vai Eiropas ritekļu reģistrā saskaņā ar Īstenošanas lēmumu (ES) 2018/1614, un tas tiek uzturēts drošas eksploatācijas stāvoklī saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/779 (**).

7.1.3.1.2. "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu noteikumi

1. Paziņotā iestāde izdod "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, atsaucoties uz sertifikācijas regulējumu

2. Ja projektēšanas posmā stājas spēkā šis SITS vai NOI SITS, vai PRM SITS pārskatīta redakcija, paziņotā iestāde izdod "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu saskaņā ar šādiem noteikumiem:

— attiecībā uz SITS izmaiņām, kuras nav minētas L papildinājumā, atbilstība sākotnējā novērtējuma regulējumam nodrošina atbilstību sertifikācijas regulējumam. Paziņotā iestāde izdod "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, atsaucoties uz sertifikācijas regulējumu un neveicot papildu novērtējumu,

— SITS izmaiņu, kuras ir minētas L papildinājumā, piemērošana ir obligāta saskaņā ar minētajā papildinājumā noteikto pārejas režīmu. Pārejas periodā paziņotā iestāde var izdot "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, atsaucoties uz sertifikācijas regulējumu un neveicot papildu novērtējumu. Paziņotā iestāde "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātā uzskaita visus punktus, kas novērtēti saskaņā ar sākotnējā novērtējuma regulējumu.

3. Ja projektēšanas posmā stājas spēkā vairākas šis SITS vai NOI SITS, vai PRM SITS pārskatītas redakcijas, 2. punktu piemēro visām pārskatītajām redakcijām secīgi.

4. Vienmēr ir atļauts (bet nav obligāti) izmantot jebkuras SITS visjaunāko versiju vai nu pilnībā, vai tikai atsevišķus punktus, ja vien minēto SITS pārskatītajā redakcijā nav skaidri norādīts citādi; ja piemērošana attiecas tikai uz atsevišķiem punktiem, pieteikuma iesniedzējam ir jāpamato un jādokumentē, ka piemērojamās prasības joprojām ir konsekventas, un paziņotajai iestādei tas ir jāapstiprina.

7.1.3.1.3. "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta derīgums

1. Kad stājas spēkā šis SITS vai NOI SITS, vai PRM SITS pārskatīta redakcija, apakšsistēmas "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāts paliek spēkā, ja vien tas nav jāpārskata saskaņā ar SITS izmaiņu īpašo pārejas režīmu.

2. Tikai tādas SITS izmaiņas, kurām noteikts īpašs pārejas režīms, var attiekties uz ritošo sastāvu ražošanas posmā vai eksploatācijā esošu ritošo sastāvu.

7.1.3.2. Savstarpējas izmantojamības komponenti

1. Šis punkts attiecas uz savstarpējas izmantojamības komponentiem, uz kuriem ir attiecināma tipa vai konstrukcijas pārbaude vai piemērotība lietošanai.
2. Tipa vai konstrukcijas pārbaude vai piemērotība lietošanai paliek spēkā pat tad, ja stājas spēkā šis SITS vai NOI SITS, vai PRM SITS pārskatīta redakcija, ja vien minēto SITS pārskatītajā redakcijā nav skaidri noteikts citādi.

Šajā laikā jaunus tāda paša tipa komponentus var laist tirgū, iepriekš neveicot jaunu tipa novērtēšanu.

7.1.4. Noteikumi par izmantošanas telpas paplašināšanu ritošajam sastāvam, kuram ir atļauja saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK vai kurš nodots ekspluatācijā pirms 2010. gada 19. jūlija

1. Ja nav pilnīgas atbilstības šai SITS, 2. punktu piemēro ritošajam sastāvam, kas atbilst tālāk norādītajiem nosacījumiem, kad tiek pieprasīta šā ritošā sastāva izmantošanas telpas paplašināšana saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 13. punktu:

a) tam ir atļauja saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK vai tas nodots ekspluatācijā pirms 2010. gada 19. jūlija;

b) tam ir derīga reģistrācija, kas reģistrēta ar kodu "00" valsts ritekļu reģistrā saskaņā ar Lēmumu 2007/756/EK vai Eiropas ritekļu reģistrā saskaņā ar Īstenošanas lēmumu (ES) 2018/1614, un tas tiek uzturēts drošas ekspluatācijas stāvoklī saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2019/779.

Tālāk izklāstītos noteikumus par izmantošanas telpas paplašināšanu piemēro arī apvienojumā ar jaunu atļauju, kā noteikts Regulas (ES) 2018/545 14. panta 3. punkta a) apakšpunktā.

2. Atļauju paplašināt 1. punktā minētā ritošā sastāva izmantošanas telpu piešķir, pamatojoties uz esošo atļauju, ja tāda ir, ritošā sastāva un tīkla tehnisko savietojamību saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 3. punkta d) apakšpunktu un atbilstību 17.a un 17.b tabulā norādītajiem galvenajiem konstrukcijas raksturlielumiem, ņemot vērā visus ierobežojumus vai robežvērtības.

Pieteikuma iesniedzējs iesniedz "EK" verifikācijas deklarāciju kopā ar tehnisko dokumentāciju, kas attiecībā uz katru 17.a un 17.b tabulas 1. slejā minēto pamatparametru apliecina atbilstību šajā SITS noteiktajām prasībām vai līdzvērtīgiem noteikumiem un šādiem šīs SITS punktiem:

— 4.2.4.2.2., 4.2.5.5.8., 4.2.5.5.9., 4.2.6.2.3., 4.2.6.2.4., 4.2.6.2.5., 4.2.8.2.7., 4.2.8.2.9.8. (kad braukšana caur fāžu vai sistēmu atdalīšanas sekcijām tiek pārvaldīta automātiski), 4.2.9.3.1., 4.2.9.6., 4.2.12. un 4.2.12.6. punkts,

— 4.2.5.3. punkts Itālijā,

— 4.2.5.3.5. un 4.2.9.2.1. punkts Vācijā

kādā no tālāk minētajiem veidiem vai kādā to kombinācijā:

- a) atbilstība prasībām, kas noteiktas šajā SITS;
 - b) atbilstība attiecīgajām prasībām, kas noteiktas iepriekšējā SITS;
 - c) atbilstība alternatīvām specifikācijām, kuras uzskata par līdzvērtīgām;
 - d) pierādījumi, kas liecina, ka prasības tehniskajai savietojamībai ar paplašinātās izmantošanas telpas tīklu ir līdzvērtīgas prasībām tehniskajai savietojamībai ar tīklu, attiecībā uz kuru ritošajam sastāvam jau piešķirta atļauja vai kurā tas jau tiek ekspluatēts. Šādus pierādījumus iesniedz pieteikuma iesniedzējs, un to pamatā var būt dzelzceļa infrastruktūras reģistrā (RINF) iekļautā informācija.
3. Pieteikuma iesniedzējs pamato un dokumentē alternatīvo specifikāciju līdzvērtīgumu šīs SITS prasībām (2. punkta c) apakšpunkts) un to prasību līdzvērtīgumu, kuras attiecas uz tehnisko savietojamību ar tīklu (2. punkta d) apakšpunkts), šādā nolūkā piemērojot Regulas (ES) Nr. 402/2013 1 pielikumā izklāstīto riska pārvaldības procesu. Pamatojums ir jānovērtē un jāapstiprina novērtēšanas iestādei (riska novērtēšanas CSM).

4. Papildus 2. punktā minētajām prasībām pieteikuma iesniedzējs attiecīgā gadījumā iesniedz "EK" verifikācijas deklarāciju kopā ar tehnisko dokumentāciju, kas apliecina atbilstību šādiem noteikumiem:
 - a) šajā SITS, NOI SITS, PRM SITS un CCS SITS norādītie īpašie gadījumi, kas saistīti ar kādu paplašinātās izmantošanas telpas daļu;
 - b) valstu noteikumi, kas minēti Direktīvas (ES) 2016/797 13. panta 2. punkta a), c) un d) apakšpunktā un paziņoti saskaņā ar minētās direktīvas 14. pantu.
5. Atļaujas piešķirēja struktūra Aģentūras tīmekļvietnē dara publiski pieejamu informāciju par 2. punkta c) apakšpunktā minētajām alternatīvajām specifikācijām un par 2. punkta d) apakšpunktā minētajām prasībām tehniskajai savietojamībai ar tīklu, pamatojoties uz kurām tā piešķirusi atļaujas paplašināt izmantošanas telpu.
6. Ja uz ritekli, kam piešķirta atļauja, attiecas SITS vai to daļas nepiemērošana saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 9. pantu, pieteikuma iesniedzējs pieprasa atkāpi(-es) paplašinātās izmantošanas telpas dalībvalstīs saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 7. pantu.
7. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 54. panta 2. punktu pasažieru vagonus, ko izmanto atbilstīgi *Regolamento Internazionale Carrozze (RIC)*, uzskata par pasažieru vagoniem, kam atļauja piešķirta saskaņā ar nosacījumiem, ar kādiem tie tika izmantoti, ietverot izmantošanas telpu, kurā tos ekspluatē. Pēc izmaiņām, kuru dēļ vajadzīga jauna atļauja laišanai tirgū saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punktu, attiecībā uz pasažieru vagoniem, kas apstiprināti saskaņā ar jaunāko RIC nolīgumu, izmantošanas telpa, kurā tie tika ekspluatēti, tiek saglabāta, neveicot neizmainīto daļu papildu pārbaudes.

7.1.5. Pirmsuzstādīšanas prasības jaunai ritošā sastāva konstrukcijai, kurā vēl nav uzstādīta ETCS

1. Šis gadījums attiecas uz jaunām ritekļu konstrukcijām, tai skaitā specializētajiem ritekļiem, kas minēti CCS SITS 7.4.3.2. punktā, ja ir piemērojams LOC&PAS SITS 7.1.1.3. punkta 1. apakšpunkts, kad borta ETCS vēl nav uzstādīta, lai ritošā sastāva apakšsistēma būtu gatava, kad šī sistēma tiks uzstādīta.
2. Tālāk minētās prasības attiecas uz jaunām ritekļu konstrukcijām, kam nepieciešama pirmā atļauja, kā noteikts Komisijas Īstenošanas regulas 2018/545 14. pantā:
 - a) ir nodrošināta atbilstība prasībām attiecībā uz vilciena saskarnes funkcijām, kā minēts pamatparametros, kuros izdarīta atsauce uz CCS SITS A papildinājuma A2. tabulas 7. rindu (skatīt LOC&PAS SITS 9. tabulas 1. un 2. sleju);
 - b) šis SITS 4.2.12.2. punkta 23. apakšpunktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā dokumentēts ieviesto vilciena saskarnes funkciju apraksts, ietverot saskarņu specifikāciju un sakaru protokolus;
 - c) ir pieejama brīvā telpa ETCS borta iekārtu uzstādīšanai, kā noteikts CCS SITS (piemēram, ETCS DMI, antenas u. c.). Šis SITS 4.2.12.2. punkta 24. apakšpunktā aprakstītajā tehniskajā dokumentācijā jādokumentē iekārtu uzstādīšanas nosacījumus.
3. Paziņotā iestāde, kas atbild par ritošā sastāva apakšsistēmas "EK" verifikāciju, pārbauda, vai ir iesniegta 4.2.12.2. punkta 23. un 24. apakšpunktā pieprasītā dokumentācija.
4. Ja borta ETCS ir uzstādīta, saskarnes funkciju integrācijas ritekļi novērtējums ir daļa no borta CCS apakšsistēmas "EK" verifikācijas saskaņā ar CCS SITS 6.3.3. punktu.

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/387 (2020. gada 9. marts), ar ko Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1302/2014 un (ES) 2016/919 groza attiecībā uz izmantošanas telpas paplašināšanu un pārejas periodu pagarināšanu (OV L 73, 10.3.2020, 6. lpp.).

(**) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/779 (2019. gada 16. maijs), ar ko paredz sīki izstrādātus par ritekļu apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijas sistēmas noteikumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 445/2011 (OV L 139I, 27.5.2019., 360. lpp.).";

162) pielikuma 7.3.2. punktu aizstāj ar šādu:

“7.3.2. Īpašo gadījumu uzskaitījums

7.3.2.1. Mehāniskās saskarnes (4.2.2.2. punkts)

Īpašais gadījums – Īrija un Apvienotā Karaliste attiecībā uz Ziemeļīriju (“P”)

Gala sakabe, augstums virs sliežu galviņas augšas līmeņa (4.2.2.2.3. punkts).

A.1. Buferi

Buferu ass līnijas augstums visos slodzes režīmos un visās nolietojuma pakāpēs ir 1 090 mm (+ 5/- 80 mm) diapazonā virs sliežu galviņas augšas līmeņa.

A.2. Skrūvveida sakabe

Vilces āķa ass līnijas augstums visos slodzes režīmos un visās nolietojuma pakāpēs ir 1 070 mm (+ 25/- 80 mm) diapazonā virs sliežu galviņas augšas līmeņa.

7.3.2.2. Gabarītu noteikšana (4.2.3.1. punkts)

Īpašais gadījums – Īrija un Apvienotā Karaliste attiecībā uz Ziemeļīriju (“P”)

Vienības augšējās daļas un apakšējās daļas references profilu ir atļauts noteikt saskaņā ar šajā nolūkā paziņotajiem valsts tehniskajiem noteikumiem.

7.3.2.3. Prasības ritošā sastāva savietojamībai ar lauka iekārtām (4.2.3.3.2.2. punkts)

Īpašais gadījums – Somija (“P”)

Ritošajam sastāvam, ko paredzēts ekspluatēt Somijas dzelzceļa tīklā (1 524 mm platuma sliežu ceļš), kur ass gultņu stāvokļa monitoringam izmanto lauka iekārtas, mērķzonām uz ass bukses apakšējās virsmas, kas paliek brīvas, lai netraucētu HADB lauka iekārtu darbību, izmanto EN 15437-1:2009 noteiktos izmērus, dotās vērtības aizvietojo ar tālāk norādītajām.

Sistēmā, kurā izmanto lauka iekārtas:

EN 15437-1:2009 5.1. un 5.2. punktā minētos izmērus aizstāj ar attiecīgajiem tālāk norādītajiem izmēriem. Ir divas atšķirīgas mērķzonas (I un II), kurās iekļautas to noteiktās aizliegtās zonas un mērījumu zonas.

I mērķzonas izmēri:

- W_{TA} – lielāks par vai vienāds ar 50 mm,
- L_{TA} – lielāks par vai vienāds ar 200 mm,
- Y_{TA} – no 1 045 mm līdz 1 115 mm,
- W_{PZ} – lielāks par vai vienāds ar 140 mm,
- L_{PZ} – lielāks par vai vienāds ar 500 mm,
- Y_{PZ} – 1 080 mm ± 5 mm.

II mērķzonas izmēri:

- W_{TA} – lielāks par vai vienāds ar 14 mm,
- L_{TA} – lielāks par vai vienāds ar 200 mm,
- Y_{TA} – no 892 mm līdz 896 mm,
- W_{PZ} – lielāks par vai vienāds ar 28 mm,
- L_{PZ} – lielāks par vai vienāds ar 500 mm,
- Y_{PZ} – 894 mm ± 2 mm.

Īpašais gadījums – Francija (“P”)

Šis īpašais gadījums attiecas uz visām vienībām, kurās nav uzstādīta ass gultņu stāvokļa monitoringa borta iekārta.

Standarta EN 15437-1 5.1. un 5.2. punktu piemēro, ņemot vērā šādu specifiku. Apzīmējumi ir tie paši, kas izmantoti standarta 3. attēlā.

— $W_{TA} = 70$ mm,

— $Y_{TA} = 1\ 092,5$ mm,

— $L_{TA} = V_{max} \times 0,56$ (V_{max} ir maksimālais līnijas ātrums HABC līmenī, kas izteikts km/h).

Īpašais gadījums – Īrija un Apvienotā Karaliste attiecībā uz Ziemeļīriju (“P”)

Ritošajam sastāvam, kura ass gultņu stāvokļa monitoringam izmanto lauka iekārtas, ir šādas mērķzonas uz ass bukses apakšējās virsmas (EN 15437-1:2009 noteiktie izmēri).

18. tabula**Mērķzona**

	Y_{TA} [mm]	W_{TA} [mm]	L_{TA} [mm]	Y_{PZ} [mm]	W_{PZ} [mm]	L_{PZ} [mm]
1 600 mm	$1\ 110 \pm 2$	≥ 70	≥ 180	$1\ 110 \pm 2$	≥ 125	≥ 500

Īpašais gadījums – Zviedrija (“T2”)

Šo īpašo gadījumu piemēro visām vienībām, kas nav aprīkotas ar ass gultņa stāvokļa monitoringa borta iekārtām un kas paredzētas ekspluatēšanai līnijās, kurās nav modernizētu ass gultņa stāvokļa monitoringa detektoru. Infrastruktūras reģistrā norādīts, ka šajā ziņā šīs līnijas neatbilst SITS noteiktajām prasībām.

Abas zonas zem ass bukses/kakliņa, kas noteiktas nākamajā tabulā, atsaucoties uz standarta EN 15437-1:2009 parametriem, ir brīvas, lai atvieglotu vertikālo monitoringu, ko veic ar ass bukšu detektēšanas lauka iekārtu sistēmu.

19. tabula**Mērķzona un aizlieguma zona vienībām, ko paredzēts ekspluatēt Zviedrijā**

	Y_{TA} [mm]	W_{TA} [mm]	L_{TA} [mm]	Y_{PZ} [mm]	W_{PZ} [mm]	L_{PZ} [mm]
1. sistēma	862	≥ 40	pilnībā	862	≥ 60	≥ 500
2. sistēma	905 ± 20	≥ 40	pilnībā	905	≥ 100	≥ 500

Savietojamību ar šīm sistēmām izklāsta ritekļa tehniskajā dokumentācijā.

7.3.2.4. Gaisa kvalitāte iekštelpās (4.2.5.8.)**Īpašais gadījums – Lamanša tunelis (“P”)**

Pasažieru ritekļi: pasažieru vilcienos jābūt sistēmām, kas nodrošina ventilāciju, kura spēj nodrošināt CO₂ līmeni zem 10 000 ppm vismaz 90 minūtes vilces sistēmu atteices gadījumā.

7.3.2.5. Gaitas dinamiskie parametri (4.2.3.4.2. un 6.2.3.4. punkts)**Īpašais gadījums – Somija (“P”)**

Riteklim, ko paredzēts ekspluatēt tikai Somijas 1 524 mm tīklā, piemēro šādas SITS gaitas dinamisko parametru punktu izmaiņas:

— 4. testa zona nav piemērojama gaitas dinamiskajai testēšanai,

- 3. testa zonā, veicot gaitas dinamisko testēšanu, visu sliežu ceļa sekciju līkuma rādiusa vidējā vērtība ir 550 ± 50 metri,
- sliežu ceļa kvalitātes parametri gaitas dinamiskajai testēšanai atbilst RATO 13 (sliežu ceļa pārbaude),
- mērījumu metodes atbilst EN 13848-1:2019.

Īpašais gadījums – Īrija un Apvienotā Karaliste attiecībā uz Ziemeļīriju ("P")

Lai nodrošinātu tehnisko savietojamību ar esošo tīklu, novērtējot gaitas dinamiskos parametrus, ir atļauts izmantot paziņotos valsts tehniskos noteikumus.

Īpašais gadījums – Spānija ("P")

Ritošā sastāva, ko paredzēts ekspluatēt uz 1 668 mm platuma sliežu ceļa, kvazistatiskā virzītājspēka Y_{qst} robežvērtības nosaka līkumiem ar rādiusu $250 \text{ m} \leq R_m < 400 \text{ m}$.

Robežvērtība ir: $(Y_{qst})_{\text{lim}} = 66 \text{ kN}$.

Lai normalizētu aplēsto vērtību rādiusam $R_m = 350 \text{ m}$ saskaņā ar EN 14363:2016 7.6.3.2.6. punkta 2. apakšpunktu, formulu " $Y_{a,nf,qst} = Y_{a,f,qst} - (10\,500 \text{ m}/R_m - 30) \text{ kN}$ " aizstāj ar " $Y_{a,nf,qst} = Y_{a,f,qst} - (11\,550 \text{ m}/R_m - 33) \text{ kN}$ ".

Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta vērtības ir iespējams pielāgot 1 668 mm platuma sliežu ceļam, reizinot attiecīgās 1 435 mm parametra vērtības ar šādu pārreķināšanas koeficientu: 1733/1500.

7.3.2.5.a Ratiņu rāmja uzbūve (4.2.3.5.1.)

Īpašais gadījums – Spānija ("P")

Ratiņiem, kurus paredzēts ekspluatēt uz 1 668 mm sliežu ceļa, uzskata, ka alfa (α) un beta (β) parametri ir attiecīgi 0,15 un 0,35 atbilstīgi J-1. papildinājuma [11.] rindā minētajai specifikācijai (EN 13749 F pielikums).

7.3.2.6. Riteņpāra un riteņa mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi (4.2.3.5.2.1. un 4.2.3.5.2.2. punkts)

Īpašais gadījums – Igaunija, Latvija, Lietuva un Polija – 1 520 mm sistēmai ("P")

2. attēlā norādītie riteņu ģeometriskie izmēri atbilst 20. tabulā norādītajām robežvērtībām.

20. tabula

Riteņu ģeometrisko izmēru ekspluatācijas robežvērtības

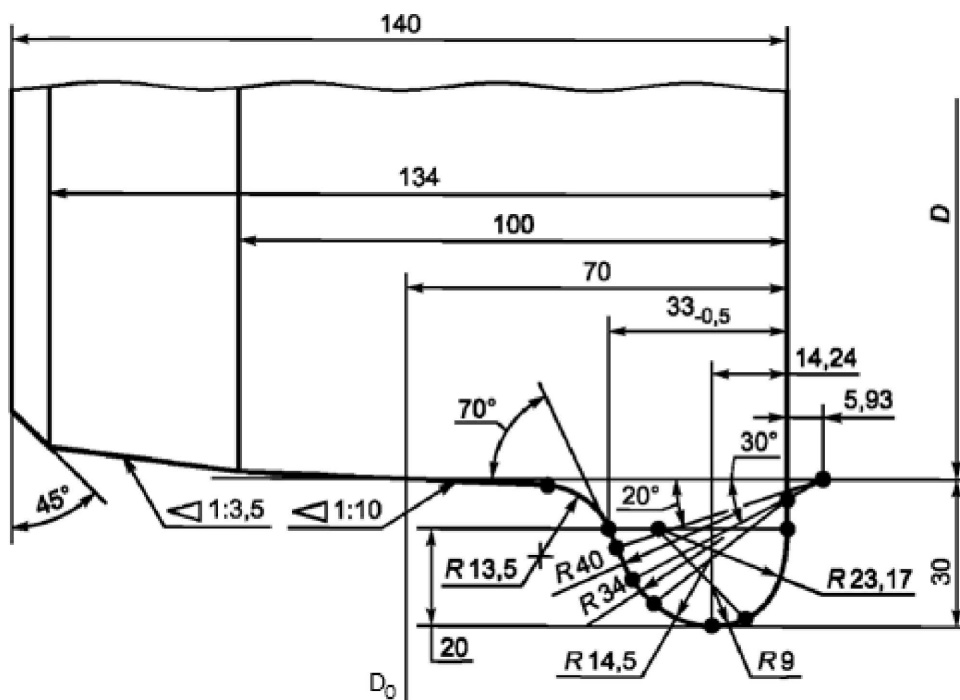
Apzīmējums	Riteņa diametrs D (mm)	Minimālā vērtība (mm)	Maksimālā vērtība (mm)
Loka platums (B_R + riteņa paplašināšanās)	$400 \leq D \leq 1\,220$	130	146
Uzmalas biezums (S_d)		25 (¹⁾)	33
Uzmalas augstums (S_h)		28	37

(¹) Trīsasu ratiņu iekšējiem riteņiem ir pieļaujams izmērs 21 mm.

Jauns riteņu profils lokomotīvēm un vilcienu sekcijām, kuru maksimālais ātrums ir līdz 200 km/h, ir noteikts 3. attēlā.

3. attēls

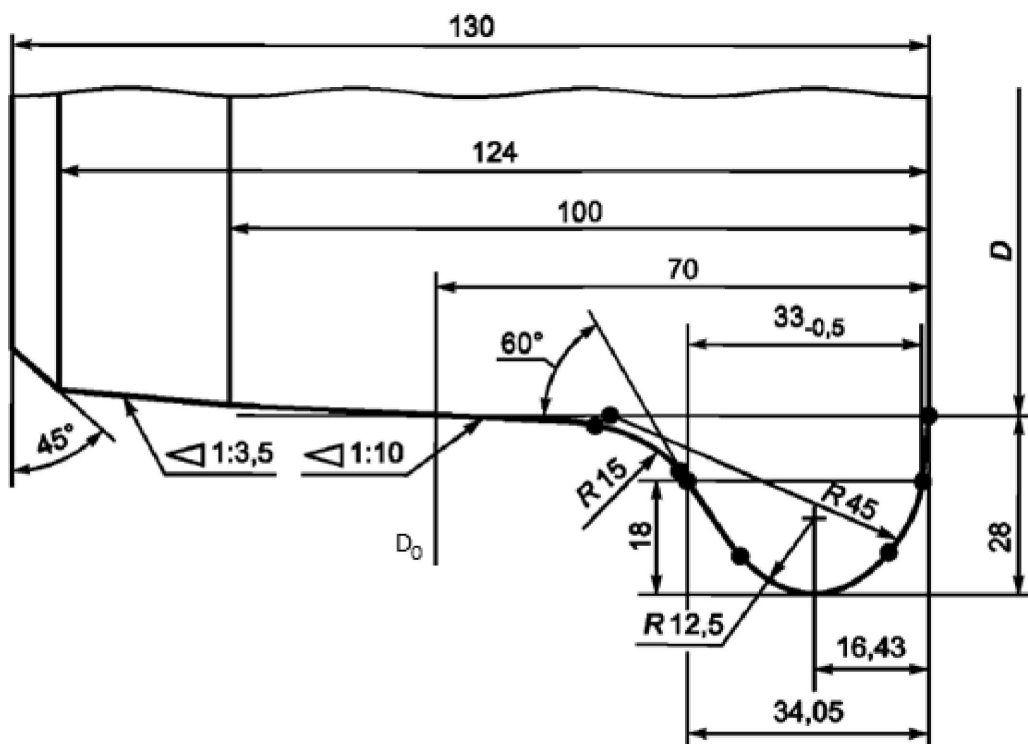
Jauns riteņu profils lokomotīvēm un vilcienu sekcijām, kuru maksimālais ātrums ir līdz 200 km/h



Jauns riteņu profils vilcienu sekcijām, kuru maksimālais ātrums ir līdz 130 km/h, ir noteikts 4. attēlā.

4. attēls

Jauns riteņu profils vilcienu sekcijām, kuru maksimālais ātrums ir līdz 130 km/h



Īpašais gadījums – Somija ("P")

Pieņem, ka riteņa minimālais diametrs ir 400 mm.

Ja ritošo sastāvu paredzēts ekspluatēt satiksmei starp Somijas 1 524 mm platuma un trešās valsts 1 520 mm platuma sliežu ceļu tīkliem, atļauts izmantot īpaši projektētus riteņpārus, kas pielāgojami atšķirīgajiem sliežu ceļu platumiem.

Īpašais gadījums – Īrija ("P")

Riteņu ģeometriskie izmēri (kā noteikts 2. attēlā) atbilst 21. tabulā norādītajām robežvērtībām.

21. tabula

Riteņu ģeometrisko izmēru ekspluatācijas robežvērtības

	Apzīmējums	Riteņa diametrs D (mm)	Minimālā vērtība (mm)	Maksimālā vērtība (mm)
1 600 mm	Loka platums (B_R) (ar maksimālo riteņa paplašināšanos 5 mm)	$690 \leq D \leq 1\ 016$	137	139
	Uzmalas biezums (S_d)	$690 \leq D \leq 1\ 016$	26	33
	Uzmalas augstums (S_h)	$690 \leq D \leq 1\ 016$	28	38
	Uzmalas virsma (q_R)	$690 \leq D \leq 1\ 016$	6,5	—

Īpašais gadījums – Apvienotā Karaliste attiecībā uz Ziemeļīriju ("P")

Riteņpāru un riteņu ģeometriskie izmēri (kā noteikts 1. un 2. attēlā) atbilst 22. tabulā norādītajām robežvērtībām.

22. tabula

Riteņpāru un riteņu ģeometrisko izmēru ekspluatācijas robežvērtības

	Apzīmējums	Riteņa diametrs D (mm)	Minimālā vērtība (mm)	Maksimālā vērtība (mm)
1 600 mm	Attālums starp riteņpāra riteņu ārējām šķautnēm (SR) $SR = AR + S_d$, kreisais ritenis + S_d , labais ritenis	$690 \leq D \leq 1\ 016$	1 573	1 593,3
	Attālums starp riteņpāra riteņu iekšējām šķautnēm (AR)	$690 \leq D \leq 1\ 016$	1 521	1 527,3
	Loka platums (BR) (ar maksimālo riteņa paplašināšanos 5 mm)	$690 \leq D \leq 1\ 016$	127	139
	Uzmalas biezums (S_d)	$690 \leq D \leq 1\ 016$	24	33
	Uzmalas augstums (S_h)	$690 \leq D \leq 1\ 016$	28	38
	Uzmalas virsma (q_R)	$690 \leq D \leq 1\ 016$	6,5	—

Īpašais gadījums – Spānija – 1 668 mm platuma sliežu ceļš ("P")

Pieņem, ka uzmalas biezuma (S_d) minimālā vērtība riteņa diametram $D \geq 840$ mm ir 25 mm.

Riteņa diametriem $330 \text{ mm} \leq D < 840$ mm pieņem, ka minimālā vērtība ir 27,5 mm.

Īpašais gadījums – Čehija (“TO”)

Trīsasu ratiņu iekšējiem riteņiem, ko neizmanto virziena vadībai, attiecībā uz uzmalas biezumu (S_d) un attālumu starp riteņpāra riteņu ārējām šķautnēm (S_R) ir pieļaujamas riteņu ģeometrisko izmēru robežvērtības, kas ir zemākas nekā tās, kas prasītas 1. un 2. tabulā.

7.3.2.6.a **Līkuma minimālais rādiuss (4.2.3.6. punkts)***Īpašais gadījums – Īrija (“P”)*

1 600 mm platuma sliežu ceļa sistēmā izbraucamais līkuma minimālais rādiuss ir 105 m visām vienībām.

7.3.2.7. **Neizmanto**7.3.2.8. **Aerodinamiskā ietekme (4.2.6.2. punkts)***Īpašais gadījums – Itālija (“P”)*

Maksimālās spiediena svārstības tuneļos (4.2.6.2.3. punkts)

Lai nodrošinātu neierobežotu ekspluatāciju esošajās līnijās, ņemot vērā lielo skaitu tuneļu ar šķērsgriezumu 54 m² apmērā, kuriem cauri brauc ar ātrumu 250 km/h, un ar šķērsgriezumu 82,5 m² apmērā, kuriem cauri brauc ar ātrumu 300 km/h, vienības, kuru maksimālais projektētais ātrums ir 190 km/h vai lielāks, atbilst 23. tabulas prasībām.

23. tabula

Prasības savstarpēji izmantojamam vilcienam solo braucienā cauruļveida tunelī bez slīpuma

	Gabarīts	References gadījums		Kritēriji references gadījumam			Atļautais maksimālais ātrums (km/h)
		V_{tr} [km/h]	A_{tu} [m ²]	Δ_{pN} [Pa]	$\Delta_{pN} + \Delta_{pFr}$ [Pa]	$\Delta_{pN} + \Delta_{pFr} + \Delta_{pT}$ [Pa]	
$V_{tr,max} < 250$ km/h	GA vai mazāks	200	53,6	$\leq 1\ 750$	$\leq 3\ 000$	$\leq 3\ 700$	≤ 210
	GB	200	53,6	$\leq 1\ 750$	$\leq 3\ 000$	$\leq 3\ 700$	≤ 210
	GC	200	53,6	$\leq 1\ 750$	$\leq 3\ 000$	$\leq 3\ 700$	≤ 210
$V_{tr,max} < 250$ km/h	GA vai mazāks	200	53,6	$\leq 1\ 195$	$\leq 2\ 145$	$\leq 3\ 105$	< 250
	GB	200	53,6	$\leq 1\ 285$	$\leq 2\ 310$	$\leq 3\ 340$	< 250
	GC	200	53,6	$\leq 1\ 350$	$\leq 2\ 530$	$\leq 3\ 455$	< 250
$V_{tr,max} \geq 250$ km/h	GA vai mazāks	250	53,6	$\leq 1\ 870$	$\leq 3\ 355$	$\leq 4\ 865$	250
$V_{tr,max} \geq 250$ km/h	GA vai mazāks	250	63,0	$\leq 1\ 460$	$\leq 2\ 620$	$\leq 3\ 800$	> 250
	GB	250	63,0	$\leq 1\ 550$	$\leq 2\ 780$	$\leq 4\ 020$	> 250
	GC	250	63,0	$\leq 1\ 600$	$\leq 3\ 000$	$\leq 4\ 100$	> 250

Ja ritekļis neatbilst tabulā norādītajām vērtībām (piemēram, SITS atbilstīgs ritekļis), var piemērot ekspluatācijas noteikumus (piemēram, ātruma ierobežojumus).

7.3.2.8.a **Lukturu vadība (4.2.7.1.4. punkts)**

Īpašais gadījums – Francija, Luksemburga, Beļģija, Spānija, Zviedrija, Polija (“T0”)

Mašīnām ir nodrošināta iespēja aktivizēt galvenos lukturus zibsnīšanas/mirgošanas režīmā, lai informētu par ārkārtas situāciju.

7.3.2.9. **Neizmanto**

7.3.2.10. **Neizmanto**

7.3.2.11. **Ekspluatācija sprieguma un frekvenču diapazonos (4.2.8.2.2. punkts)**

Īpašais gadījums – Igaunija (“T1”)

Elektrovilces vienības, ko paredzēts ekspluatēt 3,0 kV līdzstrāvas līnijās, ir iespējams ekspluatēt ENE SITS 7.4.2.1.1. punktā noteiktajos sprieguma un frekvenču diapazonos.

Īpašais gadījums – Francija (“T2”)

Lai izvairītos no izmantošanas ierobežojumiem, elektrovilces vienībām, ko paredzēts ekspluatēt 1,5 kV līdzstrāvas vai 25 kV maiņstrāvas līnijās, jāatbilst infrastruktūras reģistrā aprakstītajiem raksturlielumiem (1.1.1.2.2.1.3. parametrs). Maksimālā strāva, ko ar vienu pantogrāfu var noņemt stāvēšanas laikā (4.2.8.2.5. punkts) un kas atļauta esošajās 1,5 kV līdzstrāvas līnijās, var būt zemāka nekā ENE SITS 4.2.5. punktā noteiktās robežvērtības; elektrovilces vienībām, ko paredzēts ekspluatēt šajās līnijās, strāvu, ko ar vienu pantogrāfu var noņemt stāvēšanas laikā, attiecīgi ierobežo.

Īpašais gadījums – Latvija (“T1”)

Elektrovilces vienības, ko paredzēts ekspluatēt 3,0 kV līdzstrāvas līnijās, ir iespējams ekspluatēt ENE SITS 7.4.2.4.1. punktā noteiktajos sprieguma un frekvenču diapazonos.

7.3.2.12. **Reģeneratīvo bremžu izmantošana (4.2.8.2.3. punkts)**

Īpašais gadījums – Beļģija (“T2”)

Lai nodrošinātu tehnisko savietojamību ar esošo sistēmu, maksimālais spriegums, ko novada atpakaļ kontakttīklā (U_{max2} atbilstīgi EN 50388-1:2022 12.2.1. punktam) 3 kV tīklā, nepārsniedz 3,8 kV.

Īpašais gadījums – Čehija (“T2”)

Lai nodrošinātu tehnisko savietojamību ar esošo sistēmu, maksimālais spriegums, ko novada atpakaļ kontakttīklā (U_{max2} atbilstīgi EN 50388-1:2022 12.2.1. punktam) 3 kV tīklā, nepārsniedz 3,55 kV.

Īpašais gadījums – Zviedrija (“T2”)

Lai nodrošinātu tehnisko savietojamību ar esošo sistēmu, maksimālais spriegums, ko novada atpakaļ kontakttīklā (U_{max2} atbilstīgi EN 50388-1:2022 12.2.1. punktam) 15 kV tīklā, nepārsniedz 17,5 kV.

7.3.2.13. **Saskares augstums ar kontaktvadiem (ritošā sastāva līmenis) (4.2.8.2.9.1.1. punkts)**

Īpašais gadījums – Nīderlande (“T0”)

Lai bez ierobežojumiem būtu piekļuve 1 500 V līdzstrāvas līnijām, pantogrāfa maksimālais augstums ir ierobežots līdz 5 860 mm.

7.3.2.14. **Pantogrāfa galvas ģeometrija (4.2.8.2.9.2. punkts)**

Īpašais gadījums – Horvātija (“T1”)

Ekspluatācijas vajadzībām esošajā 3 kV līdzstrāvas sistēmas tīklā elektrovilces vienības ir atļauts aprīkot ar pantogrāfu, kura galvas ģeometrijas garums ir 1 450 mm, kā attēlots EN 50367:2020+A1:2022 B.3. pielikuma B1. attēlā (kā alternatīva 4.2.8.2.9.2. punkta prasībai).

Īpašais gadījums – Somija (“T1”)

Lai nodrošinātu tehnisko savietojamību ar esošo tīklu, pantogrāfa galvas platums nepārsniedz 0,422 metrus.

Īpašais gadījums – Francija (“T2”)

Ekspluatācijas vajadzībām esošajā tīklā, jo īpaši līnijās ar kontakttīkla sistēmu, kas savietojama vienīgi ar šauru pantogrāfu, un ekspluatācijai Francijā un Šveicē, elektrovilces vienības ir atļauts aprīkot ar pantogrāfu, kura galvas ģeometrijas garums ir 1 450 mm, kā attēlots EN 50367:2020+A1:2022 B.3. pielikuma B.1. attēlā (kā alternatīva 4.2.8.2.9.2. punkta prasībai).

Īpašais gadījums – Itālija (“TO”)

Ekspluatācijas vajadzībām esošajā 3 kV līdzstrāvas un 25 kV maiņstrāvas HST sistēmas tīklā (un papildus Šveicē 15 kV maiņstrāvas sistēmas tīklā) elektrovilces vienības ir atļauts aprīkot ar pantogrāfu, kura galvas ģeometrijas garums ir 1 450 mm, kā attēlots EN 50367: 2020+A1:2022 B.3. pielikuma B.1. attēlā (kā alternatīva 4.2.8.2.9.2. punkta prasībai).

Īpašais gadījums – Portugāle (“TO”)

Ekspluatācijas vajadzībām esošajā 25 kV 50 Hz sistēmas tīklā elektrovilces vienības ir atļauts aprīkot ar pantogrāfu, kura galvas ģeometrijas garums ir 1 450 mm, kā attēlots EN 50367:2020+A1:2022 B.3. pielikuma B.1. attēlā (kā alternatīva 4.2.8.2.9.2. punkta prasībai).

Ekspluatācijas vajadzībām esošajā 1,5 kV līdzstrāvas sistēmas tīklā elektrovilces vienības ir atļauts aprīkot ar pantogrāfu, kura galvas ģeometrijas garums ir 2 180 mm, kā attēlots šim nolūkam paziņotajos valsts noteikumos (kā alternatīva 4.2.8.2.9.2. punkta prasībai).

Īpašais gadījums – Slovēnija (“TO”)

Ekspluatācijas vajadzībām esošajā 3 kV līdzstrāvas sistēmas tīklā elektrovilces vienības ir atļauts aprīkot ar pantogrāfu, kura galvas ģeometrijas garums ir 1 450 mm, kā attēlots EN 50367:2020+A1:2022 B.3. pielikuma B.1. attēlā (kā alternatīva 4.2.8.2.9.2. punkta prasībai).

Īpašais gadījums – Zviedrija (“TO”)

Ekspluatācijas vajadzībām esošajā tīklā elektrovilces vienības ir atļauts aprīkot ar pantogrāfu, kura galvas ģeometrijas garums ir 1 800 mm, kā attēlots EN 50367:2020+A1:2022 B.3. pielikuma B.5. attēlā (kā alternatīva 4.2.8.2.9.2. punkta prasībai).

7.3.2.15. Ieliktnu materiāls (4.2.8.2.9.4.2. punkts)*Īpašais gadījums – Francija (“P”)*

Metāla masas daļu grafitā ieliktnos ir atļauts paaugstināt līdz 60 svara procentiem, ja tos izmanto 1 500 V līdzstrāvas līnijās.

7.3.2.16. Pantogrāfa kontaktpēks un dinamikas parametri (4.2.8.2.9.6. punkts)*Īpašais gadījums – Francija (“T2”)*

Lai nodrošinātu tehnisko savietojamību ar esošo tīklu, elektrovilces vienības, ko paredzēts ekspluatēt 1,5 kV līdzstrāvas līnijās, papildus 4.2.8.2.9.6. punkta prasībai validē, ņemot vērā vidējo kontaktpēku šādā diapazonā:

$70 \text{ N} < F_m < 0,00178 \cdot v^2 + 110 \text{ N}$ ar 140 N stāvēšanas laikā.

Atbilstības novērtēšanas procedūrā (modelēšana un/vai tests saskaņā ar 6.1.3.7. un 6.2.3.20. punktu) ņem vērā šādus vides apstākļus:

vasaras apstākļi	:	apkārtējās vides temperatūra $\geq 35 \text{ }^\circ\text{C}$; kontaktvada temperatūra $> 50 \text{ }^\circ\text{C}$ modelēšanai
ziemas apstākļi:	:	apkārtējās vides temperatūra $0 \text{ }^\circ\text{C}$; kontaktvada temperatūra $0 \text{ }^\circ\text{C}$ modelēšanai

Īpašais gadījums – Zviedrija (“T2”)

Lai nodrošinātu tehnisko savietojamību ar esošo tīklu Zviedrijā, pantogrāfa statiskais kontaktspēks atbilst prasībām EN 50367:2020+A1:2022 B pielikuma B.3. tabulas slejā SE (55 N). Savietojamību ar šīm prasībām izklāsta ritekļa tehniskajā dokumentācijā.

Īpašais gadījums – Lamanša tunelis (“P”)

Lai nodrošinātu tehnisko savietojamību ar esošajām līnijām, verifikācijā savstarpējas izmantojamības komponentu līmenī (5.3.10. un 6.1.3.7. punkts) pārbauda pantogrāfa spēju noņemt strāvu kontaktvadu augstuma papildu diapazonā no 5 920 līdz 6 020 mm.

7.3.2.17. Neizmanto**7.3.2.18. Neizmanto****7.3.2.19. Neizmanto****7.3.2.20. Ugunsdrošība un evakuācija (4.2.10. punkts)***Īpašais gadījums – Itālija (“TO”)*

Tālāk sīki izklāstītas papildu specifikācijas vienībām, ko paredzēts ekspluatēt esošajos Itālijas tuneļos.

Ugunsgrēka atklāšanas sistēmas (4.2.10.3.2. un 6.2.3.23. punkts)

Papildus 6.2.3.23. punktā noteiktajām zonām ugunsgrēka atklāšanas sistēmas uzstāda visās pasažieru un personāla zonās.

Ugunsgrēka ierobežošanas un kontroles sistēmas pasažieru ritošajā sastāvā (4.2.10.3.4. punkts)

Papildus 4.2.10.3.4. punktā noteiktajām prasībām A un B kategorijas pasažieru ritošā sastāva vienības aprīko ar aktīvām ugunsgrēka ierobežošanas un kontroles sistēmām.

Ugunsgrēka ierobežošanas un kontroles sistēmas novērtē saskaņā ar paziņotajiem valsts noteikumiem par automatiskajām ugunsdzēsības sistēmām.

Papildus 4.2.10.3.4. punktā noteiktajām prasībām A un B kategorijas pasažieru ritošā sastāva vienības aprīko ar automatiskām ugunsdzēsības sistēmām visās tehniskajās zonās.

Kravas lokomotīves un kravas pašgājējas vienības – uguns izplatīšanās aizsardzības pasākumi (4.2.10.3.5. punkts) un kustības spēja (4.2.10.4.4. punkts)

Papildus 4.2.10.3.5. punktā noteiktajām prasībām kravas lokomotīves un kravas pašgājējas vienības aprīko ar automatiskām ugunsdzēsības sistēmām visās tehniskajās zonās.

Papildus 4.2.10.4.4. punktā noteiktajām prasībām kravas lokomotīvu un kravas pašgājēju vienību kustības spēja atbilst B kategorijas pasažieru ritošā sastāva kustības spējai.

Pārskatīšanas klauzula

Ne vēlāk kā līdz 2025. gada 31. jūlijam dalībvalsts iesniedz Komisijai ziņojumu par iepriekšminēto papildu specifikāciju iespējamajām alternatīvām nolūkā novērst vai ievērojami mazināt ierobežojumus, ko ritošajam sastāvam rada tuneļu neatbilstība SITS.

7.3.2.21. Kustības spēja (4.2.10.4.4. punkts) un ugunsgrēka ierobežošanas un kontroles sistēma (4.2.10.3.4. punkts)*Īpašais gadījums – Lamanša tunelis (“P”)*

Ņemot vērā Lamanša tuneļa garumu, ekspluatācijai šajā tunelī paredz B kategorijas pasažieru ritošo sastāvu.

Tā kā tunelī nav ugunsdzēsības punktu ar drošu zonu (skatīt SRT SITS 4.2.1.7. punktu), piemēro tālāk norādīto šīs SITS punktu grozījumus.

4.2.10.4.4. punkta 3. apakšpunkts

Ekspluatācijai Lamanša tunelī paredzēta pasažieru ritošā sastāva kustības spēju apliecina, piemērojot J-1. papildinājuma [33.] rindā minēto specifikāciju, kurā noteikts, ka "2. tipa" ugunsgrēka skartās sistēmas funkcijas ir bremsēšana un vilce. Šīs funkcijas novērtē šādos apstākļos:

- 30 minūtes minimālajā ātrumā 100 km/h vai
- 15 minūtes minimālajā ātrumā 80 km/h (saskaņā ar 4.2.10.4.4. punktu) apstākļos, kas noteikti valsts noteikumos, kurus šajā nolūkā paziņojusi Lamanša tuneļa drošības iestāde.

4.2.10.3.4. punkta 3. un 4. apakšpunkts

Ja noteikts, ka kustības spēja ir 30 minūtes saskaņā ar iepriekšējo punktu, uguns aizsardzības barjerai starp mašīnista kabīni un nodalījumu aiz tās (pieņemot, ka ugunsgrēks izceļas nodalījumā aiz tās) jāizpilda integritātes prasības vismaz 30 minūtes (15 minūšu vietā).

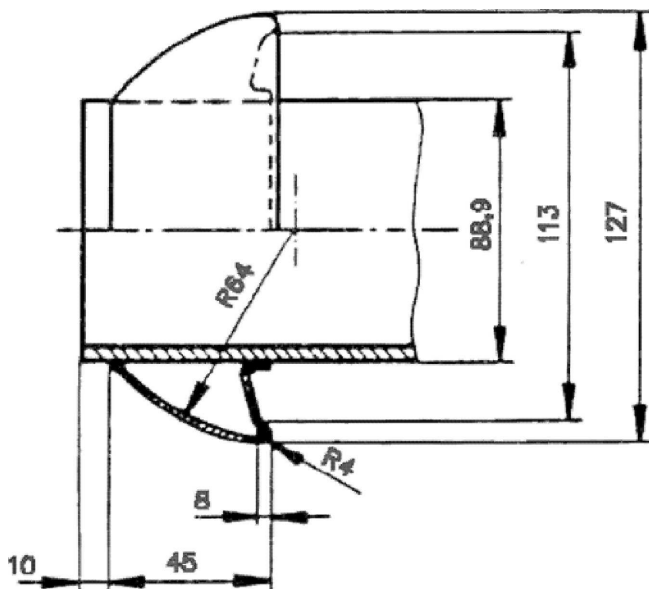
Ja noteikts, ka kustības spēja ir 30 minūtes saskaņā ar iepriekšējo punktu, un pasažieru vagonu abos galos nav izejas pasažieriem (nav iespējams iziet cauri vagonam), līdzekļus karstuma un uguns izplūdes gāzu izplatīšanās kontrolei (pilnīgi atdalošas šķērssienu vai citas FCCS, uguns aizsardzības barjeras starp iekšdedzes dzinēju/elektrobarošanas līniju/vilces aprīkojumu un pasažieru/personāla zonām) projektē tā, lai nodrošinātu aizsardzību no uguns vismaz 30 minūtes (15 minūšu vietā).

7.3.2.22. **Tualešu iztukšošanas saskarne (4.2.11.3. punkts)**

Īpašais gadījums – Somija ("P")

Kā alternatīvu vai papildus 4.2.11.3. punktā noteiktajām prasībām ir pieļaujams uzstādīt ar Somijas dzelzceļa tīkla lauka iekārtām savietojamus tualesu iztukšošanas sistēmu un sanitāro iekārtu tvertņu skalošanas savienojumus, kuri atbilst A11. attēlam.

A11. attēls

Tualetes tvertnes iztukšošanas sistēmas savienojumi

Ātrdarbīgs savienotājs SFS 4428, A daļas savienotājs, izmērs DN80.

Materiāls: skābesizturīgs nerūsējošais tērauds.

Blīvējums skaitītāja un savienotāja pusē.

Konkrēta definīcija dota standartā SFS 4428.

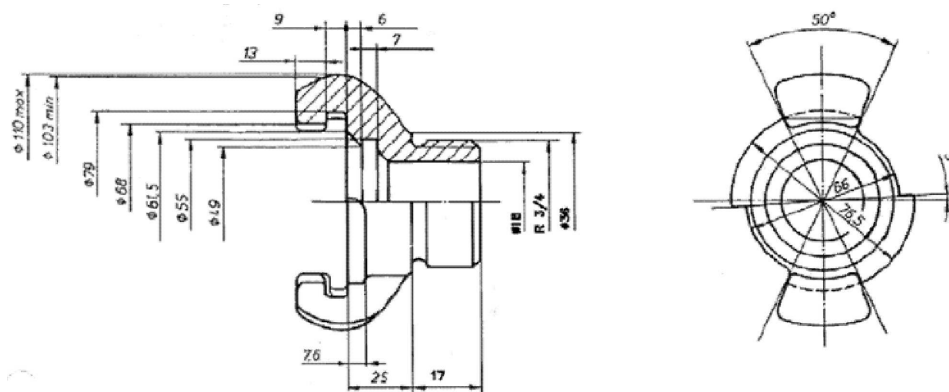
7.3.2.23. Ūdens krājumu atjaunošanas saskarne (4.2.11.5. punkts)

Īpašais gadījums – Somija ("P")

Kā alternatīvu vai papildus 4.2.11.5. punktā noteiktajām prasībām ir pieļaujams uzstādīt ar Somijas dzelzceļa tīkla lauka iekārtām savietojamus ūdens uzpildīšanas savienojumus, kuri atbilst AIII. attēlam.

AIII. attēls

Ūdens uzpildīšanas savienojumi



Tips: ugunsdzēsības C savienotājs NCU1.

Materiāls: misiņš vai alumīnijs.

Konkrēta definīcija dota standartā SFS 3802 (blīvējumu nosaka katrs savienotāja ražotājs).

Īpašais gadījums – Īrija un Apvienotā Karaliste attiecībā uz Ziemeļīriju ("P")

Kā alternatīvu vai papildus 4.2.11.5. punktā noteiktajām prasībām ir pieļaujams uzstādīt iemavas tipa ūdens uzpildīšanas saskarni. Šai iemavas tipa ūdens uzpildīšanas saskarnei jāatbilst šim nolūkam paziņoto valsts tehnisko noteikumu prasībām.

7.3.2.24. Īpašas prasības, ja vilciens novietots stāvēšanai (4.2.11.6. punkts)

Īpašais gadījums – Īrija un Apvienotā Karaliste attiecībā uz Ziemeļīriju ("P")

Stāvēšanai novietotu vilcienu elektroenerģijas padeves stacionārajām iekārtām jāatbilst šim nolūkam paziņoto valsts tehnisko noteikumu prasībām.

7.3.2.25. Degvielas uzpildes aprīkojums (4.2.11.7. punkts)

Īpašais gadījums – Somija ("P")

Lai Somijas tīklā varētu uzpildīt degvielu, degvielas tvertnes vienībās ar dīzeļdegvielas uzpildīšanas saskarni jāaprīko ar pārplūdes novēršanas ierīci atbilstīgi standartiem SFS 5684 un SFS 5685.

Īpašais gadījums – Īrija un Apvienotā Karaliste attiecībā uz Ziemeļīriju ("P")

Degvielas uzpildes saskarnei jāatbilst šim nolūkam paziņoto valsts tehnisko noteikumu prasībām.

7.3.2.26. Trešo valstu ritošais sastāvs (vispārīgi noteikumi)

Īpašais gadījums – Somija ("P")

Trešo valstu ritošajam sastāvam, ko paredzēts ekspluatēt uz Somijas 1 524 mm platuma sliežu ceļiem satiksmei starp Somijas un trešo valstu 1 520 mm platuma sliežu ceļiem, šajā SITS noteikto prasību vietā atļauts piemērot valsts tehniskos noteikumus.

7.3.2.27. Neizmanto;

163) pielikuma 7.4. punktu aizstāj ar šādu:

“7.4. Īpaši vides apstākļi

Īpaši apstākļi – Austrija

Austrijā ziemas apstākļos tiek piešķirta neierobežota piekļuve tīklam, ja ir atbilstība šādiem nosacījumiem:

- nodrošināta šķēršļu vairoga papildu spēja sniega tīrīšanai atbilstīgi 4.2.6.1.2. punkta noteikumiem par bargiem sniega, ledus un krusas apstākļiem,
- lokomotīves un galvas vagoni aprīkoti ar smiltņcām.

Īpaši apstākļi – Bulgārija

Bulgārijā ziemas apstākļos tiek piešķirta neierobežota piekļuve tīklam, ja ir atbilstība šādam nosacījumam:

- lokomotīves un automotrises aprīkotas ar smiltņcām.

Īpaši apstākļi – Horvātija

Horvātijā ziemas apstākļos tiek piešķirta neierobežota piekļuve tīklam, ja ir atbilstība šādam nosacījumam:

- vilces ritekļi un ritekļi ar mašīnista kabīni aprīkoti ar smiltņcām.

Īpaši apstākļi – Igaunija, Latvija un Lietuva

Lai ziemas apstākļos ritošajam sastāvam būtu neierobežota piekļuve Igaunijas, Latvijas un Lietuvas tīklam, jāpierāda, ka ritošais sastāvs atbilst šādām prasībām:

- izraudzīta 4.2.6.1.1. punktā noteiktā temperatūras zona T2,
- izraudzīti bargi sniega, ledus un krusas apstākļi, kā noteikts 4.2.6.1.2. punktā, izņemot scenāriju “Kupenas”,

Īpaši apstākļi – Somija

Lai ziemas apstākļos ritošajam sastāvam būtu neierobežota piekļuve Somijas tīklam, jāpierāda, ka ritošais sastāvs atbilst šādām prasībām:

- izraudzīta 4.2.6.1.1. punktā noteiktā temperatūras zona T2,
- izraudzīti bargi sniega, ledus un krusas apstākļi, kā noteikts 4.2.6.1.2. punktā, izņemot scenāriju “Kupenas”,
- attiecībā uz bremzēšanas sistēmu Somijā ziemas apstākļos tiek piešķirta neierobežota piekļuve tīklam, ja ir atbilstība šādiem nosacījumiem:
 - vilciena sekcijai vai pasažieru vagonam, kura nominālais ātrums pārsniedz 140 km/h, vismaz puse ratiņu ir aprīkoti ar magnētiskajām sliežu ceļa bremzēm,
 - vilciena sekcijai vai pasažieru vagonam, kura nominālais ātrums pārsniedz 180 km/h, visi ratiņi ir aprīkoti ar magnētiskajām sliežu ceļa bremzēm.

Īpaši apstākļi – Francija

Francijā ziemas apstākļos tiek piešķirta neierobežota piekļuve tīklam, ja ir atbilstība šādam nosacījumam:

- lokomotīves un galvas vagoni aprīkoti ar smiltņcām.

Īpaši apstākļi – Vācija

Vācijā ziemas apstākļos tiek piešķirta neierobežota piekļuve tīklam, ja ir atbilstība šādam nosacījumam:

- lokomotīves un galvas vagoni aprīkoti ar smiltņcām.

Īpaši apstākļi – Grieķija

Lai vasaras apstākļos ritošajam sastāvam būtu neierobežota piekļuve Grieķijas tīklam, izraudzīta 4.2.6.1.1. punktā noteiktā temperatūras zona T3.

Grieķijā ziemas apstākļos tiek piešķirta neierobežota piekļuve tīklam, ja ir atbilstība šādam nosacījumam:

— vilces ritekļi aprīkoti ar smiltnīcām.

Īpaši apstākļi – Portugāle

Neierobežota piekļuve Portugāles tīklam, ja:

- a) vasaras apstākļos izraudzīta 4.2.6.1.1. punktā noteiktā temperatūras zona T3;
- b) ziemas apstākļos lokomotīves aprīkotas ar smiltnīcām.

Īpaši apstākļi – Spānija

Lai vasaras apstākļos ritošajam sastāvam būtu neierobežota piekļuve Spānijas tīklam, izraudzīta 4.2.6.1.1. punktā noteiktā temperatūras zona T3.

Īpaši apstākļi – Zviedrija

Lai ziemas apstākļos ritošajam sastāvam būtu neierobežota piekļuve Zviedrijas tīklam, jāpierāda, ka ritošais sastāvs atbilst šādām prasībām:

- izraudzīta 4.2.6.1.1. punktā noteiktā temperatūras zona T2,
- izraudzīti bargi sniega, ledus un krusas apstākļi, kā noteikts 4.2.6.1.2. punktā.”;

164) pielikuma 7.5. punktu aizstāj ar šādu:

“7.5. Aspekti, kas jāņem vērā pārskatīšanas procesā vai citās Aģentūras darbībās

Šis SITS izstrādāšanas procesa laikā veiktajā analizē ir konstatēti konkrēti aspekti, kas tiek uzskatīti par svarīgiem ES dzelzceļu sistēmas turpmākai attīstībai.

Šos aspektus iedala trijās grupās:

- 1) aspekti, uz kuriem jau attiecas šajā SITS noteikts pamatparametrs, un SITS pārskatīšanas procesā ir iespējama attiecīgās specifikācijas pilnveidošana;
- 2) aspekti, kas, ņemot vērā pašreizējo stāvokli, netiek uzskatīti par pamatparametru, taču par kuriem tiek īstenoti izpētes projekti;
- 3) aspekti, kas iekļauti ES dzelzceļu sistēmas esošajos pētījumos un kas neietilpst šīs SITS jomā.

Šie aspekti norādīti tālāk un klasificēti atbilstīgi iedalījumam šīs SITS 4.2. punktā.

7.5.1. Ar šajā SITS noteiktu pamatparametru saistīti aspekti

7.5.1.1. Asslodzes parametrs (4.2.3.2.1. punkts)

Šis pamatparametrs attiecas uz infrastruktūras un ritošā sastāva saskarni saistībā ar vertikālo slodzi.

Ir jāturpina maršruta savietojamības pārbaudes turpmāka izstrāde attiecībā uz statisko un dinamisko savietojamību.

Attiecībā uz dinamisko savietojamību vēl nav pieejama neviena ritošā sastāva saskaņota klasifikācijas metode, kas ietvertu prasības saistībā ar ātrgaitas slodzes modeļa (HSLM) savietojamību:

- būtu jāturpina izstrādāt LOC&PAS SITS prasības, pamatojoties uz CEN konstatējumiem, uzlabojot EN1991-2 E pielikumu ar atbilstošām ritošā sastāva prasībām attiecībā uz dinamisko savietojamību, tostarp savietojamību ar HSLM atbilstošām konstrukcijām,
- būtu jāizstrādā jauni konstrukcijas pamatparametri “Ritekļa konstrukcijas atbilstība ātrgaitas slodzes modelim (HSLM)”;

- maršruta savietojamības pārbaudes nolūkos OPE SITS D.1. papildinājumā būtu attiecīgi jāsniedz atsauce uz saskaņotu procesu, pamatojoties uz RINF un ERATV,
- RINF 1.1.1.1.2.4.4. parametrā prasītie dokumenti būtu pēc iespējas jānosaka, lai atvieglotu automātisku maršruta savietojamības pārbaudi.

7.5.1.2. Neizmanto

7.5.1.3. Aerodinamiskā ietekme uz balastētiem sliežu ceļiem (4.2.6.2.5. punkts)

Prasības, kas attiecas uz aerodinamisko ietekmi uz balastētiem sliežu ceļiem, ir noteiktas vienībām, kuru maksimālais projektētais ātrums pārsniedz 250 km/h.

Tā kā, ņemot vērā pašreizējo stāvokli, nav iespējams noteikt saskaņotas prasības vai novērtēšanas metodiku, SITS ļauj piemērot valsts noteikumus.

Šis noteikums būs jāpārskata, lai ņemtu vērā tālāk minēto:

- balasta pacelšanas gadījumu pētījumu un attiecīgo ietekmi uz drošību (ja tāda ir),
- ES teritorijā piemērojamas saskaņotas un izmaksefektīvas metodikas izstrādi.

7.5.2. Ar šajā SITS noteiktu pamatparametru nesaistīti, bet izpētes projektos iekļauti aspekti

7.5.2.1. Neizmanto

7.5.2.2. Turpmākas darbības, kuras saistītas ar nosacījumiem, kas jāizpilda, lai saņemtu ritekļa tipa atļauju un/vai atļauju laišanai tirgū, kura neaprobežojas tikai ar konkrētu izmantošanas telpu

Lai veicinātu lokomotīvu un pasažieru vagonu brīvu apriti, nosacījumi, kas jāizpilda, lai saņemtu atļauju ritekļa laišanai tirgū, kura neaprobežojas tikai ar konkrētu izmantošanas telpu, ir noteikti 7.1.1.5. punktā.

Šie noteikumi būtu jāpapildina ar saskaņotām traucējumu strāvu un magnētisko lauku robežvērtībām vienības līmenī, kuras noteiktas vai nu kā procentuālā daļa no vērtības, kas noteikta ietekmējošajai vienībai, vai kā absolūtas robežvērtības. Šīs saskaņotās robežvērtības tiks noteiktas, pamatojoties uz īpašajiem gadījumiem vai tehniskajiem dokumentiem, kas minēti CCS SITS 13. pantā, un uz gaidāmo standartu EN 50728, ko paredzēts publicēt 2024. gadā.

Specifikācija saskarnēm starp vispārējai ekspluatācijai paredzētiem vagoniem būtu sīkāk jāizklāsta 7.1.1.5.2. punktā, lai veicinātu šo vagonu (jaunu un esošu vagonu) savstarpējo aizstājamību.

7.5.2.3. Ritošā sastāva aprīkošana ar velosipēdiem paredzētām vietām – Pasažieru tiesību regulas ietekme

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/782 (*) 6. panta 4. punktā noteiktas prasības ritošā sastāva aprīkošanai ar velosipēdiem paredzētām vietām.

Velosipēdiem paredzētas vietas ir jāievieš šādos gadījumos:

- ja veic pasažieru zonas plānojuma un iekārtojuma būtiskas izmaiņas un
- ja iepriekš minētās esošā ritošā sastāva modernizācijas rezultātā ir nepieciešama jauna atļauja ritekļa laišanai tirgū.

Saskaņā ar 7.1.2.2. punkta 1. apakšpunktā noteikto principu būtiska modernizācija, kas ietekmē citas daļas un pamatparametrus, nevis pasažieru zonas plānojumu un iekārtojumu, var neietvert ritošā sastāva aprīkošanu ar velosipēdiem paredzētām vietām.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/782 (2021. gada 29. aprīlis) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (pārstrādāta redakcija) (OV L 172, 17.5.2021., 1. lpp.).”;

165) papildinājumus groza šādi:

a) satura uzskaitījumu aizstāj ar šādu:

“A papildinājums. Neizmanto

B papildinājums. 1 520 mm sliežu ceļa platuma sistēma “T”

C papildinājums. Īpaši noteikumi attiecībā uz sliežu ceļa mašīnām (SCM)

D papildinājums. Neizmanto

E papildinājums. Mašīnista antropometriskie rādītāji

F papildinājums. Priekšējā redzamība

G papildinājums. Apkalpošana

H papildinājums. Ritošā sastāva apakšsistēmas novērtēšana

I papildinājums. Aspekti, kam nav pieejama tehniskā specifikācija (atklāti punkti)

J papildinājums. Šajā SITS minētās tehniskās specifikācijas

J-1. papildinājums. Standarti vai normatīvie dokumenti

J-2. papildinājums. Tehniskie dokumenti

K papildinājums. Jaunu magnētisko sliežu ceļa bremžu (MTB) galējo elementu validācijas process

L papildinājums. Prasību izmaiņas un pārejas režīmi”;

b) C papildinājumu aizstāj ar šādu:

“C papildinājums

Īpaši noteikumi attiecībā uz sliežu ceļa mašīnām (SCM)

C.1. Ritekļa konstrukcijas stiprība

4.2.2.4. punkta prasības papildina šādi.

Mašīnas rāmim jāiztur statiskās slodzes, kas noteiktas J-1. papildinājuma [1.] rindā minētajā specifikācijā, vai statiskās slodzes, kas noteiktas J-1. papildinājuma [51.] rindā minētajā specifikācijā, nepārsniedzot tajās norādītās atļautās vērtības.

J-1. papildinājuma [51.] rindā minētajā specifikācijā noteiktā attiecīgā konstrukcijas kategorija ir šāda:

- mašīnām, kurām nav atļauts veikt brīvgaitas manevrus vai manevrus no šķirotavas uzkalna: F-II,
- pārējām mašīnām: F-I.

Paātrinājumam x virzienā saskaņā ar J-1. papildinājuma [1.] rindā minētās specifikācijas 13. tabulu vai J-1. papildinājuma [51.] rindā minētās specifikācijas 10. tabulu jābūt ± 3 g.

C.2. Celšana un pacelšana ar domkratu

Mašīnas korpusā jābūt celšanas punktiem, kurus izmanto, lai visu mašīnu varētu droši celt vai pacelt ar domkratu. Jānosaka celšanas un pacelšanas ar domkratu punktu novietojuma vietas.

Lai atvieglotu darbus remonta vai apskates laikā vai pacelšanu atpakaļ uz sliedēm, mašīnām abās garākajās malās jābūt aprīkotām vismaz ar diviem celšanas punktiem, kurus izmanto, lai varētu celt tukšas vai piekrautas mašīnas.

Lai varētu pievienot pacelšanas ierīces, zem katra celšanas punkta jābūt brīvai vietai, kuru nedrīkst aizsegt nenoņemamas detaļas. Slodzes režīmiem jāatbilst C.1. papildinājumā norādītajiem, un tos piemēro celšanai un pacelšanai ar domkratu darbnīcā un apkalpošanas operācijās.

C.3. Gaitas dinamiskie parametri

Gaitas raksturlielumus atļauts noteikt, veicot gaitas testus vai salīdzināšanai izmantojot līdzīgu apstiprināta tipa mašīnu, kā norādīts šīs SITS 4.2.3.4.2. punktā, vai izmantojot modelēšanas metodi. Gaitas parametrus var pierādīt, izmantojot J-1. papildinājuma [9.] rindā minētajā specifikācijā izklāstītos modelēšanas testus (ar turpmāk minētajiem izņēmumiem), ja ir pieejams validēts reprezentatīvā sliežu ceļa un mašīnas ekspluatācijas apstākļu modelis.

Piemēro šādas papildu novirzes:

- i) vienmēr atzīst vienkāršoto metodi šā veida mašīnām;
- ii) ja mašīna pati nevar sasniegt testam vajadzīgo ātrumu, testēšanas laikā mašīna jāvelk.

Gaitas raksturlielumu modelēšanas testā izmantojamo mašīnas modeli validē, salīdzinot modelēšanas rezultātus ar gaitas testu rezultātiem pie vienādiem sliežu ceļa ievadraksturlielumiem.

Validēts modelis ir modelēšanas testā izmantojams modelis, kas verificēts faktiskā gaitas testā, kurā piekare tiek pietiekami noslogota, un ja ir cieša korelācija starp gaitas testa rezultātiem un prognozētajiem modelēšanas testa rezultātiem uz tā paša testēšanai izmantotā sliežu ceļa.

C.4. Paātrinājums pie maksimālā ātruma

Specializētajiem ritekļiem nav nepieciešams atlikušais paātrinājums, kā noteikts 4.2.8.1.2. punkta 5. apakšpunktā.”;

- c) D papildinājuma saturu aizstāj ar “Neizmanto”;
- d) E papildinājumu aizstāj ar šādu:

“E papildinājums

Mašīnista antropometriskie rādītāji

Jāizmanto norādītie dati, kuri raksturo pašreizējo stāvokli:

- īsākā un garākā mašīnista galvenie antropometriskie rādītāji:
ņem vērā J-1. papildinājuma [62.] rindā minētajā specifikācijā norādītos izmērus.”;
- e) F papildinājumu aizstāj ar šādu:

“F papildinājums

Priekšējā redzamība

F.1 Vispārīgi noteikumi

Mašīnista kabīnes konstrukcijai jābūt tādai, lai mašīnists redzētu visu vilciena vadīšanai nepieciešamo ārējo informāciju, kā arī lai novērstu ārēju avotu radītus redzamības traucējumus. Jāievēro šādas prasības:

- jāsamazina nogurumu radoša ņirboņa vējstikla zemākajā daļā,
- nemazinot ārējo zīmju, signālu un pārējās vizuālās informācijas redzamību mašīnistam, jānodrošina aizsardzība pret saules stariem un apžilbināšanu ar pretimbraucošo vilcienu galvenajiem luksturiem,
- kabīnes iekārtas jāizvieto tā, lai neaizsegtu un nedeformētu mašīnistam redzamo ārējo informāciju,
- logu izmēri, izvietojums, forma un apdare (arī apkope) nedrīkst ierobežot mašīnistam ārējo redzamību, un tiem jāatvieglo vilciena vadīšana,
- vējstikla tīrīšanas un atbrīvošanas ierīču izvietojumam, veidam un kvalitātei jānodrošina mašīnistam skaidra ārējā redzamība gandrīz visos laika un ekspluatācijas apstākļos, kā arī tās nedrīkst ierobežot mašīnistam ārējo redzamību,
- mašīnista kabīnes konstrukcijai jābūt tādai, lai vadīšanas procesā mašīnists skatītos uz priekšu kustības virzienā,
- mašīnista kabīnes konstrukcijai jābūt tādai, lai, mašīnists, stāvot un/vai sēžot pie vadības pults, skaidri un bez šķēršļiem redzētu stacionāros signālus, kas uzstādīti pa kreisi un pa labi no sliežu ceļa, kā noteikts J-1. papildinājuma [62.] rindā minētajā specifikācijā.

Minētajā papildinājumā izklāstītie noteikumi reglamentē redzamības nosacījumus katrā braukšanas virzienā pa taisnu sliežu ceļu un līkumos ar rādīsu 300 m un vairāk. Šos nosacījumus piemēro attiecībā uz mašīnista atrašanās vietu(-ām).

Piezīmes

Ja kabīnē ir sēdekļi diviem mašīnistiem (iespēja, kas paredz divas mašīnista vietas), šos noteikumus piemēro abu mašīnistu sēdus stāvokļiem.

Lokomotīvēm ar centrālo kabīni un specializētajiem ritekļiem šīs SITS 4.2.9.1.3.1. punktā ir paredzēti īpaši nosacījumi.

F.2 Ritekļa references stāvoklis attiecībā pret sliežu ceļu

Piemēro J-1. papildinājuma [62.] rindā minēto specifikāciju.

Jāņem vērā slodzes režīmi un lietderīgā kravnesība, kā noteikts J-1. papildinājuma [6.] rindā minētajā specifikācijā un 4.2.2.10. punktā.

F.3 Standarta attālums līdz apkalpes locekļu acīm

Piemēro J-1. papildinājuma [62.] rindā minēto specifikāciju.

Sēdus stāvoklī mašīnistam jābūt vismaz 500 mm attālumā no vējstikla, mērot acu līmenī.

F.4 Redzamības nosacījumi

Piemēro J-1. papildinājuma [62.] rindā minēto specifikāciju.”;

f) H papildinājuma H.1. tabulu groza šādi:

i) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

ii) rindu “Maksimālā strāva stāvēšanas laikā līdzstrāvas sistēmās” aizstāj ar šādu:

“Maksimālā strāva stāvēšanas laikā	4.2.8.2.5.	X	X (tikai līdzstrāvas sistēmās)	n. p.	—”;		
------------------------------------	------------	---	--------------------------------	-------	-----	--	--

iii) nosaukumu “Sistēmas energoapgādes traucējumi” aizstāj ar “Harmonikas un dinamiskie efekti maiņstrāvas sistēmās”;

iv) rindu “Dīzeļdzinēja un citas siltumdzinēja vilces sistēmas” svīturo;

v) (uz [latviešu] valodas versiju neattiecas);

vi) rindu “Ūdens krājumu atjaunošanas iekārtas” svīturo;

g) I papildinājumu aizstāj ar šādu:

“I papildinājums

Aspekti, kam nav pieejama tehniskā specifikācija**(atklāti punkti)**

Atklātie punkti, kas attiecas uz ritekļa un dzelzceļu tīkla tehnisko savietojamību

Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Šīs SITS punkts	Šajā SITS neiekļautie tehniskie aspekti	Piezīmes
Savietojamība ar vilcienu detektēšanas sistēmām	4.2.3.3.1.	Skatīt J-2. papildinājuma [A] rindā minēto specifikāciju	Atklātie punkti ir noteikti arī CCS SITS
Gaitas dinamiskie parametri 1 520 mm sliežu ceļa platuma sistēmai	4.2.3.4.2. 4.2.3.4.3.	Gaitas dinamiskie parametri. Ekvivalents koniskums	SITS minēto normatīvo dokumentu pamatā ir pieredze, kas gūta saistībā ar 1 435 mm sistēmu

Ekvivalents koniskums 1 600 mm sliežu ceļa platuma sistēmai	4.2.3.4.3.	Gaitas dinamiskie parametri. Ekvivalents koniskums	SITS minēto normatīvo dokumentu pamatā ir pieredze, kas gūta saistībā ar 1 435 mm sistēmu
No saķeres apstākļiem neatkarīga bremzēšanas sistēma	4.2.4.8.3.	Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes	Nosacījumi virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu izmantošanai, lai nodrošinātu tehnisko savietojamību ar sliežu ceļu, nav saskaņoti.
Aerodinamiskā ietekme uz balastētu sliežu ceļu, ja ritošā sastāva maksimālais projektētais ātrums ir > 250 km/h.	4.2.6.2.5.	Robežvērtība un atbilstības novērtēšana, lai ierobežotu balasta izsviešanas radītos riskus	Turpinās darbs ar CEN. Atklātais punkts arī INF SITS

Atklātie punkti, kas neattiecas uz ritekļa un dzelzceļu tīkla tehnisko savietojamību

Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Šis SITS punkts	Šajā SITS neiekļautie tehniskie aspekti	Piezīmes
Ugunsgrēka ierobežošanas un kontroles sistēmas	4.2.10.3.4.	FCCS, kas nav pilnīgi atdalošas šķērssienu, atbilstības novērtēšana	Uguns un dūmu izplatīšanās kontroles efektivitātes novērtēšanas procedūra, kuru izstrādājusi CEN pēc ERA iesniegta standartu izstrādes pieprasījuma”;

h) J papildinājumu aizstāj ar šādu:

“J papildinājums

Šajā SITS minētās tehniskās specifikācijas

J-1. Standarti vai normatīvie dokumenti

Rindas Nr.	Novērtējamais raksturlielums	SITS punkts	Obligātais standarta punkts
[1.]	EN 12663-1:2010+A1:2014 Dzelzceļa aprīkojums. Stiprības prasības dzelzceļa ritekļu korpusiem. 1. daļa: Lokomotīves un pasažieru pārvadāšanas ritošais sastāvs (un alternatīva metode kravas vagoniem)		
[1.1.]	Iekšējā sakabe šarnīrvienībām	4.2.2.2.2. punkta 3. apakšpunkts	6.5.3., 6.7.5.
[1.2.]	Ritekļa konstrukcijas stiprība – vispārīgi noteikumi	4.2.2.4. punkta 3. apakšpunkts	5.1., 5.2., 5.3., 5.4., 5.6.
[1.3.]	Ritekļa konstrukcijas stiprība – verifikācijas metode	4.2.2.4. punkta 4. apakšpunkts	9.2., 9.3.
[1.4.]	Ritekļa konstrukcijas stiprība – alternatīvas prasības SCM	C papildinājums C.1. punkts	6.1.–6.5.
[1.5.]	Celšana un pacelšana ar domkratu – struktūras konstrukcijas slodzes	4.2.2.6. punkta 9. apakšpunkts	6.3.2., 6.3.3.
[1.6.]	Celšana un pacelšana ar domkratu – stiprības pierādīšana	4.2.2.6. punkta 9. apakšpunkts	9.2., 9.3.

[1.7.]	Ierīču piestiprināšana pie vagona korpusa konstrukcijas	4.2.2.7. punkta 3. apakšpunkts	6.5.2., 6.7.3.
[1.8.]	Ratiņu rāmja uzbūve – korpusa un ratiņu savienojums	4.2.3.5.1. punkta 2. apakšpunkts	6.5.1., 6.7.2.
[2.]	EN 16839:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Ritošais sastāvs. Bufersijas konstrukcija		
[2.1.]	Personāla piekļuve sakabināšanai un atkabināšanai – telpa manevru personālam	4.2.2.2.5. punkta 2. apakšpunkts	4.
[2.2.]	Gala sakabe – vienību savstarpējā savietojamība – UIC tipa neautomātiskā (manuālā) sakabe Buferi un skrūvveida sakabes iekārta	4.2.2.2.3. punkta b) apakšpunkta b-2. punkta 1. apakšpunkts	5., 6.
[2.3.]	Bremžu gaisa cauruļu un šļūtenu, sakabju un krānu izmēri un konstrukcija	4.2.2.2.3. punkta b) apakšpunkta b-2. punkta 2. apakšpunkts	7., 8.
[2.4.]	Avārijas sakabe – saskarne ar glābšanas vienību	4.2.2.2.4. punkta 3. apakšpunkta a) punkts	7.
[3.]	EN 15227:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Triecienizturības prasības dzelzceļa ritekļiem		
[3.1.]	Pasīvā drošība – vispārīgi noteikumi	4.2.2.5.	4., 5., 6., 7. punkts un B, C, D pielikums (izņemot A pielikumu)
[3.2.]	Pasīvā drošība – kategorijas	4.2.2.5. punkta 5. apakšpunkts	5.1. punkts, 1. tabula
[3.3.]	Pasīvā drošība – scenāriji	4.2.2.5. punkta 6. apakšpunkts	5.2., 5.3., 5.4. (izņemot A pielikumu)
[3.4.]	Pasīvā drošība – Prasības	4.2.2.5. punkta 7. apakšpunkts	6.1., 6.2., 6.3., 6.4. (izņemot A pielikumu)
[3.5.]	Pasīvā drošība - šķēršļu vairogs	4.2.2.5. punkta 8. apakšpunkts	6.5.1.
[3.6.]	Ritekļa aizsardzības sistēma	4.2.3.7.	6.6.1.
[3.7.]	Vides apstākļi – šķēršļu vairogs	4.2.6.1.2. punkta 4. apakšpunkts	6.5.1.
[4.]	EN 16404:2016 Dzelzceļa aprīkojums. Prasības dzelzceļu ritekļu uzvietošanai atpakaļ uz sliežu ceļa un atjaunošanai		
[4.1.]	Celšana un pacelšana ar domkratu – pastāvīgo punktu ģeometrija	4.2.2.6. punkta 7. apakšpunkts	5.2., 5.3.
[4.2.]	Celšana un pacelšana ar domkratu – pārvietojamo punktu ģeometrija	4.2.2.6. punkta 7. apakšpunkts	5.2., 5.3.
[5.]	EN 15877-2:2013 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritekļu marķēšana. 2. daļa: Ārējie marķējumi uz pasažieru un motorizētajiem vagoniem, lokomotīvē un sliežu ceļu mašīnām		
[5.1.]	Celšana un pacelšana ar domkratu – marķējums	4.2.2.6. punkta 8. apakšpunkts	4.5.19.
[5.2.]	Vispārējai ekspluatācijai paredzēti pasažieru vagoni	7.1.1.5.1. punkta 23. apakšpunkts	4.5.5.1., 4.5.6.3. punkts

[6.]	EN 15663:2017+A1 :2018 Dzelzceļa aprīkojums. Ritekļu etalonmasa		
[6.1.]	Slodzes režīmi un masas raksturojumi – slodzes režīmi	4.2.2.10. punkta 1. apakšpunkts	4.5.
[6.2.]	Slodzes režīmi un masas raksturojumi – slodzes režīmu hipotēze	4.2.2.10. punkta 2. apakšpunkts	4.1., 4.2., 4.3., 4.4., 4.5., 5., 6., 7.1., 7.2., 7.3. (projektētie režīmi)
[7.]	EN 15273-2:2013+A1:2016 Dzelzceļa aprīkojums. Gabarīti. 2. daļa: Ritošā sastāva gabarīti		
[7.1.]	Gabarītu noteikšana – metode, references profils	4.2.3.1. punkta 3. un 4. apakšpunkts	5. punkts un atkarībā no profila: A pielikums (G1), B pielikums (GA, GB, GC), C pielikums (GB1, GB2), D pielikums (GI3), E pielikums (G2), F pielikums (FIN1), G pielikums (FR 3,3), H pielikums (BE1, BE2, BE3), I pielikums (PTb, PTb+, PTc), J pielikums (SEa, Sec), K pielikums (OSJD), L pielikums (DE1, DE2, DE3), M pielikums (NL1, NL2), P pielikums (GHE16....)
[7.2.]	Gabarītu noteikšana – metode, references profils Pantogrāfa gabarītu verificēšana	4.2.3.1. punkta 5. apakšpunkts	A.3.1.2.
[7.3.]	Gabarītu noteikšana – metode, references profils Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu verificēšana	4.2.4.8.3. punkta 3. apakšpunkts	5. punkts un atkarībā no profila: A pielikums (G1), B pielikums (GA, GB, GC), C pielikums (GB1, GB2), D pielikums (GI3), E pielikums (G2), F pielikums (FIN1), G pielikums (FR 3,3), H pielikums (BE1, BE2, BE3), I pielikums (PTb, PTb+, PTc), J pielikums (SEa, Sec), K pielikums (OSJD), L pielikums (DE1, DE2, DE3), M pielikums (NL1, NL2), P pielikums (GHE16....)
[8.]	EN 15437-1:2009 Dzelzceļa aprīkojums. Bukšu stāvokļa pārraudzīšana. Salāgojums un konstruktīvās prasības. 1. daļa: Sliežmalas aparatūra un ritošā sastāva bukses		
[8.1.]	Ass gultņa stāvokļa monitorings – zona uztveršanai ar lauka iekārtām	4.2.3.3.2.2. punkta 1. un 2.a punkts 7.3.2.3.	5.1., 5.2.
[9.]	EN 14363:2016+ A2:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Testēšana un modelēšana dzelzceļa ritošā sastāva gaitas raksturlielumu pieņemšanai. Gaitas raksturošana un stacionārie testi		
[9.1.]	Asslodžu diapazons	4.2.3.4.1., 4.2.3.4.2. punkta 4. apakšpunkts	1.1., 5.3.2.

[9.2.]	Ātruma un ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta kombinācija(-as)	4.2.3.4.2. punkta 3. apakšpunkts	1.4., 7.3.1.
[9.3.]	Sliežu ceļa noslogojuma parametri	4.2.3.4.2. punkta 5. apakšpunkts	7.5.1., 7.5.3.
[9.4.]	Gaitas dinamiskie parametri – drošas braukšanas robežvērtības	4.2.3.4.2.1.	7.5.1., 7.5.2.
[9.5.]	Gaitas dinamiskie parametri – sliežu ceļa noslogojuma robežvērtības	4.2.3.4.2.2. punkta 1. apakšpunkts	7.5.1., 7.5.3.
[9.6.]	Drošība pret nobraukšanu no sliedēm uz līkumota sliežu ceļa	6.2.3.3. punkta 1. apakšpunkts	4., 5., 6.1.
[9.7.]	Gaitas dinamiskie parametri – verifikācijas metode	6.2.3.4. punkta 1. apakšpunkts	7.
[9.8.]	Gaitas dinamiskie parametri – vērtēšanas kritēriji	6.2.3.4. punkta 1. apakšpunkts	4., 5.
[9.9.]	Jaunu riteņu profilu projektētās vērtības – ekvivalentā koniskuma novērtēšana	6.2.3.6. punkta 1. apakšpunkts	O pielikums, P pielikums
[9.10.]	Ritekļu atbilstība sliežu ieslīpumam	7.1.2. tabulas 17. a piezīme (!)	4., 5., 6., 7.
[9.11.]	Noteikums specializētajiem ritekļiem: modelēšanas testi	C papildinājums C.3. iedaļa.	T pielikums
[10.]	EN 15528:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Līniju kategorijas saderībai starp ritekļu slodzes ierobežojumiem un infrastruktūru		
[10.1.]	EN līniju kategorija atkarībā no vienības kategorijas	4.2.3.2.1. punkta 2. apakšpunkts	6.1., 6.3., 6.4.
[10.2.]	Lietderīgās kravnesības standartvērtība stāvvietās	4.2.3.2.1. punkta 2. a apakšpunkts	4. tabulas 2. sleja
[10.3.]	Dokumentācija, kurā norādīta stāvvietās izmantotā lietderīgā kravnesība	4.2.3.2.1. punkta 2. c apakšpunkts	6.4.1.
[11.]	EN 13749:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. Strukturālo prasību noteikšanas metodes ratiņu rāmjiem		
[11.1.]	Ratiņu rāmja uzbūve	4.2.3.5.1. punkta 1. apakšpunkts 4.2.3.5.1. punkta 3. apakšpunkts	6.2.
[12.]	EN 14198:2016+A1:2018+A2:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Prasības vilcienu sastāvu bremžu sistēmai, kurus velk lokomotīve		
[12.1.]	Bremzēšana – bremžu sistēmas tips, UIC bremžu sistēma	4.2.4.3.	5.4.
[12.2.]	Vispārējai ekspluatācijai paredzēti pasažieru vagoni	7.1.1.5.2. punkta 3. apakšpunkts	5.3.2.6., 5.4.

[13.]	EN 14531-1:2015+A1 :2018 Dzelzceļa aprīkojums. Ātruma samazināšanas, bremzēšanas ceļa un bremžu fiksācijas aprēķina metodes. 1. daļa: Vispārīgi algoritmi		
[13.1.]	Bremzēšanas veiktspēja – aprēķini – vispārīgi nosacījumi	4.2.4.5.1. punkta 1. apakšpunkts	4.
[13.2.]	Avārijas bremzēšanas veiktspēja – aprēķini	4.2.4.5.2. punkta 3. apakšpunkts	4.
[13.3.]	Darba bremzēšanas veiktspēja – aprēķini	4.2.4.5.3. punkta 1. apakšpunkts	4.
[13.4.]	Stāvbremžu veiktspēja – aprēķini	4.2.4.5.5. punkta 3. apakšpunkts	5.
[13.5.]	Bremzēšanas veiktspēja – berzes koeficients	4.2.4.5.1. punkta 2. apakšpunkts	4.4.6.
[13.6.]	Avārijas bremzēšanas veiktspēja – atbildes reakcijas laiks/kavējuma laiks	4.2.4.5.2. punkta 1. apakšpunkts	4.4.8.2.1., 4.4.8.3.
[14.]	EN 14531-2:2015 Dzelzceļa aprīkojums. Ātruma samazināšanas, bremzēšanas ceļa un bremžu fiksācijas aprēķina metodes. 2. daļa: Pakāpeniskie aprēķini vilcienu sastāviem vai atsevišķiem riteņiem		
[14.1.]	Bremzēšanas veiktspēja – aprēķini – vispārīgi nosacījumi	4.2.4.5.1. punkta 1. apakšpunkts	4., 5.
[14.2.]	Avārijas bremzēšanas veiktspēja – aprēķini	4.2.4.5.2. punkta 3. apakšpunkts	4., 5.
[14.3.]	Darba bremzēšanas veiktspēja – aprēķini	4.2.4.5.3. punkta 1. apakšpunkts	4., 5.
[15.]	EN 15595:2018+AC :2021 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzes. Aizsardzība pret riteņu slidēšanu		
[15.1.]	Riteņu pretslidēšanas aizsardzības sistēma – konstrukcija	4.2.4.6.2. punkta 6. apakšpunkts	5.1., 5.2., 5.4.
[15.2.]	Riteņu pretslidēšanas aizsardzības sistēma – verifikācijas metode un testēšanas programma	6.1.3.2. punkta 1. apakšpunkts	6.1.1., 6.2., 6.5., 7.
[15.3.]	Riteņu pretslidēšanas aizsardzības sistēma – riteņu rotācijas monitoringa sistēma	4.2.4.6.2. punkta 8. apakšpunkts	5.1.7.
[15.4.]	Riteņu pretslidēšanas aizsardzība, veiktspējas verifikācijas metode	6.2.3.10. punkta 1. apakšpunkts	6.3., 7.
[16.]	EN 16207:2014+A1 :2019 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Dzelzceļa ritošā sastāva magnētisko sliežu ceļu bremžu sistēmu funkcionālie un veiktspējas kritēriji		
[16.1.]	Magnētiskās sliežu ceļa bremzes	4.2.4.8.2. punkta 3. apakšpunkts K papildinājums	C pielikums
[17.]	EN 14752:2019+A1 :2021 Dzelzceļa aprīkojums. Iekāpšanas sistēmas ritošā sastāva sānos		
[17.1.]	Šķēršļu noteikšana durvīs – jutīgums	4.2.5.5.3. punkta 5. apakšpunkts	5.2.1.4.1.
[17.2.]	Šķēršļu noteikšana durvīs – maksimālais spēks	4.2.5.5.3. punkta 5. apakšpunkts	5.2.1.4.2.2.

[17.3.]	Durvju atvēršana ārkārtas gadījumos – durvju neautomātiskai (manuālai) atvēršanai vajadzīgais spēks	4.2.5.5.9. punkta 6. punkts	5.5.1.5.
[17.4.]	Vispārējai ekspluatācijai paredzēti pasažieru vagoni – durvju vadības ierīce	7.1.1.5.2. punkta 10. apakšpunkts	5.1.1., 5.1.2., 5.1.5., 5.1.6.
[18.]	EN 50125-1:2014 Dzelzceļa aprīkojums. Vides apstākļi iekārtām. 1. daļa: Ritošā sastāva un vilciena iekārtas		
[18.1.]	Vides apstākļi – temperatūra	4.2.6.1.1. punkta 1. apakšpunkts	4.3.
[18.2.]	Vides apstākļi – sniega, ledus un krusas apstākļi	4.2.6.1.2. punkta 1. apakšpunkts	4.7.
[18.3.]	Vides apstākļi – temperatūra	7.1.1.5.2. punkta 4. apakšpunkts	4.3.
[19.]	EN 14067-6:2018 Dzelzceļa aprīkojums. Aerodinamika. 6. daļa: Prasības un testēšanas procedūras sānvēja novērtēšanai		
[19.1.]	Aerodinamiskā ietekme – sānvēja verifikācijas metode	4.2.6.2.4. punkta 2. apakšpunkts	5.
[19.2.]	Aerodinamiskā ietekme – sānvējš vienībām, kuru maksimālais projektētais ātrums ir 250 km/h vai lielāks	4.2.6.2.4. punkta 3. apakšpunkts	5.
[20.]	EN 15153-1:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Vilcienu ārējās redzamās un dzirdamās signālierīces. 1. daļa: Priekšgala prožektori, gabarītgaismas un aizmugures signāllampas maģistrālajām līnijām		
[20.1.]	Galvenie lukturi – krāsa	4.2.7.1.1. punkta 4. apakšpunkts	5.3.3.
[20.2.]	Galvenie lukturi – tālās gaismas un tuvās gaismas galveno lukturu gaismas intensitāte	4.2.7.1.1. punkta 5. punkts	5.3.3., 5.3.4. punkta 2. tabulas pirmā rinda
[20.3.]	Galvenie lukturi – pielīdzinājums	4.2.7.1.1. punkta 6. punkts	5.3.3., 5.3.5.
[20.4.]	Gabarītlukturi – krāsa	4.2.7.1.2. punkta 6. apakšpunkta a) punkts	5.4.3.1. punkts, 4. tabula
[20.5.]	Gabarītlukturi – gaismas spektrālais sadalījums	4.2.7.1.2. punkta 6. apakšpunkta b) punkts	5.4.3.2.
[20.6.]	Gabarītlukturi – gaismas intensitāte	4.2.7.1.2. punkta 6. apakšpunkta c) punkts	5.4.4. 6. tabula
[20.7.]	Aizmugurējie gabarītlukturi – krāsa	4.2.7.1.3. punkta 4. apakšpunkta a) punkts	5.5.3.7. tabula
[20.8.]	Aizmugurējie gabarītlukturi – gaismas intensitāte	4.2.7.1.3. punkta 4. apakšpunkta b) punkts	5.5.4. 8. tabula
[20.9.]	Galvenie lukturi – krāsa	6.1.3.3. punkta 1. apakšpunkts	5.3.3., 6.3.
[20.10.]	Galvenie lukturi – gaismas intensitāte	6.1.3.3. punkta 1. apakšpunkts	5.3.3., 6.4.
[20.11.]	Gabarītlukturi – krāsa	6.1.3.4. punkta 1. apakšpunkts	6.3.
[20.12.]	Gabarītlukturi – gaismas intensitāte	6.1.3.4. punkta 1. apakšpunkts	6.4.
[20.13.]	Aizmugurējie gabarītlukturi – krāsa	6.1.3.5. punkta 1. apakšpunkts	6.3.
[20.14.]	Aizmugurējie gabarītlukturi – gaismas intensitāte	6.1.3.5. punkta 1. apakšpunkts	6.4.
[20.15.]	Gabarītlukturi – pielīdzinājums	4.2.7.1.2. punkta 7. apakšpunkts	5.4.5.

[21.]	EN 15153-2:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Vilcienu ārējās redzamās un dzirdamās signālierīces. 2. daļa: Maģistrālo līniju signāлтаures		
[21.1.]	Brīdinājuma taures signāla skaņas spiediena līmeņi	4.2.7.2.2. punkta 1. apakšpunkts	5.2.2.
[21.2.]	Taures signālierīce – signāla tonis	6.1.3.6. punkta 1. apakšpunkts	6.
[21.3.]	Taures signālierīce – skaņas spiediena līmenis	6.1.3.6. punkta 1. apakšpunkts	6.
[21.4.]	Taures signālierīce – skaņas spiediena līmenis	6.2.3.17. punkta 1. apakšpunkts	6.
[22.]	EN 50388-1:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Stacionāras ietaises un ritošais sastāvs. Tehniskie kritēriji vilces elektroapgādes sistēmu un ritošo sastāvu salāgošanai savstarpējas izmantojamības sasniegšanai. 1. daļa: Vispārīgi		
[22.1.]	Reģeneratīvā bremzēšana, novadot enerģiju gaisvadu kontaktīklā	4.2.8.2.3. punkta 1. apakšpunkts	12.2.1.
[22.2.]	Maksimālā jauda un maksimālā strāva no gaisvadu kontaktīkla – strāvas automātiska regulēšana	4.2.8.2.4. punkta 2. apakšpunkts	7.3.
[22.3.]	Jaudas koeficients – verifikācijas metode	4.2.8.2.6. punkta 1. apakšpunkts	6.
[22.4.]	Harmonikas un dinamiskie efekti maiņstrāvas sistēmās	4.2.8.2.7. punkta 1. apakšpunkts	10. (izņemot 10.2.)
[22.5.]	Vilciena elektroaizsardzība – aizsardzības koordinēšana	4.2.8.2.10. punkta 3. apakšpunkts	11.
[22.6.]	Galvenais jaudas slēdzis – aizsardzības koordinēšana	5.3.12. punkta 4. apakšpunkts	11.2., 11.3.
[22.7.]	Maksimālā jauda un maksimālā strāva no gaisvadu kontaktīkla – verifikācijas metode	6.2.3.18. punkta 1. apakšpunkts	15.3.1.
[22.8.]	Jaudas koeficients – verifikācijas metode	6.2.3.19. punkta 1. apakšpunkts	15,2.
[23.]	EN 50206-1:2010 Dzelzceļa aprīkojums. Ritošais sastāvs. Pantogrāfi: Raksturlielumi un testi. 1. daļa: Maģistrālo dzelzceļa līniju transportlīdzekļu pantogrāfi		
[23.1.]	Pantogrāfa augstuma darba diapazons (SIK līmenis) – raksturlielumi	4.2.8.2.9.1.2. punkta 2. apakšpunkts	4.2., 6.2.3.
[23.2.]	Pantogrāfa strāvas jauda (SIK līmenis)	4.2.8.2.9.3.a punkta 2. apakšpunkts	6.13.2.
[23.3.]	Pantogrāfa nolaišana (ritošā sastāva līmenis) – pantogrāfa nolaišanas laiks	4.2.8.2.9.10. punkta 1. apakšpunkts	4.7.
[23.4.]	Pantogrāfa nolaišana (ritošā sastāva līmenis) – ADD	4.2.8.2.9.10. punkta 3. apakšpunkts	4.8.
[23.5.]	Pantogrāfs – verifikācijas metode	6.1.3.7. punkta 2. apakšpunkts	6.3.1.
[24.]	EN 50367:2020+A1:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Stacionāras iekārtas un ritošais sastāvs. Tehniskās savietojamības kritēriji mijiedarbībai starp pantogrāfiem un gaisvadu kontaktīklu		
[24.1.]	Maksimālā strāva stāvēšanas laikā	4.2.8.2.5. punkta 1. apakšpunkts	7.2. punkta 5. tabula
[24.2.]	Pantogrāfa galvas ģeometrija	4.2.8.2.9.2. punkta 5. apakšpunkts	5.3.2.3.

[24.3.]	Pantogrāfa galvas ģeometrija – 1 600 mm tips	4.2.8.2.9.2.1. punkta 1. apakšpunkts	A.2. pielikuma A.6. attēls
[24.4.]	Pantogrāfa galvas ģeometrija – 1 950 mm tips	4.2.8.2.9.2.2. punkta 1. apakšpunkts	A.2. pielikuma A.7. attēls
[24.5.]	Pantogrāfs – kontaktvada temperatūra	6.1.3.7. punkta 1. a punkts	7.2.
[25.]	Neizmanto		
[26.]	EN 50119:2020 Dzelzeļa aprīkojums. Stacionāras ietaises. Elektrovilces gaisvadu kontakttīkls		
[26.1.]	Pantogrāfa nolaišana (ritošā sastāva līmenis) – dinamiskās izolācijas attālums	4.2.8.2.9.10. punkta 1. apakšpunkts	2. tabula
[27.]	EN 50153:2014-05/A1:2017-08/A2:2020-01 Dzelzeļa aprīkojums. Ritošais sastāvs. Ar elektrobīstamību saistītie aizsargpasākumi		
[27.1.]	Elektrodrošība	4.2.8.4. punkta 1. apakšpunkts	5., 6., 7., 8.
[28.]	EN 15152:2019 Dzelzeļa aprīkojums. Vējstikli vilcieniem		
[28.1.]	Vējstikls – izturība pret lidojošu priekšmetu radītiem triecieniem	4.2.9.2.1. punkta 2. apakšpunkts	6.1.
[28.2.]	Vējstikls – noturība pret atslāņošanos	4.2.9.2.1. punkta 2. apakšpunkts	6.1.
[28.3.]	Vējstikls – sekundārā attēla nošķiršana	4.2.9.2.2. punkta 2. apakšpunkta a) punkts	5.2.1.
[28.4.]	Vējstikls – attēla deformācija	4.2.9.2.2. punkta 2. apakšpunkta b) punkts	5.2.2.
[28.5.]	Vējstikls – miglojums	4.2.9.2.2. punkta 2. apakšpunkta c) punkts	5.2.3.
[28.6.]	Vējstikls – gaismas caurlaidība	4.2.9.2.2. punkta 2. apakšpunkta d) punkts	5.2.4.
[28.7.]	Vējstikls – hromatisms	4.2.9.2.2. punkta 2. apakšpunkta e) punkts	5.2.5.
[28.8.]	Vējstikls – raksturlielumi	6.2.3.2.2. punkta 1. apakšpunkts	5.2.1.–5.2.5. 6.1.
[29.]	EN/IEC 62625-1:2013+A11:2017 Dzelzeļa elektroniskās iekārtas. Braukšanas datu reģistrēšanas sistēma vagonā. 1. daļa: Sistēmspecifikācija		
[29.1.]	Datu reģistrēšanas ierīce – funkcionālās prasības	4.2.9.6. punkta 2. apakšpunkta a) punkts	4.2.1., 4.2.2., 4.2.3., 4.2.4.
[29.2.]	Datu reģistrēšanas ierīce – reģistrēšanas veiktspēja	4.2.9.6. punkta 2. apakšpunkta b) punkts	4.3.1.2.2.
[29.3.]	Datu reģistrēšanas ierīce – integritāte	4.2.9.6. punkta 2. apakšpunkta c) punkts	4.3.1.4.
[29.4.]	Datu reģistrēšanas ierīce – datu integritātes aizsardzība	4.2.9.6. punkta 2. apakšpunkta d) punkts	4.3.1.5.
[29.5.]	Datu reģistrēšanas ierīce – aizsardzības līmenis	4.2.9.6. punkta 2. apakšpunkta e) punkts	4.3.1.7.
[29.6.]	Datu reģistrēšanas ierīce – dienas laiks un datums	4.2.9.6. punkta 2. apakšpunkta f) punkts	4.3.1.8.

[30.]	EN 45545-2:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritekļu uguns aizsardzība. 2. daļa: Materiālu un elementu ugunsdrošības prasības		
[30.1.]	Ugunsdrošības profilakses pasākumi – prasības attiecībā uz materiāliem	4.2.10.2.1. punkta 2. apakšpunkts	4., 5., 6.
[30.2.]	Īpaši pasākumi attiecībā uz uzliesmojošiem šķidrumiem	4.2.10.2.2. punkta 2. apakšpunkts	5. tabula
[31.]	EN 1363-1:2020 Ugunsizturības testi. 1. daļa: Vispārīgas prasības		
[31.1.]	Uguns izplatīšanās aizsardzības pasākumi pasažieru ritošajam sastāvam – šķērssienu testēšana	4.2.10.3.4. punkta 3. apakšpunkts	4.–12.
[31.2.]	Uguns izplatīšanās aizsardzības pasākumi pasažieru ritošajam sastāvam – šķērssienu testēšana	4.2.10.3.5. punkta 3. apakšpunkts	4.–12.
[32.]	EN 13272-1:2019 Dzelzceļa aprīkojums. Sabiedriskā transporta ritošā sastāva elektriskais apgaismojums. 1. daļa: Maģistrālo līniju dzelzceļš		
[32.1.]	Avārijas apgaismojums – apgaismojuma līmenis	4.2.10.4.1. punkta 5. apakšpunkts	4.3., 5.3.
[33.]	EN 50553:2012/A2:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Gaitas spējai piemērojamās prasības ugunsgrēka gadījumā uz ritošā sastāva		
[33.1.]	Kustības spēja	4.2.10.4.4. punkta 3. apakšpunkts	5., 6.
[34.]	EN 16362:2013 Dzelzceļa aprīkojums. Stacionārie apgādes dienesti. Ūdens krājumu papildināšanas aprīkojums		
[34.1.]	Ūdens uzpildīšanas saskarne	4.2.11.5. punkta 2. apakšpunkts	4.1.2. 1. attēls
[35.]	EN/IEC 60309-2:1999/A11:2004, A1: 2007 un A2:2012 Industriālie kontaktspraudņi, iebūvētas vai pārvietojamas kontaktligzdas un ierīču pieslēguma vietas. 2. daļa: Izmēru savietojamības prasības elektropiederumiem ar tapām un cauruļveida kontaktligzdām		
[35.1.]	Īpašas prasības, ja vilciens novietots stāvēšanai – vietējais ārējais energoapgādes papildu avots	4.2.11.6. punkta 2. apakšpunkts	8.
[36.]	EN 16019:2014 Dzelzceļa aprīkojums. Automātiskās sakabes. Veiktspējas prasības, specifiskā saskarnes ģeometrija un testēšanas metodes		
[36.1.]	Automātiskā centra bufera sakabe – 10. tips Gala sakabes veids (galviņas mehāniskā un pneimatiskā saskarne)	5.3.1. punkta 1. apakšpunkts	4.
[37.]	EN 15551:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritošais sastāvs. Buferi		
[37.1.]	Neautomātiska (manuāla) gala sakabe – UIC tips	5.3.2. punkta 1. apakšpunkts	6.2.2. punkts, A pielikums

[38.]	EN 15566:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritošais sastāvs. Vilces ierīces un skrūvveida sakabes		
[38.1.]	Neautomātiska (manuāla) gala sakabe – UIC tips	5.3.2. punkta 1. apakšpunkts	B, C, D pielikums, izņemot izmēru “a” B pielikuma B.1. attēlā, kas izmantojams kā informatīvs
[39.]	EN 15020:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Avārijas sakabe. Veiktspējas prasības, specifiskā saskarnes ģeometrija un testēšanas metodes		
[39.1.]	Avārijas sakabe – avārijas sakabe, kam ir saskarne ar “10. tipa” sakabi	5.3.3. punkta 1. apakšpunkts	4.2.1., 4.2.2., 4.3., 4.5.1., 4.5.2., 4.6. un 5.1.2.
[40.]	EN 13979-1:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. Monobloka tipa riteņi. Tehniskās novērtēšanas procedūra. 1. daļa: Kalti un velmēti riteņi		
[40.1.]	Riteņi – mehāniskās stiprības aprēķini	6.1.3.1. punkta 1. apakšpunkts	8.
[40.2.]	Riteņi – izvēles kritēriji kaltiem un velmētiem riteņiem	6.1.3.1. punkta 2. apakšpunkts	8.
[40.3.]	Riteņi – papildu verificācijas metodes specifikācija (tests uz stenda)	6.1.3.1. punkta 2. apakšpunkts	8.
[40.4.]	Riteņi – verificācijas metode Termomehāniskās īpašības	6.1.3.1. punkta 5. apakšpunkts	7.
[41.]	EN 50318:2018+A1 :2022 Dzelzceļa aprīkojums. Strāvņēmes sistēmas. Dinamiskās mijiedarbības starp pantogrāfu un gaisvadu kontakttīklu modelēšanas validēšana		
[41.1.]	Pantogrāfs – dinamikas parametri	6.1.3.7. punkta 3. apakšpunkts	5., 6., 7., 8., 9., 10., 11.
[41.2.]	Pantogrāfs – pantogrāfu izvietojums	6.2.3.21. punkta 2. apakšpunkts	5., 6., 7., 8., 9., 10., 11.
[42.]	EN 50317:2012/AC:2012+A1:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Strāvņēmes sistēmas. Prasības un mērījumu validēšana dinamiskajai mijiedarbībai starp pantogrāfu un gaisvadu kontakttīklu		
[42.1.]	Pantogrāfs – mijiedarbības raksturlielumi	6.1.3.7. punkta 3. apakšpunkts	3., 4., 5., 6., 7., 8., 9.
[42.2.]	Strāvņēmes dinamikas parametri – dinamiskā testēšana	6.2.3.20. punkta 1. apakšpunkts	3., 4., 5., 6., 7., 8., 9.
[42.3.]	Pantogrāfu izvietojums	6.2.3.21. punkta 2. apakšpunkts	3., 4., 5., 6., 7., 8., 9.

[43.]	EN 50405:2015+A1:2016 Dzelzceļa aprīkojums. Strāvņēmes sistēmas. Pantogrāfi, kontaktuzliktņu testa metodes		
[43.1.]	Ieliktni – verifikācijas metode	6.1.3.8. punkta 1. apakšpunkts	7.2., 7.3. 7.4., 7.6. 7.7.
[44.]	EN 13674-1:2011+A1:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Sliežu ceļš. Sliedes. 1. daļa: Platpēdas dzelzceļa sliedes ar 46 kg/m un lielāku svaru		
[44.1.]	Ekvivalents koniskums – sliežu ceļa sekciju definīcijas	6.2.3.6. punkta 12., 14 un 16. tabula	A.15., A.23. un A.24. attēls
[45.]	EN 13715:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. Riteņi. Riteņa aploka profils		
[45.1.]	Ekvivalents koniskums – riteņa profilu definīcijas	6.2.3.6. punkta 1., 2. un 3. punkts	B un C pielikums
[46.]	EN 13260:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. Riteņpāri. Prasības izstrādājumiem		
[46.1.]	Riteņpāris – mezgls	6.2.3.7. punkta 1. apakšpunkts	4.2.1.
[47.]	EN 13103-1:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. 1. daļa: Konstruēšanas norādījumi asīm ar ārēju rumbu		
[47.1.]	Riteņpāris – dzenošās un bezpiedziņas asis, verifikācijas metode	6.2.3.7. punkta 2. apakšpunkts	5., 6., 7.
[47.2.]	Riteņpāris – dzenošās un bezpiedziņas asis, izvēles kritēriji	6.2.3.7. punkta 2. apakšpunkts	8.
[48.]	EN 12082:2017+A1:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Bukses. Veiktspējas testēšana		
[48.1.]	Ass bukses/gultņi	6.2.3.7. punkta 6. apakšpunkts	7.
[49.]	EN 14067-4:2013+A1:2018 Dzelzceļa aprīkojums. Aerodinamika. 4. daļa: Aerodinamikas prasības un testēšanas procedūras uz atklāta sliežu ceļa		
[49.1.]	Pazemināta gaisa spiediena zonas iedarbība – vispusīgi testi	6.2.3.13. punkta 1. apakšpunkts	6.2.2.1.
[49.2.]	Pazemināta gaisa spiediena zonas iedarbība – vienkāršota novērtēšana	6.2.3.13. punkta 2. apakšpunkts	4.2.4. punkts un robežvērtības 7. tabulā
[49.3.]	Vilciena galvas radītais spiediena vilnis – verifikācijas metode	6.2.3.14. punkta 1. apakšpunkts	6.1.2.1.
[49.4.]	Vilciena galvas radītais spiediena vilnis – CFD	6.2.3.14. punkta 1. apakšpunkts	6.1.2.4.
[49.5.]	Vilciena galvas radītais spiediena vilnis – modelēšana ar kustīgiem objektiem	6.2.3.14. punkta 1. apakšpunkts	6.1.2.2.

[49.6.]	Vilciena galvas radītais spiediena vilnis – vienkāršotas novērtēšanas metode	6.2.3.14. punkta 2. apakšpunkts	4.1.4. punkts un robežvērtības 4. tabulā
[49.7.]	Pazemināta gaisa spiediena zonas iedarbība – mērījumu punktu noteikšana	4.2.6.2.1. punkta 1. apakšpunkts	4.2.2.1. punkts, 5. tabula
[49.8.]	References vilciens pastāvīgam/iepriekšnoteiktam formējumam	4.2.6.2.1. punkta 3. apakšpunkts	4.2.2.2.
[49.9.]	Formējums ar mašīnista kabīni aprīkotām atsevišķām vienībām	4.2.6.2.1. punkta 3. apakšpunkts	4.2.2.3.
[49.10.]	References vilciens vispārējai ekspluatācijai paredzētām vienībām	4.2.6.2.1. punkta 3. apakšpunkts	4.2.2.4.
[49.11.]	Vilciena galvas radītais spiediena vilnis – maksimāls dubultais spiediens	4.2.6.2.2. punkta 2. apakšpunkts	2. tabula
[49.12.]	Vilciena galvas radītais spiediena vilnis – mērījumu pozīcijas	4.2.6.2.2. punkta 2. apakšpunkts	4.1.2.
[50.]	EN 14067-5:2021/AC:2023 Dzelzceļa aprīkojums. Aerodinamika. 5. daļa: Prasības un testēšanas procedūras aerodinamikai tuneļos		
[50.1.]	Spiediena svārstības tuneļos: vispārīgi noteikumi	4.2.6.2.3. punkta 1. apakšpunkts	5.1.
[50.2.]	Vienība, ko novērtē pastāvīgā vai iepriekšnoteiktā formējumā	4.2.6.2.3. punkta 2. apakšpunkts	5.1.2.2.
[50.3.]	Vienība, ko novērtē vispārējai ekspluatācijai un ka aprīkota ar mašīnista kabīni	4.2.6.2.3. punkta 2. apakšpunkts	5.1.2.3.
[50.4.]	Vispārējai ekspluatācijai paredzēti pasažieru vagoni	4.2.6.2.3. punkta 2. apakšpunkts	5.1.2.4.
[50.5.]	Atbilstības novērtēšanas procedūra	6.2.3.15.	5.1.4., 7.2.2., 7.2.3., 7.3.
[50.6.]	Individuālā atļauja – pasažieru vagoni, ko paredzēts izmantot jauktā satiksmē tuneļos – aerodinamiskās slodzes	7.1.1.5.1. punkta 14. apakšpunkts	6.3.9.
[51.]	EN 12663-2:2010 Dzelzceļa aprīkojums. Stiprības prasības dzelzceļa ritekļu korpusiem. 2. daļa: Kravas vagoni		
[51.1.]	Konstrukcijas stiprība	C papildinājums C.1. punkts	5.2.1.–5.2.4.
[52.]	CLC/TS 50534:2010 Dzelzceļa aprīkojums. Ritošā sastāva enerģijas palīgsistēmu kopējā sistēmarhitektūra		
[52.1.]	Vienpola elektroapgādes līnija	4.2.11.6. punkta 2. apakšpunkts	A pielikums
[53.]	IEC 61375-1:2012 Dzelzceļa elektroniskās iekārtas. Vilcienu sakaru tīkls (TCN). 1. daļa: Vispārīgā arhitektūra		
[53.1.]	Individuālā atļauja – sakaru tīkli	7.1.1.5.1. punkta 18. apakšpunkts	5., 6.
[53.2.]	Vispārējai ekspluatācijai paredzēti pasažieru vagoni – sakaru tīkli	7.1.1.5.2. punkta 12. apakšpunkts	5., 6.

[54.]	EN 16286-1:2013 Dzelzceļa aprīkojums. Pāreju sistēmas starp ritekļiem. 1. daļa: Galvenie pielietojumi		
[54.1.]	Pārejas – atloksavienojumi pārejai starp ritekļiem	7.1.1.5.2. punkta 6. apakšpunkts	A un B pielikums
[55.]	EN 50463-3:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Energomērījumi ritošajā sastāvā. 3. daļa: Datu apstrāde		
[55.1.]	Atrašanās vietas noteikšanas borta funkcija – prasības	4.2.8.2.8.1. punkta 7. apakšpunkts	4.4.
[55.2.]	Datu apkopošana un apstrāde datu apstrādes sistēmā – novērtēšanas metodika	6.2.3.19.a punkta 2. apakšpunkts	5.4.8.3., 5.4.8.5. un 5.4.8.6.
[56.]	EN 50463-2:2017/AC :2018-10 Dzelzceļa aprīkojums. Energomērījumi ritošajā sastāvā. 2. daļa: Enerģijas mērīšana		
[56.1.]	Elektroenerģijas mērīšanas funkcija – aktīvās elektroenerģijas mērījumu precizitāte	4.2.8.2.8.2. punkta 3. apakšpunkts	4.2.3.1.–4.2.3.4.
[56.2.]	Elektroenerģijas mērīšanas funkcija – kategorijas	4.2.8.2.8.2. punkta 4. apakšpunkts	4.3.3.4., 4.3.4.3. un 4.4.4.2.
[56.3.]	Elektroenerģijas mērīšanas funkcija – ierīču precizitātes novērtēšana	6.2.3.19.a punkta 1. apakšpunkts	5.4.3.4.1., 5.4.3.4.2., 5.4.4.3.1.
[56.4.]	Elektroenerģijas mērīšanas funkcija – ievades daudzuma vērtības un jaudas koeficienta diapazons	6.2.3.19.a punkta 1. apakšpunkts	3. tabula
[56.5.]	Elektroenerģijas mērīšanas funkcija – temperatūras ietekme uz precizitāti	6.2.3.19.a punkta 1. apakšpunkts	5.4.3.4.3.1. un 5.4.4.3.2.1.
[56.6.]	Elektroenerģijas mērīšanas funkcija: katras ierīces vidējais temperatūras koeficients – novērtēšanas metodika	6.2.3.19.a punkta 1. apakšpunkts	5.4.3.4.3.2. un 5.4.4.3.2.2.
[57.]	EN 50463-1:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Energomērījumi ritošajā sastāvā. 1. daļa: Vispārīgi		
[57.1.]	Elektroenerģijas mērīšanas funkcija: patēriņa punkta noteikšana – definēšana	4.2.8.2.8.3. punkta 4. apakšpunkts	4.2.5.2.
[58.]	EN 50463-4:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Energomērījumi ritošajā sastāvā. 4. daļa: Sakaru līdzekļi		
[58.1.]	EMS un DCS datu apmaiņa – EMS lietojumpakalpojumi (pakalpojumu slānis)	4.2.8.2.8.4. punkta 1. apakšpunkts	4.3.3.1.
[58.2.]	EMS un DCS datu apmaiņa – lietotāju piekļuves tiesības	4.2.8.2.8.4. punkta 2. apakšpunkts	4.3.3.3.
[58.3.]	EMS un DCS datu apmaiņa – struktūras XML shēma (datu slānis)	4.2.8.2.8.4. punkta 3. apakšpunkts	4.3.4.

[58.4.]	EMS un DCS datu apmaiņa – ziņojumu mehānisma metodes un XML shēma (ziņojumu slānis)	4.2.8.2.8.4. punkta 4. apakšpunkts	4.3.5.
[58.5.]	EMS un DCS datu apmaiņa – lietojumprotokoli ziņojumu mehānisma atbalstam	4.2.8.2.8.4. punkta 5. apakšpunkts	4.3.6.
[58.6.]	EMS un DCS datu apmaiņa – EMS sakaru līdzekļu arhitektūra	4.2.8.2.8.4. punkta 6. apakšpunkts	4.3.7.
[59.]	EN 50463-5:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Energomērījumi ritošajā sastāvā. 5. daļa: Atbilstības novērtēšana		
[59.1.]	Elektroenerģijas borta mēraparātu sistēma – testēšana	6.2.3.19.a punkta 3. apakšpunkts	5.3.3. un 5.5.4.
[60.]	Rezervēts		
[61.]	IRS UIC 50558:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Ritošais sastāvs. Tālvadības un datu kabeļu saskarnes. Standarta tehniskās iezīmes		
[61.1.]	Vienību fiziskā saskarne signālu pārraidīšanai	7.1.1.5.2. punkta 8. apakšpunkts	7.1.1.
[62.]	EN 16186-1:2014+A1 :2018 Dzelzceļa aprīkojums. Vadītāja kabīne. 1. daļa: Antropometriskie dati un redzamība		
[62.1.]	Mašīnista antropometriskie rādītāji	E papildinājums	4.
[62.2.]	Priekšējā redzamība	F.1.	A pielikums
[62.3.]	Priekšējā redzamība	F.2., F.3., F.4.	5.2.1.
[63.]	EN 14363:2005 Dzelzceļa aprīkojums. Testēšana dzelzceļa ritošā sastāva gaitas raksturlielumu pieņemšanai. Gaitas raksturošana un stacionārie testi		
[63.1.]	Ritekļu atbilstība sliežu ieslīpumam	7.1.2. tabulas 17. a piezīme (')	5.
[64.]	UIC 518:2009 Dzelzceļa ritekļu dinamisko parametru testēšana un novērtēšana. Drošība. Sliežu ceļa nogurums. Gaitas parametri		
[64.1.]	Ritekļu atbilstība sliežu ieslīpumam	7.1.2. tabulas 17. a piezīme (1)	5.–11.
[65.]	EN 16834:2019 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Bremžu veikspēja		
[65.1.]	Bremzes pretsvara procents	4.2.4.5.2. punkta 4. apakšpunkts	8.1.
[66.]	EN 14478:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Vispārēja vārdnīca		
[66.1.]	Avārijas bremzēšanas veikspēja	6.2.3.8. punkta 1. apakšpunkts	4.6.3.
[66.2.]	Darba bremzēšanas veikspēja	6.2.3.9. punkta 1. apakšpunkts	4.6.3.

[67.]	EN 15328:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Bremžu kluči		
[67.1.]	Avārijas bremzēšanas veiktspēja – berzes koeficients	4.2.4.5.2. punkta 5. apakšpunkts	5,2.
[68.]	EN 16452:2015+A1:2019 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Bremžu bloki		
[68.1.]	Avārijas bremzēšanas veiktspēja – berzes koeficients	4.2.4.5.2. punkta 5. apakšpunkts	5.3.1., 5.3.3.
[69.]	EN 50163:2004+A1:2007+A2:2020+A3:2022 Dzelzceļa aprīkojums. Vilces sistēmu barošanas spriegumi		
[69.1.]	Ekspluatācija spriegumu un frekvenču diapazonā	4.2.8.2.2. punkta 1. apakšpunkts	4.
[70.]	UIC 541-6:2010-10 Bremzes. Elektropneimatiskās bremzes un trauksmes signāls pasažieriem ritekļos, ko izmanto piekabināmos vilciena formējumos		
[70.1.]	Vispārējai ekspluatācijai paredzēti pasažieru vagoni	7.1.1.5.2. punkta 3. apakšpunkts	3., 7.
[71.]	EN 17065:2018 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Pasažieru vagonu testēšanas procedūra		
[71.1.]	Izmantošanai iepriekšnoteiktos formējumos paredzēti pasažieru vagoni	7.1.1.5.1. punkta 13. apakšpunkts	5., 6.
[71.2.]	Vispārējai ekspluatācijai paredzēti pasažieru vagoni	7.1.1.5.2. punkta 3. apakšpunkts	5., 6.
[72.]	EN/IEC 62625-2:2016 Dzelzceļa elektroniskās iekārtas. Braukšanas datu reģistrēšanas sistēma vagonā. 2. daļa: Atbilstības testēšana		
[72.1.]	Testēšana	4.2.9.6. punkta 3. apakšpunkts	5., 6.
[73.]	EN 14363:2016 Dzelzceļa aprīkojums. Testēšana un modelēšana dzelzceļa ritošā sastāva gaitas raksturlielumu pieņemšanai. Gaitas raksturošana un stacionārie testi		
[73.1.]	Ritekļu atbilstība sliežu ieslīpumam	7.1.2. tabulas 17. a piezīme ⁽¹⁾	4., 5., 7.
[74.]	EN 16586-1:2017 Dzelzceļa aprīkojums. Projektēšana lietošanai personām ar kustības traucējumiem. Ritošā sastāva pieejamība personām ar kustības traucējumiem. 1. daļa: Pakāpieni iekāpšanai un izkāpšanai		
[74.1.]	Izmantošanai iepriekšnoteiktos formējumos paredzēti pasažieru vagoni	7.1.1.5.1. punkta 19. apakšpunkts	A pielikums

J-2. Tehniskie dokumenti (pieejami ERA tīmekļvietnē)

Rindas Nr.	Novērtējamais raksturlielums	SITS punkts	Obligātais punkts tehniskajā dokumentā
[A]	ERA/ERTMS/033281 - V 5.0 Saskarnes starp vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmu un citām apakšsistēmām CCS SITS A papildinājuma A.2. tabulas 77. rinda		
	Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas sistēmu uz sliežu ceļa ķēžu bāzes savietojamības raksturlielumi	4.2.3.3.1.1.	
[A.1.]	Maksimālais attālums starp secīgām asīm	4.2.3.3.1.1. punkta 1. apakšpunkts	3.1.2.1. (attālums a_i 1. attēlā)
[A.2.]	Maksimālais attālums starp vilciena priekšgalu/astesgalu un pirmo/pēdējo asi	4.2.3.3.1.1. punkta 2. apakšpunkts	3.1.2.4. 3.1.2.5. (attālums b_x 1. attēlā)
[A.3.]	Minimālais attālums starp pirmo un pēdējo asi	4.2.3.3.1.1. punkta 3. apakšpunkts	3.1.2.3.
[A.4.]	Minimālā asslodze visos slodzes režīmos	4.2.3.3.1.1. punkta 4. apakšpunkts	3.1.7.1.
[A.5.]	Riteņpāra pretējo riteņu velšanās virsmu elektriskā pretestība	4.2.3.3.1.1. punkta 5. apakšpunkts	3.1.9.
[A.6.]	Elektrovilces vienībām ar pantogrāfu ritekļa minimālā pilnā pretestība	4.2.3.3.1.1. punkta 6. apakšpunkts	3.2.2.1.
[A.7.]	Manevru palīgierīču izmantošana	4.2.3.3.1.1. punkta 7. apakšpunkts	3.1.8.
[A.8.]	Smiltņicas izmantošana	4.2.3.3.1.1. punkta 8. apakšpunkts	3.1.4.
[A.9.]	Kompozītmateriālu bremžu kluču izmantošana	4.2.3.3.1.1. punkta 9. apakšpunkts	3.1.6.
[A.10.]	Uzmalas eļļotājiem piemērojamās prasības	4.2.3.3.1.1. punkta 10. apakšpunkts	3.1.5.
[A.11.]	Prasības attiecībā uz novadītajiem traucējumiem	4.2.3.3.1.1. punkta 11. apakšpunkts	3.2.2.
	Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas sistēmu uz asu skaitītāju bāzes savietojamības raksturlielumi	4.2.3.3.1.2.	
[A.12.]	Maksimālais attālums starp secīgām asīm	4.2.3.3.1.2. punkta 1. apakšpunkts	3.1.2.1. (attālums a_i 1. attēlā)
[A.13.]	Minimālais attālums starp secīgām asīm	4.2.3.3.1.2. punkta 2. apakšpunkts	3.1.2.2.
[A.14.]	Sakabināšanai paredzētas vienības galā – minimālais attālums starp vilciena priekšgalu/astesgalu un pirmo/pēdējo asi (puse no norādītās vērtības)	4.2.3.3.1.2. punkta 3. apakšpunkts	3.1.2.2.
[A.15.]	Maksimālais attālums starp vilciena priekšgalu/astesgalu un pirmo/pēdējo asi	4.2.3.3.1.2. punkta 4. apakšpunkts	3.1.2.4. 3.1.2.5. (attālums b_x 1. attēlā)

[A.16.]	Riteņa ģeometrija	4.2.3.3.1.2. punkta 5. apakšpunkts	3.1.3.1.–3.1.3.4.
[A.17.]	No metāla un induktīviem komponentiem brīva telpa starp riteņiem	4.2.3.3.1.2. punkta 6. apakšpunkts	3.1.3.5.
[A.18.]	Riteņa materiāla raksturlielumi	4.2.3.3.1.2. punkta 7. apakšpunkts	3.1.3.6.
[A.19.]	Prasības attiecībā uz elektromagnētiskajiem laukiem	4.2.3.3.1.2. punkta 8. apakšpunkts	3.2.1.
[A.20.]	Magnētisko un virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu izmantošana	4.2.3.3.1.2. punkta 9. apakšpunkts	3.2.3.
Ritošā sastāva un induktīvās cilpas iekārtu savietojamības raksturlielumi		4.2.3.3.1.3.	
[A.21.]	Ritekļa metāla konstrukcija	4.2.3.3.1.3. punkta 1. apakšpunkts	3.1.7.2.
Individuālās atļaujas nosacījumi		7.1.1.5.	
[A.22.]	Vienība aprīkota ar uzmalas eļļotājiem	7.1.1.5.1. punkta 10. apakšpunkts	3.1.5.
[A.23.]	Vienība aprīkota ar virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzēm	7.1.1.5.1. punkta 11. apakšpunkts	3.2.3.
[A.24.]	Vienība aprīkota ar magnētiskajām sliežu ceļa bremzēm	7.1.1.5.1. punkta 12. apakšpunkts	3.2.3.
[A.25.]	Vienības konstrukcija	7.1.1.5.1. punkta 15. apakšpunkts	3.1.
[A.26.]	Frekvenču pārvaldības joslas	7.1.1.5.1. punkta 16. apakšpunkts	3.2.
[B]	SUBSET-034		
	FIS vilciena saskarnei		
	CCS SITS A papildinājuma A.2. tabulas 7. rinda		
[B.1.]	Nolieces sistēmas statuss	4.2.3.4.2.	2.6.2.4.3., 2.9. un 3.
[B.2.]	Bremžu spiediens	4.2.4.3.	2.3.2., 2.9. un 3.
[B.3.]	Īpašo bremžu statuss “elektropneimatiskās (EP) bremzes”		2.3.6., 2.9. un 3.
[B.4.]	Avārijas bremzēšanas vadība	4.2.4.4.1.	2.3.3., 2.9. un 3.
[B.5.]	Darba bremzēšanas vadība	4.2.4.4.2.	2.3.1., 2.9. un 3.
[B.6.]	Īpašo bremžu bloķēšanas zona – Lauka iekārtu rīkojumi: reģeneratīvā bremzēšana	4.2.4.4.4.	2.3.4., 2.9. un 3.
[B.7.]	Īpašo bremžu bloķēšana – STM rīkojumi: reģeneratīvā bremzēšana		2.3.5., 2.9. un 3.
[B.8.]	Īpašo bremžu statuss: reģeneratīvā bremzēšana		2.3.6., 2.9. un 3.
[B.9.]	Īpašo bremžu bloķēšanas zona – Lauka iekārtu rīkojumi: Magnētiskās sliežu ceļa bremzes	4.2.4.8.2.	2.3.4., 2.9. un 3.
[B.10.]	Īpašo bremžu bloķēšana – STM rīkojumi: magnētiskās sliežu ceļa bremzes		2.3.5., 2.9. un 3.
[B.11.]	Īpašo bremžu statuss: magnētiskās sliežu ceļa bremzes		2.3.6., 2.9. un 3.

[B.12.]	Īpašo bremžu bloķēšanas zona – Lauka iekārtu rīkojumi: virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes	4.2.4.8.3.	2.3.4., 2.9. un 3.
[B.13.]	Īpašo bremžu bloķēšana – STM rīkojumi: virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes		2.3.5., 2.9. un 3.
[B.14.]	Īpašo bremžu statuss: virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes		2.3.6., 2.9. un 3.
[B.15.]	Stacijas perons	4.2.5.5.6.	2.4.6., 2.9. un 3.
[B.16.]	Vilces apturēšana	4.2.8.1.2.	2.4.9., 2.9. un 3.
[B.1.]	Pieļaujamā strāvas patēriņa izmaiņas	4.2.8.2.4.	2.4.10., 2.9. un 3.
[B.17.]	Vilces sistēmas izmaiņas	4.2.8.2.9.8. 4.2.8.2.9.8.	2.4.1., 2.9. un 3.
[B.18.]	Sekcija bez elektroapgādes, kurā jānolaiž pantogrāfs – Lauka iekārtu rīkojumi		2.4.2., 2.9. un 3.
[B.19.]	Sekcija bez elektroapgādes, kurā jāizslēdz galvenais jaudas slēdzis – Lauka iekārtu rīkojumi		2.4.7., 2.9. un 3.
[B.20.]	Galvenais jaudas slēdzis – STM rīkojumi		2.4.8., 2.9. un 3.
[B.21.]	Pantogrāfs – STM rīkojumi		2.4.3., 2.9. un 3.
[B.22.]	Mašīnista kabīnes statuss	4.2.9.1.6.	2.5.1., 2.9. un 3.
[B.23.]	Virziena vadības ierīce		2.5.2., 2.9. un 3.
[B.24.]	Attālinātie manevri	4.2.9.3.6.	2.5.5., 2.9. un 3.
[B.25.]	Gaidīšana	4.2.9.3.7.1.	2.2.1., 2.9. un 3.
[B.26.]	Pasīvie manevri	4.2.9.3.7.2.	2.2.2., 2.9. un 3.
[B.27.]	Nevadoša vienība	4.2.9.3.7.3.	2.2.3., 2.9. un 3.
[B.28.]	Vilces statuss	4.2.9.3.8.	2.5.4., 2.9. un 3.
[B.29.]	Gaisnecaurlaidības zona – Lauka iekārtu rīkojumi	4.2.10.4.2.	2.4.4., 2.9. un 3.
[B.30.]	Gaisnecaurlaidība – STM rīkojumi		2.4.5., 2.9. un 3.
[B.31.]	Borta ATO funkcionalitāte	4.2.13.	2.2.5., 2.9. un 3.
[C]	Leitfaden Sicherstellung der technischen Kompatibilität für Fahrzeuge mit Seitenwindnachweis nach TSI LOC&PAS zu Anforderungen der Ril 807.04: 2016-09		
[C.1.]	Vienības raksturīgās vēja liknes (CWC) robežvērtības vienībām, ko paredzēts ekspluatēt Vācijā	7.1.1.5.1. punkta 20. apakšpunkta f) punkts	Attiecīgais punkts
[D]	Ergänzungsregelung Nr. B017 zur bremstechnischen Ausrüstung von Fahrzeugen zum Betrieb auf Steilstrecken: 2021-05		
[D.1.]	Vienības, ko paredzēts ekspluatēt Vācijā līnijās ar slīpumu, kas lielāks par 40 ‰	7.1.1.5.1. punkta 20. apakšpunkta g) punkts	Attiecīgais punkts
[E]	Verwaltungsvorschrift zur Prüfung von Notein- und Notausstiegfenstern (NEA) in Schienenfahrzeugen: 2007-02-26		
[E.1.]	Avārijas izejas vienībām, ko paredzēts ekspluatēt Vācijā	7.1.1.5.1. punkta 20. apakšpunkta h) punkts	3.2.”;

i) pievieno šādu K papildinājumu:

“K papildinājums





Jaunu magnētisko sliežu ceļa bremžu (MTB) galējo elementu validācijas process

Validācijas procesa mērķis ir pārbaudīt MTB savietojamību ar sliežu ceļa elementiem. Ikvienu jaunu galējo elementu vai ģeometriski pārveidotu galējo elementu testē ar šādiem parametriem:

- pārmiju stacionāro krustojumu pieskarēm jābūt diapazonā no 0,034 līdz 0,056 un diapazonā no 0,08 līdz 0,12 (skatīt 1. tabulu),
- testa laikā pārmijas trīs reizes šķērso katrā no četriem iespējamajiem virzieniem ar aktivizētām MTB ar katru nākamo nemainīgo ātrumu (skatīt 1. tabulu).

K.1. tabula

Testa parametri

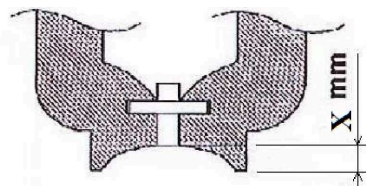
Pārmiju veids	Ātruma (km/h) virziens			
				
0,08–0,12	15	15	15	15
0,08–0,12	120	40	120	40
0,034–0,056	15	15	15	15
0,034–0,056	120	80–100	120	80–100

Piezīme. Testa vajadzībām varētu būt jāpielāgo MTB vadības sistēma.

- Testu veic sausos apstākļos.
- Testu veic ar jaunām un lietotām polkurpēm un jauniem un lietotiem galējiem elementiem.
- Testu ar lietotām polkurpēm un gala stiprinājumiem veic pie maksimāli pieļaujamā riteņa loka berzes virsmas vai attiecīgi polkurpes nodiluma, kas noteikts specifikācijā (skatīt 1. attēlu).

K.1. attēls

Maksimāli pieļaujamais riteņa loka nodilums



Apzīmējumi

X maksimāli pieļaujamais riteņa loka nodilums, izteikts mm

1. testa variants

Šo testu veic attiecībā uz galējo elementu izmaiņām, kas uzskaitītas J-1. papildinājuma [16.] rindā minētajā specifikācijā. Ir pieļaujamas maksimālās novirzes par 10 % ne vairāk kā 5 izmēros.

Testa laikā visu galējo elementu optisko pārbaudi veic, izmantojot video. Visu MTB galējo elementu un polkurpju sānu virsmām jābūt gaišā krāsā.

Pieņemamības kritēriji:

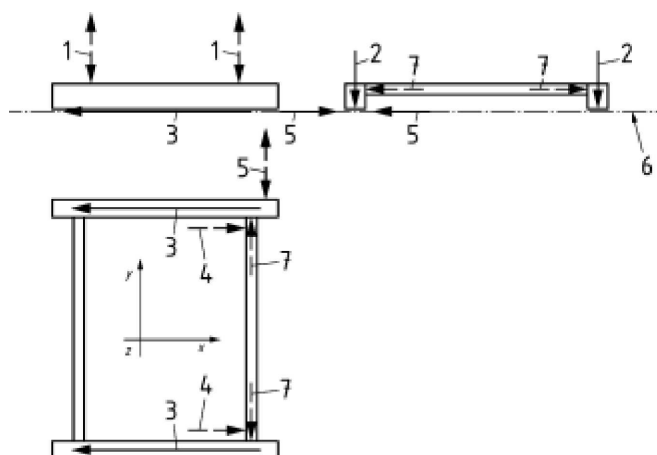
- neviena MTB daļa nav mehāniski bojāta,
- nav pierādījumu par pastāvīgu nobraukšanu no sliedēm MTB dēļ,
PIEZĪME. Bremsēšanas laikā ir pieļaujama dzirksteļošana.
- nav pierādījumu par saskari MTB sānos vairāk kā 55 mm attālumā no sliežu galviņas augšas līmeņa vertikālā virzienā.

2. testa variants

Šo testu veic jaunas konstrukcijas galējiem elementiem. Papildus 1. testa variantam mēra sānspēkus un garenvirziena spēkus (skatīt 2. attēlu) starp MTB un ratiņiem.

K.2. attēls

Spēku pārvades pārskats



Apzīmējumi

- 1 saskarnes spēki ar ratiņu rāmi F_{Bz}
- 2 pievilkšanas spēks F_{Hz}
- 3 garenvirziena spēks $F_{B,x}$
- 4 bremsēšanas spēks F_x
- 5 sānspēks F_Q
- 6 sliežu galviņas augšas līmenis
- 7 saskarnes spēki

Pieņemamības kritēriji:

Pieņemamības kritēriji 1. testa variantā.

- Sānspēks F_Q un garenvirziena spēks $F_{B,x}$, braucot pāri pārmijām un krustojumiem pa iekšpusi: sānspēka iedarbība ir 0,18 reizes lielāka par magnētisko pievilkšanas spēku iekšpusē (pret sliežu ceļa centru) galējo elementu tuvumā, un vienlaikus jāņem vērā garenvirziena spēks, kas ir 0,2 reizes lielāks par magnētisko pievilkšanas spēku.
- Sānspēks F_Q un garenvirziena spēks $F_{B,x}$, braucot pāri pārmijām un krustojumiem pa ārpusi: sānspēka iedarbība ir 0,12 reizes lielāka par magnētisko pievilkšanas spēku ārpusē galējo elementu tuvumā, un vienlaikus jāņem vērā garenvirziena spēks, kas ir 0,2 reizes lielāks par magnētisko pievilkšanas spēku.

- Ārkārtējs sānspēks FQ iekšpusē (pret sliežu ceļa centru), braucot pāri pārmijām un krustojumiem:
līdz šim veiktajos ritekļu mērījumos iekšpusē konstatētie spēki ir līdz aptuveni 0,35 reizēm lielāki par magnētisko pievilkšanas spēku (lielā mērā atkarīgs no šķērsoto pārmiju un krustojumu nodiluma).
- Ārkārtējs sānspēks FQ ārpusē, braucot pāri pārmijām un krustojumiem:
līdz šim veiktajos ritekļu mērījumos ārpusē konstatētie spēki ir līdz aptuveni 0,23 reizēm lielāki par magnētisko pievilkšanas spēku (lielā mērā atkarīgs no šķērsoto pārmiju un krustojumu nodiluma).

3. testa variants

Šo testu veic jaunas konstrukcijas galējiem elementiem. Ja nepieciešams pārmiju nobīdes mērījums, pēc 2. testa varianta veic 3. testa variantu. 2. un 3. testa variantu ir atļauts veikt vienā testa braucienā.

Pārmijas nobīdes mērījums

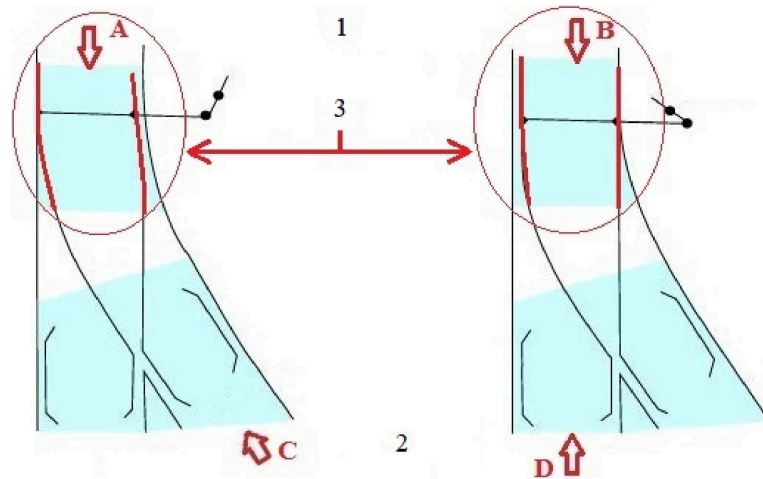
Pārmija ir aprīkota ar sensoriem, kas mēra kustīgo daļu nobīdi, un 3. attēlā tie ir atzīmēti sarkanā krāsā (zonas "pirksts").

Testa secība

Testa secību veido 3 braucieni katrā pozīcijā A, B, C un D ar nemainīgu ātrumu. Testa ātrums atbilst ātrumam, kas rada maksimālo berzes koeficientu (parasti aptuveni 15 km/h).

K.3. attēls

Pārmijas nobīdes mērījums



Apzīmējumi

- 1 Pārmijas "pirksts"
- 2 Pārmijas "papēdis"
- 3 Ar sensoriem aprīkotā zona

Pieņemamības kritēriji

- Nobīde A un B tipa braucienos no pārmijas "pirksta" līdz pārmijas "papēdim" nepārsniedz 4,0 mm.
- Nobīde C un D tipa braucienos no pārmijas "papēža" līdz pārmijas "pirkstam" nepārsniedz 7,0 mm.;

j) pievieno šādu L papildinājumu:

“L papildinājums

Prasību izmaiņas un pārejas režīmi

Attiecībā uz citiem SITS punktiem, kas nav uzskaitīti L.1. un L.2. tabulā, atbilstība “iepriekšējai SITS” (t. i., šai regulai, kas grozīta ar Īstenošanas regulu (ES) 2020/387) nozīmē atbilstību šai SITS, kas piemērojama no 2023. gada 28. septembra.

Izmaiņas ar vispārēju 7 gadu pārejas režīmu

Attiecībā uz SITS punktiem, kas uzskaitīti L.1. tabulā, atbilstība iepriekšējai SITS nenozīmē atbilstību šīs SITS redakcijai, kas piemērojama no 2023. gada 28. septembra.

Projektam, kas 2023. gada 28. septembrī jau ir projektēšanas posmā, jānodrošina atbilstība šīs SITS prasībām no 2030. gada 28. septembra.

L.1. tabulā minētās SITS prasības neietekmē projektus ražošanas posmā un ekspluatācijā esošu ritošo sastāvu.

L.1. tabula

7 gadu pārejas režīms

SITS punkts(-i)	SITS punkts(-i) iepriekšējā SITS	SITS izmaiņu skaidrojums
4.2.2.5. punkta 7. apakšpunkts	4.2.2.5. punkta 7. apakšpunkts	J-1. papildinājuma [3.] rindā minētās specifiskācijas izmaiņas
4.2.2.10. punkta 1. apakšpunkts	4.2.2.10. punkta 1. apakšpunkts	Papildu prasības
4.2.3.2.1. punkta 2. apakšpunkts	4.2.3.2.1. punkta 2. apakšpunkts	Prasības izmaiņas
4.2.3.7.	4.2.3.7.	Prasību izmaiņas
4.2.4.3. 7.1.1.5.2. punkta 3. apakšpunkts	4.2.4.3. 6.2.7.a	J-1. papildinājuma [12.] rindā minētās specifiskācijas izmaiņas
4.2.4.5.1. 4.2.4.5.2. 4.2.4.5.3. 4.2.4.5.5.	4.2.4.5.1. 4.2.4.5.2. 4.2.4.5.3. 4.2.4.5.5.	J-1. papildinājuma [13.] un [14.] rindā minētās specifiskācijas izmaiņas
4.2.4.5.2. punkta 4. apakšpunkts	4.2.4.5.2. punkta 4. apakšpunkts	J-1. papildinājumā ([65.] rindā) minētās specifiskācijas izmaiņas
4.2.4.5.2. punkta 5. apakšpunkts	4.2.4.5.2. punkta 5. apakšpunkts	J-1. papildinājumā ([67.] vai [68.] rindā) minētās specifiskācijas izmaiņas
4.2.4.6.2. punkta 6. apakšpunkts 6.1.3.2. punkta 1. apakšpunkts 4.2.4.6.2. punkta 8. apakšpunkts 6.2.3.10. punkta 1. apakšpunkts	4.2.4.6.2. punkta 6. apakšpunkts 6.1.3.2. punkta 1. apakšpunkts 4.2.4.6.2. punkta 8. apakšpunkts 6.2.3.10. punkta 1. apakšpunkts	J-1. papildinājuma [15.] rindā minētās specifiskācijas izmaiņas
4.2.6.2.4. punkta 3. apakšpunkts	4.2.6.2.4. punkta 3. apakšpunkts	Atjaunināta atsauce uz standartu – svītrotā atsauce uz 2008. gada HS SITS
4.2.5.3.2. punkta 4. a apakšpunkts	Nav prasību	Jauna prasība
4.2.5.4. punkta 7. apakšpunkts	Nav prasību	Jauna prasība norādīt dokumentācijā sakaru ierīču esību vai neesību
4.2.7.1.4. punkta 3. apakšpunkts	4.2.7.1.4. punkta piezīme	Skaidra prasība par to, kur galvenie lukturi ir jāizmanto automātiskā zibsnīšanas/mirgošanas režīmā

4.2.8.2.5. punkta 1. apakšpunkts	4.2.8.2.5. punkta 1. apakšpunkts	Paplašināšana, ietverot maiņstrāvas sistēmas
4.2.8.2.9.6. punkta 3. a apakšpunkts un 6.2.3.20. punkts	n. p.	Jauna prasība
4.2.8.2.9.7. punkta 3. un 4. apakšpunkts un 6.2.3.21. punkts	4.2.8.2.9.7. punkta 3. un 4. apakšpunkts	Parametra izmaiņas
4.2.9.2.1. un 4.2.9.2.2.	4.2.9.2.1. un 4.2.9.2.2.	J-1. papildinājuma [28.] rindā minētās specifikācijas izmaiņas
4.2.9.3.7. un 4.2.9.3.7.a	Nav prasību	Jauna prasība
4.2.10.2.1. punkta 2. apakšpunkts un 4.2.10.2.2. punkta 2. apakšpunkts	4.2.10.2.1. punkta 2. apakšpunkts un 4.2.10.2.2. punkta 2. apakšpunkts	Minētā standarta izmaiņas Skatīt arī 7.1.1.4. punktu
4.2.12.2.	4.2.12.2.	Prasītās dokumentācijas izmaiņas saistībā ar prasību izmaiņām
7.1.1.3. punkta 1. apakšpunkts	7.1.1.3. punkta 1. apakšpunkts	Jauna prasība
7.1.6.	Nav prasību	Šis gadījums attiecas uz jaunu ritekļa konstrukciju, kurā borta ETCS vēl nav uzstādīta, lai ritošā sastāva apakšsistēma būtu gatava, kad ETCS tiks uzstādīta.
Punkti, kuros ir atsauce uz J-2. papildinājuma [A] rindu (izņemot 3.2.2. punktu)	Punkti, kuros ir atsauce uz J-2. papildinājuma 1. rindu	ERA/ERTMS/033281 5. versija aizstāj ERA/ERTMS/033281 4. versiju, galvenās izmaiņas attiecas uz frekvenču pārvaldību saistībā ar traucējumu strāvas robežvērtībām un atklāto jautājumu risināšanu. Pārejas režīms ir noteikts CCS SITS B pielikuma B.1. tabulā

Izmaiņas ar īpašu pārejas režīmu

Attiecībā uz SITS punktiem, kas uzskaitīti L.2. tabulā, atbilstība iepriekšējai SITS nenozīmē atbilstību šai SITS, kas piemērojama no 2023. gada 28. septembra.

Projekti, kas 2023. gada 28. septembrī jau ir projektēšanas posmā, projekti ražošanas posmā un ekspluatācijā esošas vienības atbilst šīs SITS prasībām saskaņā ar attiecīgo pārejas režīmu, kas noteikts L.2. tabulā, sākot no 2023. gada 28. septembra.

L.2. tabula

Īpašais pārejas režīms

SITS punkts(-i)	SITS punkts(-i) iepriekšējā redakcijā	SITS izmaiņu skaidrojums	Pārejas režīms			
			Projektēšanas posms nav sācies	Projektēšanas posms ir sācies	Ražošanas posms	Ekspluatācijā esošas vienības
J-2. papildinājuma [B] rindā minētās specifikācijas izmaiņas	4.2.4.4.1., 4.2.5.3.4., 4.2.5.5.6., 4.2.8.2.9.8., 4.2.10.4.2.	Vilciena saskarnes funkcijas, kas norādītas saskarnei starp ETCS borta iekārtām un ritošo sastāvu, ir noteiktas visiem posmiem, ietverot noteikumus par "EK" verifikāciju	Jaunām vilciena saskarnes funkcijām, kas norādītas 7. rindā, pārejas režīmi ir noteikti B papildinājuma B.1. tabulā – CCS SITS ETCS sistēmas versija. Nemainītām vilciena saskarnes funkcijām, kas norādītas 7. rindā, pārejas režīmi ir noteikti B papildinājuma B.1. tabulā – CCS SITS daļēja izpilde.			

4.2.13.	Nav prasību	Saskarnes prasības, kas piemērojamas vienībām, kuras ir aprīkotas ar borta ETCS un kuras paredzēts aprīkot ar vilciena automatizētas vadīšanas sistēmas borta iekārtām līdz 2. automatizācijas pakāpei.	Pārejas režīmi ATO borta iekārtu ieviešanai ir noteikti B papildinājuma B1. tabulā – CCS SITS ATO borta iekārtu ieviešana	
Punkti, kuros ir atsauce uz 3.2.2. punktu J-2. papildinājuma [A] rindā	Punkti, kuros ir atsauce uz 3.2.2. punktu J-2. papildinājuma 1. rindā	ERA/ERTMS/033281 5. versija aizstāj ERA/ERTMS/033281 4. versiju, galvenās izmaiņas attiecas uz frekvenču pārvaldību saistībā ar traucējumu strāvas robežvērtībām un atklāto jautājumu risināšanu.	Pārejas režīms ir noteikts CCS SITS B papildinājuma B.1. tabulā	
7.1.1.3. punkta 2. apakšpunkta a) punkts	7.1.1.3.	Obligāta "EK" sertifikācija specializētajiem ritekļiem	6 mēneši	n. p."

VI PIELIKUMS

"PIELIKUMS

Satura rādītājs

1. IEVADS	308
1.1. Tehniskā darbības joma	308
1.1.1. Darbības joma, kas attiecas uz ritošo sastāvu	308
1.1.2. Darbības joma, kas attiecas uz ekspluatācijas aspektiem	308
1.2. Ģeogrāfiskā darbības joma	308
2. APAKŠSISTĒMAS DEFINĪCIJA	308
3. PAMATPRASĪBAS	309
4. APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS	309
4.1. Ievads	309
4.2. Apakšsistēmu funkcionālās un tehniskās specifikācijas	309
4.2.1. Stāvoša ritekļa trokšņa robežvērtības	310
4.2.2. Iedarbināšanas trokšņa robežvērtības	310
4.2.3. Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības	311
4.2.4. Robežvērtības attiecībā uz troksni mašīnista kabīnē	311
4.3. Saskaņošanas funkcionālās un tehniskās specifikācijas	312
4.4. Ekspluatācijas noteikumi	312
4.4.1. Īpaši noteikumi par kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos traucētā ekspluatācijas režīmā	312
4.4.2. Īpaši noteikumi par kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos infrastruktūras darbu un kravas vagonu tehniskās apkopes gadījumā	312
4.5. Tehniskās apkopes noteikumi	312
4.6. Profesionālā kvalifikācija	312
4.7. Drošības un veselības aizsardzības nosacījumi	312
5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI	312
5.1. Vispārīga informācija	312
5.2. Savstarpējas izmantojamības komponentu specifikācijas	312
5.2.1. Riteņu velšanās loka bremžu berzes elements	312
6. ATBILSTĪBAS NOVĒRTĒŠANA UN EK VERIFICĒŠANA	313
6.1. Savstarpējas izmantojamības komponenti	313
6.1.1. Moduļi	313
6.1.2. Atbilstības novērtēšanas procedūras	313
6.2. Ritošā sastāva apakšsistēma attiecībā uz ritošā sastāva emitēto troksni	313
6.2.1. Moduļi	313
6.2.2. EK verificēšanas procedūras	314
6.2.3. Vienkāršotā vērtēšana	316

7. ĪSTENOŠANA	317
7.1. Šīs SITS piemērošana jaunām apakšsistēmām	317
7.2. Šīs SITS piemērošana esošajām apakšsistēmām	317
7.2.1. Noteikumi ekspluatācijā esoša ritošā sastāva vai esoša ritošā sastāva tipa izmaiņu gadījumā	317
7.2.2. Papildu noteikumi šīs SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem	318
7.3. Īpašie gadījumi	318
7.3.1. Ievads	318
7.3.2. Īpašo gadījumu uzskaitījums	318
7.4. Īpaši īstenošanas noteikumi	319
7.4.1. Īpaši īstenošanas noteikumi šīs SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem (7.2.2. punkts)	319
7.4.2. Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos (7.2.2.2. punkts)	319
Papildinājumi	234

1. IEVADS

Savstarpējas izmantojamības tehniskās specifikācijas (SITS) katrai apakšsistēmai (vai tās daļai) nosaka specifikāciju saskaņošanas optimālo līmeni nolūkā nodrošināt dzelzceļa sistēmas drošumu un savstarpējo izmantojamību, sekmēt, pilnveidot un attīstīt dzelzceļa transporta pakalpojumus visā Savienībā un ar trešām valstīm un veicināt vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveides pabeigšanu un iekšējā tirgus pakāpenisku īstenošanu. SITS specifikācijām jāatbilst pamatprasībām, kas noteiktas Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā.

Saskaņā ar proporcionalitātes principu šajā SITS noteikts saskaņošanas optimālais līmenis 1.1. punktā definētās ritošā sastāva apakšsistēmas specifikācijām, kuru mērķis ir ierobežot trokšņa emisiju Savienības dzelzceļa sistēmā.

1.1. Tehniskā darbības joma

1.1.1. Darbības joma, kas attiecas uz ritošo sastāvu

Šo SITS piemēro visam ritošajam sastāvam, kas ietilpst Regulas (ES) Nr. 1302/2014 ("LOC&PAS SITS") pielikuma un Regulas (ES) Nr. 321/2013 ("WAG SITS") pielikuma darbības jomā.

1.1.2. Darbības joma, kas attiecas uz ekspluatācijas aspektiem

Kopā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 ⁽¹⁾ ("OPE SITS") pielikumu šo SITS piemēro to kravas vagonu ekspluatācijai, kurus izmanto dzelzceļa infrastruktūrā, kas norādīta kā "klusāki ceļi".

1.2. Ģeogrāfiskā darbības joma

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma atbilst darbības jomai, kas attiecīgajam ritošajam sastāvam definēta LOC&PAS SITS 1.2. punktā un WAG SITS 1.2. punktā.

2. APAKŠSISTĒMAS DEFINĪCIJA

"Vienība" ir ritošais sastāvs, kam piemēro šo SITS un tādējādi arī EK verificēšanas procedūru. LOC&PAS SITS 2. nodaļā un WAG SITS 2. nodaļā aprakstīts, no kā var sastāvēt vienība.

⁽¹⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/773 (2019. gada 16. maijs) par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, un Lēmuma 2012/757/ES atcelšanu (OV L 139I, 27.5.2019., 5. lpp.).

Šīs SITS prasības piemēro šādām ritošā sastāva kategorijām, kas noteiktas Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 2. sadaļā:

- lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs, tostarp dīzeļlokomotīves vai elektrolokomotīves, pašgājēji pasažieru dīzeļvilcieni vai elektrovilcieni un pasažieru vagoni. Šī kategorija ir sīkāk definēta LOC&PAS SITS 2. nodaļā, un šajā SITS šīs kategorijas vienības sauc par lokomotīvēm, elektrovilcieniem (EV), dīzeļvilcieniem (DV) un pasažieru vagoniem;
- kravas vagoni, tostarp visam tīklam paredzētie zemās grīdas ritekļi un kravas automobiļu pārvadāšanai paredzētie ritekļi, šī kategorija ir sīkāk definēta WAG SITS 2. nodaļā, un šajā SITS šīs kategorijas vienības sauc par kravas vagoniem;
- specializētie ritekļi, piemēram, sliežu ceļa mašīnas. Šī kategorija ir sīkāk definēta LOC&PAS SITS 2. nodaļā.

3. PAMATPRASĪBAS

Visi šajā SITS noteiktie pamatparametri saistīti ar vismaz vienu no Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteiktajām pamatprasībām. 1. tabulā norādīts iedalījums.

1. tabula

Pamatparametri un to saikne ar pamatprasībām

Punkts	Pamatparametrs	Pamatprasības					
		Drošība	Drošums un darbgatavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
4.2.1.	Stāvoša ritekļa trokšņa robežvērtības				1.4.4.		
4.2.2.	Iedarbināšanas trokšņa robežvērtības				1.4.4.		
4.2.3	Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības				1.4.4.		
4.2.4.	Robežvērtības attiecībā uz troksni mašīnista kabīnē				1.4.4.		

4. APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS

4.1. Ievads

Šajā nodaļā noteikts saskaņošanas optimālais līmenis saistībā ar ritošā sastāva apakšsistēmas specifiskajām, kuru mērķis ir ierobežot trokšņa emisiju Savienības dzelzceļa sistēmā un panākt savstarpējo izmantojamību.

4.2. Apakšsistēmu funkcionālās un tehniskās specifikācijas

Turpmāk norādītie parametri ir atzīti par savstarpējai izmantojamībai kritiski svarīgiem parametriem (pamatparametriem):

- “stāvoša ritekļa troksnis”;
- “iedarbināšanas troksnis”;
- “garāmbraukšanas troksnis”;
- “troksnis mašīnista kabīnē”.

Atbilstīgās funkcionālās un tehniskās specifikācijas sadalījumā pa dažādām ritošā sastāva kategorijām ir noteiktas šajā punktā. Gadījumā, kad vienības aprīkotas gan ar dīzeļdzinēju, gan ar elektrodzinēju, attiecīgās robežvērtības jāievēro visos normālos darbības režīmos. Ja kādā no šiem darbības režīmiem paredzēts dīzeļdzinēju un elektrodzinēju izmantot vienlaikus, piemēro mazāk ierobežojošo robežvērtību. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 5. punktu un 2. panta 13. punktu var paredzēt noteikumus īpašiem gadījumiem. Šie noteikumi norādīti 7.3. punktā.

Šajā punktā izklāstīto prasību novērtēšanas procedūras noteiktas norādītajos 6. nodaļas punktos.

4.2.1. Stāvoša ritekļa trokšņa robežvērtības

Šādu skaņas spiediena līmeņu robežvērtības attiecībā uz stāvoša ritekļa troksni, ja ritekļis ir normālā stāvoklī, sadalījumā pa ritošā sastāva apakšsistēmas kategorijām ir noteiktas 2. tabulā:

- vienības A–izsvērtais ekvivalents nepārtrauktais skaņas spiediena līmenis ($L_{pAeq,T[unit]}$);
- A–izsvērtais ekvivalents nepārtrauktais skaņas spiediena līmenis tuvākajā mērījumu pozīcijā i attiecībā uz galveno gaisa kompresoru ($L_{pAeq,T}^i$);
- AF–izsvērtais skaņas spiediena līmenis tuvākajā mērījumu pozīcijā i attiecībā uz gaisa sausinātāja izplūdes vārsta impulstroksni (L_{pAFmax}).

Robežvērtības noteiktas 7,5 m attālumā no sliežu ceļa ass līnijas un 1,2 m virs sliežu galviņas augšas līmeņa.

2. tabula

Stāvoša ritekļa trokšņa robežvērtības

Ritošā sastāva apakšsistēmas kategorija	$L_{pAeq,T[unit]}$ [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax} [dB]
Elektrolokomotīves un specializētie ritekļi ar elektrovilci	70	75	85
Dīzeļlokomotīves un specializētie ritekļi ar dīzeļvilci	71	78	
Elektrovilcieni	65	68	
Dīzeļvilcieni	72	76	
Pasažieru vagoni	64	68	
Kravas vagoni	65	neattiecas	neattiecas

Atbilstības pierādīšana aprakstīta 6.2.2.1. punktā.

4.2.2. Iedarbināšanas trokšņa robežvērtības

AF–izsvērtā maksimālā skaņas spiediena līmeņa ($L_{pAF,max}$) robežvērtības attiecībā uz iedarbināšanas troksni sadalījumā pa ritošā sastāva apakšsistēmas kategorijām ir noteiktas 3. tabulā. Robežvērtības noteiktas 7,5 m attālumā no sliežu ceļa ass līnijas un 1,2 m virs sliežu galviņas augšas līmeņa.

3. tabula

Iedarbināšanas trokšņa robežvērtības

Ritošā sastāva apakšsistēmas kategorija	$L_{pAF,max}$ [dB]
Elektrolokomotīves ar kopējo vilces jaudu $P < 4\,500$ kW	81
Elektrolokomotīves ar kopējo vilces jaudu $P \geq 4\,500$ kW Specializētie ritekļi ar elektrovilci	84
Dīzeļlokomotīves ar $P < 2\,000$ kW uz dzinēja izejas piedziņas vārpstas	85
Dīzeļlokomotīves ar $P \geq 2\,000$ kW uz dzinēja izejas piedziņas vārpstas Specializētie ritekļi ar dīzeļvilci	87
EV ar maksimālo ātrumu $v_{max} < 250$ km/h	80
EV ar maksimālo ātrumu $v_{max} \geq 250$ km/h	83
DV ar $P < 560$ kW/dzinējs uz dzinēja izejas piedziņas vārpstas	82
DV ar $P \geq 560$ kW/dzinējs uz dzinēja izejas piedziņas vārpstas	83

Atbilstības pierādīšana aprakstīta 6.2.2.2. punktā.

4.2.3. Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības

A-izsvērtā ekvivalentā nepārtrauktā skaņas spiediena līmeņa robežvērtības, ja ātrums ir 80 km/h ($L_{pAeq,TP,(80 \text{ km/h})}$) un attiecīgā gadījumā 250 km/h ($L_{pAeq,TP,(250 \text{ km/h})}$), attiecībā uz garāmbraukšanas troksni sadalījumā pa ritošā sastāva apakšsistēmas kategorijām ir noteiktas 4. tabulā. Robežvērtības noteiktas 7,5 m attālumā no sliežu ceļa ass līnijas un 1,2 m virs sliežu galviņas augšas līmeņa.

Ja ātrums ir 250 km/h vai lielāks, veic arī mērījumus "papildu mērījumu pozīcijā" 3,5 m augstumā virs sliežu galviņas augšas līmeņa saskaņā ar B papildinājuma [1]. rindā norādīto specifikāciju un tos novērtē, salīdzinot ar 4. tabulā norādītajām piemērojamajām robežvērtībām.

4. tabula

Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības

Ritošā sastāva apakšsistēmas kategorija	$L_{pAeq,TP (80 \text{ km/h})}$ [dB]	$L_{pAeq,TP (250 \text{ km/h})}$ [dB]
Elektrolokomotīves un specializētie ritekļi ar elektrovilci	84	99
Dīzeļlokomotīves un specializētie ritekļi ar dīzeļvilci	85	neattiecas
Elektrovilcieni	80	95
Dīzeļvilcieni	81	96
Pasažieru vagoni	79	neattiecas
Kravas vagoni (APL normalizētā vērtība = 0,225) (¹)	83	neattiecas

(¹) APL: APL ir asu skaits, dalīts ar attālumu starp buferiem (m^{-1}).

Atbilstības pierādīšana aprakstīta 6.2.2.3. punktā.

4.2.3.a Riteņu velšanās loka bremžu berzes elementi

Riteņu velšanās loka bremžu berzes elements (t. i., bremžu klucis) ietekmē garāmbraukšanas troksni, bremzēšanas laikā radot berzi pret riteņu velšanās lokiem,

Kravas vagonu bremžu kļuču atbilstības pierādīšana ir aprakstīta šīs SITS 6.1.2.1. punktā. Vienības bremžu kļuču atbilstība minētajam punktam neatbrīvo novērtējamo vienību no 4.2.3. punktā noteikto prasību izpildes un 6.2.2.3. punktā noteiktās atbilstības pierādīšanas.

4.2.4. Robežvērtības attiecībā uz troksni mašīnista kabīnē

A-izsvērtā ekvivalentā nepārtrauktā skaņas spiediena līmeņa ($L_{pAeq,T}$) robežvērtības attiecībā uz troksni elektrolokomotīvu un dīzeļlokomotīvu, EV, DV un ar kabīni aprīkotu pasažieru vagonu mašīnista kabīnē ir noteiktas 5. tabulā. Robežvērtības ir noteiktas mašīnista auss tuvumā.

Šīs robežvērtības nav obligātas specializētajiem ritekļiem. Taču 6.2.2.4. punktā norādītā atbilstības pierādīšana tiek veikta un iegūtās vērtības tiek fiksētas tehniskajā dokumentācijā.

5. tabula

Robežvērtības attiecībā uz troksni mašīnista kabīnē

Troksnis mašīnista kabīnē	$L_{pAeq,T}$ [dB]
Stāvēšanas laikā, skatot signālaurei	95
Braucot ar maksimālo ātrumu v_{max} , ja $v_{max} < 250 \text{ km/h}$	78
Braucot ar maksimālo ātrumu v_{max} , ja $250 \text{ km/h} \leq v_{max} < 350 \text{ km/h}$	80

Atbilstības pierādīšana aprakstīta 6.2.2.4. punktā.

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

Šai SITS ir šādas saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu.

Saskarne ar apakšsistēmām, kas minētas šā pielikuma 2. nodaļas a) un c) punktā (apskatītas LOC&PAS SITS), attiecībā uz:

- stāvoša ritekļa troksni,
- iedarbināšanas troksni (neattiecas uz pasažieru vagoniem),
- garāmbraukšanas troksni,
- troksni mašīnista kabīnē attiecīgā gadījumā.

Saskarne ar apakšsistēmām, kas minētas šā pielikuma 2. nodaļas b) punktā (apskatītas WAG SITS), attiecībā uz:

- garāmbraukšanas troksni,
- stāvoša ritekļa troksni.

Šai SITS ir šāda saskarne ar OPE SITS attiecībā uz:

- garāmbraukšanas troksni.

4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

Prasības attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmas ekspluatācijas noteikumiem ir izklāstītas LOC&PAS SITS 4.4. punktā un WAG SITS 4.4. punktā.

4.4.1. **Īpaši noteikumi par kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos traucētā ekspluatācijas režīmā**

OPE SITS 4.2.3.6.3. punktā norādītie bojājumsituācijas pasākumi ietver šā pielikuma 7.2.2.2. punktam neatbilstīgu kravas vagonu ekspluatāciju uz klusākiem ceļiem.

Šo pasākumu var piemērot, lai novērstu jaudas ierobežojumus vai ekspluatācijas ierobežojumus, ko izraisa ritošā sastāva atteices, ekstremāli laikapstākļi, avārijas vai incidenti un infrastruktūras atteices.

4.4.2. **Īpaši noteikumi par kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos infrastruktūras darbu un kravas vagonu tehniskās apkopes gadījumā**

Šā pielikuma 7.2.2.2. punktam neatbilstīgu kravas vagonu ekspluatācija klusākos ceļos ir iespējama kravas vagonu tehniskās apkopes darbību gadījumā, ja tehniskās apkopes darbnīcai var piekļūt tikai pa klusāku ceļu.

Šā pielikuma 4.4.1. punktā noteiktie bojājumsituācijas pasākumi piemērojami infrastruktūras darbu gadījumā, ja klusāks ceļš ir vienīgā piemērotā alternatīva.

4.5. **Tehniskās apkopes noteikumi**

Prasības attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmas tehniskās apkopes noteikumiem ir izklāstītas LOC&PAS SITS 4.5. punktā un WAG SITS 4.5. punktā.

4.6. **Profesionālā kvalifikācija**

Neattiecas.

4.7. **Drošības un veselības aizsardzības nosacījumi**

Skatīt 6. pantu.

5. **SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI**

5.1. **Vispārīga informācija**

Savstarpējas izmantojamības komponenti, kas definēti Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 7. punktā, ir uzskaitīti šā pielikuma 5.2. punktā līdz ar atsauci uz attiecīgajām prasībām, kas izklāstītas šā pielikuma 4.2. punktā.

5.2. **Savstarpējas izmantojamības komponentu specifikācijas**

5.2.1. **Riteņu velšanās loka bremžu berzes elements**

Šis savstarpējas izmantojamības komponents attiecas tikai uz apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni".

Riteņu velšanās loka bremžu berzes elements atbilst 4.2.3.a punktā noteiktajām prasībām. Šīs prasības novērtējamas komponenta līmenī.

6. ATBILSTĪBAS NOVĒRTĒŠANA UN EK VERIFICĒŠANA

6.1. Savstarpējas izmantojamības komponenti

6.1.1. Moduļi

Savstarpējas izmantojamības komponenta atbilstības novērtēšanu veic saskaņā ar 5.a tabulā norādīto(-ajiem) moduļi(-ļiem).

5.a tabula

Savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstības novērtēšanas moduļi

CB modulis	EK tipa pārbaude
CD modulis	Atbilstība tipam, pamatojoties uz kvalitātes vadības sistēmu ražošanas procesā
CF modulis	Atbilstība tipam, pamatojoties uz produkta verificēšanu
CH1 modulis	Atbilstība, pamatojoties uz visaptverošu kvalitātes vadības sistēmu un projekta pārbaudi

Šie moduļi sīki izklāstīti Lēmumā 2010/713/ES.

6.1.2. Atbilstības novērtēšanas procedūras

Ražotājs vai tā pilnvarotais pārstāvis, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā, komponenta "Riteņu velšanās loka bremžu berzes elements" novērtēšanai izvēlas vienu no tālāk minētajiem moduļiem vai moduļu kombinācijām.

- CB+CD,
- CB+CF,
- CH1.

Piemērojot izvēlēto moduļi vai moduļu kombināciju, novērtē savstarpējas izmantojamības komponenta atbilstību 4.2. punktā noteiktajām prasībām. Turpmākajos punktos norādītas papildu prasības konkrētu savstarpējas izmantojamības komponentu novērtēšanai, ja tādas ir nepieciešamas.

6.1.2.1. Riteņu velšanās loka bremžu berzes elements kravas vagoniem

Riteņu velšanās loka bremžu berzes elements kravas vagoniem atbilst F papildinājumā noteiktajām prasībām.

Līdz G papildinājumā noteiktā pārejas perioda beigām G papildinājumā uzskaitītie riteņu velšanās loka bremžu berzes elementu tipi bez testēšanas tiek uzskatīti par atbilstīgiem F papildinājumā noteiktajām prasībām.

6.2. Ritošā sastāva apakšsistēma attiecībā uz ritošā sastāva emitēto troksni

6.2.1. Moduļi

EK verificēšanu veic saskaņā ar 6. tabulā norādīto(-ajiem) moduļi(-ļiem).

6. tabula

Apakšsistēmu EK verificēšanas moduļi

SB	EK tipa pārbaude
SD	EK verificēšana, pamatojoties uz kvalitātes vadības sistēmu ražošanas procesā
SF	EK verificēšana, pamatojoties uz produkta verificēšanu
SH1.	EK verificēšana, pamatojoties uz visaptverošu kvalitātes vadības sistēmu un projekta pārbaudi

Šie moduļi sīki izklāstīti Lēmumā 2010/713/ES.

6.2.2. EK verificēšanas procedūras

Apakšsistēmas EK verificēšanai pieteikuma iesniedzējs izvēlas vienu no turpmāk norādītajām novērtēšanas procedūrām, kas sastāv no viena moduļa vai vairākiem moduļiem:

- (SB+SD),
- (SB+SF),
- (SH1).

Piemērojot izvēlēto moduli vai moduļu kombināciju, novērtē apakšsistēmas atbilstību 4.2. punktā noteiktajām prasībām. Turpmākajos punktos norādītas papildu prasības attiecībā uz novērtēšanu, ja tādas ir nepieciešamas.

6.2.2.1. Stāvoša ritekļa troksnis

Atbilstību 4.2.1. punktā noteiktajām stāvoša ritekļa trokšņa robežvērtībām pierāda saskaņā ar standarta B papildinājuma [1]. rindā norādīto specifikāciju.

Lai novērtētu galvenā gaisa kompresora troksni tuvākajā mērījumu pozīcijā i , izmanto rādītāju $L_{pAeq,T}^i$, kur T reprezentē vienu darbības ciklu, kā noteikts B papildinājuma [1]. rindā norādītajā specifikācijā. Šādam nolūkam izmanto tikai vilciena sistēmas, kas vajadzīgas, lai gaisa kompresors darbotos normālos ekspluatācijas apstākļos. Vilciena sistēmas, kas nav vajadzīgas kompresora darbībai, var izslēgt, lai neietekmētu trokšņa mērījumus. Atbilstību robežvērtībām pierāda apstākļos, kas nepieciešami tikai galvenā gaisa kompresora darbībai ar vismazāko apgriezīenu skaitu minūtē.

Lai novērtētu impulstroksņa avotus tuvākajā mērījumu pozīcijā i , izmanto rādītāju L_{pAFmax}^i . Attiecīgais trokšņa avots ir izplūde no gaisa sausinātāja vārstiem.

6.2.2.2. Iedarbināšanas troksnis

Atbilstību 4.2.2. punktā noteiktajām iedarbināšanas trokšņa robežvērtībām pierāda saskaņā ar B papildinājuma [1]. rindā norādīto specifikāciju. Piemēro maksimālā līmeņa metodi. Atkāpjoties no specifikācijā noteiktās testa procedūras, vilciena ātrumu no stāvēšanas pozīcijas palielina līdz 30 km/h un pēc tam šādu ātrumu saglabā.

Turklāt troksnis tiek mērīts tādā pašā attālumā no sliežu ceļa ass līnijas un tādā pašā augstumā virs sliežu galviņas augšas līmeņa, kā noteikts 4.2.2. punktā. Piemēro "vidējā aritmētiskā līmeņa metodi" un "maksimālā līmeņa metodi" saskaņā ar B papildinājuma [1]. rindā norādīto specifikāciju, un vilciena ātrumu no stāvēšanas pozīcijas palielina līdz 40 km/h un pēc tam šādu ātrumu saglabā. Izmērītās vērtības netiek novērtētas, salīdzinot ar kādu no robežvērtībām, un tās reģistrē tehniskajā dokumentācijā un paziņo Aģentūrai.

Iedarbināšanas procedūru attiecībā uz specializētajiem ritekļiem veic bez papildu piekabvagonu slodzes.

6.2.2.3. Garāmbraukšanas troksnis

Atbilstību 4.2.3. punktā noteiktajām garāmbraukšanas trokšņa robežvērtībām pierāda saskaņā ar 6.2.2.3.1. un 6.2.2.3.2. punktu.

6.2.2.3.1. Testa sliežu ceļa stāvoklis

Testus veic uz references sliežu ceļa, kas noteikts B papildinājuma [1]. rindā norādītajā specifikācijā.

Tomēr ir atļauts veikt testu uz sliežu ceļa, kas neatbilst references sliežu ceļa nosacījumiem sliežu akustiskā nelidzenuma un sliežu ceļa rimšanas koeficientu ziņā, ja saskaņā ar 6.2.2.3.2. punktu izmērītie trokšņa līmeņi nepārsniedz 4.2.3. punktā noteiktās robežvērtības.

Jebkurā gadījumā jānosaka testa sliežu ceļa sliežu akustiskais nelidzenums un rimšanas koeficienti. Ja sliežu ceļš, uz kura veic testus, atbilst references sliežu ceļa nosacījumiem, izmērītos trokšņa līmeņus atzīmē kā "salīdzināmus", pretējā gadījumā tos atzīmē kā "nesalīdzināmus". Tehniskajā dokumentācijā norāda, vai izmērītie trokšņa līmeņi ir "salīdzināmi" vai "nesalīdzināmi".

Izmērītās testa sliežu ceļa sliežu akustiskā nelīdzenuma vērtības ir spēkā periodā, kas sākas trīs mēnešus pirms mērījumu veikšanas un beidzas trīs mēnešus pēc mērījumu veikšanas, ja šajā periodā nav veikti nekādi sliežu ceļa tehniskās apkopes darbi, kas ietekmē sliežu akustisko nelīdzenumu.

Izmērītās testa sliežu ceļa rimšanas koeficientu vērtības ir spēkā periodā, kas sākas vienu gadu pirms mērījumu veikšanas un beidzas vienu gadu pēc mērījumu veikšanas, ja šajā periodā nav veikti nekādi sliežu ceļa tehniskās apkopes darbi, kas ietekmē sliežu ceļa rimšanas koeficientus.

Tehniskajā dokumentācijā apliecina, ka dati par sliežu ceļu, kas saistīti ar attiecīgā tipa garāmbraukšanas trokšņa mērījumiem, bija spēkā testēšanas dienā(-ās), piemēram, norādot datumu, kad veikta pēdējā tehniskā apkope, kas ietekmē troksni.

Turklāt ir atļauts veikt testus ar ātrumu 250 km/h vai lielāku ātrumu uz plātņu sliežu ceļiem. Šajā gadījumā robežvērtības ir par 2 dB lielākas nekā 4.2.3. punktā noteiktās robežvērtības.

6.2.2.3.2. Procedūra

Testus veic atbilstoši B papildinājuma [1]. rindā norādītajai specifikācijai. Ar robežvērtībām salīdzina rezultātus, kas noapaļoti līdz tuvākajam veselam decibelam. Normalizāciju veic pirms noapaļošanas. Novērtēšanas procedūra ir sīki izklāstīta 6.2.2.3.2.1., 6.2.2.3.2.2. un 6.2.2.3.2.3. punktā.

6.2.2.3.2.1. EV, DV, lokomotīves un pasažieru vagoni

Attiecībā uz EV, DV, lokomotīvēm un pasažieru vagoniem izšķir trīs maksimālā ekspluatācijas ātruma kategorijas.

1. Ja vienības maksimālais ekspluatācijas ātrums ir 80 km/h vai mazāks, garāmbraukšanas troksni mēra vienības maksimālajā ātrumā v_{max} . Šī vērtība nedrīkst pārsniegt 4.2.3. punktā noteikto robežvērtību $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$.
2. Ja vienības maksimālais ekspluatācijas ātrums v_{max} ir lielāks nekā 80 km/h un mazāks nekā 250 km/h, garāmbraukšanas troksni mēra ātrumā 80 km/h un vienības maksimālajā ātrumā. Izmantojot formulu (1), abas izmērītās garāmbraukšanas trokšņa vērtības $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$ normalizē līdz references ātrumam 80 km/h $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$. Normalizētā vērtība nedrīkst pārsniegt 4.2.3. punktā noteikto robežvērtību $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$.

Formula (1)

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

v_{test}	=	faktiskais ātrums mērījumu laikā
------------	---	----------------------------------

3. Ja vienības maksimālais ekspluatācijas ātrums v_{max} ir 250 km/h vai lielāks, garāmbraukšanas troksni mēra ātrumā 80 km/h un vienības maksimālajā ātrumā, ievērojot lielākā testa ātruma ierobežojumu 320 km/h. Izmantojot formulu (1), ātrumā 80 km/h izmērīto garāmbraukšanas trokšņa vērtību $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$ normalizē līdz references ātrumam 80 km/h $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$. Normalizētā vērtība nedrīkst pārsniegt 4.2.3. punktā noteikto robežvērtību $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$. Izmantojot formulu (2), maksimālajā ātrumā izmērīto garāmbraukšanas trokšņa vērtību $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$ normalizē līdz references ātrumam 250 km/h $L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$. Normalizētā vērtība nedrīkst pārsniegt 4.2.3. punktā noteikto robežvērtību $L_{pAeq, Tp(250 \text{ km/h})}$.

Formula (2)

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

v_{test}	=	faktiskais ātrums mērījumu laikā
------------	---	----------------------------------

6.2.2.3.2.2. Kravas vagoni

Kravas vagoniem izšķir divas maksimālā ekspluatācijas ātruma kategorijas.

1. Ja vienības maksimālais ekspluatācijas ātrums v_{max} ir 80 km/h vai mazāks, garāmbraukšanas troksni mēra vienības maksimālajā ātrumā. Izmantojot formulu (3), izmērīto garāmbraukšanas trokšņa vērtību $L_{pAeq, Tp(v_{test})}$ normalizē līdz references APL $0,225 \text{ m}^{-1}$ $L_{pAeq, Tp(APLref)}$. Šī vērtība nedrīkst pārsniegt 4.2.3. punktā noteikto robežvērtību $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$.

Formula (3)

$$L_{pAeq, Tp(APLref)} = L_{pAeq, Tp(Vtest)} - 10 * \log(APL_{wag}/0,225 \text{ m}^{-1})$$

APL_{wag}	=	asu skaits, dalīts ar attālumu starp buferiem [m^{-1}]
V_{test}	=	faktiskais ātrums mērījumu laikā

2. Ja vienības maksimālais ekspluatācijas ātrums v_{max} ir lielāks nekā 80 km/h, garāmbraukšanas troksni mēra ātrumā 80 km/h un vienības maksimālajā ātrumā. Izmantojot formulu (4), abas izmērītās garāmbraukšanas trokšņa vērtības $L_{pAeq, Tp(Vtest)}$ normalizē līdz references ātrumam 80 km/h un references APL $0,225 \text{ m}^{-1}$ $L_{pAeq, Tp(APL ref, 80 \text{ km/h})}$. Normalizētā vērtība nedrīkst pārsniegt 4.2.3. punktā noteikto robežvērtību $L_{pAeq, Tp(80 \text{ km/h})}$.

Formula (4)

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

APL_{wag}	=	asu skaits, dalīts ar attālumu starp buferiem [m^{-1}]
V_{test}	=	faktiskais ātrums mērījumu laikā

6.2.2.3.2.3. Specializētie ritekļi

Attiecībā uz specializētajiem ritekļiem piemēro to pašu novērtēšanas procedūru, kas izklāstīta 6.2.2.3.2.1. punktā. Mērījumu procedūru veic bez papildu piekabvagonu slodzes.

Bez mērījumu veikšanas uzskata, ka specializētie ritekļi atbilst 4.2.3. punktā noteiktajām prasībām attiecībā uz garāmbraukšanas trokšņa līmeni, ja tie:

- tiek bremsēti tikai ar kompozītmateriālu bremžu klučiem vai disku bremzēm un
- ir aprīkoti ar kompozītmateriālu skrāpjiem, ja ir uzstādīti skrāpju bloki.

6.2.2.4. Troksnis mašīnista kabīnē

Atbilstību 4.2.4. punktā noteiktajām robežvērtībām attiecībā uz troksni mašīnista kabīnē pierāda saskaņā ar B papildinājuma [2]. rindā norādīto specifikāciju. Mērījumu procedūru attiecībā uz specializētajiem ritekļiem veic bez papildu piekabvagonu slodzes.

6.2.3. Vienkāršotā vērtēšana

6.2.2. punktā noteikto testu procedūru vietā ir atļauts dažus vai visus testus aizstāt ar vienkāršoto vērtēšanu. Vienkāršotā vērtēšana ir novērtējamās vienības akustiska salīdzināšana ar esošu tipu (turpmāk – “references tips”), kura trokšņa raksturlielumi ir dokumentēti.

Vienkāršoto vērtēšanu var izmantot katram no piemērojamiem pamatparametriem “stāvoša ritekļa troksnis”, “iedarbināšanas troksnis”, “garāmbraukšanas troksnis” un “troksnis mašīnista kabīnē” neatkarīgi, un vērtēšanā sniedz pierādījumus par to, ka novērtējamās vienības atšķirību rezultātā netiek pārsniegtas 4.2. punktā noteiktās robežvērtības.

Vienībām, kurām veic vienkāršoto vērtēšanu, atbilstības pierādījumi ietver sīki izstrādātu aprakstu par izmaiņām, kas saistītas ar troksni, salīdzinājumā ar references tipu. Vadoties pēc šā apraksta, veic vienkāršoto vērtēšanu. Aprēķinātajās trokšņa vērtībās ietver piemērotās vērtēšanas metodes nenoteiktību. Vienkāršotā vērtēšana var būt aprēķins un/vai vienkāršots mērījums.

Vienību, kas apstiprināta, pamatojoties uz vienkāršotās vērtēšanas metodi, neizmanto kā references vienību turpmākai vērtēšanai.

Ja vienkāršoto vērtēšanu izmanto garāmbraukšanas troksnim, references tips atbilst vismaz vienam no turpmāk norādītajiem nosacījumiem:

- šā pielikuma 4. nodaļai un ja garāmbraukšanas trokšņa rezultāti ir atzīmēti kā “salīdzināmi”,
- Lēmuma 2011/229/ES pielikuma 4. nodaļai un ja garāmbraukšanas trokšņa rezultāti ir atzīmēti kā “salīdzināmi”,
- Lēmuma 2006/66/EK pielikuma 4. nodaļai,
- Lēmuma 2008/232/EK pielikuma 4. nodaļai.

Ja kravas vagona parametri salīdzinājumā ar references tipu ietilpst 7. tabulā norādītajā pieļaujamajā diapazonā, bez turpmākas verificēšanas uzskata, ka vienība atbilst 4.2.3. punktā noteiktajām garāmbraukšanas trokšņa robežvērtībām.

7. tabula

Pieļaujamās variācijas kravas vagonu atbrīvošanai no verificēšanas

Parametrs	Pieļaujamās variācijas (salīdzinājumā ar references vienību)
Vienības maksimālais ātrums	Jebkurš ātrums līdz 160 km/h
Riteņa tips	Tikai tad, ja tas rada līdzvērtīgu vai mazāku troksni (akustiskais raksturojums saskaņā ar B papildinājuma [3]. rindā norādīto specifikāciju)
Vagona pašsvars	Tikai +20 %/-5 % diapazonā
Bremžu kluči	Tikai ja references vienība ir aprīkota ar bremžu klučiem un uz novērtējamās vienības bremžu klučiem attiecas vai nu EK atbilstības deklarācija saskaņā ar šo SITS, vai tā ir minēta šīs SITS G papildinājumā.

7. ĪSTENOŠANA

7.1. Šīs SITS piemērošana jaunām apakšsistēmām

1. Šī SITS ir piemērojama visām tās darbības jomā esošajām ritošā sastāva vienībām, kuras tiek laistas tirgū pēc 2023. gada 28. septembra, izņemot gadījumus, kad piemēro LOC&PAS SITS 7.1.1.2. punktu “Piemērošana esošiem projektiem” vai 7.1.1.3. punktu “Piemērošana specializētajiem ritekļiem” vai WAG SITS 7.1.1.1. punktu “Piemērošana esošiem projektiem”.
2. Atbilstība šā pielikuma redakcijai, kura tika piemērota līdz 2023. gada 28. septembrim, ir uzskatāma par līdzvērtīgu atbilstībai šai SITS, izņemot attiecībā uz H papildinājumā uzskaitītajām SITS izmaiņām.
3. Attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmu un saistītajiem savstarpējas izmantojamības komponentiem ar EK tipa un projekta pārbaudes sertifikātiem saistītie noteikumi ir izklāstīti LOC&PAS SITS 7.1.3. punktā un WAG SITS 7.2.3. punktā.

7.2. Šīs SITS piemērošana esošajām apakšsistēmām

Principi, kas pieteikuma iesniedzējiem un atļaujas piešķirējam struktūrām jāpiemēro ekspluatācijā esoša ritošā sastāva vai esoša ritošā sastāva tipa izmaiņu gadījumā, ir noteikti LOC&PAS SITS 7.1.2. punktā un WAG SITS 7.2.2. punktā.

7.2.1. Noteikumi ekspluatācijā esoša ritošā sastāva vai esoša ritošā sastāva tipa izmaiņu gadījumā

Pieteikuma iesniedzējs nodrošina, ka ritošā sastāva, kuram veiktas izmaiņas, trokšņa līmenis joprojām ir mazāks par tajā SITS redakcijā, kura bija piemērojama tad, kad attiecīgajam ritošajam sastāvam atļauja tika piešķirta pirmo reizi, noteiktajām robežvērtībām. Ja laikā, kad atļauja tika piešķirta pirmo reizi, SITS nebija, pieteikuma iesniedzējs nodrošina, ka ritošā sastāva, kuram veiktas izmaiņas, trokšņa līmenis vai nu nav palielinājies, vai joprojām ir mazāks par Lēmumā 2006/66/EK vai Komisijas Lēmumā 2002/735/EK noteiktajām robežvērtībām ⁽²⁾.

Ja ir vajadzīgs novērtējums, tas attiecas tikai uz pamatparametriem, ko ietekmējušas izmaiņas.

⁽²⁾ Komisijas Lēmums (2002. gada 30. maijs) par savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Padomes Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktā minēto Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu (OV L 245, 12.9.2002., 402. lpp.).

Ja piemēro vienkāršoto vērtēšanu, sākotnējā vienība var būt references vienība saskaņā ar 6.2.3. punkta noteikumiem.

Kad tiek aizstāta visa vienība vai ritekļis(-ļi) vienībā (piemēram, aizstāšana pēc smagiem bojājumiem), atbilstības novērtēšana saskaņā ar šo SITS nav vajadzīga, ja vienība vai ritekļis(-ļi) ir identiski vienībai vai ritekļim(-ļiem), ko tie aizstāj.

7.2.2. Papildu noteikumi šīs SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem

5.a pantā noteikto ekspluatācijas ierobežojumu nepiemēro kravas vagoniem, ko galvenokārt ekspluatē līnijās, kuru slīpums pārsniedz 40 %, kravas vagoniem, kuru maksimālais kustības ātrums ir lielāks nekā 120 km/h, kravas vagoniem, kuru maksimālā asslodze ir lielāka nekā 22,5 t, kravas vagoniem, kurus ekspluatē tikai infrastruktūras darbu vajadzībām, un kravas vagoniem, kurus izmanto glābšanas vilcienos.

Ja kravas vagoni tiek aprīkoti ar riteņu velšanās loka bremžu berzes elementiem, uz ko attiecas EK atbilstības deklarācija saskaņā ar šo SITS, vai ar riteņu velšanās loka bremžu berzes elementiem, kas uzskaitīti G papildinājumā, un kravas vagoni netiek papildināti ar trokšņa avotiem, bez papildu testēšanas tiek pieņemts, ka 4.2.3. punkta prasības ir izpildītas.

7.2.2.1. Neizmanto

7.2.2.2. Kravas vagoni, ko ekspluatē klusākos ceļos

Kravas vagonus, kas pieder pie kādas no turpmāk norādītajām kategorijām, var ekspluatēt klusākos ceļos to izmantošanas telpā:

- kravas vagoni, kam ir EK verifikācijas deklarācija saskaņā ar Lēmumu 2006/66/EK,
- kravas vagoni, kam ir EK verifikācijas deklarācija saskaņā ar Lēmumu 2011/229/ES,
- kravas vagoni, kam ir EK verifikācijas deklarācija saskaņā ar šo SITS,
- kravas vagoni, kuri ir aprīkoti ar kādu no šiem elementiem:
 - riteņu velšanās loka bremžu berzes elementi, uz kuriem attiecas EK atbilstības deklarācija saskaņā ar šo SITS,
 - riteņu velšanās loka bremžu berzes elementi, kuri uzskaitīti G papildinājumā,
 - bremžu diski darba bremžu funkcijai,
 - kravas vagoni, kas aprīkoti ar E papildinājumā norādītajiem kompozītmateriālu bremžu klučiem darba bremžu funkcijai. Minēto kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos ierobežo saskaņā ar šajā papildinājumā izklāstītajiem nosacījumiem.

7.2.2.3. Savstarpējas izmantojamības komponenti

- Šis punkts attiecas uz savstarpējas izmantojamības komponentiem, kam tiek veiktas tipa pārbaudes vai projekta pārbaudes.
- Tipa vai projekta pārbaude vai piemērotība lietošanai paliek spēkā pat tad, ja spēkā stājas pārstrādāta šīs SITS redakcija, ja vien šīs SITS pārstrādātajā redakcijā nav skaidri noteikts citādi.
- Šajā laikā jaunus tāda paša tipa komponentus ir atļauts laist tirgū bez jauna tipa novērtējuma.

7.3. Īpašie gadījumi

7.3.1. Ievads

Īpašos gadījumus, kas norādīti 7.3.2. punktā, klasificē šādi:

- a) "P" gadījumi: pastāvīgi (*permanent*) gadījumi;
- b) "T" gadījumi: pagaidu (*temporary*) gadījumi.

7.3.2. Īpašo gadījumu uzskaitījums

7.3.2.1. Īpašie gadījumi

- a) Īpašais gadījums – Igaunija, Latvija, Lietuva, Polija, Slovākija un Somija

("P") Attiecībā uz vienībām, ko izmanto kopīgi ar trešām valstīm, kurās sliežu ceļa platums atšķiras no sliežu ceļa platuma Savienības galvenajā dzelzceļa tīklā, šīs SITS prasību vietā atļauts piemērot valsts tehniskos noteikumus.

- b) Īpašais gadījums – Somija
("T") Lēmumu 2011/229/ES var arī turpmāk piemērot kravas vagoniem, kurus izmanto tikai Somijas teritorijā un kamēr rasts attiecīgs tehnisks risinājums saistībā ar bargajiem klimatiskajiem apstākļiem ziemā, tomēr ne ilgāk kā līdz 2032. gada 31. decembrim. Tas nekavē ekspluatēt Somijas tīklā citu dalībvalstu kravas vagonus.

7.3.2.2. Stāvoša ritekļa trokšņa robežvērtības (4.2.1. punkts)

- a) Īpašais gadījums – Somija
("T") Attiecībā uz pasažieru vagoniem un kravas vagoniem, kuri aprīkoti ar dīzeļģeneratoru elektroapgādei, kas lielāka nekā 100 kW, un kurus paredzēts ekspluatēt tikai Somijas dzelzceļa tīklā, 2. tabulā norādīto stāvoša ritekļa trokšņa robežvērtību $L_{pAeq,T [unit]}$ var palielināt līdz 72 dB.

7.3.2.3. Iedarbināšanas trokšņa robežvērtības (4.2.2. punkts)

- a) Īpašais gadījums – Zviedrija
("T") Attiecībā uz lokomotīvēm, kuru kopējā vilces jauda ir lielāka nekā 6 000 kW un maksimālā asslodze lielāka nekā 25 t, 3. tabulā norādītās iedarbināšanas trokšņa robežvērtības $L_{pAF,max}$ var palielināt līdz 89 dB.

7.3.2.4. Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības (4.2.3. punkts)

- a) Īpašais gadījums – Lamanša tunelī
("P") Attiecībā uz Lamanša tuneli garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības nepiemēro kravas vagoniem, kas paredzēti smago kravas transportlīdzekļu pārvadāšanai starp *Coquelles* (Francija) un *Folkestone* (Apvienotā Karaliste).
- b) Īpašais gadījums – Zviedrija
("T") Attiecībā uz lokomotīvēm, kuru kopējā vilces jauda ir lielāka nekā 6 000 kW un maksimālā asslodze lielāka nekā 25 t, 4. tabulā norādītās garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības $L_{pAeq,Tr (80 km/h)}$ var palielināt līdz 85 dB.

7.4. Īpaši īstenošanas noteikumi

7.4.1. Īpaši īstenošanas noteikumi šīs SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem (7.2.2. punkts)

- a) Īpaši īstenošanas noteikumi šīs SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem Lamanša tunelī
("P") Aprēķinot nakts laikā ekspluatēto kravas vilcienu gada vidējo skaitu diennaktī, neņem vērā kravas vilcienus, kuru sastāvs veidots no kravas vagoniem, kas paredzēti smago kravas transportlīdzekļu pārvadāšanai tikai līnijā *Coquelles* (Francija)–*Folkestone* (Apvienotā Karaliste).
- b) Īpaši īstenošanas noteikumi šīs SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem Somijā un Zviedrijā
("T") Līdz 2032. gada 31. decembrim klusāku ceļu koncepciju nepiemēro Somijas un Zviedrijas tīklos, jo pastāv neskaidrības, kas saistītas ar kompozītmateriālu bremžu kļuču ekspluatāciju bargos klimatiskajos apstākļos ziemā. Tas nekavē ekspluatēt Somijas un Zviedrijas tīklos citu dalībvalstu kravas vagonus.

7.4.2. Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos (7.2.2.2. punkts)

- a) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Beļģijā
("T") Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Beļģijas teritorijā var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:
- līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar bandāžas riteņiem,
 - līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kuri jāaprīko ar veiktspējas līknes vārstu nolūkā čuguna bremžu kļučus aizstāt ar kompozītmateriālu bremžu kļučiem,
 - līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kuri aprīkoti ar čuguna bremžu kļučiem un kuru riteņi jāaizstāj ar riteņiem, kas atbilst B papildinājuma [3]. rindā norādītās specifikācijas prasībām, lai kravas vagonus būtu iespējams pāraprīkot ar kompozītmateriālu bremžu kļučiem.

- b) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Lamanša tunelī
("P") Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Lamanša tunelī var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:
kravas vagonus, kas paredzēti smago kravas transportlīdzekļu pārvadāšanai starp *Coquelles* (Francija) un *Folkestone* (Apvienotā Karaliste).
- c) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Čehijā
("T") Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Čehijas teritorijā var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:
- līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar bandāžas riteņiem,
 - līdz 2034. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kuriem ir 59V tipa gultņi,
 - līdz 2034. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kuri jāaprīko ar veiktspējas līknes vārstu nolūkā čuguna bremžu klučus aizstāt ar kompozītmateriālu bremžu klučiem,
 - līdz 2036. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar 1Bg vai 1Bgu konfigurācijas bremzēm, kuri aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem,
 - līdz 2029. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kuri aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem un kuru riteņi jāaizstāj ar riteņiem, kas atbilst B papildinājuma [3]. rindā norādītās specifikācijas prasībām, lai kravas vagonus būtu iespējams pāraprīkot ar kompozītmateriālu bremžu klučiem.
- Turklāt līdz 2030. gada 31. decembrim nav obligāti klusākos ceļos izmantot kompozītmateriālu bremžu klučus esošajiem kravas vagoniem, uz kuriem neattiecas pirmā daļa un kuriem nav rasts vienviennozīmīgs risinājums čuguna bremžu kluču aizstāšanai.
- d) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Francijā
("T") Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Francijas teritorijā var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:
- līdz 2030. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar 1Bg vai 1Bgu konfigurācijas bremzēm, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem,
 - līdz 2030. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas aprīkoti ar maziem riteņiem (diametrs mazāks nekā 920 mm).
- e) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Itālijā
("T") Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Itālijas teritorijā var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:
- līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar bandāžas riteņiem,
 - līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kuri jāaprīko ar veiktspējas līknes vārstu nolūkā čuguna bremžu klučus aizstāt ar kompozītmateriālu bremžu klučiem,
 - līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kuri aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem un kuru riteņi jāaizstāj ar riteņiem, kas atbilst B papildinājuma [3]. rindā norādītās specifikācijas prasībām, lai kravas vagonus būtu iespējams pāraprīkot ar kompozītmateriālu bremžu klučiem.
- Turklāt līdz 2030. gada 31. decembrim nav obligāti klusākos ceļos izmantot kompozītmateriālu bremžu klučus esošajiem kravas vagoniem, uz kuriem neattiecas pirmā daļa un kuriem nav rasts vienviennozīmīgs risinājums čuguna bremžu kluču aizstāšanai.
- f) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Polijā
("T") Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Polijas teritorijā līdz 2036. gada 31. decembrim var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:
- kravas vagonus ar bandāžas riteņiem,
 - kravas vagonus ar 1Bg vai 1Bgu konfigurācijas bremzēm, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem,
 - kravas vagonus, kas paredzēti "S" satiksmei un aprīkoti ar "SS" bremzēm ar čuguna bremžu klučiem,
 - kravas vagonus, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem un paredzēti "SS" satiksmei un kas nolūkā tos pāraprīkot ar LL bremžu klučiem būtu jāaprīko ar B papildinājuma [3]. rindā norādītajai specifikācijai atbilstīgiem riteņiem un ar veiktspējas līknes vārstu.

- g) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Slovākijā
- (“T”) Papildus 7.2.2.2. punktā norādītajiem kravas vagoniem klusākos ceļos Slovākijas teritorijā var ekspluatēt šādus esošos kravas vagonus:
- līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar bandāžas riteņiem,
 - līdz 2036. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar 26-2.8 tipa ratiņiem, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem P10,
 - līdz 2036. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas jāaprīko ar veiktspējas līknes vārstu nolūkā čuguna bremžu klučus aizstāt ar kompozītmateriālu bremžu klučiem,
- (“P”) Kravas vagoni ar ratiņiem 2TS, kas paredzēti satiksmei starp Slovākiju un trešām valstīm, robežstacijā veicot ratiņu nomaiņu.

A papildinājums

Neizmanto

B papildinājums

Šajā SITS minētie standarti

B.1. tabula

Standarti vai normatīvie dokumenti

Rindas Nr.	Novērtējamie raksturlielumi	SITS punkts	Obligātais standarta punkts
[1]	EN ISO 3095:2013 Akustika. Dzelzceļa aprīkojums. Dzelzceļa ritošā sastāva radītā trokšņa mērīšana		
[1.1.]	Garāmbraukšanas troksnis – mērījumi ātrumā, kas vienāds ar 250 km/h vai lielāks	4.2.3.	6
[1.2.]	Stāvoša ritekļa troksnis – atbilstības pierādīšana	6.2.2.1.	5.1., 5.2., 5.3., 5.4., 5.5. (izņemot 5.5.2.), 5.7. un 5.8.1.
[1.3.]	Stāvoša ritekļa troksnis – galvenā gaisa kompresora darbības cikls	6.2.2.1.	5.7.
[1.4.]	Iedarbināšanas troksnis	6.2.2.2.	7. (izņemot 7.5.1.2.) Novirze no 7.5.3.
[1.5.]	Garāmbraukšanas troksnis – testa sliežu ceļa nosacījumi	6.2.2.3.1	6.2.
[1.6.]	Garāmbraukšanas troksnis – procedūra	6.2.2.3.2.	6.1., 6.3., 6.4., 6.5., 6.6. un 6.7. (izņemot 6.7.2.)
[2]	EN ISO 3381:2021 Dzelzceļa aprīkojums. Akustika. Trokšņa mērīšana dzelzceļa ritošā sastāva iekšienē		
[2.1.]	Troksnis mašīnista kabīnē	6.2.2.4.	7., 8. (izņemot 8.4.5. un 8.7.2.)

[3]	EN 13979-1:2020 Dzelzceļa aprīkojums. Riteņpāri un ratiņi. Monobloka tipa riteņi. Tehniskās novērtēšanas procedūra. 1. daļa: Kalti un velmēti riteņi Piezīme. Pieņemams arī standarts EN 13979-1:2003+A2:2011		
[3.1.]	Vienkāršotā vērtēšana	6.2.3. – 7. tabula	E pielikums
[3.2.]	Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos	7.4.2.	Viss
[4]	UIC 541-4:2020 Kompozītmateriālu bremžu kluči. Vispārēji sertifikācijas un ekspluatācijas nosacījumi		
[4.1.]	Bremžu darbības testa programma	F papildinājums	Testa programmas A1_a un A2_a
[5]	EN 16452:2015+A1:2019 Dzelzceļa aprīkojums. Bremzēšana. Bremžu kluči		
[5.1.]	Bremžu darbības testa programma – LL kluči un K kluči	F papildinājums	Testa programmas D.1 un C.1
[5.2.]	Bremžu darbības testa programma – citi kluči	F papildinājums	Testa programma J.2
[6]	EN 15610:2019 Dzelzceļa aprīkojums. Akustika. Sliežu ceļa un riteņu raupjuma mērījumi saistībā ar rītes trokšņa radīšanu		
[6.1.]	Riteņa akustiskā nelīdzenuma mērīšanas procedūra	F papildinājums	Viss, izņemot 6.2.2.2. punktu

C papildinājums

Ritošā sastāva apakšsistēmas novērtēšana

Novērtējamie raksturlielumi, kā norādīts 4.2. punktā		Projekta pārbaude	Tipa tests	Regulārā testēšana	Īpaša novērtēšanas procedūra
Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	SITS punkts				SITS punkts
Stāvoša ritekļa troksnis	4.2.1.	X (!)	X	neattiecas	6.2.2.1.
Iedarbināšanas troksnis	4.2.2.	X (!)	X	neattiecas	6.2.2.2.
Garāmbraukšanas troksnis	4.2.3.	X (!)	X	neattiecas	6.2.2.3.
Troksnis mašīnista kabīnē	4.2.4.	X (!)	X	neattiecas	6.2.2.4.

(!) Tikai tad, ja piemēro vienkāršoto vērtēšanu saskaņā ar 6.2.3. punktu.

D papildinājums

Klusāki ceļi**D.1. Klusāku ceļu identifikācija**

Saskaņā ar 5.c panta 1. punktu dalībvalstis Aģentūrai iesniedz klusāku ceļu sarakstu un nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji norāda tos *RINF* (lietojumprogrammā), kas noteikta Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2019/777 ^(*) (*RINF*). Sarakstā ir vismaz šāda informācija:

- klusāku ceļu un to attiecīgo posmu sākuma un beigu punkti, izmantojot ģeogrāfiskās atrašanās vietas kodu *RINF* noteiktajā reģistrā. Ja kāds no šiem punktiem atrodas uz dalībvalsts robežas, to norāda,
- klusāku ceļu veidojošo posmu identifikācija.

Sarakstu iesniedz, izmantojot šādu veidni:

Klusāks ceļš	Ceļa posmi	Unikāls posma ID	Klusāks ceļš sākas/beidzas uz dalībvalsts robežas
Punkts A–punkts E	Punkts A–punkts B	201	Jā PUNKTS E (Valsts Y)
	Punkts B–punkts C	202	
	Punkts C–punkts D	203	
	Punkts D–punkts E	204	
Punkts F–punkts I	Punkts F–punkts G	501	Nē
	Punkts G–punkts H	502	
	Punkts H–punkts I	503	

Turklāt dalībvalstis var brīvprātīgi iesniegt kartes, kurās attēloti klusāki ceļi. Visus sarakstus un kartes publicē Aģentūras tīmekļvietnē (<http://www.era.europa.eu>) ne vēlāk kā deviņus mēnešus pēc 2019. gada 27. maija.

Līdz tai pašai dienai Aģentūra informē Komisiju par klusāku ceļu sarakstiem un kartēm. Komisija ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. pantā minētās komitejas starpniecību attiecīgi informē dalībvalstis.

D.2. Atjaunināta informācija par klusākiem ceļiem

Kravas pārvadājumu satiksmes dati, ko izmanto, lai atjauninātu informāciju par klusākiem ceļiem saskaņā ar 5. c panta 2. punktu, attiecas uz pēdējiem trīs gadiem pirms atjaunināšanas, par kuriem dati ir pieejami. Ja kravas pārvadājumu satiksmes novirze no minētā vidējā skaita kādā no gadiem ārkārtas apstākļu dēļ pārsniedz 25 %, attiecīgā dalībvalsts vidējo skaitu var aprēķināt, pamatojoties uz datiem par pārējiem diviem gadiem. Dalībvalstis nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītāji atjaunina informāciju par klusākiem ceļiem *RINF* (lietojumprogrammā), tiklīdz šie atjauninājumi kļūst pieejami. Atjauninājumus piemēro no nākamās kustības saraksta maiņas pēc to publicēšanas.

Ceļi, kas norādīti kā klusāki ceļi, tādi paliek arī pēc informācijas atjaunināšanas, ja vien attiecīgajā laikposmā satiksmes apjoms nav samazinājies par vairāk kā 50 % un nakts laikā ekspluatēto kravas vilcienu vidējais skaits diennaktī nav mazāks kā 12.

Lai jaunas un modernizētas līnijas norādītu kā klusākus ceļus, par pamatu ņem paredzamo satiksmes apjomu.

^(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/777 (2019. gada 16. maijs) par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu (OV L 139 I, 27.5.2019., 312. lpp.).

E papildinājums

Vēsturiskie kompozītmateriālu bremžu kluči**E.1. Vēsturiskie kompozītmateriālu bremžu kluči izmantošanai starptautiskajā satiksmē**

Esošos kravas vagonus, kas aprīkoti ar tabulā norādītajiem bremžu klučiem, atļauts izmantot klusākos ceļos to izmantošanas telpā līdz attiecīgajam datumam, kas noteikts UIC 541-4 N papildinājumā.

Ražotājs/ražojuma nosaukums	Bremžu kluča apzīmējums/tips	Berzes koeficienta tips
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe-metālkeramisks)
Jurid	738	K (Fe-metālkeramisks)

Kravas vagonus, kas aprīkoti ar vēsturiskiem kompozītmateriālu bremžu klučiem, kuri nav norādīti tabulā, bet kurus jau atļauts izmantot starptautiskajā satiksmē saskaņā ar Komisijas Lēmuma 2004/446/EK (*) vai Komisijas Lēmuma 2006/861/EK (**) noteikumiem, joprojām bez termiņa var izmantot to atļaujā norādītajā izmantošanas telpā.

E.2. Vēsturiskie kompozītmateriālu bremžu kluči izmantošanai valstī

Esošos kravas vagonus, kas aprīkoti ar tabulā norādītajiem bremžu klučiem, atļauts izmantot tikai attiecīgo dalībvalstu dzelzceļa tīklā, tostarp klusākos ceļos, to izmantošanas telpā.

Ražotājs/ražojuma nosaukums	Bremžu kluča apzīmējums/tips	Dalībvalsts
Cobra/Wabco	V133	Itālija
Cofren	S153	Zviedrija
Cofren	128	Zviedrija
Cofren	229	Itālija
ICER	904	Spānija, Portugāle
ICER	905	Spānija, Portugāle
Jurid	838	Spānija, Portugāle

F papildinājums

Bremžu kluča akustisko parametru novērtēšana

Šīs procedūras mērķis ir demonstrēt kompozītmateriālu bremžu kluča akustiskos parametrus savstarpējas izmantojamības komponenta līmenī.

(*) Komisijas Lēmums 2004/446/EK (2004. gada 29. aprīlis), ar ko nosaka apakšsistēmu troksnis, kravas vagoni un telemātikas pielietošana kravas tehniko specifikāciju pamatparametrus savstarpējai izmantojamībai, kas minēta Direktīvā 2001/16/EK (OV L 155, 30.4.2004., 1. lpp.).

(**) Komisijas Lēmums 2006/861/EK (2006. gada 28. jūlijs) par savstarpējas izmantojamības tehniko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni" (OV L 344, 8.12.2006., 1. lpp.).

Procedūra sastāv no šādiem soļiem.

1. Novērtējamā bremžu kluča reprezentatīvā riteņa akustiskā nelīdzenuma mērīšana

Riteņa akustiskā nelīdzenuma attīstība uz veltņu stenda

Izmanto jaunus bremžu klučus. Izmanto tikai jaunus vai pārprofilētus riteņus. Riteņiem nav nekādu bojājumu (plaisu, plakanu vietu utt.).

Vismaz vienam riteņim ar nominālo diametru 920 mm tiek veikta kāda no turpmāk minētajām bremžu darbības testa programmām:

- A2_a programma LL klučiem un A1_a programma K klučiem saskaņā ar B papildinājuma [4]. rindā norādīto specifikāciju,
- D.1 programma LL klučiem un C.1 programma K klučiem saskaņā ar B papildinājuma [5]. rindā norādīto specifikāciju,
- citiem klučiem J.2 programma saskaņā ar B papildinājuma [5]. rindā norādīto specifikāciju.

Izvēlēta programma tiek pabeigta, un pēc pabeigšanas mērījumu sērijas rezultāti tiek izmantoti, lai noteiktu riteņa nelīdzenuma indeksu.

Pēc izvēles izraudzīto programmu var veikt atkārtoti. Ja tas tiek darīts, pēc atkārtojuma pabeigšanas mērījumu sērijas rezultāti tiek izmantoti, lai noteiktu riteņa nelīdzenuma indeksu. Abu mērījumu sēriju rezultāti tiek dokumentēti.

Atkārtojums tiek veikts tam pašam riteņim, taču bremžu kluci var atjaunot un aizstāt ar citu tāda paša tipa kluci. Tādā gadījumā jaunā bremžu kluča piestrāde pilnībā tiek veikta atkārtojuma sākumā.

Riteņa akustiskā nelīdzenuma mērīšanas procedūra

Mērījumu veic saskaņā ar B papildinājuma [6]. rindā norādīto specifikāciju. Lai nodrošinātu riteņa velšanās loka akustiskā nelīdzenuma rezultātu vispārināmību, par pietiekamām tiek uzskatītas astoņas mērījumu līnijas ar 5 mm atstarpi, nevis B papildinājuma [6]. rindā norādītajā specifikācijā noteiktās pozīcijas.

Mērījumu veic riteņa akustiskā nelīdzenuma attīstības laikā uz veltņu stenda, kā norādīts iepriekšējā sadaļā, saskaņā ar kādu no šādām tabulām.

Ja ir izvēlēta B papildinājuma [4]. rindā norādītajā specifikācijā iekļautā programma A2_a:

Akustiskā nelīdzenuma mērījumu sērija/marķējums		Programmas sadaļa	Bremžu izmantošanas Nr.
1. mērījumu sērija	2. mērījumu sērija		
A		Sākumā	Sākotnējais stāvoklis
B	I	Pēc piestrādes	pēc Br. 6
C	J	Pēc kluča sagatavošanas darbībai bez slodzes	pēc Br. 26
D	K	Sausi, bezslodzes apstākļi	pēc Br. 51
E	L	Mītri, bezslodzes apstākļi	pēc Br. 87
F	M	Slodzes apstākļi	pēc Br. 128
G	N	Pretestības bremzēšana (stāvas lejupejošas nogāzes simulācija)	pēc Br. 130
H	O	Programmas beigas	pēc Br. 164

Ja ir izvēlēta B papildinājuma [4]. rindā norādītajā specifikācijā iekļautā programma A1_a:

Akustiskā nelidzenuma mērījumu sērija/marķējums		Programmas sadaļa	Bremžu izmantošanas Nr.
1. mērījumu sērija	2. mērījumu sērija		
A		Sākumā	Sākotnējais stāvoklis
B	I	Pēc piestrādes	pēc Br. 6
C	J	Pēc kluča sagatavošanas darbībai bez slodzes	pēc Br. 26
D	K	Sausi, bezslodzes apstākļi	pēc Br. 51
E	L	Mitri, bezslodzes apstākļi	pēc Br. 87
F	M	Slodzes apstākļi	pēc Br. 128
G	N	Pretestības bremsēšana (stāvas lejupejošas nogāzes simulācija)	pēc Br. 130
H	O	Programmas beigas	pēc Br. 164

Ja ir izvēlēta B papildinājuma [5]. rindā norādītajā specifikācijā iekļautā programma D.1:

Akustiskā nelidzenuma mērījumu sērija/marķējums		Programmas sadaļa	Bremžu izmantošanas Nr.
1. mērījumu sērija	2. mērījumu sērija		
A		Sākumā	Sākotnējais stāvoklis
B	I	Pēc piestrādes	pēc Br. 6
C	J	Pēc kluča sagatavošanas darbībai bez slodzes	pēc Br. 26
D	K	Sausi, bezslodzes apstākļi	pēc Br. 51
E	L	Mitri, bezslodzes apstākļi	pēc Br. 87
F	M	Slodzes apstākļi	pēc Br. 128
G	N	Pretestības bremsēšana (stāvas lejupejošas nogāzes simulācija)	pēc Br. 130
H	O	Programmas beigas	pēc Br. 149

Ja ir izvēlēta B papildinājuma [5]. rindā norādītajā specifikācijā iekļautā programma C.1:

Akustiskā nelidzenuma mērījumu sērija/marķējums		Programmas sadaļa	Bremžu izmantošanas Nr.
1. mērījumu sērija	2. mērījumu sērija		
A		Sākumā	Sākotnējais stāvoklis
B	I	Pēc piestrādes	pēc Br. 6
C	J	Pēc kluča sagatavošanas darbībai bez slodzes	pēc Br. 26
D	K	Sausi, bezslodzes apstākļi	pēc Br. 51
E	L	Mitri, bezslodzes apstākļi	pēc Br. 87

F	M	Slodzes apstākļi	pēc Br. 128
G	N	Pretestības bremzēšana (stāvas lejupejošas nogāzes simulācija)	pēc Br. 130
H	O	Programmas beigas	pēc Br. 149

Ja ir izvēlēta B papildinājuma [5]. rindā norādītajā specifikācijā iekļautā programma J.2:

Akustiskā nelīdzenuma mērījumu sērija/markējums		Programmas sadaļa	Bremžu izmantošanas Nr.
1. mērījumu sērija	2. mērījumu sērija		
A		Sākumā	Sākotnējais stāvoklis
B	I	Pēc piestrādes	pēc Br. 6
C	J	Pēc kluča sagatavošanas darbībai bez slodzes	pēc Br. 26
D	K	Sausi, bezslodzes apstākļi	pēc Br. 51
E	L	Mitri, bezslodzes apstākļi	pēc Br. 87
F	M	Slodzes apstākļi	pēc Br. 128
G	N	Pretestības bremzēšana (stāvas lejupejošas nogāzes simulācija)	pēc Br. 130
H	O	Programmas beigas	pēc Br. 149

— Izlases veidošana: mēra viena riteņa akustisko nelīdzenumu.

— Vidējā lieluma noteikšana: izmanto akustiskā nelīdzenuma vidējo kvadrātisko vērtību.

Rezultāts ir reprezentatīvs vienas trešdaļas oktāvas viļņa garuma riteņa nelīdzenuma spektrs viļņu garuma vērtību apgabalā L_r

2. No 1. soli izmērītā riteņa nelīdzenuma L_r iegūst skalāro rādītāju

$$C(i) = B(i) + 10 \log_{10} [10^{0,1L_r(i)} + 10^{0,1A(i)}]$$

$$\text{Indicator} = 10 \log_{10} (\sum_{i=1}^{19} 10^{0,1 C(i)})$$

Ja $A(i)$ un $B(i)$ ir norādīti šādi ⁽⁶⁾:

i	Viļņa garums λ [m]	A dB re 1 mikrometrs	B dB re 1/(10 ⁻⁶ m)	L_r dB re 1 mikrometrs
1	0,00315	- 17,9	- 16,6	
2	0,004	- 16,2	- 13,9	
3	0,005	- 15,5	- 10,0	
4	0,0063	- 14,4	- 6,9	
5	0,008	- 13,3	- 6,2	
6	0,01	- 13,1	- 5,4	
7	0,0125	- 12,8	- 3,3	iegūts no
8	0,016	- 12,4	- 2,2	riteņa nelīdzenums

⁽⁶⁾ Koeficienti $A(i)$ un $B(i)$ ir pielāgoti garāmbraukšanas trokšņa un references sliežu ceļa apstākļu aktuālajām robežvērtībām.

9	0,02	- 10,9	- 4,2	mērījumi
10	0,025	- 11,1	- 8,5	
11	0,0315	- 10,5	- 11,2	
12	0,04	- 9,8	- 14,3	
13	0,05	- 4,8	- 15,6	
14	0,063	- 5,9	- 17,3	
15	0,08	- 5,6	- 23,7	
16	0,1	- 0,5	- 29,0	
17	0,125	2,4	- 30,7	
18	0,16	4,8	- 31,7	
19	0,2	2,4	- 30,7	

3. **Atbilstības/neatbilstības kritērijs**

2. solī izmērītais rādītājs ir mazāks par vai vienāds ar 1.

2. solī izmērīto rādītāju, kā arī reprezentatīvo vienas trešdaļas oktāvas viļņa garuma riteņa nelīdzenuma spektru viļņu garuma vērtību apgabalā L_r norāda savstarpējas izmantojamības komponenta sertifikātā.

G papildinājums

No prasību izpildes atbrīvotie bremžu kluči

Tālāk norādītie bremžu kluči līdz 2033. gada 28. septembrim ir atbrīvoti no prasības iegūt EK atbilstības deklarāciju. Līdz minētajam datumam ražotājs vai tā pārstāvis var informēt Komisiju par nepieciešamību pārskatīt F papildinājuma 3. punktā noteikto atbilstības/neatbilstības kritēriju vai minētajā papildinājumā norādīto metodoloģiju.

Ražotājs	Tipa apraksts un apzīmējuma saīsinājums (ja atšķiras)
Becorit	K40
CoFren	C333
CoFren	C810
Knorr-Bremse	Cosid 704
Knorr-Bremse	PROBLOCK J816M
Frenoplast	FR513
Federal Mogul	Jurid 816 M saīsinājums: J816M
Federal Mogul	Jurid 822
Knorr-Bremse	PROBLOCK J822
CoFren	C952-1
Federal Mogul	J847
Knorr-Bremse	PROBLOCK J847
Icer Rail / Becorit	IB 116*
Alstom/Flertex	W30-1

*H papildinājums***Prasību izmaiņas un pārejas režīmi**

Attiecībā uz citiem SITS punktiem, kas nav norādīti H.1. tabulā un H.2. tabulā, atbilstība "iepriekšējai SITS" (t. i., šai regulai, kas grozīta ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/774 (⁽⁷⁾)) nozīmē atbilstību šai SITS, ko piemēro no 2023. gada 28. septembra.

Izmaiņas ar vispārīgu 7 gadu pārejas režīmu

Attiecībā uz H.1. tabulā norādītajiem SITS punktiem atbilstība iepriekšējai SITS nenozīmē atbilstību šīs SITS redakcijai, ko piemēro no 2023. gada 28. septembra.

Projektēm, kas 2023. gada 28. septembrī jau ir projektēšanas posmā, jānodrošina atbilstība šīs SITS prasībām no 2030. gada 28. septembra.

H.1. tabulā norādītās SITS prasības neskar projektus ražošanas posmā un ekspluatācijā esošu ritošo sastāvu.

*H.1. tabula***7 gadu pārejas režīms**

SITS punkts(-i)	SITS punkts(-i) iepriekšējā SITS	SITS izmaiņu skaidrojums
Neattiecas		

Izmaiņas ar īpašu pārejas režīmu

Attiecībā uz H.2. tabulā norādītajiem SITS punktiem atbilstība iepriekšējai SITS nenozīmē atbilstību šīs SITS redakcijai, ko piemēro no 2023. gada 28. septembra.

Projektēm, kas 2023. gada 28. septembrī jau ir projektēšanas posmā, projektēm ražošanas posmā un ekspluatācijā esošam ritošajam sastāvam jānodrošina atbilstība šīs SITS prasībām saskaņā ar attiecīgo H.2. tabulā noteikto pārejas režīmu, sākot no 2023. gada 28. septembra.

*H.2. tabula***Īpašs pārejas režīms**

SITS punkts(-i)	SITS punkts(-i) iepriekšējā SITS	SITS izmaiņu skaidrojums	Pārejas režīms			
			Projektēšanas posms nav sāks	Projektēšanas posms sāks	Ražošanas posms	Ekspluatācijā esošs ritošais sastāvs
Neattiecas"						

(⁽⁷⁾) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/774 (2019. gada 16. maijs), ar ko Regulā (ES) Nr. 1304/2014 izdara grozījumus par to, kā esošajiem kravas vagoniem piemēro savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu "ritošais sastāvs – troksnis" (OV L 139I, 27.5.2019., 89. lpp.).

VII PIELIKUMS

Īstenošanas regulas (ES) 2019/777 pielikumu groza šādi:

- 1) pielikuma 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. KOPĪGIE RAKSTURLIELUMI

Šajā pielikumā noteiktos raksturlielumus piemēro visā Savienības dzelzceļu sistēmā kā kopējās terminoloģijas specifikāciju, kas ļauj:

- 1) infrastruktūras pārvaldītājiem publicēt savus dzelzceļa tīkla datus;
 - 2) dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumiem un citiem infrastruktūras datu lietotājiem piekļūt šiem datiem un tos izmantot.”;
- 2) pielikuma 3.1. punktam pievieno šādu jaunu 6. apakšpunktu:

“6) “kopīgo raksturlielumu apakškopa” ir tādu vienumu apakškopa, kuri ir kopīgi līnijas posmiem un/vai ekspluatācijas punktiem.”;
 - 3) pielikuma 3.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“3.2.1. Infrastruktūras reģistra vajadzībām katrs infrastruktūras pārvaldītājs apraksta savu dzelzceļa tīklu vismaz pa līnijas posmiem un ekspluatācijas punktiem un, – pēc izvēles – izmantojot kopīgo raksturlielumu apakškopas”;
 - 4) pielikuma 3.3.3. punktu aizstāj ar šādu:

“3.3.3. Parametra vērtību norāda 1. tabulā noteiktajos termiņos, ja attiecīgais vienums atrodas aprakstītajā tīklā.

1. tabulā uzskaitīto parametru datu noformējums atbilst ERA vārdnīcai, kas minēta 7.a pantā un A-1. papildinājuma [A] rindā.

Visa informācija, kas saistīta ar parametriem, ir dota 1. tabulā. Ja 1. tabulā ir atsauce uz infrastruktūras pārvaldītāja dokumentu, infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar 5. pantu iesniedz šo dokumentu Aģentūrai elektroniskā formātā. Dokumentus, kas minēti 1.1.1.1.2.4.4., 1.1.1.1.6.4., 1.1.1.1.6.5., 1.1.1.3.7.1.3. un 1.1.1.3.11.3. parametrā, iesniedz divās ES valodās.”;

5) pielikuma 1. tabulu aizstāj ar šādu:

“1. tabula

Infrastruktūras reģistra (RINF) vienumi

Numurs	Nosaukums	Definīcija	Parametra iesniegšanas termiņš
1.	DALĪBVALSTS		
1.1.	LĪNIJAS POSMS		
1.1.0.0.0.	Vispārīga informācija		
1.1.0.0.0.1.	Infrastruktūras pārvaldītāja (IP) kods	Infrastruktūras pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.0.0.0.2.	Valsts līnijas identifikators	Unikāls līnijas identifikators vai unikāls līnijas numurs dalībvalstī	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.0.0.0.3.	Ekspluatācijas punkts līnijas posma sākumā	Unikāls EP identifikators līnijas posma sākumā (kilometri palielinās virzienā no sākuma EP uz beigu EP)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.0.0.0.4.	Ekspluatācijas punkts līnijas posma beigās	Unikāls EP identifikators līnijas posma beigās (kilometri palielinās virzienā no sākuma EP uz beigu EP)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.0.0.0.5.	Līnijas posma garums	Attālums starp ekspluatācijas punktiem līnijas posma sākumā un beigās	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.0.0.0.6.	Līnijas posma veids	Līnijas posma veids, kas izsaka uzrādīto datu apjomu un kas ir atkarīgs no tā, vai līnijas posms savieno EP, kuri izveidoti, sadalot lielu mezglu vairākos EP	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.0.0.1.	Maršruta apraksta īpašie parametri (īpašie tehniskie raksturlielumi)		
1.1.0.0.1.1.	Arodriski – vietas, kur mašīnistam ir bīstami izkāpt	Formāta <i>Well Known Text (WKT)</i> daudzstūra forma	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.0.0.1.2.	Darba valoda	Valoda vai valodas, ko infrastruktūras pārvaldītājs lieto ikdienas darbā un kas publicētas tā tīkla pārskatā, un ko infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma personāls izmanto, lai apmainītos ar ziņojumiem, kuri saistīti ar ekspluatāciju vai drošību	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.1.0.0.1.3.	Darba režīms	Dubulta sliežu ceļa tips	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.	KUSTĪBAS CEĻŠ		
1.1.1.0.0.	Vispārīga informācija		
1.1.1.0.0.1.	Sliežu ceļa identifikators	Unikāls sliežu ceļa identifikators vai unikāls sliežu ceļa numurs līnijas posmā	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.0.0.2.	Parastais kustības virziens	Parastais kustības virziens ir: — tāds pats kā virziens no LP sākuma uz beigām: (N) — pretējs virzienam no LP sākuma uz beigām: (O) — abi virzieni: (B)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.0.0.3.	Uz līnijas uzstādītās attāluma norādes (biežums, izskats un izvietojums)	[NNNN] – biežums metros Izskats – saraksts, no kura var veikt atlasī [L/R] - sliežu ceļa puse, kur atrodas uz līnijas izvietotā norāde (kreisā vai labā)	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.0.1.	Topoloģijas informācija		
1.1.1.0.1.1	Precīzs ģeogrāfiskais apraksts	Formāta WKT līniju virkne, kas atspoguļo sliežu ceļa ģeogrāfisko formu	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.0.1.2.	Sliežu ceļu savienojamība ar ekspluatācijas punktiem	Pirmā <i>CharacterString</i> unikāli identificē sliežu ceļu sākumā esošajā ekspluatācijas punktā, kas savienots ar šo sliežu ceļu Otrā <i>CharacterString</i> unikāli identificē sliežu ceļu beigās esošajā ekspluatācijas punktā, kas savienots ar šo sliežu ceļu	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.1.	Infrastruktūras apakšsistēma		
1.1.1.1.1.	Sliežu ceļa verificācijas deklarācijas		
1.1.1.1.1.1.	Sliežu ceļa EK verificācijas deklarācija, kas attiecas uz atbilstību savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS) prasībām, kuras piemērojamas infrastruktūras apakšsistēmai	Unikāls EK deklarācijas numurs saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/250 (*)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.1.1.1.1.2.	Sliežu ceļa EI atbilstības apliecinājuma deklarācija (kā definēts Komisijas Ieteikumā 2014/881/ES ⁽²⁾), kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas infrastruktūras apakšsistēmai	Unikāls EI deklarācijas numurs, ievērojot tās pašas formāta prasības, kas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/250 VII pielikumā noteiktas EK deklarācijām	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.2.	Veiktspējas parametrs		
1.1.1.1.2.1.	Sliežu ceļa Eiropas transporta tīkla (TEN) klasifikācija	Norāde uz Eiropas transporta tīkla daļu, pie kuras līnija pieder	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.2.1.2.	TEN ģeogrāfiskās informācijas sistēmas identifikators (GIS ID)	GIS ID norāde uz TEN-T datubāzes iedaļu, pie kuras sliežu ceļš pieder	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.1.2.2.	Līnijas kategorija	Līnijas klasifikācija saskaņā ar INF SITS.	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.2.3.	Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora daļa	Norāde, vai līnija ir iekļauta dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorā	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.2.4.	Nestspēja	Līnijas kategorijas kombinācija ar ātrumu sliežu ceļa vajātajā punktā	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.2.4.1.	Nestspējas klasifikācija valstī	Nestspējas klasifikācija valstī	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.2.4.2.	Konstrukciju atbilstība ātrgaitas slodzes modelim (HSLM)	Līnijas posmiem, kuros maksimālais atļautais ātrums ir 200 km/h vai lielāks Informācija par procedūru, kas izmantojama dinamiskās savietojamības pārbaudes veikšanai	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.2.4.3.	Tādu konstrukciju, kurām nepieciešamas īpašas pārbaudes, atrašanās vieta uz dzelzceļa	Tādu konstrukciju atrašanās vietas noteikšana, kurām nepieciešamas īpašas pārbaudes	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.2.4.4.	Dokuments, kurā norādīta(-as) procedūra(-as) maršruta statiskās un dinamiskās savietojamības pārbaūžu veikšanai	No infrastruktūras pārvaldītāja divās ES valodās pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā ir: — precīzas procedūras maršruta statiskās un dinamiskās savietojamības pārbaūžu veikšanai vai — attiecīgā informācija par konkrētu konstrukciju pārbaūžu veikšanu	2020. gada 16. janvāris

1.1.1.1.2.5.	Maksimālais atļautais ātrums	Nominālais maksimālais ekspluatācijas ātrums uz līnijas, kas izriet no infrastruktūras, energoapgādes un vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmu raksturlielumiem, izteikts km/h	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.2.6.	Temperatūras diapazons	Temperatūras diapazons neierobežotai piekļuvei līnijai saskaņā ar Eiropas standartu	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.2.7.	Maksimālais augstums virs jūras līmeņa	Līnijas posma augstākais punkts virs jūras līmeņa, par sākumpunktu nosakot Amsterdamas pāli (NAP)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.2.8.	Bargu klimatisko apstākļu esība	Klimatiskie apstākļi uz līnijas ir bargi saskaņā ar Eiropas standartu	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.3.	Līnijas plānojums		
1.1.1.1.3.1.1.	Gabarītu noteikšana	Gabarīti, kā definēts Eiropas standartā, vai citi vietējie gabarīti, ietverot apakšējo vai augšējo daļu Saskaņā ar LOC&PAS SITS 7.3.2.2. punktu Apvienotās Karalistes tīkla līniju posmiem var nebūt gabarīta references profila	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.3.1.2.	Tādu konkrētu punktu, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes, atrašanās vieta uz dzelzceļa	Tādu konkrētu punktu atrašanās vieta, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes, jo pastāv novirzes no 1.1.1.1.3.1.1. parametrā minētās gabarītu noteikšanas	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.3.1.3.	Dokuments, kurā norādīts tādu konkrētu punktu šķērsgriezums, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā norādīts tādu konkrētu punktu šķērsgriezums, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes, jo pastāv novirzes no 1.1.1.1.3.1.1. parametrā minētās gabarītu noteikšanas. Attiecīgā gadījumā dokumentam, kurā norādīts šķērsgriezums, var pievienot norādījumus konkrētā punkta pārbaudei	2020. gada 16. janvāris

1.1.1.1.3.4.	Standarta kombinēto pārvadājumu profila numurs maināmām virsbūvēm	Kods kombinētajiem pārvadājumiem ar maināmām virsbūvēm (visām kravas un jauktu pārvadājumu līnijām) saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [B] rindā	Ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam līnijām, kas pieder pie TEN (1.1.1.1.2.1. punkts) Līnijām ārpus TEN (1.1.1.1.2.1. punkts), ja dati vēl nav sniegti, pēc pamatota pieprasījuma: — ja dati ir pieejami, kodifikācijas publicēšana vienu mēnesi pēc pieprasījuma — ja dati nav pieejami un ir vajadzīgi mērījumi uz vietas, kodifikācijas publicēšana vienu gadu pēc pieprasījuma
1.1.1.1.3.5.	Standarta kombinēto pārvadājumu profila numurs puspiekabēm	Kombinēto pārvadājumu kods puspiekabēm (visām kravas un jauktu pārvadājumu līnijām) saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [B] rindā	Ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam līnijām, kas pieder pie TEN (1.1.1.1.2.1. punkts) Līnijām ārpus TEN (1.1.1.1.2.1. punkts), ja dati vēl nav sniegti, pēc pamatota pieprasījuma: — ja dati ir pieejami, kodifikācijas publicēšana vienu mēnesi pēc pieprasījuma — ja dati nav pieejami un ir vajadzīgi mērījumi uz vietas, kodifikācijas publicēšana vienu gadu pēc pieprasījuma
1.1.1.1.3.5.1.	Īpaša informācija	Visa attiecīgā informācija no infrastruktūras pārvaldītāja, kura attiecas uz līnijas plānojumu	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.1.3.6.	Garenprofils	Garenprofila vērtību secība un vietas, kurās garenprofils mainās	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.3.7.	Horizontālas līknes minimālais rādiuss	Sliežu ceļa mazākās horizontālās līknes rādiuss (m)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.1.1.1.3.8.	Standarta kombinēto pārvadājumu profila numurs konteineriem	Kombinēto pārvadājumu kods konteineriem (visām kravas un jauktu pārvadājumu līnijām) saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [B] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas pieņemšanas līnijām, kas pieder pie <i>TEN</i> (1.1.1.1.2.1. punkts) Līnijām ārpus <i>TEN</i> (1.1.1.1.2.1. punkts), ja dati vēl nav sniegti, pēc pamatota pieprasījuma: — ja dati ir pieejami, kodifikācijas publicēšana vienu mēnesi pēc pieprasījuma — ja dati nav pieejami un ir vajadzīgi mērījumi uz vietas, kodifikācijas publicēšana vienu gadu pēc pieprasījuma
1.1.1.1.3.9.	Standarta kombinēto pārvadājumu profila numurs vienībām uz rullīšu platformas	Kombinēto pārvadājumu kods vienībām uz rullīšu platformas (visām kravas un jauktu pārvadājumu līnijām) saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [B] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas pieņemšanas līnijām, kas pieder pie <i>TEN</i> (1.1.1.1.2.1. punkts) Līnijām ārpus <i>TEN</i> (1.1.1.1.2.1. punkts), ja dati vēl nav sniegti, pēc pamatota pieprasījuma: — ja dati ir pieejami, kodifikācijas publicēšana vienu mēnesi pēc pieprasījuma — ja dati nav pieejami un ir vajadzīgi mērījumi uz vietas, kodifikācijas publicēšana vienu gadu pēc pieprasījuma
1.1.1.1.4.	Sliežu ceļa parametri		
1.1.1.1.4.1.	Nominālais sliežu ceļa platums	Vērtība (mm), kas apzīmē sliežu ceļa platumu	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.4.2.	Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts	Maksimālais ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts (mm), kas definēts kā faktiskā ārējās sliedes paaugstinājuma un augstākā līnijas projektētā līdzsvara paaugstinājuma starpība	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.4.3.	Sliežu ieslīpums	Leņķis, kas definē sliedes galviņas ieslīpumu attiecībā pret rites virsmu	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.4.4.	Balasta esība	Norāda, vai sliežu ceļa konstrukcija ir ar balastā iegultiem gulšņiem	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.1.1.1.5.	Pārmijas un krustojumi		
1.1.1.1.5.1.	Pārmiju un krustojumu ekspluatācijas vērtību atbilstība SITS	Pārmijām un krustojumiem uztur tādas ekspluatācijas robežvērtības, kas norādītas SITS	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.5.2.	Minimālais riteņa diametrs stacionāriem dubultkrusteņiem	Maksimālais stacionāro dubultkrusteņu nevadāmais garums ir atkarīgs no riteņu minimālā ekspluatācijas diametra (mm)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.6.	Sliežu ceļa izturība pret slodzēm		
1.1.1.1.6.1.	Vilciena maksimālais palēninājums	Robežvērtību sliežu ceļa izturībai pret garenvirziena slodzēm norāda kā vilciena maksimālo atļauto palēninājumu un izsaka m/s^2	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.6.2.	Induktīvo (virpuļstrāvas) bremžu izmantošana	Norāde uz ierobežojumiem induktīvo (virpuļstrāvas) bremžu izmantošanai	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.6.3.	Magnētisko bremžu izmantošana	Norāde uz ierobežojumiem magnētisko bremžu izmantošanai	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.6.4.	Dokuments, kurā izklāstīti nosacījumi induktīvo (virpuļstrāvas) bremžu izmantošanai	No infrastruktūras pārvaldītāja divās ES valodās pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā izklāstīti nosacījumi 1.1.1.1.6.2. parametrā norādītajai induktīvo (virpuļstrāvas) bremžu izmantošanai	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.6.5.	Dokuments, kurā izklāstīti nosacījumi magnētisko bremžu izmantošanai	No infrastruktūras pārvaldītāja divās ES valodās pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā izklāstīti nosacījumi 1.1.1.1.6.3. parametrā norādītajai magnētisko bremžu izmantošanai	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.7.	Veselības aizsardzība, drošība un vides aizsardzība		
1.1.1.1.7.1.	Uzmalu eļļošanas izmantošanas aizliegums	Norāde, vai ir aizliegts izmantot borta iekārtu uzmalu eļļošanai	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.7.2.	Pārbrauktuvju esība	Norāde, vai līnijas posmā ir pārbrauktuves (tostarp gājēju pārejas)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.7.3.	Pārbrauktuves tuvumā atļautais paātrinājums	Vilciena paātrinājuma ierobežojuma esība gadījumā, ja vilciens apstājas vai no jauna uzņem ātrumu pārbrauktuves tuvumā, izteikts ar specifisku atsauces paātrinājuma līkni	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.1.1.1.7.4.	Sakarsušu bukšu atklāšanas ierīces (<i>HABD</i>) lauka iekārtas esība	<i>HABD</i> lauka iekārtas esība	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.7.5.	<i>HABD</i> lauka iekārtas atbilstība SITS	Francijas, Itālijas un Zviedrijas tīklu īpatnība Sakarsušu bukšu atklāšanas ierīces lauka iekārtas atbilstība SITS	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.7.6.	<i>HABD</i> lauka iekārtas identifikators	Francijas, Itālijas un Zviedrijas tīklu īpatnība Piemēro, ja <i>HABD</i> lauka iekārta neatbilst SITS; nodrošina sakarsušu bukšu atklāšanas ierīces lauka iekārtas identifikāciju	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.7.7.	<i>HABD</i> lauka iekārtas paaudze	Francijas, Itālijas un Zviedrijas tīklu īpatnība Sakarsušu bukšu atklāšanas ierīces lauka iekārtas paaudze	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.7.8.	<i>HABD</i> lauka iekārtas atrašanās vieta uz dzelzceļa	Francijas, Itālijas un Zviedrijas tīklu īpatnība Piemēro, ja <i>HABD</i> lauka iekārta neatbilst SITS; nodrošina sakarsušu bukšu atklāšanas ierīces lauka iekārtas atrašanās vietas noteikšanu	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.7.9.	<i>HABD</i> lauka iekārtas mērījumu virziens	Francijas, Itālijas un Zviedrijas tīklu īpatnība Piemēro, ja <i>HABD</i> lauka iekārta neatbilst SITS; norāda sakarsušu bukšu atklāšanas ierīces lauka iekārtas mērījumu virzienu Ja mērījumu virziens ir: — tāds pats kā virziens no LP sākuma uz beigām: (N) — pretējs virzienam no LP sākuma uz beigām: (O) — abi virzieni: (B)	2020. gada 16. janvāris

1.1.1.1.7.10.	Vajadzīgs nepārtraukts sarkanās gaismas signāls	Posmi, kuros vajadzīgi divi nepārtraukti sarkanās gaismas signāli saskaņā ar OPE SITS	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.1.7.11.	Pieder pie klusāka ceļa	Pieder pie "klusāka ceļa" saskaņā ar NOI SITS 5.b pantu	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.1.7.12.	Atļauja izmantot atstarojošās plāksnes	Posmi, kuros ir atļauts izmantot atstarojošās plāksnes dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros, lai par prioritāti noteiktu pašreizējās problemātiskās vietas. Īpašs gadījums attiecībā uz Beļģiju, Franciju, Itāliju, Portugāli un Spāniju līdz 2026. gada 1. janvārim	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.1.7.12.1.	Nosacījumi atstarojošo plāksņu izmantošanai	Sīka informācija par atstarojošo plāksņu izmantošanas nosacījumiem kravu pārvadājumu koridoros. Īpašs gadījums attiecībā uz Portugāli un Spāniju līdz 2025. gada 1. janvārim un Beļģiju un Franciju līdz 2026. gada 1. janvārim	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.1.8.	Tunelis		
1.1.1.1.8.1.	Infrastrukturā pārvaldītāja kods	Infrastrukturā pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.2.	Tuneļa identifikators	Unikāls tuneļa identifikators vai unikāls numurs dalībvalstī	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.3.	Tuneļa sākums	Ģeogrāfiskās koordinātas decimālgrādos un līnijas kilometrs tuneļa sākumā	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.4.	Tuneļa beigas	Ģeogrāfiskās koordinātas decimālgrādos un līnijas kilometrs tuneļa beigās	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.5.	EK verifikācijas deklarācija, kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas dzelzceļa tunelī	Unikāls EK deklarācijas numurs saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/250	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.6.	EI atbilstības apliecinājuma deklarācija (kā definēts Ieteikumā 2014/881/ES), kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas dzelzceļa tunelī	Unikāls EI deklarācijas numurs, ievērojot tās pašas formāta prasības, kas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/250 VII pielikumā noteiktas EK deklarācijām	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.1.1.1.8.7.	Tuneļa garums	Tuneļa garums (m) no ieejas tunelī līdz izejai no tuneļa	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.8.	Šķērsriezuma laukums	Mazākais tuneļa šķērsriezuma laukums (m ²)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.8.1.	Tuneļa atbilstība INF SITS	Tuneļa atbilstība INF SITS maksimālajā atļautajā ātrumā	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.1.8.8.2.	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams dokuments, kurā ir precīzs tuneļa apraksts	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā ir precīzs tuneļa tuvinājuma gabarīta un ģeometrijas apraksts	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.1.8.9.	Ārkārtas rīcības plāna esība	Norāde, vai ir ārkārtas rīcības plāns	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.10.	Ritošajam sastāvam nepieciešamā ugunsdrošības kategorija	Pasažieru vilciena ugunsdrošības kategorija saskaņā ar LOC&PAS SITS 4.1.4. punktu	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.11.	Ritošajam sastāvam nepieciešamā valstī noteiktā ugunsdrošības kategorija	Klasifikācija, kā pasažieru vilciens, kurā izcēlies ugunsgrēks, noteiktu laiku turpinās kustību	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.12.	Gājēju ceļu esība	Norāde par gājēju ceļu esību	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.1.8.12.1.	Gājēju ceļu atrašanās vieta	Vērtība, kas izteikta kā gājēju ceļa sākuma kilometriskais punkts, un garums (m). Atkārtojamas vērtības katrai atrašanās vietai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.1.8.13.	Evakuācijas un glābšanas punktu esība	Norāde par evakuācijas un glābšanas punktu esību	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.1.8.13.1.	Evakuācijas un glābšanas punktu atrašanās vieta	Vērtība, kas izteikta kā evakuācijas un glābšanas punkta sākuma kilometriskais punkts, un garums (m). Atkārtojamas vērtības katrai atrašanās vietai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.1.1.2.	Energoapgādes apakšsistēma		
1.1.1.2.1.	Sliežu ceļa verifikācijas deklarācijas		
1.1.1.2.1.1.	Sliežu ceļa EK verifikācijas deklarācija, kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas energoapgādes apakšsistēmai	Unikāls EK deklarācijas numurs saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/250	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.1.2.	Sliežu ceļa EI atbilstības apliecinājuma deklarācija (kā definēts Ieteikumā 2014/881/ES), kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas energoapgādes apakšsistēmai	Unikāls EI deklarācijas numurs, ievērojot tās pašas formāta prasības, kas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/250 VII pielikumā noteiktas EK deklarācijām	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.2.	Kontakttīkla sistēma		
1.1.1.2.2.1.1.	Kontakttīkla sistēmas veids	Norāde uz kontakttīkla sistēmas veidu	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.2.1.2.	Energoapgādes sistēma (spriegums un frekvence)	Norāde uz vilces energoapgādes sistēmu (nominālais spriegums un frekvence)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.2.1.3.	<i>Umax2</i> Francijas tīklam	Lielākais īslaicīgais spriegums (<i>Umax2</i>) Francijas līnijām, kas neatbilst A-2. papildinājuma [1]. rindā minētajā specifikācijā noteiktajām vērtībām	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.2.2.2.	Maksimālais vilciena strāvas stiprums	Norāde uz maksimālo pieļaujamo vilciena strāvas stiprumu (A)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.2.3.	Maksimālais strāvas stiprums stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu	Norāde uz maksimālo pieļaujamo vilciena strāvas stiprumu stāvēšanas laikā (A)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam līdzstrāvas sistēmām un līdz 2024. gada 30. jūnijam maiņstrāvas sistēmām
1.1.1.2.2.4.	Reģeneratīvās bremzēšanas atļauja	Norāde, vai reģeneratīvā bremzēšana ir atļauta, nav atļauta, atļauta ar īpašiem nosacījumiem	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.1.1.2.2.4.1.	Nosacījumi attiecībā uz reģeneratīvo bremzēšanu	Dokumenta, kurā norādīti nosacījumi attiecībā uz reģeneratīvo bremzēšanu, nosaukums un/vai atsauce	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.2.2.5.	Maksimālais kontaktvada augstums	Norāde uz kontaktvada maksimālo augstumu (m)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.2.6.	Minimālais kontaktvada augstums	Norāde uz kontaktvada minimālo augstumu (m)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.3.	Pantogrāfs		
1.1.1.2.3.1.	Apstiprinātas, SITS atbilstīgas pantogrāfa galvas	Norāde uz SITS atbilstīgām pantogrāfa galvām, kuras atļauts izmantot	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.3.2.	Citas apstiprinātas pantogrāfa galvas	Norāde uz pantogrāfa galvām, kuras atļauts izmantot	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.3.3.	Prasības par paceltu pantogrāfu skaitu un attālumu starp tiem, braucot ar noteiktu ātrumu	Norāde uz maksimālo atļauto paceltu pantogrāfu skaitu vienam vilcienam un minimālo attālumu starp blakusesošo pantogrāfu galvu ass līnijām (m), braucot ar noteiktu ātrumu	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.3.4.	Atļautais kontaktplākšņu materiāls	Norāde, kādus kontaktplākšņu materiālus atļauts izmantot	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.4.	Gaisvadu kontakttīkla atdalīšanas sekcijas		
1.1.1.2.4.1.1.	Fāžu atdalīšana	Norāde, vai fāžu atdalīšana pastāv, un nepieciešamā informācija	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.4.1.2.	Informācija par fāžu atdalīšanu	Norāde uz vajadzīgo atsevišķo informāciju par fāžu atdalīšanu	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.4.2.1.	Sistēmu atdalīšana	Norāde, vai sistēmu atdalīšana pastāv	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.4.2.2.	Informācija par sistēmu atdalīšanu	Norāde uz vajadzīgo atsevišķo informāciju par sistēmu atdalīšanu	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.1.1.2.4.3.	Attālums starp zīmi un fāžu atdalīšanas sekcijas beigām	Īpaši maršruta savietojamības pārbaudei Francijas tīklā Attālums starp zīmi, kas mašīnistam atļauj "pacelt pantogrāfu" vai "ieslēgt jaudas slēdzi" pēc fāžu atdalīšanas sekcijas šķērsošanas, un fāžu atdalīšanas sekcijas beigām	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.2.5.	Prasības ritošajam sastāvam		
1.1.1.2.5.1.	Vajadzīga strāvas vai jaudas ierobežošanas vilcienā	Norāde, vai ritekļu borta iekārtās vajadzīga strāvas vai jaudas ierobežošanas funkcija	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.5.2.	Atļautais kontaktpēks	Norāde uz atļauto kontaktpēku (N)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.5.3.	Vajadzīga automātiska nolaišanas ierīce	Norāde, vai ritekli vajadzīga automātiska nolaišanas ierīce (ADD)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.5.4.	Dokuments ar ierobežojumu, kas attiecas uz īpašas(-u) elektrovilces vienības(-u) energopatēriņu	Dokumenta, kurā norādīts(-i) ierobežojums(-i) saistībā ar īpašas(-u) elektrovilces vienības(-u) energopatēriņu, nosaukums un/vai atsauce	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.2.5.5.	Dokuments ar ierobežojumu, kas attiecas uz motorvagona(-u) novietojumu, lai nodrošinātu atbilstību kontaktlīniju atdalītājiem	Dokumenta, kurā norādīts(-i) ierobežojums(-i), kas attiecas uz motorvagona(-u) novietojumu, lai nodrošinātu atbilstību kontaktlīniju atdalītājiem, nosaukums un/vai atsauce	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.	Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēma		
1.1.1.3.1.	Sliežu ceļa verifikācijas deklarācijas		
1.1.1.3.1.1.	Sliežu ceļa EK verifikācijas deklarācija, kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmai	Unikāls EK deklarācijas numurs saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/250	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.1.1.3.1.2.	ERTMS kļūdu labojumi, kas jāveic borta iekārtās	Saraksts ar nepieņemamām kļūdām, kuras ietekmē infrastruktūras pārvaldītāja tīklu un kuras jānovērš borta iekārtās saskaņā ar CCS SITS 7.2.10.3. punktu par specifikāciju uzturēšanu	12 mēneši pēc CCS SITS stāšanās spēkā un vismaz 12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.	SITS atbilstīga vilcienu aizsardzības sistēma (ETCS)		
1.1.1.3.2.1.	Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (ETCS) līmenis	ETCS lietojuma līmenis saistībā ar lauka iekārtām	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.2.2.	ETCS bāzlīnija	Uz līnijas uzstādītā ETCS bāzlīnija	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.2.3.	ETCS papildu iekārtas, kas vajadzīgas, lai piekļūtu līnijai	Norāde, vai drošības apsvērumu dēļ vajadzīgas papildu iekārtas, lai saņemtu piekļuvi līnijai	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.2.4.	Uz līnijas uzstādītās ETCS papildu iekārtas	Informācija par uzstādītajām lauka iekārtām, kas spēj pārraidīt papildu informāciju ar cilpas iekārtu vai Globālo mobilo sakaru sistēmu dzelzceļam (GSM-R) 1. līmeņa iekārtām	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.2.5.	Īstenots ETCS valsts 44. paketes lietojums	Norāde, vai starp sliežu ceļu un vilcienu tiek pārraidīti dati valstu lietojumiem	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.2.6.	Ekspluatācijas ierobežojumu vai nosacījumu esība	Norāde, vai ir ierobežojumi vai nosacījumi dēļ daļējas atbilstības CCS SITS.	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.2.8.	Vilciena integritātes apstiprinājums no borta iekārtām (ne no mašīnista), kas vajadzīgs, lai piekļūtu līnijai	Norāde, vai drošības apsvērumu dēļ vajadzīgs vilciena integritātes apstiprinājums no borta iekārtām, lai saņemtu piekļuvi līnijai	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.2.9.	ETCS sistēmas savietojamība	ETCS prasības, kas izmantojamas tehniskās savietojamības pierādīšanai	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.2.10.	ETCS M_version	ETCS M_version saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	2021. gada 1. janvāris

1.1.1.3.2.11.	Droša vilciena sastāva garuma informācija no borta iekārtām, kas vajadzīga, lai piekļūtu līnijai, un drošības integritātes līmenis (SIL)	Norāde, vai drošības apsvērumu dēļ nepieciešama droša informācija no borta iekārtām par vilciena sastāva garumu, kas vajadzīga, lai piekļūtu līnijai, un nepieciešamais drošības integritātes līmenis	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.12.	Vai ETCS lauka iekārta ir konstruēta tā, lai pārraidītu sliežu ceļa apstākļus	Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā Ja lauka iekārta nesniedz informāciju par sliežu ceļa apstākļiem, mašīnists ir jāinformē par tiem, izmantojot alternatīvas metodes	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.12.1.	Sliežu ceļa apstākļi, ko var pārraidīt	Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.13.	ETCS lauka iekārta īsteno pārbrauktuves procedūru vai līdzvērtīgu risinājumu	Ja lauka iekārta neīsteno nevienu risinājumu gadījumiem, kad pārbrauktuves (kas parasti ir aizsargātas ar tehnisku sistēmu) ir bojātas, mašīnisti jāievēro norādījumi, kas saņemti no citiem avotiem	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.14.	Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts, kas izmantots pamata SSP	Būtiska informācija tādu vilcienu mašīnistiem, kam ir sliktāks (zemāks) pieļaujamais ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts nekā tiem, kuriem ETCS lauka iekārta nodrošina SSP (statiskā ātruma profils), saistībā ar 1.1.1.3.2.14.1. parametru Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.14.1.	Citas vilcienu kategorijas atkarībā no ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta, kurām ETCS lauka iekārta saskaņā ar savu konfigurāciju nodrošina SSP	Būtiska informācija tādu vilcienu mašīnistiem, kam ir sliktāks (zemāks) pieļaujamais ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts nekā tiem, kuriem ETCS lauka iekārta nodrošina SSP (statiskā ātruma profils), saistībā ar 1.1.1.3.2.14. parametru Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.1.1.3.2.15.	Iemesli, kuru dēļ ETCS radiobloķēšanas centrs var noraidīt vilcienu	Saraksts ar gadījumiem, uz kuriem attiecas infrastruktūras pārvaldītāja veiktās ar sistēmas projektēšanu saistītās izvēles, saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.16.	ETCS valsts vērtības		
1.1.1.3.2.16.1.	D_NVROLL	Parametrs, ko ETCS borta iekārtas izmanto, lai uzraudzītu attālumu, kuru atļauts nobraukt, piemērojot aizsardzību pret aizripošanu un aizsardzību pret atpakaļgaitu (m) Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.16.2.	Q_NVEMRRLS -	Kvalifikators, kas nosaka, vai avārijas bremsēšanu citu iemeslu dēļ, kas nav vilciena centralizēta ārkārtas apturēšana, var atcelt, tiklīdz vairs nav avārijas bremsēšanas apstākļu vai pēc tam, kad vilciens ir pilnībā apstājies. Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.16.3.	V_NVALLOWVTRP -	Ātruma ierobežojums, līdz kuram mašīnists var izvēlēties "neievērošanas" funkciju (km/h) Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.16.4.	V_NVSUPOVTRP -	Uzraugāmais ātruma ierobežojums laikā, kad ir aktīva "neievērošanas" funkcija (km/h) Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.1.1.3.2.16.5.	D_NVOVTRP	Maksimālais attālums, ko var nobraukt vilciena centralizētas ārkārtas apturēšanas neievērošanas režīmā (m) Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.16.6.	T_NVOVTRP -	Maksimālais laiks, cik ilgi var izmantot vilciena centralizētas ārkārtas apturēšanas neievērošanas režīmu (s) Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.16.7.	D_NVPOTRP -	Maksimālais attālums braukšanai atpakaļgaitā pēc vilciena centralizētas ārkārtas apturēšanas režīma (m) Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.16.8.	T_NVCONTACT -	Maksimālais laiks, cik ilgi var nesaņemt ziņojumu “drošs” no radiobloķēšanas centra, pirms vilciens reaģē (s) Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.16.9.	M_NVCONTACT -	Borta sistēmas reakcija, kad T_NVCONTACT vairs nav spēkā Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.16.10	M_NVDERUN -	Mašīnista identifikācijas ievadišana atļauta braukšanas laikā Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.1.1.3.2.16.11	Q_NVDRIVER_ADHES -	Kvalifikators, kas nosaka, vai mašīnistam ir atļauts mainīt saķeres koeficientu, kuru ETCS borta sistēma izmanto, lai aprēķinātu bremzēšanas līknes Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.16.12	Q_NVSBTSMPERM	Atļauja izmantot darba bremzes mērķa ātruma uzraudzības laikā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.16.13	Valsts vērtības, ko izmanto bremzēšanas modelim	Parametru kopums ETCS borta sistēmas aprēķināto bremzēšanas līkņu pielāgošanai, lai tās atbilstu infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajām precizitātes, veiktspējas un drošības rezervēm Tas kopē 3. vai 203. paketes saturu, kā noteikts specifikācijā, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.17.	ERTMS/ETCS radiobloķēšanas centra identifikators un tālruņa numurs	Unikālais RBC identifikators (NID_C+NID_RBC) un izsaukuma numurs (NID_RADIO), kā noteikts specifikācijā, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.18.	Liela metāla masa	Norāde par to, ka atrašanās vietas tuvumā ir metāla masa, kas var traucēt bališu nolaišanos ar borta sistēmu	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.2.19.	ETCS sistēmas 2.2. vai 3.0. versijas funkcijas, kas būs vajadzīgas nākamajos piecos gados	To ETCS sistēmas 2.2. vai 3.0. versijas funkciju saraksts, kas būs vajadzīgas nākamajos piecos gados, saskaņā ar CCS SITS 6.1.1.2. punktu un G papildinājumu	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.1.1.3.3.	SITS atbilstīgi radiosakari (RMR)		
1.1.1.3.3.1.	GSM-R versija	GSM-R funkcionālo prasību specifikācija un sistēmas prasību specifikācija saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma attiecīgi [E] un [F] rindā; uz līnijas uzstādītās versijas numurs.	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.3.2.	Aktīvo GSM-R mobilo ierīču (EDOR) vai vienlaicīgu sakaru seansu skaits vilcienā ETCS 2. līmenim, kas vajadzīgs, lai veiktu radiobloķēšanas centra pārtveres bez darbības traucējumiem	Vienlaicīgu sakaru seansu skaits vilcienā ETCS 2. līmenim, kas vajadzīgs netraucētai vilciena kustībai. Tas attiecas uz radiobloķēšanas centra (RBC) īstenotiem sakaru seansiem. Nav būtiski drošībai un neattiecas uz savstarpējo izmantojamību	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.3.3.	GSM-R izvēles funkcijas	GSM-R izvēles funkciju izmantošana, kas var uzlabot līnijas ekspluatāciju. Tās ir sniegtas tikai informatīvos nolūkos un nav kritērijs, kas attiecas uz piekļuvi tīklam	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.3.3.1.	Papildinformācija par tīkla raksturlielumiem	Visa papildinformācija par tīkla raksturlielumiem vai attiecīgs no infrastruktūras pārvaldītāja pieejams dokuments, kas glabājas Aģentūrā, piemēram, par traucējumu līmeni, no kura izriet ieteikumi papildzaīgsardzībai vilcienā	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.3.3.2.	ETCS vajadzībām izmantojams GPRS	Norāde, vai ETCS vajadzībām var izmantot GPRS	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.3.3.3.	GPRS īstenošanas apgabals	Norāde uz apgabalu, kurā ETCS vajadzībām var izmantot GPRS	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.3.4.	Grupās 555 izmantošana GSM-R sistēmā	Norāde, vai tiek izmantota grupa 555	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.3.5.	GSM-R tīkli, uz kuriem attiecas viesabonēšanas nolīgums	To GSM-R tīklu saraksts, uz kuriem attiecas viesabonēšanas nolīgums	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.3.6.	GSM-R viesabonēšanas pieejamība publiskajos tīklos	Ir pieejama viesabonēšana publiskajā tīklā Ja atbilde ir "jā", norādīt publiskā tīkla nosaukumu 1.1.1.3.3.7. parametrā	2021. gada 1. janvāris

1.1.1.3.3.7.	Sīkāka informācija par GSM-R viesabonēšanu publiskajos tīklos	Ja ir konfigurēta viesabonēšana publiskajos tīklos, norādīt, kuros tīklos, kuriem lietotājiem un kuros apgabalos	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.3.8.	Nav GSM-R pārklājuma	Norāde uz GSM-R pārklājuma neesību	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.3.9	Radiosakaru sistēmas balss sakaru funkcijas savietojamība	Radiosakaru prasības, kas izmantojamas balss sakaru funkcijas tehniskās savietojamības pierādīšanai	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.3.10.	Radiosakaru sistēmas datu sakaru funkcijas savietojamība	Radiosakaru prasības, kas izmantojamas datu sakaru funkcijas tehniskās savietojamības pierādīšanai	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.3.11.	GSM-R tīkls ir konfigurēts tā, lai cits mašīnists varētu piespiestu kārtā atsaukt funkcionālā numura reģistrāciju	Šī funkcija noteiks mašīnistiem un signalizētājiem piemērojamos ekspluatācijas noteikumus, kad tie strādā ar kabīnes radio, kas reģistrēti ar nepareiziem numuriem	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.3.12.	Radiotīkla identifikācija	GSM-R tīkla unikālais identifikators, ar kuru jāreģistrējas izsaucošajai mobilajai stacijai, kā noteikts specifikācijā, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.4.	Vilcienu detektēšanas sistēmas, kas noteiktas, pamatojoties uz frekvenču joslām		
1.1.1.3.4.1.	SITS pilnībā atbilstīgas vilcienu detektēšanas sistēmas esība:	norāde, vai ir uzstādīta jebkāda vilcienu detektēšanas sistēma, kas pilnībā atbilst CCS SITS.	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.1.1.	Vilcienu detektēšanas sistēmas veids	Norāde uz uzstādīto vilcienu detektēšanas sistēmu veidiem	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.4.2.	Frekvenču joslas detektēšanai	Vilcienu detektēšanas sistēmu frekvenču pārvaldības joslas, kā noteikts specifikācijā, kas minēta A-1. papildinājuma [D] rindā, un īpašajos gadījumos vai tehniskajos dokumentos, kas minēti CCS SITS 13. pantā, ja tie ir pieejami	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.1.1.3.4.2.1.	Maksimālais traucējumu strāvas stiprums	Maksimālā traucējumu strāvas stipruma robežvērtības, kas noteiktā frekvenču joslā atļautas sliežu ceļa elektriskajām ķēdēm	Vilcienu detektēšanas sistēmai, kas atbilst SITS: 12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas. Vilcienu detektēšanas sistēmai, kas neatbilst SITS: saistībā ar CCS SITS 13. pantu
1.1.1.3.4.2.2.	Ritekļa pilnā pretestība	Pilnā pretestība, kā noteikts specifikācijā, kas minēta A-1. papildinājuma [D] rindā	Vilcienu detektēšanas sistēmai, kas atbilst SITS, 12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas. Vilcienu detektēšanas sistēmai, kas neatbilst SITS: saistībā ar CCS SITS 13. pantu
1.1.1.3.4.2.3.	Maksimālais magnētiskais lauks	Maksimālā magnētiskā lauka robežvērtības, kas noteiktā frekvenču joslā atļautas asu skaitītājiem (dB μ A/m) Tas būtu jānorāda trīs virzienos.	Vilcienu detektēšanas sistēmai, kas atbilst SITS, 12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas. Vilcienu detektēšanas sistēmai, kas neatbilst SITS: saistībā ar CCS SITS 13. pantu
1.1.1.3.5.	Mantotās vilciena aizsardzības sistēmas		
1.1.1.3.5.3.	Mantotā vilciena aizsardzības sistēma	Norāde, kura B klases sistēma ir uzstādīta	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.6.	Mantotās radiosakaru sistēmas		
1.1.1.3.6.1.	Citas uzstādītās radiosakaru sistēmas (mantotās radiosakaru sistēmas)	Norāde, kuras mantotās radiosakaru sistēmas ir uzstādītas	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.7.	Citas vilcienu detektēšanas sistēmas		
1.1.1.3.7.1.2.	Sliežu ceļa elektrisko ķēžu vai asu skaitītāju veidi, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes	Atsauce uz vilcienu detektēšanas sistēmas tehnisko specifikāciju saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [D] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.1.1.3.7.1.3.	Dokuments, kurā norādīta(-as) procedūra(-as) saistībā ar 1.1.1.3.7.1.2. parametrā deklarēto vilcienu detektēšanas sistēmu veidu	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā norādītas precīzas vērtības saskaņā ar CCS SITS 13. pantu un specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [D] rindā, īpašajai pārbaudei, kas jāveic 1.1.1.3.7.1.2. parametrā norādītajām vilcienu detektēšanas sistēmām.	Saskaņā ar CCS SITS 13. pantu un 12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas.
1.1.1.3.7.1.4.	Posms, kurā ir vilcienu detektēšanas ierobežojumi	Īpaši maršruta savietojamības pārbaudei Francijas tīklā	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.8.	Pārejas starp sistēmām		
1.1.1.3.8.1.	Iespēja pārslēgties starp dažādām aizsardzības, vadības un brīdināšanas sistēmām kustības laikā	Norāde, vai ir iespējams pārslēgties starp dažādām sistēmām kustības laikā	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.8.1.1	Īpaši nosacījumi, kas jāizpilda, lai pārslēgtos starp dažādām vilcienu aizsardzības, vadības un brīdināšanas B klases sistēmām	Nosacījumi, kas jāizpilda, lai pārslēgtos starp dažādām vilcienu aizsardzības, vadības un brīdināšanas B klases sistēmām	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.8.2.	Iespēja pārslēgties starp dažādām radiosakaru sistēmām	Norāde, vai ir iespējams pārslēgties starp dažādām radiosakaru sistēmām un sistēmu bez sakariem kustības laikā	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.8.2.1.	Īpaši norādījumi, kas jāizpilda, lai pārslēgtos starp dažādām radiosakaru sistēmām	Dokumenta, kurā noteikti īpaši norādījumi, kas jāizpilda, lai pārslēgtos starp dažādām radiosakaru sistēmām, nosaukums un/vai atsauce	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.8.3.	Īpaši tehniskie nosacījumi, kas jāizpilda, lai pārslēgtos starp dažādām ERTMS/ETCS un B klases sistēmām	Dokumenta, kurā norādīti īpaši tehniskie nosacījumi, kas jāizpilda, lai pārslēgtos starp dažādām ERTMS/ETCS un B klases sistēmām, nosaukums un/vai atsauce	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.9.	Parametri, kas saistīti ar elektromagnētiskajiem traucējumiem		
1.1.1.3.9.1.	Noteikumu par ritekļa emitētajiem magnētiskajiem laukiem esība un atbilstība SITS	Norāde, vai noteikumi ir un vai tie atbilst SITS	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.1.1.3.9.2.	Ritekļu vilces strāvas harmoniku robežvērtību esība un atbilstība SITS	Norāde, vai noteikumi ir un vai tie atbilst SITS	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.10.	Uz līnijas uzstādītā sistēma traucētas darbības situācijām		
1.1.1.3.10.1.	ETCS līmenis traucētas darbības situācijām	ERTMS/ETCS lietojuma līmenis traucētas darbības situācijām saistībā ar lauka iekārtām	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.10.2.	Citas vilciena aizsardzības, vadības un brīdināšanas sistēmas traucētas darbības situācijām	Norāde, ka traucētas darbības situācijām ir cita sistēma, nevis ETCS	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.11.	Ar bremsēm saistītie parametri		
1.1.1.3.11.1.	Maksimālais vajadzīgais bremsēšanas ceļš	Norāda vilciena bremsēšanas ceļa maksimālo vērtību (m) maksimālajam līnijas ātrumam	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.11.2.	Infrastrukturā pārvaldītāja papildinformācijas pieejamība	Infrastrukturā pārvaldītāja papildinformācijas pieejamība, kā noteikts OPE SITS 4.2.2.6.2. punkta 2. apakšpunktā.	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.11.3.	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejami dokumenti, kas attiecas uz bremsēšanas veiktspēju	No infrastruktūras pārvaldītāja divās ES valodās pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā sniegta papildinformācija, kā noteikts OPE SITS 4.2.2.6.2. punkta 2. apakšpunktā	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.12.	Ar nodomu atstāts neizpildīts		
1.1.1.3.13.	Vilciena automatizēta vadīšana (ATO)		
1.1.1.3.13.1.	ATO sistēmas automatizācijas pakāpe	Uz līnijas uzstādītās ATO sistēmas automatizācijas pakāpe	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.13.2.	ATO sistēmas versija	ATO sistēmas versija saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.13.3.	ATO sakaru sistēma	Lauka iekārtu atbalstītās ATO sakaru sistēmas	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.1.1.3.14.	Signāls		
1.1.1.3.14.1.	Signāla nosaukums	Signāla identifikators.	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.14.2.	Signāla veids	Signalizēšanas informācija maršruta apraksta sagatavošanai.	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.14.3.	Atrašanās vieta un orientācija	Relatīvā pozīcija attiecībā pret 1.1.0.0.2. parametrā norādīto līniju, izteikta km, un norāde, vai signāls attiecas uz parasto vai pretējo sliežu ceļa virzienu	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.14.4.	Relatīvais attālums no bīstamās vietas	Attālums (m) līdz bīstamajai vietai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.14.5.	Zonas, kur nedrīkst apstāties, garums	Tās zonas garums (m), kur aizliegts apturēt ritekli	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.3.14.6.	Signāla ģeogrāfiskā atrašanās vieta	Ģeogrāfiskās koordinātas decimālgados parasti norāda attiecībā uz signāla pozīciju	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.1.1.4.	Noteikumi un ierobežojumi		
1.1.1.4.1.	Tādu noteikumu un ierobežojumu esība, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs	Tādu noteikumu un ierobežojumu esība, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.4.2.	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejami dokumenti, kas attiecas uz noteikumiem vai ierobežojumiem, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā sniegta papildinformācija	2021. gada 1. janvāris
1.1.1.5.	Ritekļi, kuru savietojamība ar maršrutu ir verificēta		
1.1.1.5.1.	To ritekļu veidu saraksts, kuri jau identificēti kā saderīgi ar infrastruktūras un vilcienu detektēšanas sistēmu satiksmes noslodzi un nestspēju	Infrastruktūras pārvaldītāji ar <i>RINF</i> starpniecību sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem informāciju par to ritekļu veidu sarakstu, kuri ir saderīgi ar maršrutu un attiecībā uz kuriem tie jau ir verificējuši saderību parametram "Infrastruktūras un vilcienu detektēšanas sistēmu satiksmes noslodze un nestspēja", ja šāda informācija ir pieejama.	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.1.1.5.2.	To ritekļu saraksts, kuri jau identificēti kā saderīgi ar infrastruktūras un vilcienu detektēšanas sistēmu satiksmes noslodzi un nestspēju	Infrastruktūras pārvaldītāji ar RINF starpniecību sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem informāciju vai dokumentu par to ritekļu sarakstu, kuri ir saderīgi ar maršrutu un attiecībā uz kuriem tie jau ir verificējuši saderību parametram "Infrastruktūras un vilcienu detektēšanas sistēmu satiksmes noslodze un nestspēja", ja šāda informācija ir pieejama.	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.	EKSPLUATĀCIJAS PUNKTS		
1.2.0.0.0.	Vispārīga informācija		
1.2.0.0.0.1.	Ekspluatācijas punkta nosaukums	Nosaukums, kas parasti saistīts ar pilsētu vai ciemu, vai ar satiksmes vadības nolūku	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.0.0.0.2.	Unikāls ekspluatācijas punkta identifikators	Kods, ko veido valsts kods un ekspluatācijas punkta burtciparu kods	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.0.0.0.3.	Ekspluatācijas punkta primārās atrašanās vietas kods	Primārās atrašanās vietas kods, kas izstrādāts informācijas apmaiņai saskaņā ar SITS, kuras attiecas uz telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.0.0.0.4.	Ekspluatācijas punkta veids	Objekta veids saistībā ar galvenajām ekspluatācijas funkcijām	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.0.0.0.4.1.	Sliežu ceļa platuma pārstāšanās ierīces veids	Sliežu ceļa platuma pārstāšanās ierīces veids	2020. gada 16. janvāris
1.2.0.0.0.5.	Ekspluatācijas punkta ģeogrāfiskā atrašanās vieta	Ģeogrāfiskās koordinātas decimālgrādos parasti norāda attiecībā uz ekspluatācijas punkta centru	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.0.0.0.6.	Ekspluatācijas punkta atrašanās vieta uz dzelzceļa	Kilometrs, kas saistīts ar līnijas identifikāciju un norāda ekspluatācijas punkta atrašanās vietu. Tas parasti ir ekspluatācijas punkta centrā	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.0.0.0.7.	Ekspluatācijas punkta shematisks pārskats digitālā formātā	Ekspluatācijas punkta shematiska pārskata digitālā formātā esība	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.0.0.7.1.	Ekspluatācijas punkta shematiskais pārskats	Dokuments, kurā sniegts ekspluatācijas punkta shematiskais pārskats	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.0.0.7.2.	Digitāls shematiskais pārskats	Ekspluatācijas punkta attēlojums diagrammas veidā formāta WKT polilīnijā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.0.0.8.	Darba valoda	Valoda vai valodas, ko infrastruktūras pārvaldītājs lieto ikdienas darbā un kas publicētas tā tīkla pārskatā, un ko infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma personāls izmanto, lai apmainītos ar ziņojumiem, kuri saistīti ar ekspluatāciju vai drošību	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.	KUSTĪBAS CEĻŠ		
1.2.1.0.0.	Vispārīga informācija		
1.2.1.0.0.1.	Infrastruktūras pārvaldītāja kods	Infrastruktūras pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.0.2.	Sliežu ceļa identifikators	Unikāls sliežu ceļa identifikators vai unikāls sliežu ceļa numurs ekspluatācijas punktā	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.1.	Sliežu ceļa verifikācijas deklarācijas		
1.2.1.0.1.1.	Sliežu ceļa EK verifikācijas deklarācija, kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas infrastruktūras apakšsistēmai	Unikāls EK deklarācijas numurs saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/250	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.1.2.	EI atbilstības apliecinājuma deklarācija (kā definēts Ieteikumā 2014/881/ES), kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas infrastruktūras apakšsistēmai	Unikāls EI deklarācijas numurs, ievērojot tās pašas formāta prasības, kas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/250 VII pielikumā noteiktas EK deklarācijām	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.2.1.0.2.	Veiktspējas parametri		
1.2.1.0.2.1.	Sliežu ceļa TEN klasifikācija	Norāde uz Eiropas transporta tīkla daļu, pie kuras sliežu ceļš pieder	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.2.2.	Līnijas kategorija:	Līnijas klasifikācija saskaņā ar INF SITS.	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.2.3.	Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridora daļa	Norāde, vai līnija ir iekļauta dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorā	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.3.	Līnijas plānojums		
1.2.1.0.3.4.	Gabarītu noteikšana	Gabarīti, kā definēts Eiropas standartā, vai citi vietējie gabarīti, ietverot apakšējo vai augšējo daļu	2020. gada 16. janvāris
1.2.1.0.3.5.	Tādu konkrētu punktu, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes, atrašanās vieta uz dzelzceļa	Tādu konkrētu punktu atrašanās vieta, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes, jo pastāv novirzes no 1.2.1.0.3.4. parametrā minētās gabarītu noteikšanas	2020. gada 16. janvāris
1.2.1.0.3.6.	Dokuments, kurā norādīts tādu konkrētu punktu šķērsgriezums, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā norādīts tādu konkrētu punktu šķērsgriezums, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes, jo pastāv novirzes no 1.2.1.0.3.4. parametrā minētās gabarītu noteikšanas. Attiecīgā gadījumā dokumentam, kurā norādīts šķērsgriezums, var pievienot norādījumus konkrētā punkta pārbaudei	2020. gada 16. janvāris
1.2.1.0.4.	Sliežu ceļa parametri		
1.2.1.0.4.1.	Nominālais sliežu ceļa platums	Viena vērtība (mm), kas apzīmē sliežu ceļa platumu	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.4.2.	Induktīvo (virpuļstrāvas) bremžu izmantošana	Norāde uz ierobežojumiem induktīvo (virpuļstrāvas) bremžu izmantošanai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.0.4.3.	Magnētisko bremžu izmantošana	Norāde uz ierobežojumiem magnētisko bremžu izmantošanai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.1.0.5.	Tunelis		
1.2.1.0.5.1.	Infrastrukturā pārvadītāja kods	Infrastrukturā pārvadītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.5.2.	Tuneļa identifikators	Unikāls tuneļa identifikators vai unikāls tuneļa numurs dalībvalstī	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.5.3.	Tuneļa EK verifikācijas deklarācija, kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas dzelzceļa tunelī	Unikāls EK deklarācijas numurs saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/250	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.5.4.	Tuneļa EI atbilstības apliecinājuma deklarācija (kā definēts Ieteikumā 2014/881/ES), kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas dzelzceļa tunelī	Unikāls EI deklarācijas numurs, ievērojot tās pašas formāta prasības, kas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/250 VII pielikumā noteiktas EK deklarācijām	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.5.5.	Tuneļa garums	Tuneļa garums (m) no ieejas tunelī līdz izejai no tuneļa	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.5.6.	Ārkārtas rīcības plāna esība	Norāde, vai ir ārkārtas rīcības plāns	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.5.7.	Ritošajam sastāvam nepieciešamā ugunsdrošības kategorija	Klasifikācija, kā pasažieru vilciens, kurā izcēlies ugunsgrēks, noteiktu laiku turpinās kustību	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.5.8.	Ritošajam sastāvam nepieciešamā valstī noteiktā ugunsdrošības kategorija	Klasifikācija, kā pasažieru vilciens, kurā izcēlies ugunsgrēks, noteiktu laiku turpinās kustību (saskaņā ar valsts noteikumiem, ja tādi ir)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.5.9.	Atļautā dīzeļvilce vai cita siltumdzinēja vilce	Norāde, vai tunelī atļauts izmantot dīzeļvilci vai citu siltumdzinēja vilci	2021. gada 1. janvāris
1.2.1.0.5.10.	Gājēju ceļu esība	Norāde par gājēju ceļu esību	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.1.0.5.10.1.	Gājēju ceļu atrašanās vieta	Vērtība, kas izteikta kā gājēju ceļa sākuma kilometriskais punkts, un garums (m). Atkārtojamas vērtības katrai atrašanās vietai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.0.5.11.	Evakuācijas un glābšanas punktu esība	Norāde par evakuācijas un glābšanas punktu esību	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.0.5.11.1.	Evakuācijas un glābšanas punktu atrašanās vieta	Vērtība, kas izteikta kā evakuācijas un glābšanas punkta sākuma kilometriskais punkts, un garums (m). Atkārtojamas vērtības katrai atrašanās vietai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.0.6.	Perons		
1.2.1.0.6.1.	Infrastrukturā pārvaldītāja kods	Infrastrukturā pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.6.2.	Perona identifikators	Unikāls perona identifikators vai unikāls perona numurs ekspluatācijas punktā	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.6.3.	Perona TEN klasifikācija	Norāde uz Eiropas transporta tīkla daļu, pie kuras perons pieder	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.6.4.	Perona lietderīgais garums	Tās perona daļas maksimālais vienlaidu garums (m), pie kuras vilcienam parastos ekspluatācijas apstākļos paredzēts stāvēt, lai uzņemtu un izlaistu pasažierus, nodrošinot atbilstošas apstāšanās pielaides	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.6.5.	Perona augstums	Attālums starp perona virsmu un tam blakus esošā sliežu ceļa rites virsmu. Tā ir nominālā vērtība (mm)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.6.6.	Uz perona sniegta palīdzība vilciena kustības sākšanai	Norāde, vai ir pieejams aprīkojums vai personāls, kas palīdz vilciena apkalpei sākt vilciena kustību	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.2.1.0.6.7.	Uz persona esoša iekāpšanas palīglīdzekļa izmantošanas zona	Informācija par vilciena līmeni, kuram var piekļūt, izmantojot iekāpšanas palīglīdzekli	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.6.8.	Perona izliekums	Norāde par persona izliekuma esību	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.0.7.	Kontakttīkla sistēma		
1.2.1.0.7.1.	Atļauja stāvēšanas laikā uzlādēt elektroenerģijas akumulēšanas ierīces vilces vajadzībām	Punkts, kurā infrastruktūras pārvaldītājs atļauj stāvēšanas laikā uzlādēt elektroenerģijas akumulēšanas ierīces vilces vajadzībām	Ne vēlāk kā 2024. gada 30. jūnijs
1.2.1.0.7.2.	Nosacījumi, ar kādiem atļauts stāvēšanas laikā uzlādēt elektroenerģijas akumulēšanas ierīces vilces vajadzībām	Infrastruktūras pārvaldītāju nosacījumi saskaņā ar standartizētu dokumentu	Ne vēlāk kā 2024. gada 30. jūnijs
1.2.1.0.8.	Signāls		
1.2.1.0.8.1.	Signāla nosaukums	Signāla identifikators	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.0.8.2.	Signāla veids	Signalizēšanas informācija maršruta apraksta sagatavošanai. Šajā sarakstā iekļauj "stacionārus signālus, kas aizsargā bīstamās vietas"	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.0.8.3.	Atrašanās vieta un orientācija	Relatīvā pozīcija attiecībā pret valsts līniju, izteikta km, un norāde, vai signāls attiecas uz parasto vai pretējo sliežu ceļa virzienu	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.0.8.4.	Relatīvais attālums no bīstamās vietas	Attālums (m) līdz bīstamajai vietai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.0.8.5.	Signāla ģeogrāfiskā atrašanās vieta	Ģeogrāfiskās koordinātas decimālgrādos parasti norāda attiecībā uz signāla pozīciju	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.	Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu (CCS) apakšsistēma		
1.2.1.1.1.	SITS atbilstīga vilcienu aizsardzības sistēma (ETCS)		
1.2.1.1.1.1.	Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (ETCS) līmenis	ETCS lietojuma līmenis saistībā ar lauka iekārtām	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.1.1.1.2.	ETCS bāzlīnija	Uz līnijas uzstādītā ETCS bāzlīnija	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.3.	ETCS papildu iekārtas, kas vajadzīgas, lai piekļūtu līnijai	Norāde, vai drošības apsvērumu dēļ vajadzīgas papildu iekārtas, lai saņemtu piekļuvi līnijai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.4.	Uz līnijas uzstādītās ETCS papildu iekārtas	Informācija par uzstādītajām lauka iekārtām, kas spēj pārraidīt papildu informāciju ar cilpas iekārtu vai Globālo mobilo sakaru sistēmu dzelzceļam (GSM-R) 1. līmeņa iekārtām	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.5.	Īstenots ETCS valsts 44. paketes lietojums	Norāde, vai starp sliežu ceļu un vilcienu tiek pārraidīti dati valstu lietojumiem	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.6.	Ekspluatācijas ierobežojumu vai nosacījumu esība	Norāde, vai ir ierobežojumi vai nosacījumi dēļ daļējas atbilstības CCS SITS.	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.8.	Vilciena integritātes apstiprinājums no borta iekārtām (ne no mašīnista), kas vajadzīgs, lai piekļūtu līnijai	Norāde, vai drošības apsvērumu dēļ vajadzīgs vilciena integritātes apstiprinājums no borta iekārtām, lai saņemtu piekļuvi līnijai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.9.	ETCS sistēmas savietojamība	ETCS prasības, kas izmantojamas tehniskās savietojamības pierādīšanai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.10.	ETCS M_version	ETCS M_version saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.11.	Droša vilciena sastāva garuma informācija no borta iekārtām, kas vajadzīga, lai piekļūtu līnijai, un drošības integritātes līmenis (SIL)	Norāde, vai drošības apsvērumu dēļ nepieciešama droša informācija no borta iekārtām par vilciena sastāva garumu, kas vajadzīga, lai piekļūtu līnijai, un nepieciešamais drošības integritātes līmenis	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.12.	Vai ETCS lauka iekārta ir konstruēta tā, lai pārraidītu sliežu ceļa apstākļus	Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā Ja lauka iekārta nesniedz informāciju par sliežu ceļa apstākļiem, mašīnists ir jāinformē par tiem, izmantojot alternatīvas metodes	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.1.1.1.12.1.	Sliežu ceļa apstākļi, ko var pārraidīt	Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.13.	ETCS lauka iekārta īsteno pārbrauktuves procedūru vai līdzvērtīgu risinājumu	Ja lauka iekārta neīsteno nevienu risinājumu gadījumiem, kad pārbrauktuves (kas parasti ir aizsargātas ar tehnisku sistēmu) ir bojātas, mašīnistiem jāievēro norādījumi, kas saņemti no citiem avotiem	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.14.	Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts, kas izmantots pamata SSP	Būtiska informācija tādu vilcienu mašīnistiem, kam ir sliktāks (zemāks) pieļaujamais ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts nekā tiem, kuriem ETCS lauka iekārta nodrošina SSP (statiskā ātruma profilus), saistībā ar 1.2.1.1.1.14.1. parametru Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.14.1.	Citas vilcienu kategorijas atkarībā no ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta, kurām ETCS lauka iekārta saskaņā ar savu konfigurāciju nodrošina SSP	Būtiska informācija tādu vilcienu mašīnistiem, kam ir sliktāks (zemāks) pieļaujamais ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts nekā tiem, kuriem ETCS lauka iekārta nodrošina SSP (statiskā ātruma profilus), saistībā ar 1.2.1.1.1.14. parametru Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.15.	Iemesli, kuru dēļ ETCS radiobloķēšanas centrs var noraidīt vilcienu	Saraksts ar gadījumiem, uz kuriem attiecas infrastruktūras pārvaldītāja veiktās ar sistēmas projektēšanu saistītās izvēles, saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.1.1.1.16.	ETCS valsts vērtības		
1.2.1.1.1.16.1.	D_NVROLL	<p>Parametrs, ko ETCS borta iekārtas izmanto, lai uzraudzītu attālumu, kuru atļauts nobraukt, piemērojot aizsardzību pret aizripošanu un aizsardzību pret atpakaļgaitu (m)</p> <p>Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā</p>	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.16.2.	Q_NVEMRRLS	<p>Kvalifikators, kas nosaka, vai avārijas bremsēšanu citu iemeslu dēļ, kas nav vilciena centralizēta ārkārtas apturēšana, var atcelt, tiklīdz vairs nav avārijas bremsēšanas apstākļu vai pēc tam, kad vilciens ir pilnībā apstājies.</p> <p>Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā</p>	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.16.3.	V_NVALLOWOVTRP	<p>Ātruma ierobežojums, līdz kuram mašīnists var izvēlēties "neievērošanas" funkciju (km/h)</p> <p>Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā</p>	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.16.4.	V_NVSUPOVTRP	<p>Uzraugāmais ātruma ierobežojums laikā, kad ir aktīva "neievērošanas" funkcija (km/h)</p> <p>Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā</p>	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.16.5.	D_NVOVTRP	<p>Maksimālais attālums, ko var nobraukt vilciena centralizētas ārkārtas apturēšanas neievērošanas režīmā (m)</p> <p>Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā</p>	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.1.1.1.16.6.	T_NVOVTRP	Maksimālais laiks, cik ilgi var izmantot vilciena centralizētas ārkārtas apturēšanas neievērošanas režīmu (s) Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.16.7.	D_NVPOTRP	Maksimālais attālums braukšanai atpakaļgaitā pēc vilciena centralizētas ārkārtas apturēšanas režīma (m) Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.16.8.	T_NVCONTACT	Maksimālais laiks, cik ilgi var nesaņemt ziņojumu “drošs” no radiobloķēšanas centra, pirms vilciens reaģē (s) Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.16.9.	M_NVCONTACT	Borta sistēmas reakcija, kad T_NVCONTACT vairs nav spēkā Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.16.10.	M_NVDERUN	Mašīnista identifikācijas ievadišana atļauta braukšanas laikā Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.16.11.	Q_NVDRIVER_ADHES	Kvalifikators, kas nosaka, vai mašīnistam ir atļauts mainīt saķeres koeficientu, kuru ETCS borta sistēma izmanto, lai aprēķinātu bremzēšanas līknes Saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.1.1.1.16.12.	Q_NVSBTSMPerm	Atļauja izmantot darba bremzes mērķa ātruma uzraudzības laikā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.16.13.	Valsts vērtības, ko izmanto bremzēšanas modelim	Parametru kopums ETCS borta sistēmas aprēķināto bremzēšanas līkņu pielāgošanai, lai tās atbilstu infrastruktūras pārvaldītāja noteiktajām precizitātes, veiktspējas un drošības rezervēm Tas kopē 3. vai 203. paketes saturu, kā noteikts specifikācijā, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.17.	ERTMS/ETCS radiobloķēšanas centra identifikators un tālruņa numurs	Unikālais RBC identifikators (NID_C+NID_RBC) un izsaukuma numurs (NID_RADIO), kā noteikts specifikācijā, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.18.	Liela metāla masa	Norāde par to, ka atrašanās vietas tuvumā ir metāla masa, kas var traucēt bališu nolasišanu ar borta sistēmu	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.19.	ETCS kļūdu labojumi, kas jāveic borta iekārtās	Saraksts ar nepieņemamām kļūdām, kuras ietekmē infrastruktūras pārvaldītāja tīklu un kuras jānovērš borta iekārtās saskaņā ar CCS SITS 7.2.10.3. punktu par specifikāciju uzturēšanu	12 mēneši pēc CCS SITS stāšanās spēkā un vismaz 12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.1.20.	ETCS sistēmas 2.2. vai 3.0. versijas funkcijas, kas būs vajadzīgas nākamajos piecos gados	To ETCS sistēmas 2.2. vai 3.0. versijas funkciju saraksts, kas būs vajadzīgas nākamajos piecos gados, saskaņā ar CCS SITS 6.1.1.2. punktu un G papildinājumu	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.1.1.2.	SITS atbilstīgi radiosakari (RMR)		
1.2.1.1.2.1.	GSM-R versija	GSM-R funkcionālo prasību specifikācija un sistēmas prasību specifikācija saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma attiecīgi [E] un [F] rindā; uz līnijas uzstādītās versijas numurs.	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.2.	Aktīvo GSM-R mobilo ierīču (EDOR) vai vienlaicīgu sakaru seansu skaits vilcienā ETCS 2. līmenim, kas vajadzīgs, lai veiktu radiobloķēšanas centra pārtveres bez darbības traucējumiem	Vienlaicīgu sakaru seansu skaits vilcienā ETCS 2. līmenim, kas vajadzīgs netraucētai vilciena kustībai. Tas attiecas uz radiobloķēšanas centra (RBC) īstenotiem sakaru seansiem. Nav būtiski drošībai un neattiecas uz savstarpējo izmantojamību	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.3.	GSM-R izvēles funkcijas	GSM-R izvēles funkciju izmantošana, kas var uzlabot līnijas ekspluatāciju. Tās ir sniegtas tikai informatīvos nolūkos un nav kritērijs, kas attiecas uz piekļuvi tīklam	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.3.1.	Papildinformācija par tīkla raksturlielumiem	Visa papildinformācija par tīkla raksturlielumiem vai attiecīgs no infrastruktūras pārvaldītāja pieejams dokuments, kas glabājas Aģentūrā, piemēram, par traucējumu līmeni, no kura izriet ieteikumi papild aizsardzībai vilcienā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.3.2.	ETCS vajadzībām izmantojams GPRS	Norāde, vai ETCS vajadzībām var izmantot GPRS	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.3.3.	GPRS īstenošanas apgabals	Norāde uz apgabalu, kurā ETCS vajadzībām var izmantot GPRS	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.4.	Grupās 555 izmantošana GSM-R sistēmā	Norāde, vai tiek izmantota grupa 555	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.5.	GSM-R tīkli, uz kuriem attiecas viesabonēšanas nolīgums	To GSM-R tīklu saraksts, uz kuriem attiecas viesabonēšanas nolīgums	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.1.1.2.6.	GSM-R viesabonēšanas pieejamība publiskajos tīklos	Ir pieejama viesabonēšana publiskajā tīklā Ja atbilde ir "jā", norādīt publiskā tīkla nosaukumu 1.2.1.1.2.7. parametrā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.7.	Sīkāka informācija par GSM-R viesabonēšanu publiskajos tīklos	Ja ir konfigurēta viesabonēšana publiskajos tīklos, norādīt, kuros tīklos, kuriem lietotājiem un kuros apgabalos	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.8.	Nav GSM-R pārklājuma	Norāde uz GSM-R pārklājuma neesību	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.9.	Radiosakaru sistēmas balss sakaru funkcijas savietojamība	Radiosakaru prasības, kas izmantojamas balss sakaru funkcijas tehniskās savietojamības pierādīšanai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.10.	Radiosakaru sistēmas datu sakaru funkcijas savietojamība	Radiosakaru prasības, kas izmantojamas datu sakaru funkcijas tehniskās savietojamības pierādīšanai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.11.	GSM-R tīkls ir konfigurēts tā, lai cits mašīnists varētu piespiedu kārtā atsaukt funkcionālā numura reģistrāciju	Šī funkcija noteiks mašīnistiem un signalizētājiem piemērojamus ekspluatācijas noteikumus, kad tie strādā ar kabīnes radio, kas reģistrēti ar nepareiziem numuriem	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.12.	Īpaši ierobežojumi, ko GSM-R tīkla operators piemēro ETCS borta iekārtām, kuras spēj darboties tikai ķēžu komutācijā	Šie ierobežojumi attiecīgā gadījumā ir paredzēti tam, lai pārvaldītu ierobežoto skaitu ķēžu komutācijā esošu radiosakaru, kurus vienlaikus var nodrošināt radiobloķēšanas centrs	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.2.13.	Radiotīkla identifikācija	GSM-R tīkla unikālais identifikators, ar kuru jāreģistrējas izsaucošajai mobilajai stacijai, kā noteikts specifikācijā, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.1.1.3.	Vilcienu detektēšanas sistēmas, kas noteiktas, pamatojoties uz frekvenču joslām		
1.2.1.1.3.1.	SITS pilnībā atbilstīgas vilcienu detektēšanas sistēmas esība:	norāde, vai ir uzstādīta jebkāda vilcienu detektēšanas sistēma, kas pilnībā atbilst CCS SITS	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.3.1.1.	Vilcienu detektēšanas sistēmas veids	Norāde uz uzstādīto vilcienu detektēšanas sistēmu veidiem	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.3.2.	Frekvenču joslas detektēšanai	Vilcienu detektēšanas sistēmu frekvenču pārvaldības joslas, kā noteikts specifikācijā, kas minēta A-1. papildinājuma [D] rindā, un īpašajos gadījumos vai tehniskajos dokumentos, kas minēti CCS SITS 13. pantā, ja tie ir pieejami	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.3.2.1.	Maksimālais traucējumu strāvas stiprums	Maksimālā traucējumu strāvas stipruma robežvērtības, kas noteiktā frekvenču joslā atļautas sliežu ceļa elektriskajām ķēdēm	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.3.2.2.	Rīteklja pilnā pretestība	Pilnā pretestība, kā noteikts specifikācijā, kas minēta A-1. papildinājuma [D] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.3.2.3.	Maksimālais magnētiskais lauks	Maksimālā magnētiskā lauka robežvērtības, kas noteiktā frekvenču joslā atļautas asu skaitītājiem (dB μ A/m) Tas būtu jānorāda trīs virzienos.	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.4.	Mantotās vilciena aizsardzības sistēmas		
1.2.1.1.4.1.	Mantotā vilciena aizsardzības sistēma	Norāde, kura B klases sistēma ir uzstādīta	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.5.	Mantotās radiosakaru sistēmas		
1.2.1.1.5.1.	Citas uzstādītās radiosakaru sistēmas (mantotās radiosakaru sistēmas)	Norāde, kuras mantotās radiosakaru sistēmas ir uzstādītas	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.1.1.6.	Citas vilcienu detektēšanas sistēmas		
1.2.1.1.6.1.	Sliežu ceļa elektrisko ķēžu vai asu skaitītāju veidi, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes	Atsauce uz vilcienu detektēšanas sistēmas tehnisko specifikāciju saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [D] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.6.2.	Dokuments, kurā norādīta(-as) procedūra(-as) saistībā ar 1.2.1.1.6.1. parametrā deklarēto vilcienu detektēšanas sistēmu veidu	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā norādītas precīzas vērtības saskaņā ar CCS SITS 13. pantu un specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [D] rindā, īpašajai pārbaudei, kas jāveic 1.2.1.1.6.1. parametrā norādītajām vilcienu detektēšanas sistēmām.	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.6.3.	Posms, kurā ir vilcienu detektēšanas ierobežojumi	Īpaši maršruta savietojamības pārbaudei Francijas tīklā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.7.	Pārejas starp sistēmām		
1.2.1.1.7.1.	Iespēja pārslēgties starp dažādām aizsardzības, vadības un brīdināšanas sistēmām kustības laikā	Norāde, vai ir iespējams pārslēgties starp dažādām sistēmām kustības laikā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.7.1.1.	Īpaši nosacījumi, kas jāizpilda, lai pārslēgtos starp dažādām vilcienu aizsardzības, vadības un brīdināšanas B klases sistēmām	Nosacījumi, kas jāizpilda, lai pārslēgtos starp dažādām vilcienu aizsardzības, vadības un brīdināšanas B klases sistēmām	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.7.2.	Iespēja pārslēgties starp dažādām radiosakaru sistēmām	Norāde, vai ir iespējams pārslēgties starp dažādām radiosakaru sistēmām un sistēmu bez sakariem kustības laikā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.7.2.1.	Īpaši norādījumi, kas jāizpilda, lai pārslēgtos starp dažādām radiosakaru sistēmām	Dokumenta, kurā noteikti īpaši norādījumi, kas jāizpilda, lai pārslēgtos starp dažādām radiosakaru sistēmām, nosaukums un/vai atsauce	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.7.3.	Īpaši tehniskie nosacījumi, kas jāizpilda, lai pārslēgtos starp dažādām ERTMS/ETCS un B klases sistēmām	Dokumenta, kurā norādīti īpaši tehniskie nosacījumi, kas jāizpilda, lai pārslēgtos starp dažādām ERTMS/ETCS un B klases sistēmām, nosaukums un/vai atsauce	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas

1.2.1.1.8.	Parametri, kas saistīti ar elektromagnētiskajiem traucējumiem		
1.2.1.1.8.1.	Noteikumu par ritekļa emitētajiem magnētiskajiem laukiem esība un atbilstība SITS	Norāde, vai noteikumi ir un vai tie atbilst SITS	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.8.2.	Ritekļu vilces strāvas harmoniku robežvērtību esība un atbilstība SITS	Norāde, vai noteikumi ir un vai tie atbilst SITS	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.9.	Uz līnijas uzstādītā sistēma traucētas darbības situācijām		
1.2.1.1.9.1.	ETCS līmenis traucētas darbības situācijām	ERTMS/ETCS lietojuma līmenis traucētas darbības situācijām saistībā ar lauka iekārtām	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.9.2.	Citas vilciena aizsardzības, vadības un brīdināšanas sistēmas traucētas darbības situācijām	Norāde, ka traucētas darbības situācijām ir cita sistēma, nevis ETCS	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.10.	Vilciena automatizēta vadīšana (ATO)		
1.2.1.1.10.1.	ATO sistēmas automatizācijas pakāpe	Uz līnijas uzstādītās ATO sistēmas automatizācijas pakāpe	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.10.2.	ATO sistēmas versija	ATO sistēmas versija saskaņā ar specifikāciju, kas minēta A-1. papildinājuma [C] rindā	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.1.1.10.3.	ATO sakaru sistēma	Lauka iekārtu atbalstītās ATO sakaru sistēmas	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.2.	PIEVEDCEĻŠ		
1.2.2.0.0.	Vispārīga informācija		
1.2.2.0.0.1.	Infrastruktūras pārvaldītāja kods	Infrastruktūras pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.2.2.0.0.2.	Pievedceļa identifikators	Unikāls pievedceļa identifikators vai unikāls pievedceļa numurs ekspluatācijas punktā	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.0.3.	Pievedceļa TEN klasifikācija	Norāde uz Eiropas transporta tīkla daļu, pie kuras pievedceļš pieder	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.1.	Pievedceļa verifikācijas deklarācija		
1.2.2.0.1.1.	Pievedceļa EK verifikācijas deklarācija, kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas infrastruktūras apakšsistēmai	Unikāls EK deklarācijas numurs saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/250	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.1.2.	Pievedceļa EI atbilstības apliecinājuma deklarācija (kā definēts Ieteikumā 2014/881/ES), kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas infrastruktūras apakšsistēmai	Unikāls EI deklarācijas numurs, ievērojot tās pašas formāta prasības, kas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/250 VII pielikumā noteiktas EK deklarācijām	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.2.	Veiktspējas parametrs		
1.2.2.0.2.1.	Pievedceļa lietderīgais garums	Pievedceļa / stāvēšanas ceļa kopējais garums (m), kur vilcienus var novietot drošai stāvēšanai	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.3.	Līnijas plānojums		
1.2.2.0.3.1.	Stāvēšanas ceļu garenprofils	Garenprofila maksimālā vērtība (mm/m)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.3.2.	Horizontālas līknes minimālais rādiuss	Mazākās horizontālās līknes rādiuss (m)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.3.3.	Vertikālas līknes minimālais rādiuss	Mazākās vertikālās līknes rādiuss (m)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.2.2.0.4.	Stacionāras vilcienu apkopes iekārtas		
1.2.2.0.4.1.	Tualešu iztukšošanas iekārtas esība	Norāde, vai ir pieejama tualetu iztukšošanas iekārta (stacionāra vilcienu apkopes iekārta), kā definēts <i>INF SITS</i>	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.4.2.	Vilcienu ārpusē tīrīšanas iekārtu esība	Norāde, vai ir pieejama vilcienu ārpusē tīrīšanas iekārta (stacionāra vilcienu apkopes iekārta), kā definēts <i>INF SITS</i>	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.4.3.	Ūdens krājumu atjaunošanas iekārtas esība	Norāde, vai ir pieejama ūdens krājumu atjaunošanas iekārta (stacionāra vilcienu apkopes iekārta), kā definēts <i>INF SITS</i>	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.4.4.	Degvielas uzpildes iekārtas esība	Norāde, vai ir pieejama degvielas uzpildes iekārta (stacionāra vilcienu apkopes iekārta), kā definēts <i>INF SITS</i>	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.4.5.	Smilšu krājumu atjaunošanas iekārtas esība	Norāde, vai ir pieejama smilšu krājumu atjaunošanas iekārta (stacionāra vilcienu apkopes iekārta)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.4.6.	Ārējās energoapgādes iekārtas esība	Norāde, vai ir pieejama ārējās energoapgādes iekārta (stacionāra vilcienu apkopes iekārta)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.5.	Tunelis		
1.2.2.0.5.1.	Infrastrukturā pārvaldītāja kods	Infrastrukturā pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.5.2.	Tuneļa identifikators	Unikāls tuneļa identifikators vai unikāls numurs dalībvalstī	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.5.3.	Tuneļa EK verifikācijas deklarācija, kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas dzelzceļa tunelīm	Unikāls EK deklarācijas numurs saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/250	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

1.2.2.0.5.4.	Tuneļa EI atbilstības apliecinājuma deklarācija (kā definēts Ieteikumā 2014/881/ES), kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas dzelzceļa tunelīm	Unikāls EI deklarācijas numurs, ievērojot tās pašas formāta prasības, kas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/250 VII pielikumā noteiktas EK deklarācijām	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.5.5.	Tuneļa garums	Tuneļa garums (m) no ieejas tunelī līdz izejai no tuneļa	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.5.6.	Ārkārtas rīcības plāna esība	Norāde, vai ir ārkārtas rīcības plāns	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.5.7.	Ritošajam sastāvam nepieciešamā ugunsdrošības kategorija	Klasifikācija, kā pasažieru vilciens, kurā izcēlies ugunsgrēks, noteiktu laiku turpinās kustību	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.5.8.	Ritošajam sastāvam nepieciešamā valstī noteiktā ugunsdrošības kategorija	Klasifikācija, kā pasažieru vilciens, kurā izcēlies ugunsgrēks, noteiktu laiku turpinās kustību (saskaņā ar valsts noteikumiem, ja tādi ir)	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.5.9.	Gājēju ceļu esība	Norāde par gājēju ceļu esību	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.2.0.5.9.1.	Gājēju ceļu atrašanās vieta	Vērtība, kas izteikta kā gājēju ceļa sākuma kilometriskais punkts, un garums (m). Atkārtojamas vērtības katrai atrašanās vietai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.2.0.5.10.	Evakuācijas un glābšanas punktu esība	Norāde par evakuācijas un glābšanas punktu esību	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.2.0.5.10.1.	Evakuācijas un glābšanas punktu atrašanās vieta	Vērtība, kas izteikta kā evakuācijas un glābšanas punkta sākuma kilometriskais punkts, un garums (m). Atkārtojamas vērtības katrai atrašanās vietai	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas
1.2.2.0.6.	Kontaktīkla sistēma		
1.2.2.0.6.1.	Maksimālais strāvas stiprums stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu	Norāde uz maksimālo pieļaujamo vilciena strāvas stiprumu stāvēšanas laikā (A)	2020. gada 16. janvāris – līdzstrāvas sistēmām 2024. gada 30. jūnijs – maiņstrāvas sistēmām

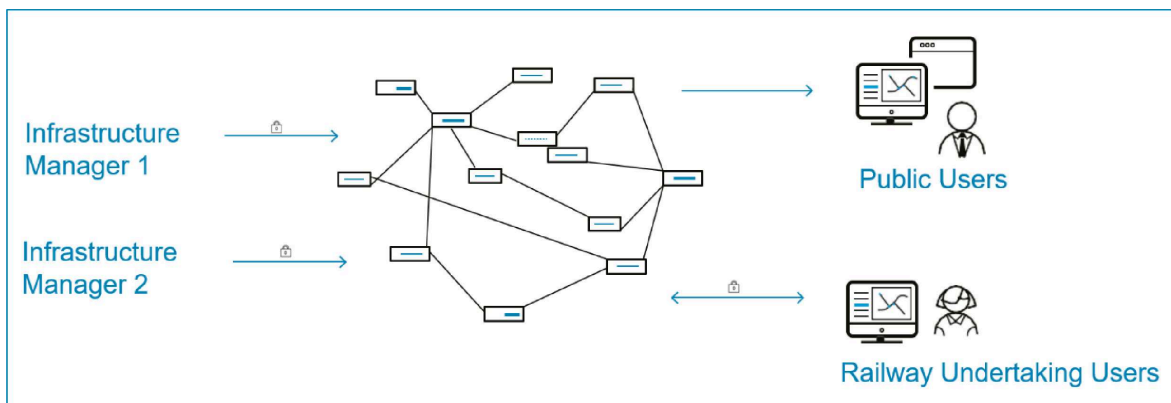
1.2.3.	Noteikumi un ierobežojumi		
1.2.3.1.	Tādu noteikumu un ierobežojumu esība, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs	Tādu noteikumu un ierobežojumu esība, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs	2021. gada 1. janvāris
1.2.3.2.	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejami dokumenti, kas attiecas uz noteikumiem vai ierobežojumiem, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā sniegta papildinformācija	2021. gada 1. janvāris
1.2.4.	Navigējamība		
1.2.4.1.	Iekšējais savienojums	Apraksta iekšējo savienojamību starp ekspluatācijas punkta sliežu ceļiem, un to attēlo kā “no–līdz” savienojumu tīklā, kur “no” un “līdz” ir to sliežu ceļu nosaukumi, kas savienojas	12 mēneši pēc 7. pantā noteiktās rokasgrāmatas publicēšanas”;

6) pielikuma 4.1. punktu groza šādi:

pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Infrastrukturās reģistru sistēmas arhitektūra ir šāda:”;

7) pielikuma 1. attēlu aizstāj ar šādu:



8) pielikuma 4.2. punktu aizstāj ar šādu:

“RINF lietojumprogramma ir tīmekļa lietojumprogramma, ko izveido, pārvalda, uztur un administrē Aģentūra.

Aģentūra dara infrastruktūras pārvaldītājiem pieejamus šādas datnes un dokumentus, ko izmanto, lai iesniegtu datus RINF lietojumprogrammai:

- a) lietotāja rokasgrāmata;
- b) datņu struktūras specifikācija datu pārraidei;
- c) datņu sagatavošanai izmantojamo kodu apraksts – Datu sniegšanas rokasgrāmata, kurā aprakstīts pārraidīto datņu validēšanas process;
- d) ERA vārdnīca.”;

9) pielikuma 4.3. punktu groza šādi:

a) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) lietotāju pārvaldība: Aģentūrai jāspēj pārvaldīt lietotāju piekļuves tiesības;”;

b) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) informācijas revīzija: RINF lietojumprogrammai jāļauj skatīt reģistrēto lietotāju darbību, savienotības un autentifikācijas žurnālus;”;

c) punkta d)–n) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“d) datu, to starpā ekspluatācijas punktu un/vai līnijas posmu datu, meklēšana infrastruktūras reģistrā, ietverot datu derīguma termiņus;

e) infrastruktūras reģistra datu vizualizācija, kas ļauj publicēt tematiskas kartes;

f) to līnijas posmu un ekspluatācijas punktu sliežu ceļu saraksts, kuri ir daļa no lietotāja noteikta maršruta, un attiecīgo raksturlielumu eksportēšana;

g) ar laika zīmogu apzīmogotas eksporta datnes izdošana ik reizi, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums paredzējis meklēšanas rezultātā eksportētos raksturlielumus izmantot saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 23. panta 1. punktu;

h) lietojumprogrammas saskarne (API) un/vai atvērts vaicājumu galapunkts;

i) infrastruktūras pārvaldītāja iesniegto datu kopu validēšana, augšupielāde un saņemšana.”;

10) pielikuma 4.4. punktu aizstāj ar šādu:

“4.4. Darbības režīms

Infrastruktūras reģistra sistēma, izmantojot *RINF* lietojumprogrammu, nodrošina trīs galvenās saskarnes:

- a) vienu saskarni izmanto infrastruktūras pārvaldītāji, lai iesniegtu savas datu kopas;
- b) otru saskarni izmanto *RINF* lietojumprogrammas lietotāji, lai veidotu savienojumu ar sistēmu un izgūtu informāciju;
- c) trešo saskarni izmanto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, lai abonētu paziņojumus par izmaiņām infrastruktūrā, kurā tie darbojas.

RINF lietojumprogrammas centrālā datubāze infrastruktūras pārvaldītāju iesniegtos datus dara publiski pieejamus bez kādiem grozījumiem.

RINF lietojumprogrammas pamatfunkcijas ļauj lietotājiem meklēt un izgūt infrastruktūras reģistra datus.

RINF lietojumprogramma saglabā visu to datu vēsturiskos ierakstus, ko darījuši pieejamus infrastruktūras pārvaldītāji. Šos ierakstus glabā divus gadus pēc datu izņemšanas dienas.

Aģentūra kā *RINF* lietojumprogrammas administratore pēc pieprasījuma nodrošina lietotājiem piekļuvi. Atbildes uz *RINF* lietojumprogrammas lietotāju vaicājumiem sniedz 24 stundu laikā pēc vaicājuma ierosināšanas brīža. Infrastruktūras pārvaldītāji spēj atjaunināt savus datus tieši *RINF* sistēmā saskaņā ar 1. tabulā norādītajām specifikācijām un ievada tos *RINF* lietojumprogrammā saskaņā ar 5. pantu.

Infrastruktūras pārvaldītāji augšupielādē datnes *RINF* lietojumprogrammā, izmantojot īpašu saskarni, kas paredzēta šai darbībai. Īpašs modulis atvieglo datu validēšanu un augšupielādi.”;

11) pielikuma 5. punktu groza šādi:

- a) pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Kopīgo specifikāciju piemērošanas rokasgrāmatu, kas minēta 7. pantā, Aģentūra dara publiski pieejamu savā tīmekļvietnē un attiecīgi atjaunina saskaņā ar *ERA* vārdnīcu, kas minēta 7.a pantā un A-1. papildinājuma [A] rindā.”;

- b) trešajā daļā a) apakšpunktu svīturo;

12) iekļauj šādu jaunu A papildinājumu:

“A papildinājums

Šajā regulā minētās tehniskās specifikācijas

A-1 Tehniskie dokumenti (pieejami *ERA* tīmekļvietnē)

Rinda	Novērtējamie raksturlielumi	<i>RINF</i> punkts	Obligātais tehniskā dokumenta punkts
[A]	<i>ERA</i> vārdnīca <i>ERA</i>/TD/Vocabulary versija 3.0.0 (izlaista 2023. gada 29. martā)		
[B]	<i>ERA</i> tehniskais dokuments par kombinēto pārvadājumu kodifikāciju <i>ERA</i>/TD/2023-01/CCT versija 1.1 (izlaista 2023. gada 21. martā)		
[B.1]	Līniju kodifikācija	1. tabula, 1.1.1.1.3.4. 1.1.1.1.3.5. 1.1.1.1.3.8. 1.1.1.1.3.9.	2.1

[C]	SUBSET-026 Sistēmas prasību specifikācija CCS SITS, A papildinājums, [4]. rinda		
[C.1]	ETCS M_version	1. tabula, 1.1.1.3.2.10. 1.2.1.1.1.10.	7. nodaļa, 7.5.1.79. iedaļa
[C.2]	ETCS lauka iekārta, kas konstruēta tā, lai pārraidītu sliežu ceļa apstākļus	1. tabula, 1.1.1.3.2.12. 1.1.1.3.2.12.1. 1.2.1.1.1.12. 1.2.1.1.1.12.1.	5. nodaļa, 5.18.1.1. iedaļa
[C.3]	Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts, kas izmantots pamata statiskā ātruma profilam (SSP)	1. tabula, 1.1.1.3.2.14. 1.1.1.3.2.14.1. 1.2.1.1.1.14. 1.2.1.1.1.14.1.	7. nodaļa, 7.5.1.82.1. iedaļa
[C.4]	Vilciena noraidīšana, ko veic ETCS radiobloķēšanas centrs	1. tabula, 1.1.1.3.2.15. 1.2.1.1.1.15.	5. nodaļa 5.4. iedaļa
[C.5]	ETCS valsts vērtības	1. tabula, 1.1.1.3.2.16.1. 1.2.1.1.1.16.1.	7. nodaļa, 7.5.1.17. iedaļa
		1. tabula, 1.1.1.3.2.16.2. 1.2.1.1.1.16.2.	7. nodaļa, 7.5.1.123. iedaļa
		1. tabula, 1.1.1.3.2.16.3. 1.2.1.1.1.16.3.	7. nodaļa, 7.5.1.161. iedaļa
		1. tabula, 1.1.1.3.2.16.4. 1.2.1.1.1.16.4.	7. nodaļa, 7.5.1.163. iedaļa
		1. tabula, 1.1.1.3.2.16.5. 1.2.1.1.1.16.5.	7. nodaļa, 7.5.1.15. iedaļa

		1. tabula, 1.1.1.3.2.16.6. 1.2.1.1.1.16.6.	7. nodaļa, 7.5.1.149. iedaļa
		1. tabula, 1.1.1.3.2.16.7. 1.2.1.1.1.16.7.	7. nodaļa, 7.5.1.16. iedaļa
		1. tabula, 1.1.1.3.2.16.8. 1.2.1.1.1.16.8.	7. nodaļa, 7.5.1.148. iedaļa
		1. tabula, 1.1.1.3.2.16.9. 1.2.1.1.1.16.9.	7. nodaļa, 7.5.1.74. iedaļa
		1. tabula, 1.1.1.3.2.16.10. 1.2.1.1.1.16.10.	7. nodaļa, 7.5.1.75. iedaļa
		1. tabula, 1.1.1.3.2.16.11. 1.2.1.1.1.16.11.	7. nodaļa, 7.5.1.122. iedaļa
		1. tabula, 1.1.1.3.2.16.13. 1.2.1.1.1.16.13.	— 3. pakete (attiecībā uz M_VERSION virs 2.0): 7. nodaļa, 7.4.2.1.1. iedaļa — 203. pakete (attiecībā uz M_VERSION 1.1): SRS 6. nodaļa, 6.5.1.5.22. iedaļa,
[C.6]	ERTMS/ETCS radiobloķēšanas centra identifikators un tālruņa numurs	1. tabula, 1.1.1.3.2.17. 1.2.1.1.1.17.	7 nodaļa, 7.5.1.86., 7.5.1.95.un7.5.1.96.- iedaļa
[C.7]	GSM-R versija	1. tabula, 1.1.1.3.3.1. 1.2.1.1.2.1.	Attiecīgais(-ie) punkts (-i)
[C.8]	Radiotīkla identifikācija	1. tabula, 1.1.1.3.3.13. 1.2.1.1.2.13.	7. nodaļa, 7.5.1.91.1. iedaļa

[C.9]	ATO sistēmas versija	1. tabula, 1.1.1.3.13.2. 1.2.1.1.10.2.	1. nodaļa, 1.0.0. iedaļa
[D]	ERA/ERTMS/033281 – V 5.0 Saskarnes starp vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmu un citām apakšsistēmām CCS SITS, A papildinājums, [77]. rinda		
[D.1]	Frekvenču joslas detektēšanai	1. tabula, 1.1.1.3.4.2. 1.2.1.1.3.2.	Attiecīgais(-ie) punkts (-i)
[D.2]	Ritekļa pilnā pretestība	1. tabula, 1.1.1.3.4.2.2. 1.2.1.1.3.2.2.	3.2.2.1.
[D.3]	Sliežu ceļa elektrisko ķēžu veids	1. tabula, 1.1.1.3.7.1.2. 1.2.1.1.6.1.	Attiecīgais(-ie) punkts (-i)
[D.4]	Asu skaitītāju veids	1. tabula, 1.1.1.3.7.1.2. 1.2.1.1.6.1.	Attiecīgais(-ie) punkts (-i)
[E]	EIRENE FRS GSM-R funkcionālo prasību specifikācija CCS SITS, A papildinājums, [32]. rinda		
[E.1]	GSM-R versija	1.1.1.3.3.1. 1.2.1.1.2.1.	Attiecīgais(-ie) punkts (-i)
[F]	EIRENE SRS GSM-R sistēmas prasību specifikācija CCS SITS, A papildinājums, [33]. rinda		
[F.1]	GSM-R versija	1.1.1.3.3.1. 1.2.1.1.2.1.	Attiecīgais(-ie) punkts (-i)

A-2 **Standarti**

Rinda	Novērtējamie raksturlielumi	RINF punkts	Obligātais tehniskā dokumenta punkts
[1]	EN50163:2004 Vilces sistēmu barošanas spriegumi		
[1.1]	Umax2	1. tabula, 1.1.1.2.2.1.3.	1. tabula”