

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 139 I



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

62. gadagājums

2019. gada 27. maijs

Saturs

II Nelegislatīvi akti

REGULAS

- ★ 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 ⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾ 5
- ★ 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” ⁽¹⁾ 89
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/775 (2019. gada 16. maijs), ar ko Regulu (ES) Nr. 454/2011 groza attiecībā uz izmaiņu kontroles pārvaldību ⁽¹⁾ 103
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/776 (2019. gada 16. maijs), ar ko groza Komisijas Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014, (ES) Nr. 1303/2014 un (ES) 2016/919 un Komisijas Īstenošanas lēmumu 2011/665/ES saskaņošanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 un Komisijas Deleģētajā lēmumā (ES) 2017/1474 noteikto īpašo mērķu īstenošanai ⁽¹⁾ 108
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/777 (2019. gada 16. maijs), par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu ⁽¹⁾ 312
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/778 (2019. gada 16. maijs), ar ko Regulu (ES) Nr. 1305/2014 groza attiecībā uz izmaiņu kontroles pārvaldību ⁽¹⁾ 356

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ.

LV

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

★ 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 ⁽¹⁾	360

IETEIKUMI

★ Komisijas Ieteikums (ES) 2019/780 (2019. gada 16. maijs) par praktisku kārtību drošības atļauju izsniegšanai infrastruktūras pārvaldītājiem ⁽¹⁾	390

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ.

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

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 pieklūstamībai, sniegt informāciju lietotājiem un uzraudzīt un novērtēt progresu pieklūstamības jomā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

tā kā:

- (1) Saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 1300/2014 ⁽²⁾ 7. pantu Regulas (ES) Nr. 1300/2014 pielikuma 7. nodaļa ir jāgroza, lai precizētu aktīvu reģistra iezīmes, tostarp saturu, datu formātu, funkcionālo un tehnisko arhitektūru, ekspluatācijas režīmu, datu ievades un aplūkošanas noteikumus, pašnovērtēšanas noteikumus un noteikumus par to struktūrvienību iecelšanu, kuras atbild par datu sniegšanu.
- (2) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ⁽³⁾ 5. panta 1. punktu un Regulas (ES) Nr. 1300/2014 7. panta 2. punktu tika izveidota darba grupa, kuras uzdevums bija izstrādāt ieteikuma priekšlikumu par to datu minimālo struktūru un saturu, kas vācami iekļaušanai aktīvu reģistrā nolūkā apzināt šķēršļus pieklūstamībai, sniegt informāciju lietotājiem un uzraudzīt un novērtēt progresu pieklūstamības jomā. Minētā darba grupa beidza darbu 2017. gada maijā, un tā rezultātā Aģentūra noformulēja ieteikumu ERA-REC-128 par Regulas (ES) Nr. 1300/2014 grozījumiem.
- (3) Aktīvu reģistrs ir statisks rīks, kas norāda uz aprīkojuma esību, un tāpēc nav paredzēts informācijas sniegšanai par aprīkojuma statusu un darbību.
- (4) Ja attiecībā uz staciju vai tās elementiem tiek veikta atjaunošana, modernizēšana vai citi darbi, kas paredzēti valsts īstenošanas plānā saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1300/2014 8. pantu, būtu jāvāc informācija, kas saistīta ar šo darbu, stacijas vai tās elementu atbilstību Regulai (ES) Nr. 1300/2014.
- (5) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kura izveidota ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktu,

⁽¹⁾ OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.⁽²⁾ Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1300/2014 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.).⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regula (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 1300/2014 groza šādi:

1) pēc 7. panta iekļauj šādu 7.a pantu:

“7.a pants

Pieklūstamības datu vākšana, uzturēšana un apmaiņa

1. Deviņos mēnešos pēc 2019. gada 16. jūnija katra dalībvalsts nolemj, kuras struktūrvienības atbild par pieklūstamības datu vākšanu, uzturēšanu un apmaiņu.
2. Dalībvalstis var lūgt Komisijai pagarināt šo termiņu. Šis pagarinājums ir izņēmums, tiek pienācīgi pamatots un piešķirts uz ierobežotu laiku. To jo sevišķi uzskata par pamatotu, ja Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra divus mēnešus pēc šīs regulas stāšanās spēkā nav darījusi pieejamus un pilnībā darbotiespējīgus datu vākšanas rīku un ekspluatācijas režīmus, kas noteikti šīs regulas pielikumā.
3. Katrai stacijai ir struktūrvienība, kas atbild par pieklūstamības datu apmaiņu.
4. Datu vākšanu un konversiju pabeidz 36 mēnešos pēc šīs regulas stāšanās spēkā.
5. Kamēr Komisijas Regulas (ES) Nr. 454/2011 (*) I pielikuma 7.2., 7.3. un 7.4. iedaļā aprakstītā datu apmaiņas arhitektūra vēl nav pilnībā darbotiespējīga, pieklūstamības datu apmaiņa izpaužas kā minēto datu nosūtīšana Eiropas dzelzceļa staciju pieklūstamības datubāzei (ERSAD), kuru mitina Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra.

(*) Komisijas 2011. gada 5. maija Regula (ES) Nr. 454/2011 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu (OV L 123, 12.5.2011., 11. lpp.);

2) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. 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, 2019. gada 16. maijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

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

1) pielikuma 2. nodaļas 2.3. iedaļā pēc pirmā teikuma iekļauj šādu daļu:

“Piekļūstamības dati

Piekļūstamības dati ir ar dzelzceļa pasažieru staciju piekļūstamību saistīta informācija, kas ir jāvāc un jāuztur un ar kuru ir jāapmainās, proti, dzelzceļa pasažieru staciju iezīmju un aprīkojuma apraksts. Minēto aprakstu attiecīgā gadījumā papildina informācija par stacijas atbilstību šim SITS.”;

2) pielikuma 7. nodaļas 7.2. iedaļas 7.2.1. apakšiedaļā iekļauj šādas apakšiedaļas:

“7.2.1.1. Aktīvu reģistrs – infrastruktūra

7.2.1.1.1. Funkcionālā un tehniskā arhitektūra

Aktīvu reģistra funkcijas ir:

- 1) apzināt esošos kavēkļus un šķēršļus, kas traucē piekļūstamībai;
- 2) sniegt praktisku informāciju lietotājiem;
- 3) uzraudzīt un novērtēt progresu piekļūstamības jomā.

Piekļūstamības datu apmaiņas arhitektūra noteikta Regulā (ES) Nr. 454/2011 (TAP SITS).

Piekļūstamības datu formatēšanai un apmaiņai piemēro šādus standartus:

- 1) CEN/TS 16614-1:2014 Sabiedriskais transports. Tīkla un laika grafika datu apmaiņa (NeTEx). 1. daļa. Sabiedriskā transporta tīkla topoloģijas apmaiņas formāts 2014-05-14
- 2) EN 12896-1:2016 Sabiedriskais transports. Datu paraugmodelis. Kopējās koncepcijas (Transmodel)

Harmonizēts īpašs *Transmodel* profils paredzētajam konkrētajam lietojumam noteikts O papildinājuma 1. punktā minētajos tehniskajos dokumentos.

7.2.1.1.2. Piekļūstamības datu ievades un pašnovērtēšanas noteikumi

Piekļūstamības datu ievades un pašnovērtēšanas noteikumi ir šādi:

- 1) struktūrvienībām, kas vāc ar aktīviem saistītos piekļūstamības datus, nav jābūt neatkarīgām no struktūrvienībām, kas veic konkrēto aktīvu pārvaldību ikdienā;
- 2) pirmo reizi vācot piekļūstamības datus pēc tam, kad stājusies spēkā Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/772 (*), staciju atbilstību šim SITS var reģistrēt kā nenovērtētu;
- 3) ja attiecībā uz staciju vai tās elementiem tiek veikta atjaunošana, modernizēšana vai citi darbi, kas paredzēti valsts īstenošanas plānā attiecībā uz šim SITS, attiecīgos piekļūstamības datus atjaunina, attiecīgā gadījumā norādot informāciju par atbilstību šim SITS;
- 4) informāciju par atbilstību šim SITS var atjaunināt, pamatojoties uz šo SITS 6.2.4. punktā aprakstīto SVA;
- 5) nav jāreģistrē, vai iekārtas ir darba kārtībā.

Komisija dara pieejamu datu vākšanas rīku, kura ekspluatācijas režīmi aprakstīti O papildinājuma 2. punktā minētajos tehniskajos dokumentos.

Ja jau ir strukturēti piekļūstamības dati, kurus ir iespējams konvertēt atbilstīgi harmonizētajam profilam, kā alternatīvu var nosūtīt šos datus pēc to konversijas. Esošo piekļūstamības datu konversijas metode un saziņas protokols ir noteikti O papildinājuma 3. punktā minētajos tehniskajos dokumentos.

7.2.1.1.3. Aplūkošanas noteikumi

No ERSAD:

- 1) interesentiem ir iespējams piekļūt informācijai publiskā tīmekļvietnē, kuru mitina Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra;
- 2) reģistrētām valsts iestādēm ir iespējams izgūt visus piekļūstamības datus, kas attiecas uz konkrēto dalībvalsti;
- 3) Komisijai un Aģentūrai ir iespējams izgūt visus piekļūstamības datus.

ERSAD datubāze, kuru mitina Aģentūra, nav saistīta ar citu(-ām) datubāzi(-ēm).

7.2.1.1.4. Lietotāju atsauksmju pārvaldības noteikumi

Lietotāju atsauksmes var būt šādu veidu:

- 1) organizāciju atsauksmes no lietotāju apvienībām, tostarp no organizācijām, kuras pārstāv personas ar invaliditāti: var izmantot esošās struktūras, ja tajās ir iekļauti pārstāvji no organizācijām, kuras apvieno personas ar invaliditāti un personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un ja situācija ir atspoguļota atbilstīgā līmenī, kam nav obligāti jābūt valsts līmenim. Lietotāju atsauksmju sniegšanas procedūru organizē tā, lai šīs organizācijas varētu piedalīties ar vienlīdzīgām iespējām;
- 2) individuālas atsauksmes: tīmekļvietnes apmeklētājiem nodrošina iespēju ziņot par nepareizu informāciju gadījumā, ja piekļūstamības dati, kas attiecas uz konkrētu staciju, ir kļūdaini, un saņemt apstiprinājumu par atsauksmes saņemšanu.

Abos gadījumos struktūrvienība(-as), kas atbild par datu vākšanu, uzturēšanu un apmaiņu, pienācīgi ņem vērā lietotāju atsauksmes.

(*) Komisijas 2019. gada 16. maija Īstenošanas regula (ES) 2019/772, 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 139 I, 27.5.2019., 1. lpp.).”;

3) pievieno šādu papildinājumu:

“O papildinājums

Tehnisko dokumentu saraksts

Kārtas numurs	Nosaukums
1.	Harmonizēts īpašs tīkla un laika grafika datu apmaiņas (NeTEx) profils, ko izmanto staciju aprakstam
2.	Datu vākšanas rīka ekspluatācijas režīmi
3.	Esošo piekļūstamības datu konversijas metode, tostarp ārējās saskarnes un saziņas protokola apraksts”

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****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

tā kā:

- (1) Komisijas Deleģētā lēmuma (ES) 2017/1474 ⁽²⁾ 11. pantā ir izklāstīti konkrēti Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS) izstrādāšanas, pieņemšanas un pārskatīšanas mērķi.
- (2) Saskaņā ar Lēmuma (ES) 2017/1474 3. panta 5. punkta b) un f) apakšpunktu SITS ir pārskatāmas, lai ņemtu vērā Savienības dzelzceļa sistēmas un ar to saistīto pētniecības un inovācijas darbību attīstību un atjauninātu atsauces uz standartiem.
- (3) Saskaņā ar Lēmuma (ES) 2017/1474 3. panta 5. punkta c) apakšpunktu SITS jāpārskata, lai atrisinātu atlikušos atklātos punktus. Proti, ir jānosaka to atklāto punktu tvērums, kuri attiecas uz darbību, un jānoskaidro valstu piemērojamie noteikumi no noteikumiem, kas prasa saskaņošanu Savienības tiesību aktos, lai būtu iespējams pāriet uz savstarpēji izmantojamu sistēmu, kas nosaka optimālo tehniskās saskaņotības līmeni.
- (4) 2017. gada 22. septembrī 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 Lēmumā (ES) 2017/1474 nosprausto īpašo mērķu īstenošanu.
- (5) Aģentūra 2018. gada 25. oktobrī izdeva ieteikumu ERA-REC-125 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju (SITS), kas attiecas uz Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un aptver Komisijas Deleģētā lēmuma (ES) 2017/1474 11. panta 1.–6. punktu.
- (6) Komisijas Lēmums 2012/757/ES ⁽⁴⁾ ir vairākkārt grozīts. Uztveramības un tiesiskas noteiktības labad ieteicams to atcelt un aizstāt ar šo regulu.
- (7) Tāpēc Lēmums 2012/757/ES jāatceļ.
- (8) Šai regulai jānosaka īstenošanas termiņi dažādām SITS prasībām, kas attiecas uz Savienības dzelzceļa sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu. Īstenošanas termiņos jāievēro, ka vienas dalībvalstis ir paziņojušas Aģentūrai un Komisijai saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 57. panta 2. punktu, bet citas nav.

⁽¹⁾ OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.⁽²⁾ Komisijas 2017. gada 8. jūnija Deleģētais lēmums (ES) 2017/1474, 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 2016. gada 11. maija Regula (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).⁽⁴⁾ Komisijas 2012. gada 14. novembra Lēmums 2012/757/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas "satiksmes nodrošināšanas un vadības" apakšsistēmu un par grozījumiem Lēmumā 2007/756/EK (OV L 345, 15.12.2012., 1. lpp.).

- (9) Procesa un pienākumu izmaiņas, kas izriet no Direktīvas (ES) 2016/797 23. panta un šās regulas pielikuma 4.2.2.5. iedaļas un D1. papildinājuma, būtu jāpārvalda dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un attiecīgā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājiem, izmantojot savu drošības pārvaldības sistēmu. Turklāt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāiesniedz savu drošības sertifikātu atjaunināšanas pieteikums saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/798 ⁽⁵⁾ 10. panta 13. punktu, ja 23. panta piemērošanas rezultātā ir būtiski mainījies to veikto pārvadājumu veids vai apjoms vai ja drošības sertifikācijas struktūra to pieprasa saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 10. panta 15. punktu.
- (10) Ja dalībvalstis uzsāk trūkumu novēršanas procedūru saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 6. pantu, Komisijai un Aģentūrai attiecīgā gadījumā būtu laikus jārikojas, lai atrisinātu situāciju, un jāsniedz atzinums par pieņemamu atbilstības nodrošināšanas līdzekli vai jāveic šās regulas labojumi.
- (11) Šajā regulā noteiktie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktu izveidotā komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Šajā regulā noteikta pielikumā aprakstītā savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija (SITS), kas attiecas uz Savienības dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

Pielikumā aprakstīto SITS piemēro satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmai, kas aprakstīta Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikuma 2.5. punktā.

2. pants

Līdz 2020. gada 1. janvārim dalībvalstis paziņo Komisijai par šādu veidu nolīgumiem, ja par tiem vēl nav paziņots saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2006/920/EK ⁽⁶⁾, 2008/231/EK ⁽⁷⁾, 2011/314/ES ⁽⁸⁾ vai 2012/757/ES:

- a) divpusēji un daudzpusēji nolīgumi, kas noslēgti starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem vai drošības iestādēm un nodrošina ievērojama līmeņa vietēju vai reģionālu savstarpēju izmantojamību;
- b) vienas vai vairāku dalībvalstu starptautiski nolīgumi ar vismaz vienu trešo valsti vai vienas vai vairāku dalībvalstu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju starptautiski nolīgumi ar vismaz vienu trešās valsts dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju, kas nodrošina būtisku vietēja vai reģionāla mēroga savstarpējas izmantojamības līmeni.

3. pants

Nosacījumi, kuri izpildāmi savstarpējas izmantojamības verificēšanai atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/797 13. pantam, ir tādi, kādi izklāstīti valsts noteikumos, ko piemēro dalībvalstī, kurā notiek darbība, šādos apstākļos:

- a) šās regulas pielikuma 7.2. punktā uzskaitītajos konkrētajos gadījumos;
- b) attiecībā uz minētā pielikuma I papildinājumā norādītajiem tematiem, kas uzskaitīti kā atklāti punkti, un jomām, kurās piemērojami valsts noteikumi.

4. pants

Līdz 2019. gada 1. jūlijam Aģentūra publicē ceļvedi satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas piemērošanā (piemērošanas ceļvedi). Piemērošanas ceļvedi Aģentūra regulāri atjaunina.

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).

⁽⁶⁾ Komisijas 2006. gada 11. augusta Lēmums 2006/920/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "Satiksmes nodrošināšana un vadība" (OV L 359, 18.12.2006., 1. lpp.).

⁽⁷⁾ Komisijas 2008. gada 1. februāra Lēmums 2008/231/EK par savstarpējās izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Padomes Direktīvas 96/48/EK 6. panta 1. punktā minēto Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un par Komisijas 2002. gada 30. maija Lēmuma 2002/734/EK atcelšanu (OV L 84, 26.3.2008., 1. lpp.).

⁽⁸⁾ Komisijas 2011. gada 12. maija Lēmums 2011/314/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu (OV L 144, 31.5.2011., 1. lpp.).

5. pants

No 2021. gada 16. jūnija ir atcelts Lēmums 2012/757/ES.

Bet Lēmuma 2012/757/ES pielikuma A un C papildinājums var palikt piemērojami ne ilgāk kā līdz 2024. gada 16. jūnijam.

6. pants

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

To piemēro no 2021. gada 16. jūnija.

Tomēr tās pielikuma 4.2.2.1.3.2. iedaļu un 4.4. punktu piemēro no 2019. gada 16. jūnija.

Dalībvalstīs, kuras nav paziņojušas Aģentūrai un Komisijai saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 57. panta 2. punktu, šās regulas pielikuma 4.2.2.5. iedaļu un D1. papildinājumu piemēro no 2019. gada 16. jūnija.

Dalībvalstīs, kuras ir paziņojušas Aģentūrai un Komisijai saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 57. panta 2. punktu, šās regulas pielikuma 4.2.2.5. iedaļu un D1. papildinājumu piemēro no 2020. gada 16. jūnija.

Šās regulas pielikuma A un C papildinājumu piemēro, vēlākais, no 2024. gada 16. jūnija.

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

Briselē, 2019. gada 16. maijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

SATURA RĀDĪTĀJS

1.	Ievads	12
1.1.	Tehniskā darbības joma	12
1.2.	Ģeogrāfiskā darbības joma	12
1.3.	Šīs regulas saturs	12
2.	Darbības jomas apraksts	12
2.1.	Personāls un vilcieni	12
2.2.	Principi	13
2.3.	Piemērojamība esošajiem ritekļiem un infrastruktūrai, kas neatbilst SITS	13
3.	Pamatprasības	13
3.1.	Atbilstība pamatprasībām	13
3.2.	Pamatprasību pārskats	13
4.	Apakšsistēmas raksturojums	16
4.1.	Ievads	16
4.2.	Apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas	16
4.2.1.	Uz personālu attiecināmās specifikācijas	17
4.2.1.1.	Vispārīgas prasības	17
4.2.1.2.	Dokumentācija mašīnistiem	17
4.2.1.2.1.	Mašīnista procedūru rokasgrāmata	17
4.2.1.2.2.	Izmantojamo dzelzceļa līniju un ar tām saistīto attiecīgo lauka iekārtu apraksts	18
4.2.1.2.2.1.	Maršruta apraksta sagatavošana	18
4.2.1.2.2.2.	Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi	19
4.2.1.2.2.3.	Mašīnistu informēšana reāllaikā	19
4.2.1.2.3.	Kustības grafiki	19
4.2.1.2.4.	Ritošais sastāvs	19
4.2.1.3.	Dokumentācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kas nav mašīnisti	19
4.2.1.4.	Dokumentācija infrastruktūras pārvaldītāju darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību	19
4.2.1.5.	Ar drošību saistīta saziņa starp vilciena apkalpi, citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbiniekiem un darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību	20
4.2.2.	Uz vilcieniem attiecināmās specifikācijas	20
4.2.2.1.	Vilciena saredzamība	20
4.2.2.1.1.	Vispārīga prasība	20
4.2.2.1.2.	Vilciena priekšgals	20
4.2.2.1.3.	Vilciena astesgals	21
4.2.2.1.3.1.	Pasažieru vilcieni	21
4.2.2.1.3.2.	Kravas vilcieni	21
4.2.2.2.	Vilciena sadzirdamība	22
4.2.2.2.1.	Vispārīga prasība	22
4.2.2.2.2.	Vadība	22

4.2.2.3.	Ritekļu identifikācija	23
4.2.2.4.	Pasažieru un kravas drošība	23
4.2.2.4.1.	Kravas drošība	23
4.2.2.4.2.	Pasažieru drošība	23
4.2.2.5.	Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	23
4.2.2.5.1.	Savietojamība ar maršrutu	23
4.2.2.5.2.	Vilciena sastāvs	24
4.2.2.6.	Vilciena bremzēšana	25
4.2.2.6.1.	Obligātās prasības bremžu sistēmai	25
4.2.2.6.2.	Bremzēšanas veiktspēja un atļautais maksimālais ātrums	25
4.2.2.7.	Vilciena darbīgas nodrošināšana	26
4.2.2.7.1.	Vispārīga prasība	26
4.2.2.7.2.	Dati pirms atiešanas	26
4.2.2.8.	Prasības attiecībā uz signālu un gar dzelzceļa līniju izvietoto zīmju saskatāmību	26
4.2.2.9.	Mašīnista modrības kontrole	27
4.2.3.	Uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmās specifikācijas	27
4.2.3.1.	Vilcienu plānošana	27
4.2.3.2.	Vilcienu identifikācija	27
4.2.3.2.1.	Vilciena kustības numura formāts	27
4.2.3.3.	Vilciena atiešana	27
4.2.3.3.1.	Pārbaudes un testi pirms atiešanas	27
4.2.3.3.2.	Infrastrukturā pārvaldītāja informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli	27
4.2.3.4.	Satiksmes vadība	27
4.2.3.4.1.	Vispārīgas prasības	27
4.2.3.4.2.	Ziņošana par vilcienu	28
4.2.3.4.2.1.	Dati, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena pozīciju, un paredzētais nodošanas laiks	28
4.2.3.4.3.	Bīstamās kravas	28
4.2.3.4.4.	Ekspluatācijas kvalitāte	29
4.2.3.5.	Datu reģistrēšana	29
4.2.3.5.1.	Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena	29
4.2.3.5.2.	Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā	29
4.2.3.6.	Traucēts ekspluatācijas režīms	30
4.2.3.6.1.	Ieteikumi citiem izmantotājiem	30
4.2.3.6.2.	Ieteikumi mašīnistiem	30
4.2.3.6.3.	Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	30
4.2.3.7.	Avārijas situāciju pārvaldība	30
4.2.3.8.	Palīdzība vilciena apkalpei starpgadījumu vai nopietnu ritošā sastāva darbības traucējumu gadījumā	31

4.3.	Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas	31
4.3.1.	Saskarnes ar Infrastruktūras SITS (INF SITS)	31
4.3.2.	Saskarnes ar Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu SITS (CCS SITS)	32
4.3.3.	Saskarnes ar ritošā sastāva SITS	32
4.3.3.1.	Saskarnes ar Lokomotīvu un pasažieru ritošā sastāva SITS (LOC&PAS SITS)	32
4.3.3.2.	Saskarnes ar Kravas vagonu SITS (WAG SITS)	33
4.3.4.	Saskarnes ar Energoapgādes SITS (ENE SITS)	34
4.3.5.	Saskarnes ar SITS “Drošība dzelzceļa tuneļos” (SRT SITS)	34
4.3.6.	Saskarnes ar Trokšņa SITS (NOI SITS)	34
4.3.7.	Saskarnes ar Regulu (ES) Nr. 1300/2014 – SITS “Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām” (PRM SITS)	35
4.4.	Ekspluatācijas noteikumi	35
4.4.1.	Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ekspluatācijas principi un noteikumi	35
4.4.2.	Valsts noteikumi	35
4.4.3.	Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi	35
4.4.4.	Pāreja no valsts noteikumu piemērošanas uz šīs regulas īstenošanu	36
4.5.	Tehniskās apkopes noteikumi	36
4.6.	Profesionālā kompetence	36
4.6.1.	Profesionālā kompetence	36
4.6.2.	Valodu kompetence	36
4.6.2.1.	Principi	36
4.6.2.2.	Zināšanu līmenis	36
4.6.3.	Personāla sākotnējā un pastāvīgā novērtēšana	37
4.6.3.1.	Pamatelementi	37
4.6.3.2.	Mācību vajadzību analīze un atjaunināšana	37
4.6.4.	Palīgpersonāls	37
4.7.	Veselības un drošības nosacījumi	37
4.7.1.	Ievads	37
4.7.2.	Medicīniskās pārbaudes un psiholoģiskais novērtējums	38
4.7.2.1.	Pārbaudes pirms pieņemšanas darbā	38
4.7.2.1.1.	Medicīnisko pārbaūžu obligātais saturs	38
4.7.2.1.2.	Psiholoģiskais novērtējums	38
4.7.2.2.	Pārbaudes pēc pieņemšanas darbā	39
4.7.2.2.1.	Periodisko medicīnisko pārbaūžu biežums	39
4.7.2.2.2.	Periodisko medicīnisko pārbaūžu obligātais saturs	39
4.7.2.2.3.	Papildu medicīniskās pārbaudes un/vai psiholoģiskais novērtējums	39

4.7.3.	Medicīniskās prasības	39
4.7.3.1.	Vispārīgas prasības	39
4.7.3.2.	Redzes prasības	39
4.7.3.3.	Dzirdes prasības	40
4.8.	Papildinformācija par infrastruktūru un riteklēm	40
4.8.1.	Infrastruktūra	40
4.8.2.	Ritošais sastāvs	40
5.	Savstarpējas izmantojamības komponenti	40
5.1.	Definīcija	40
5.2.	Komponentu saraksts	40
6.	Komponentu atbilstības un/vai piemērotības lietošanai novērtējums un apakšsistēmas verifikācija	40
6.1.	Savstarpējas izmantojamības komponenti	40
6.2.	Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma	41
6.2.1.	Principi	41
7.	Īstenošana	41
7.1.	Principi	41
7.2.	Īpaši gadījumi	41
7.2.1.	Ievads	41
7.2.2.	Īpašo gadījumu uzskaitījums	41
7.2.2.1.	Īpašs pastāvīgs gadījums (P) – Igaunija, Latvija, Lietuva, Polija, Slovākija un Ungārija	41
7.2.2.2.	Īpašs pastāvīgs gadījums – Apvienotā Karaliste (Ziemeļīrija) un Īrija	42
7.2.2.3.	Īpašs pagaidu gadījums (T1) – Apvienotā Karaliste un Īrija	42
7.2.2.4.	Īpašs pastāvīgs gadījums (P) – Somija	42
A	papildinājums. ERTMS ekspluatācijas principi un noteikumi	43
B	papildinājums. Kopēji ekspluatācijas principi un noteikumi	44
C	papildinājums. Ar drošību saistītas saziņas metodika	49
D	papildinājums. Savietojamība ar maršrutu un maršruta apraksts	56
D1.	papildinājums. Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot	56
D2.	papildinājums. Elementi, kas infrastruktūras pārvaldītājam jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam maršruta apraksta vajadzībām	66
E	papildinājums. Valodas un saziņas prasmju līmenis	86
F	papildinājums. Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai	87
G	papildinājums. Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu sagatavošanas pienākumu pildīšanai	89
H	papildinājums. Eiropas ritekļa numura un saistītā alfabētiskā marķējuma uzraksts uz virsbūves	91
I	papildinājums. Jomas, kurās drīkst turpināt valsts noteikumu piemērošanu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 8. pantu	93
J	papildinājums. Terminu skaidrojumi	95

1. IEVADS

1.1. **Tehniskā darbības joma**

Šī savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija ("SITS") attiecas uz Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikuma 1. punkta sarakstā iekļauto un 2.5. punktā definēto satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

1.2. **Ģeogrāfiskā darbības joma**

Šīs regulas ģeogrāfiskā darbības joma ir Savienības tīkls, kas noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 1. iedaļā, un tajā neietilpst Direktīvas (ES) 2016/797 1. panta 3. un 4. punktā minētie gadījumi.

1.3. **Šīs regulas saturs**

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

- a) norādīta tās paredzētā darbības joma, t. i., satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma;
- b) formulētas pamatprasības attiecīgajai apakšsistēmai un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām;
- c) noteiktas funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kas mērķa apakšsistēmai un tās saskarnēm jāievēro attiecībā uz citām apakšsistēmām. Ja nepieciešams, šīs specifikācijas var variēties atkarā no apakšsistēmas izmantojuma;
- d) noteikti savstarpējas izmantojamības komponenti un saskarnes, kam piemēro Eiropas specifikācijas, ieskaitot Eiropas standartus, un kas ir vajadzīgi, lai panāktu savstarpēju izmantojamību Eiropas dzelzceļu sistēmas iekšienē;
- e) noteikts, kādas procedūras katrā attiecīgā gadījumā jāizmanto, lai novērtētu savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai;
- f) norādīta šās SITS īstenošanas stratēģija. Īpaši jānosaka, kuri posmi jāīsteno un kurus elementus var piemērot, lai pakāpeniski pārietu no pašreizējā stāvokļa uz galīgo stāvokli, kad atbilstība SITS būs kļuvusi par normu;
- g) norādīta attiecīgā personāla profesionālā kvalifikācija, kā arī veselības un drošības nosacījumi darbā, kas vajadzīgi attiecīgās apakšsistēmas darbībai un uzturēšanai, kā arī SITS ieviešanai;
- h) norādīti esošajām apakšsistēmām un ritekļiem piemērojamie noteikumi, sevišķi modernizācijas un atjaunošanas gadījumā, un šādos gadījumos – pārveidošanas darbi, kam vajadzīgs pieteikums uz jaunu atļauju;
- i) norādīti ritekļu un stacionāru apakšsistēmu parametri, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņemumam jāpārbauda, un procedūras, kas piemērojamas minēto parametru pārbaudei, kad piešķirta atļauja ritekli laist tirgū, un pirms ritekļa pirmās lietošanas reizes, lai nodrošinātu savietojamību starp ritekļiem un maršrutiem, kuros tie ekspluatējami.

Bez tam saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 5. punktu katrā SITS var paredzēt īpašus gadījumus.

2. DARBĪBAS JOMAS APRAKSTS

2.1. **Personāls un vilcieni**

Šā pielikuma 4.6. un 4.7. punkts attiecas uz personālu, kas veic tādus drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar vilciena pavadīšanu.

Šā pielikuma 4.6.2. punkts attiecas uz mašīnistiem, neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/59/EK ⁽¹⁾ VI pielikuma 8. punktu.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Direktīva 2007/59/EK par to vilcienā vadītāju sertifikāciju, kuri vada lokomotīves un vilcienus Kopienas dzelzceļu sistēmā (OV L 315, 3.12.2007., 51. lpp.).

Uz personālu, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar vilcienu dispečera pienākumiem un vilcienu kustības atļaušanu, attiecas profesionālās kvalifikācijas un veselības un drošības nosacījumu savstarpēja atzīšana starp dalībvalstīm.

Uz personālu, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar vilciena pēdējās sagatavošanas darbiem, pirms tas šķērso robežu(-as), un darbu aiz vietas(-ām), kura(-as) norādīta(-as) kā "robeža" infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatā un iekļauta(-as) tā drošības atļaujā, attiecas 4.6. punkts, bet 4.7. punkts attiecas uz savstarpējo atzīšanu starp dalībvalstīm. Ja vilciens atbilst Direktīvas (ES) 2016/798 10. panta 8. punktā minētajiem nosacījumiem, to neuzskata par pārrobežu pakalpojumu.

2.2. Principi

Šī regula attiecas uz tiem dzelzceļa satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas elementiem, attiecībā uz kuriem pastāv dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju ekspluatācijas saskarnes un kuri īpaši veicina savstarpēju izmantojamību.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs, nosakot atbilstošus procesus, gādā, lai tiktu izpildītas visas prasības, kas attiecas uz noteikumiem, procedūrām un dokumentiem. Šo procesu organizācijai ir būtiska nozīme dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēmā (turpmāk "DPS"), kas jāizveido saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 prasībām. Pirms drošības atļaujas piešķiršanas DPS novērtē attiecīgā valsts drošības iestāde (turpmāk "VDI"), bet pirms drošības sertifikātu piešķiršanas – Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra vai attiecīgā VDI.

2.3. Piemērojamība esošajiem ritekļiem un infrastruktūrai, kas neatbilst SITS

Lai gan šajā regulā iekļautās prasības pārsvarā ir saistītas ar procesiem un procedūrām, daļa no tām attiecas arī uz šīs regulas kontekstā ekspluatācijai svarīgiem ritekļu un infrastruktūras fiziskajiem elementiem.

Šie fiziskie elementi ir uzskaitīti strukturālajās SITS, kas attiecas uz citām apakšsistēmām, nevis satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu. Tie ir jānovērtē atbilstoši minētajās SITS noteiktajām procedūrām.

Šīs regulas noteikumus neizmanto tādu valsts noteikumu pamatošanai, kas iekļauti strukturālā SITS.

3. PAMATPRASĪBAS

3.1. Atbilstība pamatprasībām

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 3. pantu Savienības dzelzceļa sistēmai, tās apakšsistēmām un to savstarpējas izmantojamības komponentiem jāatbilst pamatprasībām, kas vispārīgā veidā noteiktas minētās direktīvas III pielikumā.

3.2. Pamatprasību pārskats

Pamatprasības aptver:

- drošību,
- drošumu un darbgatavību,
- veselību,
- vides aizsardzību,
- tehnisko savietojamību,
- pieejamību.

Saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797 pamatprasības var būt vispārīgi piemērojamas visai Savienības dzelzceļu sistēmai vai īpaši noteiktas katrai apakšsistēmai un tās komponentiem.

Turpmākajā tabulā sniegts kopsavilkums par atbilstību starp šo regulu un Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā izklāstītajām pamatprasībām.

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbīgātība	Vesdība		Vides aizsardzība					Tehniskā savietojamība	Piecjamība		Satiksmes nodrošināšanai un vadībai īpaši piemērojamās pamatprasības			
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.		1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.	1.4.5.		1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
4.2.1.2.	Dokumentācija mašīnistiem						X											X		X	
4.2.1.2.1.	Mašīnista procedūru rokasgrāmata												X					X		X	
4.2.1.2.2.	Maršruta apraksts																	X		X	
4.2.1.2.2.1.	Maršruta apraksta sagatavošana																	X			
4.2.1.2.2.2.	Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi																	X		X	
4.2.1.2.2.3.	Mašīnistu informēšana reāllaikā																	X	X	X	
4.2.1.2.3.	Kustības grafiki																	X	X	X	
4.2.1.2.4.	Ritošais sastāvs						X											X		X	
4.2.1.3.	Dokumentācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kas nav mašīnisti						X											X		X	
4.2.1.4.	Dokumentācija infrastruktūras pārvaldītāju darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību						X											X	X		
4.2.1.5.	Ar drošību saistīta saziņa starp vilciena apkalpi, citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbiniekiem un darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību						X											X	X	X	
4.2.2.1.	Vilciena saredzamība	X																X		X	
4.2.2.1.1.	Vispārīga prasība	X																X		X	
4.2.2.1.2.	Vilciena priekšgals	X																X		X	
4.2.2.1.3.	Vilciena astesgals	X																X		X	
4.2.2.2.	Vilciena dzirdamība	X											X					X		X	
4.2.2.2.1.	Vispārīga prasība	X																X		X	
4.2.2.2.2.	Vadība	X																		X	
4.2.2.3.	Ritekļu identifikācija						X											X		X	
4.2.2.4.	Pasažieru un kravas drošība																	X			
4.2.2.5.	Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs																	X			
4.2.2.5.1.	Savietojamība ar maršrutu																	X			

Punkts	Punkta nosaukums	Drošība					Drošums un darbgtavība	Veselība		Vides aizsardzība					Tehniskā savietojamība	Piecjamība		Satiksmes nodrošināšanai un vadībai īpaši piemērojamās pamatprasības			
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.		1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.	1.4.5.		1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
4.2.3.5.2.	Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā						X												X		
4.2.3.6.	Traucēts ekspluatācijas režīms																	X	X	X	
4.2.3.6.1.	Ieteikumi citiem izmantotājiem																	X		X	
4.2.3.6.2.	Ieteikumi mašīnistiem																	X			
4.2.3.6.3.	Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā																	X	X	X	
4.2.3.7.	Avārijas situāciju pārvaldība																	X	X	X	
4.2.3.8.	Palīdzība vilciena apkalpei starpgadījumu vai nopietnu ritošā sastāva darbības traucējumu gadījumā																			X	
4.4.	ERTMS ekspluatācijas noteikumi																	X	X		
4.6.	Profesionālā kvalifikācija																	X	X	X	
4.7.	Veselības un drošības nosacījumi																	X			
4.8.	Papildinformācija par infrastruktūru un riteklēm																	X			
4.8.1.	Infrastruktūra																	X			
4.8.2.	Riteklī																	X			

4. APAKŠSISTĒMAS RAKSTUROJUMS

4.1. Ievads

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES ⁽²⁾ infrastruktūras pārvaldītāja vispārējā atbildībā ir visu to attiecīgo prasību noteikšana, kas ir obligātas vilcieniem, kuriem ir atļauta kustība tā tīklā, ņemot vērā atsevišķu dzelzceļa līniju ģeogrāfiskās īpatnības un šajā nodaļā izklāstītās funkcionālās un tehniskās specifikācijas.

4.2. Apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas

Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas ir šādas:

- uz personālu attiecināmas specifikācijas,
- uz vilcieniem attiecināmas specifikācijas,
- uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmas specifikācijas.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

4.2.1. Uz personālu attiecināmās specifikācijas

4.2.1.1. Vispārīgas prasības

Šis punkts attiecas uz personālu, kas piedalās apakšsistēmas ekspluatācijā, veicot drošībai būtiskus uzdevumus, kuros dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir tieša saskarne ar infrastruktūras pārvaldītāju.

1. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbinieki, kas:

- a) vada vilcienus ("mašīnists") un ir vilciena apkalpes locekļi;
- b) veic pienākumus vilcienā (izņemot vilciena vadīšanu) un ir vilciena apkalpes locekļi;
- c) sagatavo vilcienus.

2. Infrastruktūras pārvaldītāja personāls, kas atbild par vilcienu kustības atļaušanu.

Prasības attiecas uz šādām jomām:

- dokumentācija,
- saziņa.

Turklāt attiecībā uz 2.1. punktā minēto personālu šajā regulā ir izklāstītas prasības, kas attiecas uz:

- kvalifikāciju (sk. 4.6. punktu un G papildinājumu),
- veselības un drošības nosacījumiem (sk. 4.7. punktu).

4.2.1.2. Dokumentācija mašīnistiem

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas ekspluatē vilcienus, nodrošina mašīnistiem visu viņu pienākumu izpildei nepieciešamo informāciju un dokumentāciju; tā var būt papīra formātā vai elektroniskā formātā.

Šajā informācijā ņem vērā nepieciešamos elementus, kas attiecas uz ekspluatāciju normālā un traucētā režīmā un avārijas situācijās maršrutos, kuros kursē vilcieni, kā arī attiecībā uz ritošo sastāvu, ko izmanto šajos maršrutos.

4.2.1.2.1. Mašīnista procedūru rokasgrāmata

Visas procedūras, kas jāievēro mašīnistam, iekļauj dokumentā vai nodrošina elektroniskā vidē ar nosaukumu "Mašīnista procedūru rokasgrāmata".

Mašīnista procedūru rokasgrāmatā nosaka prasības attiecībā uz normālu un traucētu ekspluatācijas režīmu, kā arī avārijas situācijām, ar ko var saskarties mašīnists, visiem maršrutiem, kuros kursē vilciens, kā arī ritošajam sastāvam, ko izmanto šajos maršrutos.

Mašīnista procedūru rokasgrāmatā ir aplūkoti šādi divi skaidri noteikti aspekti:

- kopīgo noteikumu un procedūru kopuma apraksts (ņemot vērā A, B un C papildinājuma saturu),
- visu to nepieciešamo noteikumu un procedūru kopuma apraksts, kas katram infrastruktūras pārvaldītājam ir atšķirīgs.

Rokasgrāmatā iekļauj procedūras, kas attiecas vismaz uz šādiem jautājumiem:

- personāla drošība un aizsardzība,
- vilcienu vadības iekārtas un signalizācija,
- vilciena ekspluatācija, arī traucētā režīmā,
- vilces līdzekļi un ritošais sastāvs,
- starpgadījumi un negadījumi.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir atbildīgs par mašīnista procedūru rokasgrāmatas sagatavošanu, turklāt to izstrādā tā, lai tās saturs būtu pilnīgs un precīzs un mašīnisti spētu piemērot visus ekspluatācijas noteikumus.

Mašīnista procedūru rokasgrāmatu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izstrādā skaidrā formātā visai infrastruktūrai, kurā strādā tā mašīnisti.

Tai ir šādi divi papildinājumi:

- 1. papildinājums “Saziņas procedūru rokasgrāmata”,
- 2. papildinājums “Veidlapu paraugi”.

Iepriekš noteiktas formas ziņojumi un veidlapas ir sagatavotas vismaz infrastruktūras pārvaldītāju darba valodā(-ās).

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma procesā, kas attiecas uz mašīnista procedūru rokasgrāmatas izstrādi un atjaunināšanu, ievēro šādus posmus:

- infrastruktūras pārvaldītājs (vai organizācija, kas atbild par ekspluatācijas noteikumu sagatavošanu) sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam attiecīgo informāciju infrastruktūras pārvaldītāja darba valodā,
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izstrādā sākotnējo vai atjaunināto dokumentu,
- ja valoda, kurā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir izvēlējis sagatavot mašīnista procedūru rokasgrāmata, nav tā, kurā sagatavota attiecīgā sākotnēji sniegtā informācija, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vajadzības gadījumā nodrošina tulkojumu un/vai sniedz skaidrojošas piezīmes citā valodā.

Infrastruktūras pārvaldītājs gādā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodotās dokumentācijas saturs būtu pilnīgs un precīzs.

4.2.1.2.2. *Izmantojamo dzelzceļa līniju un ar tām saistīto attiecīgo lauka iekārtu apraksts*

Mašīnistiem nodrošina informāciju, kurā aprakstītas izmantojamās dzelzceļa līnijas un ar tām saistītās attiecīgās lauka iekārtas, kas ir saistītas ar vilciena vadīšanu. Šo informāciju izklāsta vienotā dokumentā ar nosaukumu “Maršruta apraksts”.

Obligāti sniedz vismaz šādu informāciju:

- vispārīgie ekspluatācijas raksturlielumi,
- kāpumu un kritumu norādes,
- detalizēta dzelzceļa līnijas shēma.

4.2.1.2.2.1. Maršruta apraksta sagatavošana

Katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izstrādā maršruta aprakstu vienotā formātā visām infrastruktūrām, kurās kursē tā vilcieni.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pienākums ir sastādīt pilnīgu un pareizu maršruta aprakstu, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāja(-u) sniegto informāciju. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums gādā, lai maršruta apraksta saturs būtu pilnīgs un precīzs, tostarp arī, ja tiek veikta maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumu grupēšana. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums gādā, lai maršruta aprakstā būtu pienācīgi aprakstīti ekspluatācijas nosacījumi, kas attiecas uz līnijas raksturlielumiem un ritekļa raksturlielumiem.

Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot RINF, sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vismaz informāciju maršruta aprakstam, kā noteikts D2. papildinājumā. Šajā informācijā ietver attiecīgo informāciju, kas jāņem vērā, lai vilciena ekspluatāciju pielāgotu atbilstīgi līnijas raksturlielumiem un ritekļa raksturlielumiem. Līdz brīdim, kad RINF sniedz attiecīgos parametrus saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/777 ⁽³⁾ 6. pantu, infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju sniedz ar citiem līdzekļiem bez maksas un iespējami drīz, katrā gadījumā – 15 dienu laikā pirmajā iesniegšanas reizē, ja vien dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nepiekrīt ilgākam termiņam.

Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot RINF, informē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu par maršruta apraksta izmaiņām, tiklīdz šāda informācija kļūst zināma, vai ar citiem līdzekļiem līdz brīdim, kad RINF ļauj veikt tādas funkcijas.

⁽³⁾ Komisijas 2019. gada 16. maija Īstenošanas regula (ES) 2019/777 par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu (skatīt šā Oficiālā Vēstneša 312. lpp.).

Infrastrukturā pārvaldītājs gādā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodotā informācija būtu pilnīga un precīza. Ārkārtas situācijās vai reāllaika informācijas gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam tūlītēju informāciju par D2. papildinājumu, izmantojot atbilstīgus alternatīvus saziņas līdzekļus.

4.2.1.2.2.2. Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi

Infrastrukturā pārvaldītājs paziņo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam par visiem saskaņā ar 4.2.1.2.2.1. punktu sniegtās informācijas pastāvīgajiem vai īslaicīgajiem grozījumiem.

Šīs izmaiņas katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sagrupē īpašā dokumentā vai nodrošina elektroniskā vidē vienotā formātā visām infrastruktūrām, kurās kursē attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcieni.

4.2.1.2.2.3. Mašīnistu informēšana reāllaikā

Infrastrukturā pārvaldītājs informē mašīnistus par visām dzelzceļa līniju un attiecīgo lauka iekārtu izmaiņām, par kurām nav paziņots kā par maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumiem, kā noteikts 4.2.1.2.2.2. punktā.

4.2.1.2.3. Kustības grafiki

Informācija par vilcienu kustības grafiku palīdz nodrošināt precīzu vilcienu kustību un uzlabot pakalpojumu efektivitāti.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sniedz mašīnistiem informāciju, kas vajadzīga normālai vilciena vadīšanai, norādot vismaz:

- vilciena identifikāciju,
- vilcienu kursēšanas dienas (vajadzības gadījumā),
- pieturvietas un ar tām saistītās darbības,
- citus laika punktus,
- pienākšanas/atiešanas/garāmbraukšanas laikus katrā no šiem punktiem.

Šo informāciju par vilcienu kustību, kuras pamatā ir infrastruktūras pārvaldītāja sniegtā informācija, var nodrošināt elektroniski vai papīra formātā.

Mašīnistu iepazīstināšana ar šo informāciju ir saskaņota visās līnijās, kurās kursē attiecīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vilcieni.

4.2.1.2.4. Ritošais sastāvs

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi sniedz mašīnistiem visu informāciju, kas attiecas uz ritošā sastāva ekspluatāciju traucētā režīmā (piemēram, par vilcieniem, kam vajadzīga palīdzība). Dokumentācijā šādos gadījumos pievērš uzmanību arī konkrētajai saskarnei ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu.

4.2.1.3. Dokumentācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kas nav mašīnisti

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums savam (vilcienu vai citam) personālam, kas pilda drošībai būtiskus uzdevumus, kuros ir tieša saskarne ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu, iekārtām vai sistēmām, sniedz tādu informāciju par noteikumiem, procedūrām, ritošo sastāvu un maršrutu, kādu tas uzskata par vajadzīgu šo uzdevumu pildīšanai. Šī informācija ir piemērojama gan normālā, gan traucētā ekspluatācijas režīmā.

Vilcienu personālam domātās informācijas struktūrai, formātam, saturam un izstrādāšanas un atjaunināšanas procesam par pamatu izmanto 4.2.1.2. apakšsadaļā noteikto specifikāciju.

4.2.1.4. Dokumentācija infrastruktūras pārvaldītāju darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību

Visu informāciju, kas vajadzīga, lai nodrošinātu ar drošību saistītu saziņu starp darbiniekiem, kuri atļauj vilcienu kustību, un vilciena apkalpi, izklāsta:

- dokumentos, kuros aprakstīti saziņas principi (C papildinājums),
- dokumentā ar nosaukumu "Veidlapu paraugi".

Infrastrukturā pārvaldītājs sagatavo šos dokumentus visās savās darba valodās.

- 4.2.1.5. Ar drošību saistīta saziņa starp vilciena apkalpi, citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbiniekiem un darbiniekiem, kas atļauj vilcienu kustību

Valoda, ko izmanto ar drošību saistītā saziņā starp vilciena apkalpi, citiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbiniekiem (kā noteikts G papildinājumā) un darbiniekiem, kuri atļauj vilcienu kustību, ir attiecīgā maršruta infrastruktūras pārvaldītāja darba valoda (kā noteikts J papildinājumā).

Principi, kas jāievēro ar drošību saistītā saziņā starp vilciena apkalpi un darbiniekiem, kuri atļauj vilcienu kustību, ir izklāstīti C papildinājumā.

Saskaņā ar Direktīvu 2012/34/ES infrastruktūras pārvaldītājs atbild par sava personāla ikdienas darbā lietojamās darba valodas vai valodu publicēšanu.

Ja atbilstoši vietējai praksei jālieto arī otra valoda, infrastruktūras pārvaldītājam jānosaka šās valodas lietošanas ģeogrāfiskās robežas.

- 4.2.2. *Uz vilcieniem attiecināmās specifikācijas*

- 4.2.2.1. Vilciena saredzamība

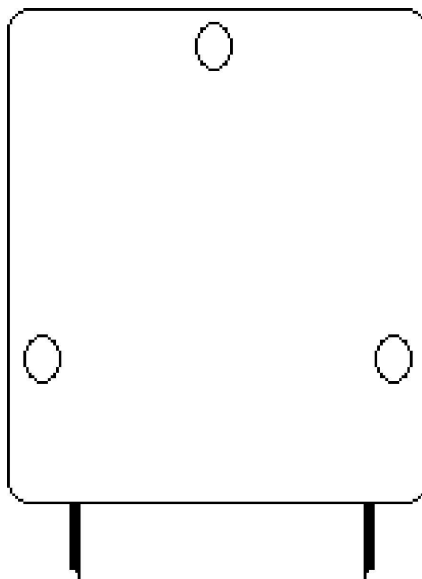
- 4.2.2.1.1. *Vispārīga prasība*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, lai vilcieni būtu aprīkoti ar signālierīcēm, kas apzīmē vilciena priekšgalu un astesgalu.

- 4.2.2.1.2. *Vilciena priekšgals*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, lai vilciens, kas tuvojas, būtu skaidri saskatāms un atpazīstams kā vilciens pēc ieslēgtiem priekšējiem baltas gaismas lukturiem un to izvietojuma.

Uz priekšu vērsta vilciena pirmā ritekļa priekšgals ir aprīkots ar trim lukturiem vienādsānu trīsstūra formā, kā redzams attēlā. Šie lukturi vienmēr ir ieslēgti, ja vilciens brauc ar šo galu pa priekšu.



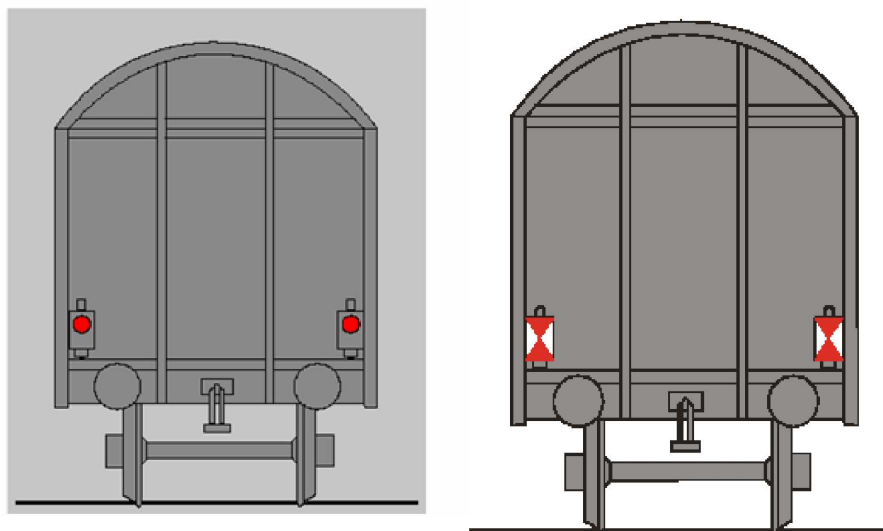
Priekšējie lukturi padara vilcienu iespējami vieglāk pamanāmu (gabarītlukturi), nodrošina pietiekamu redzamību mašīnistam (galvenie lukturi) naktī un vājā apgaismojumā, un tie nedrīkst apžilbināt pretimbraucošo vilcienu mašīnistus.

Atstatums starp lukturiem, to augstums virs sliedēm, diametrs, gaismas stiprums un emitētā gaismas stara izmēri un forma dienā un naktī ir noteikti Lokomotīvu un pasažieru ritošā sastāva SITS (turpmāk "LOC&PAS SITS").

Lai varētu piekļūt RINF norādītajām līnijām, kurās tiek izmantota nosacīti atļauta braukšana, līdz turpmāk norādītajiem datumiem, līdz kuriem ir jāsaskaņo astesgala signālierīces atbilstoši 4.2.2.1.3.2. iedaļai, jānodrošina ritekļa galveno lukturu gaismas stipruma atbilstība Komisijas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 (*) (LOC&PAS SITS) pielikuma 4.2.7.1.1. iedaļas 5. punkta noteikumiem.

4.2.2.1.3. Vilciena astesgals

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina vajadzīgās signālierīces, kas apzīmē vilciena astesgalu. Astesgala signālierīci izvieto tikai vilciena pēdējā ritekļa aizmugurē. To izvieto tā, kā norādīts attēlā.



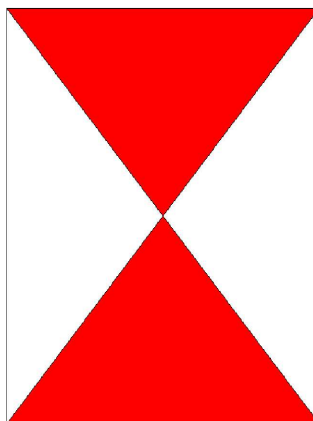
4.2.2.1.3.1. Pasažieru vilcieni

Pasažieru vilciena astesgala signālierīce sastāv no diviem vienmērīgas sarkanas gaismas lukturiem, kas atrodas uz šķērsass vienādā augstumā virs bufera.

4.2.2.1.3.2. Kravas vilcieni

Kravas vilciena astesgala signālierīce sastāv no divām atstarojošām plāksnēm, kas atrodas uz šķērsass vienādā augstumā virs bufera. Par atbilstošu šai prasībai uzskata katru vilcienu, kas aprīkots ar diviem vienmērīgas sarkanas gaismas lukturiem.

Atstarojošās plāksnes atbilst Kravas vagonu SITS E papildinājumam, un tām ir attēlā redzamā forma ar baltiem sānu trīsstūriem un sarkanu augšējo un apakšējo trīsstūri:



Plāksnes novieto uz šķērsass vienādā augstumā virs bufera.

(*) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1302/2014 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.).

Īpašie gadījumi

Apvienotajā Karalistē, Beļģijā, Francijā, Itālijā, Portugālē un Spānijā var arī turpmāk piemērot paziņotos valsts noteikumus, kuros prasīts kravas vilcienus aprīkot ar diviem vienmērīgas sarkanās gaismas lukturiem, lai saņemtu atļauju pārvietoties pa šo valstu dzelzceļa tīkla posmiem, ja to paredz ekspluatācijas prakse, kas jau ir spēkā pirms 2019. gada janvāra beigām, un/vai valsts noteikumi, kas paziņoti līdz 2019. gada janvāra beigām.

Ziņojumi

Ne vēlāk kā līdz 2020. gada 30. septembrim attiecīgās dalībvalstis iesniedz Komisijai ziņojumu par atstarojošo plāksņu izmantošanu, uzrādot visus nopietnos šķēršļus plānotajai valsts noteikumu atcelšanai.

Sadarbība ar kaimiņvalstīm

Līdz tam attiecīgās dalībvalstis, jo sevišķi pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pieprasījuma, veic novērtēšanu nolūkā atļaut divu atstarojošo plāksņu izmantošanu vienā vai vairākos sava dzelzceļa tīkla posmos gadījumā, ja novērtēšanas rezultāts ir pozitīvs, un paredz attiecīgus nosacījumus, kas pamatojas uz risku un ekspluatācijas prasību novērtējumu. Šo novērtēšanu pabeidz ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieprasījuma saņemšanas. Ja dalībvalsts nevar ar negatīvu novērtējuma rezultātu pienācīgi pamatot atteikumu, atstarojošās plāksnes atļauj izmantot.

Dalībvalstis jo sevišķi cenšas atļaut atstarojošo plāksņu izmantošanu dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros nolūkā piešķirt prioritāti pašreizējām problemātiskajām vietām. Minētos posmus un sīkāku informāciju par visiem ar tiem saistītajiem nosacījumiem reģistrē RINF. Līdz brīdim, kad informācija ievadīta RINF, infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina, ka informācija dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem tiek paziņota ar citiem piemērotiem līdzekļiem. Infrastruktūras pārvaldītājs identificē līniju posmus, kuros RINF prasa divus vienmērīgas sarkanās gaismas lukturus.

Pakāpeniska izbeigšana

Līdz 2021. gada 31. martam Komisija, pamatojoties uz Aģentūras ieteikumu un ņemot vērā dalībvalstu iesniegtajos ziņojumos izklāstītos konstatējumus, pārskata datumus un specifiskācījas, lai saskaņotu astesgala signālierīci un panāktu, ka atstarojošo plāksņu izmantošana ir atļauta visā Savienībā, ievērojot drošības un jaudas apsvērumus, kā arī izmaksu ietekmi pārejas laikā.

Ja vien šādā pārskatīšanā nav noteikts citādi, ar divām atstarojošām plāksnēm aprīkotu kravas vilcienu pieņemšanai piemēro šādus termiņus:

- 1) no 2022. gada 1. janvāra dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros, kas norādīti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 913/2010 ⁽⁹⁾;
- 2) no 2026. gada 1. janvāra visā Eiropas Savienības dzelzceļa tīklā.

Komisija Direktīvas (ES) 2016/797 51. pantā minētajai komitejai ziņo par 4.2.2.1. iedaļas īstenošanas gaitu.

4.2.2.2. Vilciena sadzirdamība

4.2.2.2.1. Vispārīga prasība

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, lai vilcieni būtu aprīkoti ar skaņas signālierīci, kas ziņo par vilciena tuvošanos.

4.2.2.2.2. Vadība

Jābūt iespējai ieslēgt skaņas signālierīci no jebkuras vilciena vadīšanas pozīcijas.

⁽⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 22. septembra Regula (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.).

4.2.2.3. Ritekļu identifikācija

Katram riteklim piešķir unikālu numuru, kas ļauj to atšķirt no jebkura cita dzelzceļa ritekļa. Numuram ir jābūt labi redzamam un izvietotam vismaz uz katras ritekļa garenvirziena sānu malas.

Ir arī jābūt iespējai identificēt riteklim piemērojamās ekspluatācijas ierobežojumus.

Papildu prasības izklāstītas H papildinājumā.

4.2.2.4. Pasažieru un kravas drošība

4.2.2.4.1. Kravas drošība

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, lai kravas ritekļu krava būtu droši un stingri nostiprināta visu brauciena laiku.

4.2.2.4.2. Pasažieru drošība

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, lai pasažieru pārvadāšana būtu droša visu brauciena laiku, sākot no vilciena atiešanas.

4.2.2.5. Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs

4.2.2.5.1. Savietojamība ar maršrutu

A. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pienākums ir nodrošināt, lai visi tā vilcienus veidojošie ritekļi būtu savietojami ar plānoto(-ajiem) maršrutu(-iem).

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma DPS ir paredzēts process, lai nodrošinātu, ka visi tā izmantotie ritekļi ir saņēmuši atļauju, ir reģistrēti un savietojami ar plānoto maršrutu, tostarp ar prasībām, kas jāievēro uzņēmuma darbiniekiem.

Savietojamības ar maršrutu process nedublē procesus, kas tiek veikti ritekļa atļaujas piešķiršanā saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2018/545 ⁽⁶⁾, lai nodrošinātu ritekļa un tīkla(-u) tehnisko savietojamību. D1. papildinājumā norādītajiem parametriem, kas jau verificēti un pārbaudīti ritekļa atļaujas piešķiršanas procesā vai citos līdzīgos procesos, neveic atkārtotu novērtēšanu tad, kad tiek pārbaudīta savietojamība ar maršrutu.

Par ritekļiem, kuriem atļauja piešķirta saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797, attiecīgos datus, kas saistīti ar D1. papildinājumā norādītajiem parametriem, jau pārbaudīti atļaujas piešķiršanas procesā un ir iekļauti:

— Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 3. punktā minētajā dokumentācijā un

— Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 10. punktā minētajā ritekļa atļaujā,

dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam pēc pieprasījuma sniedz Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 22. punktā minētais pieteikuma iesniedzējs vai ritekļa turētājs, ja šāda informācija nav pieejama EARTR vai citos dzelzceļa ritekļu reģistros.

Par ritekļiem, kuriem atļauja piešķirta pirms Direktīvas (ES) 2016/797, attiecīgos datus, kas saistīti ar D1. papildinājumā norādītajiem parametriem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam pēc pieprasījuma sniedz ritekļa atļaujas dokumentācijas turētājs vai ritekļa turētājs, ja šāda informācija nav pieejama EARTR vai citos dzelzceļa ritekļu reģistros.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma DPS paredzētajos savietojamības ar maršrutu procesos ietilpst šādas pārbaudes, ko var izdarīt līdztekus jebkurā piemērotā laikā vai jebkādā piemērotā secībā:

— katrs riteklis ir saņēmis atļauju un ir reģistrēts,

— katrs vilcienā ietilpstošais riteklis ir savietojams ar maršrutu,

— vilciena sastāvs ir savietojams ar maršrutu un ceļu,

— ir veikta vilciena sagatavošana, nodrošinot, ka vilciens ir pareizi nokomplektēts un pilnīgs.

⁽⁶⁾ Komisijas 2018. gada 4. aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2018/545, 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.).

- B. Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot *RINF*, sniedz informāciju savietojamības ar maršrutu nodrošināšanai, kā noteikts D1. papildinājumā.

D1. papildinājumā ir uzskaitīti visi parametri, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam šajā procesā jāizmanto pirms ritekļa vai vilciena konfigurācijas pirmās izmantošanas reizes, lai nodrošinātu, ka visi vilcienu veidojošie ritekļi ir savietojami ar maršrutu(-iem), kurā(-os) vilcienu plānots ekspluatēt, attiecīgā gadījumā ietverot apbraukšanas maršrutus un maršrutus uz darbnīcām. Jāņem vērā maršruta pārveidojumi un infrastruktūras raksturlielumu izmaiņas. Ja kāds D1. papildinājuma parametrs tiek saskaņots izmantošanas telpas tīkla(-u) līmenī, var prezumēt, ka minētajam parametram atbilst katrs ritekļis, ko atļauts izmantot minētajā telpā. Valsts noteikumi vai valsts papildu prasības par tīkla piekļuvi attiecībā uz savietojamību ar maršrutu principā tiek uzskatīti par nesaderīgiem ar D1. papildinājumu. Infrastruktūras pārvaldītājs nepieprasa papildu tehniskās pārbaudes, kuru mērķis ir pārbaudīt D1. papildinājuma sarakstā neietvertu parametru savietojamību ar maršrutu.

Direktīvas (ES) 2016/797 23. panta 1. punkta b) apakšpunktā noteikts, ka līdz brīdim, kad visu vajadzīgo informāciju par attiecīgajiem parametriem sniedz *RINF*, infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju, kolīdz iespējams, ar citiem līdzekļiem bez maksas elektroniski sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, apstiprinātiem ceļa pieprasītājiem un, attiecīgā gadījumā, Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 22. punktā minētajam pieteikuma iesniedzējam.

Informāciju par savietojamību ar maršrutu infrastruktūras pārvaldītājs ar citiem līdzekļiem, nevis izmantojot *RINF*, pēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pieprasījuma pirmo reizi iesniedz iespējami drīz, katrā gadījumā – 15 dienu laikā, ja vien infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nevienojas par ilgāku termiņu. Infrastruktūras pārvaldītājs gādā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodotā informācija būtu pilnīga un precīza.

Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot *RINF*, informē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu par maršruta raksturlielumu izmaiņām, tiklīdz šāda informācija kļūst zināma, vai ar citiem līdzekļiem līdz brīdim, kad *RINF* ļauj veikt tādas funkcijas.

Ārkārtas situācijās vai reāllaika informācijas gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam tūlītēju informāciju, izmantojot atbilstīgus saziņas līdzekļus.

- C. Attiecīgā gadījumā tiek pārbaudīti citi savietojamības ar maršrutu elementi:

- bīstamo kravu pārvadājumi, kā minēts 4.2.3.4.3. punktā,
- klusāks ceļš, kā minēts Trokšņa SITS,
- nestandarta pārvadājumi, kā minēts I papildinājumā,
- nosacījumi dīzeļdzinēja un citu siltumdzinēja vilces sistēmu, kā minēts LOC&PAS SITS 4.2.8.3. punktā, piekļūšanai pazemes stacijām.

4.2.2.5.2. Vilciena sastāvs

Prasībās attiecībā uz vilciena sastāvu ņem vērā šādus elementus atbilstīgi piešķirtajam ceļam:

- a) visi vilcienu veidojošie ritekļi ar visu kravu
- atbilst visām prasībām, kas tiek piemērotas maršrutos, kuros vilcienam plānots braukt,
 - spēj braukt ar maksimālo ātrumu, kādā paredzēta vilciena kustība;
- b) neviens vilciena ritekļis nepārsniedz tam noteikto tehniskās apkopes intervālu (ne laika, ne nobrauktā attāluma ziņā), un to nedrīkst pārsniegt visā attiecīgā brauciena laikā un garumā;
- c) vilciena ritekļu ar kravu sastāvs atbilst attiecīgā maršruta tehniskajiem un ekspluatācijas ierobežojumiem, un tā garums nedrīkst pārsniegt atiešanas un pienākšanas termināļos pieļaujamo maksimālo garumu;
- d) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma pienākums ir nodrošināt, lai visi vilcienu veidojošie ritekļi ar visu kravu būtu tehniski gatavi plānotajam braucienam un lai to tehniskā gatavība saglabātos visu brauciena laiku.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam var nākties ņemt vērā papildu ierobežojumus, kas saistīti ar konkrētā vilciena bremzēšanas režīma veidu vai vilces veidu (sk. 4.2.2.6. punktu).

4.2.2.6. Vilciena bremzēšana

4.2.2.6.1. Obligātās prasības bremžu sistēmai

Visi vilciena riteņi ir pievienoti automātiskajai nepārtrauktas darbības bremžu sistēmai, kā noteikts LOC&PAS un WAG SITS.

Ir nodrošināta ikviena vilciena pirmā un pēdējā riteņa (tostarp visu vilces vienību) automātisko bremžu efektīva darbība.

Ja vilciens nejauši sadalās divās daļās, maksimālas bremzēšanas rezultātā abas atdalīto riteņu rindas automātiski apstājas.

4.2.2.6.2. Bremzēšanas veikspēja un atļautais maksimālais ātrums

1. Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot RINF, sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam visus attiecīgās dzelzceļa līnijas raksturlielumus attiecībā uz katru maršrutu:

- signalizācijas attālumi (brīdinājums, apstāšanās), tostarp to drošības rezerves,
- kāpumi un kritumi,
- maksimālais atļautais ātrums un
- nosacījumi attiecībā uz tādu bremžu sistēmu izmantošanu, kas var ietekmēt infrastruktūru, piemēram, attiecībā uz magnētiskajām, reģeneratīvajām un virpuļstrāvas bremzēm.

Līdz brīdim, kad RINF sniedz attiecīgos parametrus, infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju sniedz ar citiem līdzekļiem bez maksas un iespējami drīz, katrā gadījumā – 15 dienu laikā pirmajā iesniegšanas reizē, ja vien dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nepiekrīt ilgākam termiņam.

Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot RINF, informē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu par līnijas raksturlielumu izmaiņām, tiklīdz šāda informācija kļūst zināma, vai ar citiem līdzekļiem līdz brīdim, kad RINF ļauj veikt tādas funkcijas.

Infrastruktūras pārvaldītājs gādā, lai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nodotā informācija būtu pilnīga un precīza.

2. Infrastruktūras pārvaldītājs var sniegt šādu informāciju:

- i) vilcieniem, kuru maksimālais ātrums ir lielāks par 200 km/h, palēninājuma diagrammu un reakcijas laiku uz horizontāla sliežu ceļa;
- ii) vilciena sekcijām un pastāvīgiem vilcienu sastāviem, kuru maksimālais ātrums nav lielāks par 200 km/h, palēninājumu (kā noteikts iepriekš i) punktā) vai bremzēšanas slodzes procentuālo attiecību;
- iii) citiem vilcieniem (mainīgi vilcienu sastāvi, kuru maksimālais ātrums nav lielāks par 200 km/h) – bremzēšanas masas procentu.

Ja infrastruktūras pārvaldītājs sniedz aprakstīto informāciju, to nediskriminatīvi dara pieejamu visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri nodomājuši ekspluatēt vilcienus tā tīklā.

Tāpat dienā, kad stājas spēkā šī regula, ir jābūt pieejamām bremzēšanas tabulām, kas jau tiek izmantotas un ir apstiprinātas attiecībā uz esošām līnijām, kuras neatbilst SITS.

3. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums plānošanas posmā nosaka vilciena bremžu darbības efektivitāti un atbilstošo maksimālo ātrumu, ņemot vērā:

- attiecīgās līnijas raksturlielumus, kā norādīts iepriekš 1. apakšpunktā un, ja pieejama, informāciju, ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs saskaņā ar 2. apakšpunktu; un
- ar ritošo sastāvu saistītas robežvērtības, kas izriet no bremžu sistēmas drošuma un darbīgas.

Turklāt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, ka katrs vilciens ekspluatācijas laikā sasniedz vismaz vajadzīgo bremsēšanas veikspēju. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izstrādā un īsteno atbilstošus noteikumus un tos pārvalda savas drošības pārvaldības sistēmas ietvaros.

Svarīgākais – dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāizstrādā noteikumi, ko piemēro, ja vilciens ekspluatācijas laikā nenasniedz vajadzīgo bremsēšanas veikspēju. Šādā gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nekavējoties informē infrastruktūras pārvaldītāju. Infrastruktūras pārvaldītājs var veikt piemērotus pasākumus, lai samazinātu ietekmi uz vispārējo satiksmi tīklā.

4.2.2.7. Vilciena darbīgas nodrošināšana

4.2.2.7.1. *Vispārīga prasība*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nosaka procesu, kas nodrošina, ka visas ar drošību saistītās vilciena iekārtas ir pilnīgā darba kārtībā un vilciens var droši braukt.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums informē infrastruktūras pārvaldītāju par visiem vilciena raksturlielumu pārveidojumiem, kas ietekmē tā darbību, kā arī par visiem pārveidojumiem, kuri varētu ietekmēt vilciena atbilstību tam piešķirtajam ceļam.

Infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nosaka un regulāri atjaunina nosacījumus un procedūras, kas attiecas uz vilcienu īslaicīgu ekspluatāciju traucētā režīmā.

4.2.2.7.2. *Dati pirms atiešanas*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nodrošina, ka infrastruktūras pārvaldītājiem pirms vilciena atiešanas tiek sniegti šādi dati, kas nepieciešami drošai un efektīvai ekspluatācijai:

- vilciena identifikācija,
- par vilcienu atbildīgā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma identifikācija,
- vilciena faktiskais garums,
- norāde par to, ka vilciens pārvadā pasažierus vai dzīvniekus, ja tas nav iepriekš paredzēts,
- visi ekspluatācijas ierobežojumi, norādot attiecīgos riteklus (gabarīts, ātruma ierobežojumi utt.),
- infrastruktūras pārvaldītājam vajadzīgā informācija par bīstamo kravu pārvadājumiem.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums informē infrastruktūras pārvaldītājus, ja vilciens neaizņems tam piešķirto ceļu vai ir atcelts.

4.2.2.8. Prasības attiecībā uz signālu un gar dzelzceļa līniju izvietoto zīmju saskatāmību

Mašīnists spēj saskatīt signālus un gar dzelzceļa līniju izvietotās zīmes, un tie ir mašīnistam saskatāmi attiecīgā gadījumā. Tas pats attiecas uz dzelzceļa līnijas malās izvietotām citu veidu zīmēm, ja tās ir saistītas ar drošību.

Tāpēc signālus un gar dzelzceļa līniju izvietotās zīmes, norādes un informācijas plāksnes izveido un izvieto saskaņoti, lai atvieglotu to saskatīšanu. Ņem vērā šādus aspektus:

- atbilstošs zīmju novietojums, lai mašīnists vilciena galveno lukturu gaismā varētu izlasīt informāciju,
- piemērots un pietiekami stiprs apgaismojums, ja informācija jāapgaismo,
- ja izmanto atpakaļatstarojošas zīmes, materiāla atstarojošās īpašības ir saskaņā ar attiecīgajām specifikācijām un zīmes ir izgatavotas tā, lai mašīnists vilciena galveno lukturu gaismā viegli var izlasīt informāciju.

Mašīnistu kabīnes konstruē saskaņoti tā, lai mašīnists viegli varētu saskatīt viņam paredzēto informāciju.

4.2.2.9. Mašīnista modrības kontrole

Vilcienā jābūt ierīcei, kas uzrauga mašīnista modrību. Tā iedarbojas, lai apstādinātu vilcienu, ja mašīnists noteiktā laikā nereaģē; laika intervāls ir precizēts ritošā sastāva SITS.

4.2.3. Uz vilcienu ekspluatāciju attiecināmās specifikācijas

4.2.3.1. Vilcienu plānošana

Saskaņā ar Direktīvu 2012/34/ES infrastruktūras pārvaldītājs norāda, kādi dati ir vajadzīgi, pieprasot vilciena ceļu.

4.2.3.2. Vilcienu identifikācija

Katru vilcienu identificē, piešķirot tam vilciena kustības numuru. Vilciena kustības numuru piešķir infrastruktūras pārvaldītājs, piešķirot vilciena ceļu, un par to informē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un visus vilciena ekspluatācijā iesaistītos infrastruktūras pārvaldītājus. Vilciena kustības numurs katrā tīklā ir unikāls. Būtu jāizvairās no vilciena kustības numura maiņas vilciena brauciena laikā.

4.2.3.2.1. Vilciena kustības numura formāts

Vilciena kustības numura formāts ir noteikts Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu SITS (turpmāk "CCS SITS", Komisijas Regula (ES) 2016/919 ⁽⁷⁾).

4.2.3.3. Vilciena atiešana

4.2.3.3.1. Pārbaudes un testi pirms atiešanas

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nosaka vajadzīgās pārbaudes un testus (piemēram, attiecībā uz durvīm, kravu, bremzēm), lai nodrošinātu vilciena drošu atiešanu.

4.2.3.3.2. Infrastruktūras pārvaldītāja informēšana par vilciena ekspluatācijas stāvokli

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums informē infrastruktūras pārvaldītāju par to, ka vilciens ir gatavs piekļūšanai tīklam.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pirms atiešanas un brauciena laikā informē infrastruktūras pārvaldītāju par jebkuru novirzi, kas ietekmē vilcienu vai tā ekspluatāciju un kas var ietekmēt vilciena kustību.

4.2.3.4. Satiksmes vadība

4.2.3.4.1. Vispārīgās prasības

Satiksmes vadība garantē drošu, efektīvu un precīzu dzelzceļa darbību, tostarp pakalpojumu pārtraukumu seku efektīvu novēršanu.

Infrastruktūras pārvaldītājs nosaka procedūras un līdzekļus, lai nodrošinātu:

- vilcienu vadību reālā laikā,
- operatīvus pasākumus pēc iespējas efektīvākas infrastruktūras darbības uzturēšanai faktiskas vai paredzamas kavēšanās vai starpgadījumu gadījumā,
- dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu informēšanu šādos gadījumos.

Visus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vajadzīgos papildu procesus, kas ietekmē saskarni ar infrastruktūras pārvaldītājiem, var ieviest pēc vienošanās ar attiecīgo infrastruktūras pārvaldītāju.

⁽⁷⁾ Komisijas 2016. gada 27. maija Regula (ES) 2016/919 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā (OV L 158, 15.6.2016., 1. lpp.).

4.2.3.4.2. Ziņošana par vilcienu

4.2.3.4.2.1. Dati, kas vajadzīgi ziņošanai par vilciena pozīciju, un paredzētais nodošanas laiks

Infrastrukturās pārvaldītāji:

- a) nodrošina, ka to tīklos attiecīgos iepriekš noteiktos atskaites punktos reālā laikā tiek reģistrēts vilcienu atiešanas, ierašanās vai garāmbraukšanas laiks un delta novirzes vērtība;
- b) ir izstrādājuši procesu, kas ļauj noteikt aptuvenu laika novirzi minūtēs no paredzētā laika, kad vilcienu ir plānots nodot no viena infrastruktūras pārvaldītāja otram; tajā iekļauj informāciju par pakalpojumu pārtraukumiem (problēmas apraksts un vieta);
- c) saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1305/2014 ⁽⁸⁾ (Kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas – TAF SITS) un Komisijas Regulu (ES) Nr. 454/2011 ⁽⁹⁾ (Pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas – TAP SITS) sniedz īpašus datus, kas nepieciešami saistībā ar ziņošanu par vilciena pozīciju. Šāda informācija ietver:
 - 1) vilciena identifikāciju;
 - 2) atskaites punkta identifikāciju;
 - 3) dzelzceļa līniju, pa kuru brauc vilciens;
 - 4) plānoto laiku atskaites punktā;
 - 5) faktisko laiku atskaites punktā (norādot, vai tas ir atiešanas, ierašanās vai garāmbraukšanas laiks; attiecībā uz starpposma atskaites punktiem, kuros vilciens apstājas, atsevišķi paziņo ierašanās un atiešanas laiku);
 - 6) par cik minūtēm agrāk vai vēlāk, nekā plānots, vilciens ierodas atskaites punktā;
 - 7) sākotnēju skaidrojumu par katru kavējumu, kas pārsniedz 10 minūtes vai citu saskaņā ar vilciena darbības uzraudzības režīmu noteiktu vērtību;
 - 8) norādi, ka ziņojums par kādu vilcienu aizkavējas un par cik minūtēm tas aizkavējas;
 - 9) iepriekšējās vilciena identifikācijas, ja tādas ir;
 - 10) informāciju par vilciena atcelšanu uz visu braucienu vai kādā braucienu posmā.

4.2.3.4.3. Bīstamās kravas

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nosaka bīstamo kravu pārvadājumu veikšanas procedūras.

Šajās procedūrās ietilpst:

- noteikumi, kas paredzēti attiecīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/68/EK ⁽¹⁰⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2010/35/ES ⁽¹¹⁾,
- mašīnista informēšana par bīstamo kravu atrašanos un izvietošanu vilcienā,
- infrastruktūras pārvaldītājam vajadzīgā informācija par bīstamo kravu pārvadājumiem,
- sakaru līniju noteikšana kopā ar infrastruktūras pārvaldītāju un īpašu pasākumu plānošana ar šīm kravām saistītu avārijas situāciju gadījumiem.

⁽⁸⁾ Komisijas 2014. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1305/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmai un Regulas (EK) Nr. 62/2006 atcelšanu (OV L 356, 12.12.2014., 438. lpp.).

⁽⁹⁾ Komisijas 2011. gada 5. maija Regula (ES) Nr. 454/2011 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu (OV L 123, 12.5.2011., 11. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Direktīva 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.).

⁽¹¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 16. jūnija Direktīva 2010/35/ES par pārvietojamām spiediena iekārtām un par Padomes Direktīvu 76/767/EEK, 84/525/EEK, 84/526/EEK, 84/527/EEK un 1999/36/EK atcelšanu (OV L 165, 30.6.2010., 1. lpp.).

4.2.3.4.4. *Ekspluatācijas kvalitāte*

Infrastrukturā pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nosaka procesus, lai uzraudzītu visu attiecīgo pakalpojumu efektivitāti.

Uzraudzības procesus izstrādā tā, lai tie dotu iespēju analizēt datus un noteikt pamattendences tiklab attiecībā uz cilvēku, kā uz sistēmas kļūdām. Šās analīzes rezultātus izmanto, lai noteiktu uzlabošanas pasākumus, kas paredzēti tādu notikumu novēršanai vai mazināšanai, kuri varētu traucēt tīkla efektīvu darbību.

Ja šādi uzlabošanas pasākumi var dot labumu visam tīklam, tostarp citiem infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, tos attiecīgi dara zināmus, ievērojot komercnoslēpumu.

Infrastrukturā pārvaldītājs iespējami drīzāk analizē notikumus, kas ir radījuši būtiskus ekspluatācijas traucējumus. Vajadzības gadījumā un jo īpaši, ja ir iesaistīts kāds to darbinieks, infrastruktūras pārvaldītājs uzaicina attiecīgajā notikumā iesaistīto(-os) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu(-us) piedalīties analīzē. Ja šādas analīzes rezultātā tiek izstrādāti ieteikumi par uzlabojumiem tīklā, kas paredzēti, lai novērstu vai mazinātu negadījumu/starpgadījumu cēloņus, šos ieteikumus dara zināmus visiem attiecīgajiem iesaistītajiem infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Šos procesus dokumentē, un tiem veic iekšējo revīziju.

4.2.3.5. *Datu reģistrēšana*

Datus, kas attiecas uz vilcienu kustību, reģistrē un saglabā, lai:

- atbalstītu sistemātisku drošības uzraudzību kā starpgadījumu un negadījumu novēršanas līdzekli,
- pārlicinātos par mašīnista, vilciena un infrastruktūras darbību laikposmā līdz starpgadījumam vai negadījumam un (attiecīgos gadījumos) uzreiz pēc tiem, lai noteiktu cēloņus un vajadzību pēc jauniem pasākumiem vai pastāvošo pasākumu izmaiņām, lai palīdzētu novērst līdzīgu gadījumu atkārtanos,
- reģistrētu informāciju par lokomotīves/vilces vienības un mašīnista darbību.

Pastāv iespēja sasaistīt reģistrētos datus ar:

- reģistrēšanas dienu un laiku,
- precīzu reģistrētā notikuma ģeogrāfisko atrašanās vietu,
- vilciena identifikāciju,
- mašīnista identitāti.

ETCS/GSM-R reģistrējamie dati ir tie, kuri noteikti CCS SITS un ir būtiski, ņemot vērā šajā 4.2.3.5. punktā minētās prasības.

Datus droši aizzīmogo un uzglabā un nodrošina to pieejamību pilnvarotām struktūrām, tostarp izmeklēšanas struktūrām, kas veic savus uzdevumus saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 22. pantu.

4.2.3.5.1. *Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena*

Infrastrukturā pārvaldītājs obligāti reģistrē šādus datus:

- ar vilcienu kustību saistītu lauka iekārtu kļūme (signāli, pārmijas utt.),
- sakarsušu bukšu detektēšana, ja ir uzstādīta attiecīga iekārta,
- ar drošību saistīta saziņa starp mašīnistu un signalizētāju.

4.2.3.5.2. *Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums obligāti reģistrē šādus datus:

- bīstama pabraukšana garām signāliem vai pabraukšana garām kustības atļaujas beigām,
- avārijas bremžu izmantošana,

- vilciena braukšanas ātrums,
- vilcienā uzstādīto vadības (signalizācijas) sistēmu izolēšana vai ignorēšana,
- skaņas signālierīces izmantošana,
- durvju vadības ierīču izmantošana (durvju atvēršana, aizvēršana), ja tādas ir,
- borta signalizācijas sistēmu nostrāde, kas attiecas uz vilciena drošu ekspluatāciju, ja tādas ir,
- tās kabīnes identifikācija, par kuru reģistrē datus turpmākai pārbaudei.

Papildu tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz reģistrēšanas ierīci, ir noteiktas LOC&PAS SITS.

4.2.3.6. Traucēts ekspluatācijas režīms

4.2.3.6.1. *Ieteikumi citiem izmantotājiem*

Infrastruktūras pārvaldītājs kopā ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nosaka procesu, kā nekavējoties informēt vienu otru par visām situācijām, kas negatīvi ietekmē dzelzceļu tīkla vai ritošā sastāva drošību, darbību un/vai pieejamību.

4.2.3.6.2. *Ieteikumi mašīnistiem*

Visos traucēta ekspluatācijas režīma gadījumos, kas saistīti ar infrastruktūras pārvaldītāja atbildības jomu, infrastruktūras pārvaldītājs sniedz mašīnistiem oficiālus norādījumus par pasākumiem, kas jāveic, lai droši novērstu traucējumus.

4.2.3.6.3. *Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā*

Infrastruktūras pārvaldītājs kopā ar visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas tā infrastruktūrā, un attiecīgos gadījumos kopā ar blakus esošajiem infrastruktūras pārvaldītājiem nosaka, publicē un dara pieejamus atbilstošus rezerves pasākumus, kā arī sadala atbildību, pamatojoties uz prasību samazināt jebkādu traucēta ekspluatācijas režīma radītu negatīvu ietekmi.

Plānošanas prasības un reaģēšana uz šādiem notikumiem ir proporcionāla traucējumu veidam un potenciālajai bīstamībai.

Šie pasākumi, kuros obligāti iekļauj tīkla normāla stāvokļa atjaunošanas plānus, var attiekties arī uz:

- ritošā sastāva atteicēm (piemēram, tādām, kas var radīt būtiskus satiksmes pārtraukumus, bojātu vilcienu glābšanas darbu procedūrām),
- infrastruktūras atteicēm (piemēram, elektrotīkla avārijām vai apstākļiem, kuros vilcienus var nākties novirzīt no rezervētā maršruta),
- ekstremāliem laika apstākļiem.

Infrastruktūras pārvaldītājs izveido un regulāri atjaunina to infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma atbildīgo darbinieku kontaktinformāciju, ar kuriem var sazināties, ja rodas pakalpojumu pārtraukums, kas rada ekspluatācijas režīma traucējumus. Norāda kontaktinformāciju gan darbalaikā, gan ārpus darbalaika.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums iesniedz šo informāciju infrastruktūras pārvaldītājam un informē infrastruktūras pārvaldītāju par visām šās kontaktinformācijas izmaiņām.

Infrastruktūras pārvaldītājs informē visus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus par visām tā kontaktinformācijas izmaiņām.

4.2.3.7. Avārijas situāciju pārvaldība

Infrastruktūras pārvaldītājs, konsultējoties ar:

- visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kas darbojas tā infrastruktūrā, vai, attiecīgos gadījumos, ar to dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pārstāvniecības struktūrām, kuri darbojas tā infrastruktūrā,
- attiecīgos gadījumos – ar blakus esošo infrastruktūru pārvaldītājiem,

- vietējām iestādēm, avārijas dienestu (tostarp ugunsdzēsības un glābšanas dienestu) pārstāvniecības struktūrām attiecīgi vietējā vai valsts līmenī,

nosaka, publicē un dara pieejamus atbilstošus pasākumus, lai nodrošinātu avārijas situāciju pārvaldību un atjaunotu dzelzceļa līnijas ekspluatāciju normālā režīmā.

Šie pasākumi parasti attiecas uz:

- sadursmēm,
- vilcienu ugunsgrēkiem,
- vilcienu evakuāciju,
- negadījumiem tuneļos,
- starpgadījumiem ar bīstamām kravām,
- nobraukšanu no sliedēm.

Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums sniedz infrastruktūras pārvaldītājam visu īpašo informāciju, kas attiecas uz šiem apstākļiem, jo īpaši attiecībā uz vilcienu glābšanas darbiem vai novietošanu atpakaļ uz sliedēm.

Turklāt dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums izstrādā procesus pasažieru informēšanai par avārijas un drošības procedūrām, kas jāievēro vilcienā.

4.2.3.8. Palīdzība vilciena apkalpei starpgadījumu vai nopietnu ritošā sastāva darbības traucējumu gadījumā

Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums nosaka atbilstošas procedūras (piemēram, attiecībā uz sakaru līnijām, vilciena evakuācijas gadījumā veicamajiem pasākumiem), lai palīdzētu vilciena apkalpei traucēta ekspluatācijas režīma apstākļos novērst vai samazināt kavējumus tehnisku vai citādu ritošā sastāva atteicu dēļ.

4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

Ņemot vērā šīs regulas 3. nodaļā izklāstītās pamatprasības, saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas ir šādas.

4.3.1. *Saskarnes ar Infrastruktūras SITS (INF SITS)*

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz INF SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Bremzēšanas veiktspēja un atļautais maksimālais ātrums	4.2.2.6.2.	Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm	4.2.6.2.
Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi	4.2.1.2.2.2.	Ekspluatācijas noteikumi	4.4.
Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.		
Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot	D1. papildinājums	Infrastruktūras un ritošā sastāva savietojamības noteikšana pēc ritošā sastāva apstiprināšanas	7.6.

4.3.2. *Saskarnes ar Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu SITS (CCS SITS)*

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz CCS SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Mašīnista procedūru rokasgrāmata	4.2.1.2.1.	Ekspluatācijas noteikumi (normālos un traucētas darbības apstākļos)	4.4.
Ekspluatācijas noteikumi	4.4.		
Gar dzelzceļa līniju izvietoto signālu un zīmju saskatāmības prasības	4.2.2.8.	Vilcienu vadības un signalizācijas lauka objektu redzamība	4.2.15.
Vilciena bremsēšana	4.2.2.6.	Vilciena bremsēšana un tās raksturlielumi	4.2.2.
Mašīnista procedūru rokasgrāmata	4.2.1.2.1.	Smiltņicas izmantošana Uzmalas lubrikācija vilcienā Kompozītmateriālu bremžu kļuču izmantošana	4.2.10.
Vilciena kustības numura formāts	4.2.3.2.1.	ETCS DMI GSM-R DMI	4.2.12. 4.2.13.
Datu reģistrēšana	4.2.3.5.	Saskarne ar datu reģistrēšanas ierīci regulatīvām vajadzībām	4.2.14.
Vilciena darbīgas nodrošināšana	4.2.2.7.	Šifrslēgu pārvaldība	4.2.8.
Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot	D1. papildinājums	Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas	4.9.

4.3.3. *Saskarnes ar ritošā sastāva SITS*4.3.3.1. *Saskarnes ar Lokomotīvju un pasažieru ritošā sastāva SITS (LOC&PAS SITS)*

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz LOC&PAS SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	4.2.3.6.3.	Avārijas sakabe Gala sakabe	4.2.2.2.4. 4.2.2.2.3.
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Ass slodzes parametrs	4.2.3.2.1.
Vilciena bremsēšana	4.2.2.6.	Bremzēšanas veiktspēja	4.2.4.5.
Vilciena saredzamība	4.2.2.1.	Ārējie lukturi	4.2.7.1.
Vilciena dzirdamība	4.2.2.2.	Taure (akustiska brīdinājuma ierīce)	4.2.7.2.
Prasības attiecībā uz gar dzelzceļa līniju izvietoto signālu un zīmju saskatāmību	4.2.2.8.	Ārējā redzamība Vējstikla optiskās īpašības Iekšējais apgaismojums	4.2.9.1.3. 4.2.9.2.2. 4.2.9.1.8.

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz LOC&PAS SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Mašīnista modrības kontrole	4.2.2.9.	Mašīnista darbības uzraudzības funkcija	4.2.9.3.1.
Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā	4.2.3.5.2.	Datu reģistrēšanas ierīce	4.2.9.6.
Avārijas situāciju pārvaldība	4.2.3.7.	Pacelšanas shēma un instrukcijas	4.2.12.5.
		Glābšanas instrukcijas	4.2.12.6.
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Ekspluatācijas dokumentācija	4.2.12.4.
Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai	F papildinājums		
Smiltņīcas izmantošana	B papildinājums	Ritošā sastāva raksturlielumi savietojamībai ar vilcienu detektēšanas sistēmām uz sliežu ceļa elektrisko ķēžu bāzes – Emisijas izolēšana	4.2.3.3.1.1.
Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot	D1. papildinājums	Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas	4.9.

4.3.3.2. Saskarnes ar Kravas vagonu SITS (WAG SITS)

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz WAG SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Vilciena astesgals	4.2.2.1.3.	Astesgala signālierīču piestiprināšanas aprīkojums	4.2.6.3.
Kravas vilcieni	4.2.2.1.3.2.	Astesgala signālierīces	E papildinājums
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Gabarīta noteikšana	4.2.3.1.
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Savietojamība ar līniju nestspēju	4.2.3.2.
Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	4.2.3.6.3.	Vienības izturība – celšana un pacelšana	4.2.2.2.
Vilciena bremzēšana	4.2.2.6.	Bremzes	4.2.4.
Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot	D1. papildinājums	Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas	4.9.

4.3.4. *Saskarnes ar Energoapgādes SITS (ENE SITS)*

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz ENE SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Maksimālais vilciena strāvas stiprums	4.2.4.1.
Maršruta apraksta sagatavošana	4.2.1.2.2.1.		
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Atdalīšanas sekcijas:	
Maršruta apraksta sagatavošana	4.2.1.2.2.1.	fāzu; sistēmu	4.2.15. 4.2.16.
Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot	D1. papildinājums	Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas	7.3.5.

4.3.5. *Saskarnes ar SITS "Drošība dzelzceļa tuneļos" (SRT SITS)*

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz SRT SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Vilciena darb gatavības nodrošināšana	4.2.2.7.	Noteikumi ārkārtas gadījumā	4.4.1.
Vilciena atiešana	4.2.3.3.		
Traucēts ekspluatācijas režīms	4.2.3.6.		
Avārijas situāciju pārvaldība	4.2.3.7.	Tuneļu operatīvās rīcības plāns Mācības Vilciena drošības un avārijas informācijas sniegšana pasažieriem	4.4.2. 4.4.3. 4.4.5.
Profesionālā kompetence	4.6.1.	Vilciena apkalpes un cita personāla specifiska kompetence saistībā ar tuneļiem	4.6.1.

4.3.6. *Saskarnes ar Trokšņa SITS (NOI SITS)*

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz NOI SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Papildu noteikumi šās SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem	7.2.2.
Vilcienu plānošana	4.2.3.1.	Klusāki ceļi	D papildinājums
Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā	4.2.3.6.3.	Īpaši noteikumi par kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos traucētā ekspluatācijas režīmā	4.4.1.

4.3.7. *Saskarnes ar Regulu (ES) Nr. 1300/2014 ⁽¹²⁾ – SITS “Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām” (PRM SITS)*

Atsauce uz šo regulu		Atsauce uz PRM SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Profesionālā kompetence Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai	4.6.1. F papildinājums	Infrastrukturā apakšsistēma	4.4.1.
Profesionālā kompetence Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai	4.6.1. F papildinājums	Ritošā sastāva apakšsistēma	4.4.2.
Savietojamība ar maršrutu un vilciena sastāvs	4.2.2.5.	Ritošā sastāva apakšsistēma	4.4.2.

4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**4.4.1. *Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ekspluatācijas principi un noteikumi*

Ekspluatācijas principi un noteikumi, kas piemērojami visā Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmā, ir noteikti A papildinājumā (ERTMS ekspluatācijas principi un noteikumi) un B papildinājumā (kopēji ekspluatācijas principi un noteikumi).

4.4.2. *Valsts noteikumi*

Valsts noteikumi nav saderīgi ar šo SITS, izņemot I papildinājumu, kur uzskaitītas jomas, kurās nav kopēju ekspluatācijas principu un noteikumu un uz kurām arī turpmāk var attiekties valsts noteikumi. Saskaņā ar Lēmumu (ES) 2017/1474 Aģentūra sadarbībā ar attiecīgo(-ajām) dalībvalsti(-īm) novērtē atklāto punktu sarakstu nolūkā:

- a) vēl vairāk saskaņot šīs regulas prasības, izmantojot sīki izstrādātus noteikumus vai pieņemamus atbilstības nodrošināšanas līdzekļus; vai
- b) atvieglot šādu valsts noteikumu iestrādāšanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju drošības pārvaldības sistēmās; vai
- c) apstiprināt valsts noteikumu nepieciešamību.

4.4.3. *Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi*

Aģentūra ar tehnisko atzinumu var noteikt pieņemamus atbilstības nodrošināšanas līdzekļus, kurus uzskata par tādiem, ar ko nodrošina atbilstību īpašām šīs regulas prasībām un nodrošina atbilstību saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/798.

Komisija, dalībvalstis vai skartās ieinteresētās personas var lūgt Aģentūrai noteikt pieņemamus atbilstības nodrošināšanas līdzekļus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ⁽¹³⁾ 10. pantu. Pirms tehniskā atzinuma pieņemšanas Aģentūra apspriežas ar dalībvalstīm un skartajām ieinteresētajām personām un iesniedz atzinumu Direktīvas (ES) 2016/797 51. pantā minētajai komitejai.

Ne vēlāk kā līdz 2021. gada 16. jūnijam Aģentūra sniedz tehniskos atzinumus, kuros nosaka pieņemamus atbilstības nodrošināšanas līdzekļus vismaz katrā no šādām jomām:

- kravas drošība (sk. 4.2.2.4.1. punktu),
- pasažieru drošība (sk. 4.2.2.4.2. punktu),

⁽¹²⁾ Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1300/2014 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.).

⁽¹³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regula (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).

- pārbaudes un testi pirms atiešanas, tostarp bremžu pārbaudes un pārbaudes ekspluatācijas laikā (sk. 4.2.3.3.1. punktu),
- Vilciena atiešana (sk. 4.2.3.3. punktu),
- Traucēts ekspluatācijas režīms (sk. 4.2.3.6. punktu).

Ja dalībvalstis un skartās ieinteresētās personas uzskata, ka konkrēts valsts noteikums būtu ņemams vērā saistībā ar pieņemamu atbilstības nodrošināšanas līdzekļu noteikšanu iepriekšminētajās jomās, tās līdz 2019. gada 15. oktobrim paziņo Aģentūrai sīkāku informāciju par šo noteikumu un Aģentūra rīkojas saskaņā ar 4.4.3. punktā minēto procedūru.

4.4.4. *Pāreja no valsts noteikumu piemērošanas uz šīs regulas īstenošanu*

Kamēr notiek pāreja no valsts noteikumu piemērošanas uz šīs regulas īstenošanu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji pārskata savas drošības pārvaldības sistēmas, lai gādātu par drošas ekspluatācijas turpināšanos. Vajadzības gadījumā tie atjaunina savas drošības pārvaldības sistēmas.

Ja konstatēti trūkumi, piemēro Direktīvas (ES) 2016/797 6. pantu.

4.5. **Tehniskās apkopes noteikumi**

Nepiemēro

4.6. **Profesionālā kompetence**

4.6.1. *Profesionālā kompetence*

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju darbinieki ir ieguvuši atbilstošu profesionālo kompetenci, lai pildītu visus vajadzīgos drošībai būtiskos uzdevumus normāla, traucēta un avārijas ekspluatācijas režīma apstākļos. Šāda kompetence ietver profesionālās zināšanas un spēju šīs zināšanas praktiski izmantot.

Atsevišķu pienākumu izpildei vajadzīgie profesionālās kvalifikācijas obligātie elementi ir atrodami F un G papildinājumā.

4.6.2. *Valodu kompetence*

4.6.2.1. *Principi*

Infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem jānodrošina savu attiecīgo darbinieku kompetence C papildinājumā noteikto saziņas protokolu un principu izmantošanā.

Ja infrastruktūras pārvaldītāja darba valoda atšķiras no valodas, ko parasti lieto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma personāls, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vispārējā kompetences pārvaldības sistēmā šās valodas un saziņas apguvei pievērš īpašu uzmanību.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma darbinieki, kuru pienākumi liek sazināties ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu saistībā ar drošībai būtiskiem jautājumiem normāla, traucēta un avārijas ekspluatācijas režīma apstākļos, pietiekamā līmenī pārvalda infrastruktūras pārvaldītāja darba valodu.

4.6.2.2. *Zināšanu līmenis*

Pietiekamā līmenī jāpārzina infrastruktūras pārvaldītāja darba valoda, lai garantētu drošību.

a) Tas nozīmē, ka mašīnistam obligāti jāspēj:

- nosūtīt un saprast visus C papildinājumā minētos ziņojumus,
- efektīvi sazināties normāla, traucēta un avārijas ekspluatācijas režīma apstākļos,
- aizpildīt ar dokumenta "Veidlapu paraugi" izmantošanu saistītās veidlapas.

- b) Citiem vilciena apkalpes locekļiem, kuru pienākumi liek sazināties ar infrastruktūras pārvaldītāju saistībā ar drošībai būtiskiem jautājumiem, jāspēj vismaz nosūtīt un saprast informāciju, kas raksturo vilcienu un tā ekspluatācijas stāvokli.

To darbinieku zināšanas, kas pavada vilcienus un kas nav mašīnisti, ir vismaz 2. līmenī, kā aprakstīts E papildinājumā.

4.6.3. *Personāla sākotnējā un pastāvīgā novērtēšana*

4.6.3.1. Pamatelementi

Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem jānosaka sava personāla novērtēšanas process, lai izpildītu prasības, kas noteiktas Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2018/762 ⁽¹⁴⁾ vai Komisijas Regulās (ES) Nr. 1158/2010 ⁽¹⁵⁾ un (ES) Nr. 1169/2010 ⁽¹⁶⁾.

4.6.3.2. Mācību vajadzību analīze un atjaunināšana

Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji veic sava attiecīgā personāla mācību vajadzību analīzi un definē procesu, saskaņā ar kuru pārskata un atjaunina sava personāla mācību vajadzības, lai izpildītu prasības, kas noteiktas Deleģētajā regulā (ES) 2018/762 vai Regulās (ES) Nr. 1158/2010 un (ES) Nr. 1169/2010.

Šajā analīzē nosaka gan jomu, gan sarežģītību un ņem vērā riskus, kas saistīti ar vilcienu ekspluatāciju, vilces un ritošo sastāvu. Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi nosaka procesu, saskaņā ar kuru vilcienu personāls apgūst un uztur zināšanas par maršruti, kuros kursē vilcieni. Šis process:

— pamatojas uz informāciju par maršrutu, ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs, un

— ir saskaņā ar 4.2.1. punktā aprakstīto procesu.

Attiecībā uz uzdevumiem, kas saistīti ar vilciena pavadīšanu un vilciena sagatavošanu, ņem vērā elementus, kas ir atrodami attiecīgi F un G papildinājumā. Attiecīgi šos elementus izmanto personāla mācībās.

Iespējams, ka dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmuma paredzētā ekspluatācijas veida vai infrastruktūras pārvaldītāja vadītā tīkla veida dēļ daži no F un G papildinājumā ietvertajiem elementiem nebūs piemēroti. Mācību vajadzību analīzē dokumentē par nepiemērotiem atzītos elementus, norādot šāda lēmuma iemeslus.

4.6.4. *Palīgpersonāls*

Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi gādā, lai palīgpersonāls (piemēram, ēdināšanas un uzkopšanas personāls), kas nepieder pie vilciena apkalpes, papildus pamatmācībām apgūtu zināšanas, ko vajag, lai izpildītu pilnībā apmācīto vilciena apkalpes locekļu norādījumus.

4.7. **Veselības un drošības nosacījumi**

4.7.1. *Ievads*

Personāls, kas 4.2.1. punktā minēts kā personāls, kurš saskaņā ar 2.1. punktu veic drošībai būtiskus uzdevumus, atbilst vispārējo ekspluatācijas un drošības standartu izpildes nodrošināšanai vajadzīgajām piemērotības prasībām.

Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji izstrādā un dokumentē procesu, ko tie īsteno, lai personāls atbilstu to drošības pārvaldības sistēmā noteiktajām medicīniskajām, psiholoģiskajām un veselības prasībām.

⁽¹⁴⁾ Komisijas 2018. gada 8. marta Deleģētā regula (ES) 2018/762, ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 izveido kopīgas drošības metodes, kas attiecas uz prasībām drošības pārvaldības sistēmām, un atceļ Komisijas Regulas (ES) Nr. 1158/2010 un (ES) Nr. 1169/2010 (OV L 129, 25.5.2018., 26. lpp.).

⁽¹⁵⁾ Komisijas 2010. gada 9. decembra Regula (ES) Nr. 1158/2010 par kopīgu drošības metodi, lai novērtētu atbilstību dzelzceļa drošības sertifikātu iegūšanas prasībām (OV L 326, 10.12.2010., 11. lpp.).

⁽¹⁶⁾ Komisijas 2010. gada 10. decembra Regula (ES) Nr. 1169/2010 par kopīgu drošības metodi, lai novērtētu atbilstību dzelzceļa drošības atļaujas iegūšanas prasībām (OV L 327, 11.12.2010., 13. lpp.).

Medicīniskās pārbaudes, kā norādīts 4.7.2. punktā, veic un visus ar tām saistītos lēmumus par darbinieku individuālo piemērotību pieņem ārsts.

Darbinieki nedrīkst veikt drošībai būtiskus uzdevumus, ja viņu modrību mazina tādas vielas kā alkohols, narkotikas vai psihotropi medikamenti. Tāpēc dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs ir izstrādājis procedūras, lai kontrolētu risku, ka personāls varētu ierasties darbā šo vielu iespaidā vai lietot šīs vielas darba vietā.

Attiecībā uz konkrētiem iepriekš minēto vielu ierobežojumiem piemēro tās dalībvalsts noteikumus, kurā tiek sniegti dzelzceļa pakalpojumi.

4.7.2. *Medicīniskās pārbaudes un psiholoģiskais novērtējums*

4.7.2.1. *Pārbaudes pirms pieņemšanas darbā*

4.7.2.1.1. *Medicīnisko pārbaudžu obligātais saturs*

Medicīniskajā pārbaudē ietilpst:

- vispārēja veselības pārbaude,
- maņu (redzes, dzirdes, krāsu uztveres) pārbaudes,
- urīna vai asins analīzes cukura diabēta un citu saslimšanu konstatēšanai, pamatojoties uz klīnisko pārbaudžu indikācijām,
- pārbaudes narkotisku vielu klātbūtnes noteikšanai.

4.7.2.1.2. *Psiholoģiskais novērtējums*

Psiholoģiskā novērtējuma mērķis ir palīdzēt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam pieņemt darbā un vadīt darbiniekus, kam ir tādas kognitīvās un psihomotoriskās spējas, uzvedības un personiskās īpašības, kuras ļauj droši pildīt uzticētos pienākumus.

Nosakot psiholoģiskā novērtējuma saturu, obligāti ņem vērā šādus kritērijus, kas attiecas uz prasībām, kuras piemēro katrai drošības funkcijai:

a) kognitīvie kritēriji:

- uzmanība un koncentrēšanās spējas,
- atmiņa,
- uztveres spējas,
- spriešanas spējas,
- saziņa;

b) psihomotoriskie kritēriji:

- reakcijas ātrums,
- kustību koordinācija;

c) uzvedības un personības kritēriji:

- emocionālā paškontrolē,
- uzvedības stabilitāte,
- autonomija,
- apzinīgums.

Ja kādu no šiem elementiem neņem vērā, psihologs pamato un dokumentē attiecīgo lēmumu.

Pretendenti pierāda savu psiholoģisko piemērotību, izejot medicīnisko pārbaudi, ko – atbilstīgi dalībvalsts pieņemtam lēmumam – veic vai uzrauga psihologs vai ārsts.

4.7.2.2. Pārbaudes pēc pieņemšanas darbā

4.7.2.2.1. Periodisko medicīnisko pārbaūžu biežums

Sistemātiskas medicīniskās pārbaudes veic:

- vismaz reizi piecos gados, ja darbinieka vecums nepārsniedz 40 gadus,
- vismaz reizi trijos gados, ja darbinieka vecums ir no 41 līdz 62 gadiem,
- reizi gadā, ja darbinieka vecums ir lielāks par 62 gadiem.

Ārsts nosaka biežākas pārbaudes, ja to prasa darbinieka veselības stāvoklis.

4.7.2.2.2. Periodisko medicīnisko pārbaūžu obligātais saturs

Ja darbinieks atbilst pirms darba sākšanas veicamās pārbaudes kritērijiem, periodiskajās specializētajās pārbaudēs obligāti iekļauj šādas pārbaudes:

- vispārēja veselības pārbaude,
- maņu (redzes, dzirdes, krāsu uztveres) pārbaudes,
- urīna vai asins analīzes cukura diabēta un citu saslimšanu konstatēšanai, pamatojoties uz klīnisko pārbaūžu indikācijām,
- pārbaudes narkotisku vielu klātbūtnes noteikšanai, ja pastāv klīniskas indikācijas.

4.7.2.2.3. Papildu medicīniskās pārbaudes un/vai psiholoģiskais novērtējums

Papildus periodiskajām medicīniskajām pārbaudēm veic īpašas papildu medicīniskās pārbaudes un/vai psiholoģisko novērtējumu, ja ir pamatots iemesls apšaubīt darbinieka medicīnisko vai psiholoģisko piemērotību vai pamatotas aizdomas par narkotisku vielu lietošanu vai pārmērīgu alkohola lietošanu. Tas jo īpaši jā dara pēc starpgadījuma vai negadījuma, ko izraisījusi attiecīgās personas cilvēciska kļūda.

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs izveido sistēmas, lai nodrošinātu, ka šīs papildu pārbaudes un novērtējums tiek veikti pienācīgi.

4.7.3. Medicīniskās prasības

4.7.3.1. Vispārīgas prasības

Darbiniekiem nedrīkst būt tādu saslimšanu un nav atļauts lietot tādus medikamentus, kas var izraisīt:

- pēkšņu samaņas zudumu,
- apziņas un koncentrēšanās spēju vājināšanos,
- pēkšņu rīcībnespēju,
- līdzsvara un koordinācijas spēju vājināšanos,
- būtiskus kustību ierobežojumus.

Darbinieku redze un dzirde atbilst turpmāk izklāstītajām prasībām.

4.7.3.2. Redzes prasības

- Redzes asums tālumā ar vai bez palīgīdzekļiem: 0,8 (labā acs + kreisā acs; nosaka katrai atsevišķi) un vismaz 0,3 acij ar vājāko redzi,
- korektīvās lēcas maksimāli: hipermetropija + 5, miopija – 8. Ārsts izņēmuma gadījumos un pēc konsultācijas ar acu ārstu var atļaut vērtības ārpus šā intervāla,
- redze vidējā attālumā un tuvumā: pietiekama ar vai bez palīgīdzekļiem,
- atļauts lietot kontaktlēcas,
- normāla krāsu redze: to nosaka, izmantojot atzītu testu, piemēram, Išiharas testu, ko vajadzības gadījumā papildina cits atzīts tests,

- redzes lauks: normāls (nav tādu noviržu no normas, kas ietekmētu pienākumu pildīšanu),
- redze abām acīm: efektīva,
- binokulārā redze: efektīva,
- kontrasta jutīgums: labs,
- nav progresējošu acu slimību,
- lēcu implantī, keratotomija un keratektomija atļauta tikai ar nosacījumu, ka tās pārbauda katru gadu vai tik bieži, cik noteicis ārsts.

4.7.3.3. Dzirdes prasības

Ar tonālo audiogrammu apstiprināta pietiekami laba dzirde, tas ir:

- pietiekami laba dzirde, lai uzturētu telefona sarunu un dzirdētu trauksmes signālus un radio ziņojumus.
- Dzirdes aparātu lietošana ir atļauta.

4.8. Papildinformācija par infrastruktūru un riteklēm

4.8.1. *Infrastruktūra*

Prasības, kuras piemēro datu elementiem, kas ir saistīti ar dzelzceļa infrastruktūru attiecībā uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un ko dara pieejamus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, izmantojot RINF, ir noteiktas D papildinājumā.

Līdz brīdim, kad RINF ir pabeigts, infrastruktūras pārvaldītājs šo informāciju sniedz ar citiem līdzekļiem bez maksas un iespējami drīz, katrā gadījumā – 15 dienu laikā pirmajā iesniegšanas reizē, ja vien dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums nepiekrīt ilgākam termiņam.

Infrastruktūras pārvaldītājs, izmantojot RINF, informē dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu par izmaiņām ar infrastruktūru saistītajos datos, tiklīdz šāda informācija kļūst zināma, vai ar citiem līdzekļiem līdz brīdim, kad RINF ļauj veikt tādas funkcijas. Infrastruktūras pārvaldītājs ir atbildīgs par šo datu pareizību.

Ārkārtas situācijās vai reāllaika informācijas gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs sniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam tūlītēju informāciju, izmantojot atbilstīgus alternatīvus saziņas līdzekļus.

4.8.2. *Ritošais sastāvs*

Infrastruktūras pārvaldītājiem ir pieejami šādi ar ritošo sastāvu saistīti datu elementi:

- vai riteklis ir būvēts no materiāliem, kas varētu būt bīstami negadījuma vai ugunsgrēka gadījumā (piemēram, azbests); par šo datu pareizību atbild ritekļa turētājs,
- ritekļa kopējais garums, ietverot buferus, ja tie ir; par šo datu pareizību atbild dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums.

5. SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS KOMPONENTI

5.1. **Definīcija**

Savstarpējas izmantojamības komponentu definīcija ir sniegta Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 7. punktā.

5.2. **Komponentu saraksts**

Attiecībā uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu savstarpējas izmantojamības komponentu nav.

6. KOMPONENTU ATBILSTĪBAS UN/VAI PIEMĒROTĪBAS LIETOŠANAI NOVĒRTĒJUMS UN APAKŠSISTĒMAS VERIFIKĀCIJA

6.1. **Savstarpējas izmantojamības komponenti**

Tā kā šajā regulā vēl nav noteikts neviens savstarpējas izmantojamības komponents, novērtēšanas pasākumi nav aplūkoti.

6.2. Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma

6.2.1. Principi

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikumu satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma ir funkcionāla apakšsistēma.

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 9. un 10. pantu katrs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un infrastruktūras pārvaldītājs, kas iesniedz pieteikumu jauna vai grozīta drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanai, apliecina, ka tas savā drošības pārvaldības sistēmā ievēro šīs regulas prasības.

Atbilstības novērtēšanas kopīgās drošības metodes un drošības pārvaldības sistēmas kopīgās drošības metodes paredz, ka valsts drošības iestādēm jāizveido pārbaudes režīms, lai ikdienā uzraudzītu un kontrolētu atbilstību drošības pārvaldības sistēmai, tostarp visām SITS. Būtu jāievēro, ka paziņotajām iestādēm nav atsevišķi jāvērtē neviens no šajā regulā iekļautajiem elementiem.

Šajā regulā iekļautās prasības, kas attiecas uz strukturālajām apakšsistēmām un ir norādītas punktā par saskarnēm (4.3. punktā), novērtē saskaņā ar attiecīgajām strukturālajām SITS.

7. ĪSTENOŠANA

7.1. Principi

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 9. pantu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji savās DPS nodrošina atbilstību šīs regulas noteikumiem.

7.2. Īpaši gadījumi

7.2.1. Ievads

Turpmāk norādītajos īpašajos gadījumos ir atļauts piemērot šādus īpašus noteikumus.

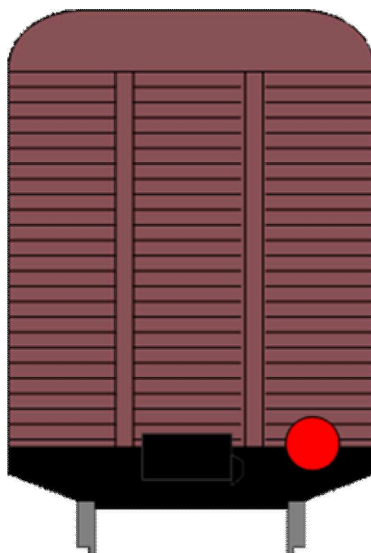
Īpašos gadījumus iedala divās grupās:

- a) noteikumus piemēro vai nu pastāvīgi ("P" gadījums), vai uz laiku ("T" gadījums);
- b) pagaidu gadījumos dalībvalstis līdz 2024. gadam panāk atbilstību attiecīgajai apakšsistēmai ("T1" gadījums).

7.2.2. Īpašo gadījumu uzskaitījums

7.2.2.1. Īpašs pastāvīgs gadījums (P) – Igaunija, Latvija, Lietuva, Polija, Slovākija un Ungārija

Lai īstenotu 4.2.2.1.3.2. punktu, vilcieniem, ko ekspluatē tikai Igaunijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas, Slovākijas un Ungārijas tīklā, kurā sliežu ceļa platums ir 1 520 milimetri, var izmantot šādu vilciena astesgala signālierīci.



Atstarojošā diska diametrs ir 185 mm, un sarkanā apļa diametrs ir 140 mm.

7.2.2.2. Īpašs pastāvīgs gadījums – Apvienotā Karaliste (Ziemeļīrija) un Īrija

Lai īstenotu 4.2.2.1.3.2. punktu, vilcieniem, ko ekspluatē tikai Īrijas un Ziemeļīrijas tīklā, kurā sliežu ceļa platums ir 1 600 milimetri, par vilciena astesgala signālierīci izmanto divus vienmērīgas sarkanas gaismas lukturus.

7.2.2.3. Īpašs pagaidu gadījums (T1) – Apvienotā Karaliste un Īrija

Lai īstenotu 4.2.3.2.1. punktu, Apvienotā Karaliste un Īrija esošajās sistēmās izmanto burtciparu numuru. Šīs dalībvalstis nosaka prasības un termiņu pārejai no vilciena kustības numura burtciparu formā uz vilciena kustības numuru ciparu formā mērķa sistēmā.

7.2.2.4. Īpašs pastāvīgs gadījums (P) – Somija

Lai īstenotu 4.2.2.1.3.2. punktu un B papildinājuma 5. kopējo ekspluatācijas noteikumu, Somija neizmanto nekādas astesgala signālierīces kravas vilcieniem. Līdzekļi, ar ko norāda vilciena astesgala signālu kravas vilcieniem un kas minēti 4.2.2.1.3.2. punktā, ir pieņemami arī Somijā.

A papildinājums

ERTMS ekspluatācijas principi un noteikumi

ERTMS/ETCS un ERTMS/GSM-R ekspluatācijas noteikumi ir izklāstīti dokumentā “ERTMS ekspluatācijas principi un noteikumi. 5. redakcija”, kas izdots 9.4.2019. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Publicēts ERA tīmekļvietnē (www.era.europa.eu).

*B papildinājums***Kopēji ekspluatācijas principi un noteikumi****B.1. Ekspluatācijas pamatprincipi**

1. Vilcienu kustības atļaušanas metode paredz ieturēt drošu intervālu starp vilcieniem.
2. Vilciens drīkst pārvietoties līnijas posmos tikai ar nosacījumu, ka vilciena sastāvs ir savietojams ar infrastruktūru.
3. Pirms vilciens iesāk kustību vai turpina braucienu, nodrošina, ka pasažieru, personāla un preču pārvadāšana notiek droši.
4. Pirms vilciens drīkst iesākt kustību vai turpināt to, tam ir jāsaņem kustības atļauja, kā arī visa nepieciešamā informācija, lai noteiktu šādas atļaujas nosacījumus.
5. Ja ir zināms vai ja ir aizdomas, ka vilciens nevarēs pabraukt garām droši, vilcienam liedz iebraukt līnijas posmā, līdz tiek veikti pasākumi, lai atļautu vilcienam droši turpināt kustību.
6. Ja ir konstatēts, ka jebkādā ziņā vilciena ekspluatācija nav droša, tā turpmāka ekspluatācija ir aizliegta, līdz tiek veikti pasākumi, kas nodrošina drošu vilciena kustības turpināšanu.

B.2. Kopēji ekspluatācijas noteikumi

Traucēta ekspluatācijas režīma gadījumā ņem vērā arī rezerves pasākumus, kas izklāstīti 4.2.3.6.3. punktā.

1. SMILTŅĪCAS IZMANTOŠANA

Ja vilciens ir aprīkots ar manuāli darbināmu smiltņīcu, mašīnistam vienmēr ir atļauts izmantot smiltis, tomēr no tā pēc iespējas jāizvairās:

- pārmiju un sliežu ceļu krustojumu vietās,
- bremzējot ar ātrumu, kas nepārsniedz 20 km/h,
- stāvēt.

Izņēmumi pieļaujami šādos gadījumos:

- ja draud bīstama pabraukšana garām signālam (SPAD – *Signal Passed at Danger*) vai pastāv cita nopietna starpgadījuma risks un smiltis palīdzētu radīt labāku saķeri,
- vilcienam sākot kustību,
- ja jāpārbauda vilces vienības smiltņīca.

2. VILCIENA ATIEŠANA

Sākuma stacijā vai pēc grafikā paredzētas apstāšanās mašīnists drīkst sākt kustību, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

- mašīnists ir saņēmis vilciena kustības atļauju,
- ir izpildīti vilciena darba nosacījumi,
- ir pienācis atiešanas laiks, izņemot gadījumus, kad var sākt pirms paredzētā laika.

3. NAV DOTA VILCIENA KUSTĪBAS ATĻAUJA PAREDZĒTĀJĀ LAIKĀ

Ja mašīnists nav saņēmis vilciena kustības atļauju paredzētajā laikā un nav informācijas par iemesliem, mašīnists informē signalizētāju.

4. PRIEKŠĒJO LUKTURU PILNĪGA ATTEICE

Ja mašīnists nespēj ieslēgt nekādus priekšējos lukturus:

4.1. Labas redzamības laikā

Mašīnists informē signalizētāju par atteici. Vilciens ar maksimālo atļauto ātrumu dodas uz tuvāko vietu, kur var salabot vai nomainīt priekšējos lukturus vai aizstāt skarto ritekli. Turpinot kustību, mašīnists izmanto vilciena skaņas signālierīci, cik nepieciešams vai saskaņā ar signalizētāja norādījumiem.

4.2. Tumsā vai sliktas redzamības laikā

Mašīnists informē signalizētāju par atteici. Ja vilciena priekšgalā ir uzmontēts portatīvs balts priekšējais luksturis, vilciens ar šādas atteices gadījumā atļauto maksimālo ātrumu dodas uz tuvāko vietu, kur var salabot vai nomainīt priekšējos lukturus vai aizstāt skarto ritekli.

Ja portatīvs priekšējais luksturis nav pieejams, vilciens nedrīkst turpināt ceļu, ja vien signalizētājs nedod oficiālu norādījumu turpināt ceļu uz tuvāko piemēroto vietu, lai atbrīvotu līniju.

Turpinot kustību, mašīnists izmanto vilciena skaņas signālierīci, cik nepieciešams vai saskaņā ar signalizētāja norādījumiem.

5. ASTESGALA SIGNĀLIERĪCES PILNĪGA ATTEICE

1. Ja signalizētājs konstatē vilciena astesgala signālierīces pilnīgu atteici, signalizētājs veic pasākumus, lai apturētu vilcienu piemērotā vietā, un informē mašīnistu.
2. Mašīnists pārbauda vilciena pilnīgumu un, ja vajadzīgs, remontē/nomaina vilciena astesgala signālierīci.
3. Mašīnists ziņo signalizētājam, ka vilciens ir gatavs turpināt ceļu. Citādi, ja remonts nav iespējams, vilciens nedrīkst turpināt ceļu, ja vien nenotiek īpaša vienošanās starp signalizētāju un mašīnistu.

6. VILCIENA SKAŅAS SIGNĀLIERĪCES ATTEICE

Ja skaņas signālierīce nedarbojas, mašīnists informē signalizētāju par atteici. Vilciens nedrīkst pārsniegt skaņas signālierīces atteices gadījumā atļauto ātrumu, un tam ir jādodas uz tuvāko vietu, kur var salabot skaņas signālierīci vai nomainīt skarto ritekli. Mašīnistam ir jābūt gatavam apstāties pirms jebkuras pārbrauktuves, kur jālieto skaņas signālierīce, un tad turpināt ceļu pāri pārbrauktuvei tikai tad, ja tas ir droši. Ja bojāta daudztoņu skaņas signālierīce, bet vismaz viens tonis darbojas, vilciens var turpināt ceļu normālā režīmā.

7. PĀRBRAUKTUVES BOJĀJUMS

7.1. To vilcienu apstādināšana, kas šķērso bojātu pārbrauktuvi

Ja konstatēti tehniski traucējumi, kas ietekmē pāri pārbrauktuvei braucošo vilcienu drošību, vilcienu normālo kustību pāri pārbrauktuvei drīkst nodrošināt tikai tad, kad ir atjaunota droša ekspluatācija.

7.2. Vilcienu braukšana pāri bojātai pārbrauktuvei (ja atļauta)

1. Ja bojājuma raksturs atļauj vilcienu kustību, katra mašīnistam vajadzīga atļauja turpināt ceļu un šķērsot pārbrauktuvi.
2. Kad mašīnistam ir dots norādījums šķērsot bojāto pārbrauktuvi, viņš šķērso pārbrauktuvi saskaņā ar norādījumu. Ja dzelzceļa pārbrauktuve ir bloķēta, mašīnists veic visus iespējamus vajadzīgos pasākumus, lai apstātos.
3. Tuvojoties pārbrauktuvei, mašīnists izmanto skaņas signālierīci vajadzības gadījumā vai ja saņemts oficiāls norādījums no signalizētāja. Ja dzelzceļa pārbrauktuve ir brīva, mašīnists turpina ceļu un palielina vilciena ātrumu, tiklīdz vilciena priekšgals ir pārbraucis pāri dzelzceļa pārbrauktuvei.

8. BALSS RADIOSAKARU ATTEICE

8.1. Ja vilciena sagatavošanas laikā konstatē vilciena radioiekārtas bojājumu

Ja bojātas vilciena radioiekārtas, nav atļauts sākt pakalpojumu līnijās, kurās radioiekārtas ir nepieciešamas.

8.2. Ja vilciena ekspluatācijas laikā konstatē balss radiosakaru atteici

Visi atteices veidi

Ja mašīnists konstatē, ka galvenā balss radiosakaru iekārta ir bojāta, tas informē signalizētāju, cik drīz vien iespējams, izmantojot visus pieejamos līdzekļus.

Tad mašīnists izpilda signalizētāja norādījumus par vilciena turpmāko kustību.

Atteice vilcienā

Vilciens ar bojātu balss radiosakaru iekārtu var:

- turpināt kustību, ja starp mašīnistu un signalizētāju ir nodrošināts cits saziņas risinājums, vai
- doties uz tuvāko vietu, kur var salabot radioiekārtu vai aizstāt skarto ritekli, ja starp mašīnistu un signalizētāju nav nodrošināti cita veida balss sakari.

9. VADĪŠANĀS PĒC REDZAMĪBAS

Ja mašīnistam jābrauc, vadoties pēc redzamības, mašīnists:

- brauc uzmanīgi, kontrolējot ātrumu, ņemot vērā priekšā esošās līnijas redzamību, tā, lai būtu iespējams brīvajā redzamajā daļā pēkšņi apstāties pirms jebkura transportlīdzekļa, apstāšanās signāla vai šķēršļa uz infrastruktūras, un
- nepārsniedz maksimālo ātrumu braukšanai pēc redzamības.

Tas neattiecas uz neparedzētiem šķēršļiem, kas nonāk sliežu zonā bremzēšanas ceļa robežās.

10. PALĪDZĪBA BOJĀTAM VILCIENAM

1. Ja vilciens ir apstājies bojājuma dēļ, mašīnists nekavējoties informē signalizētāju par bojājumu un tā apstākļiem.

2. Ja vajadzīgs palīgvilciens, mašīnists un signalizētājs vienojas vismaz par visiem šiem aspektiem:

- nepieciešamā palīgvilciena veids,
- vai nepieciešams noteikts virziens (priekša vai aizmugure),
- bojātā vilciena atrašanās vieta.

Kad mašīnists ir lūdzis palīdzību, vilcienu nedrīkst pārvietot pat tad, ja defekts ir novērsts, kamēr:

- nav ieradies palīgvilciens vai
- mašīnists un signalizētājs nav vienojušies par alternatīviem pasākumiem.

3. Signalizētājs nedrīkst atļaut palīgvilcienam iebraukt posmā, kur atrodas bojātais vilciens, ja vien nav saņemts apstiprinājums, ka bojātais vilciens netiks pārvietots.

Gadījumos, kad palīgvilciens ir gatavs iebraukt posmā, kur atrodas bojātais vilciens, signalizētājs palīgvilciena mašīnistam sniedz vismaz šādu informāciju:

- bojātā vilciena atrašanās vieta,
- vieta, kur jānogādā bojātais vilciens.

4. Apvienotā vilciena mašīnists pārliecinās, ka:

- palīgvilciens ir sakabināts ar bojāto vilcienu un
- vilciena bremžu darbības rādītāji ir pārbaudīti, automātiskās bremzes, ja ir savietojamas, ir pievienotas un pārbaudītas.

5. Kad apvienotais vilciens ir gatavs turpināt ceļu, mašīnists, kurš vada apvienoto vilcienu, sazinās ar signalizētāju un informē signalizētāju par visiem ierobežojumiem, un pārvieto vilcienu saskaņā ar signalizētāja norādījumiem.

11. ATĻAUJA BRAUKT GARĀM SIGNĀLAM, KAS LIEK APSTĀTIES

Lai brauktu garām signālam, kas liek apstāties, attiecīgā vilciena mašīnistam vajadzīga atļauja.

Dodot atļauju, signalizētājs dod mašīnistam norādījumus par pārvietošanos.

Mašīnistam ir pienākums ievērot norādījumus, un tas nedrīkst pārsniegt ātruma ierobežojumu, ja tāds ir, līdz sasniedz vietu, kur var atsākt normālu darbību.

12. LAUKA IEKĀRTU SIGNALIZĀCIJAS NOVIRZES

Ja konstatē šādas novirzes:

- vietā, kur būtu jādeg kādam signālam, nedeg neviens,
- signālierīce rāda neatbilstošu signālu,
- vilcienam tuvojoties signālierīcei, signāli iedegas nepareizā secībā,
- signāls nav skaidri saskatāms,

mašīnists rīkojas saskaņā ar visierobežojošāko signālu, ko varētu dot signālierīce.

Visos gadījumos mašīnistam ir pienākums ziņot signalizētājam par konstatētajiem signālu darbības traucējumiem.

13. AVĀRIJAS IZSAUKUMS

Saņemot avārijas izsaukumu, mašīnists pieņem, ka pastāv bīstama situācija, un veic visas darbības, kas vajadzīgas, lai izvairītos no šās situācijas ietekmes vai to mazinātu.

Turklāt mašīnists:

- nekavējoties samazina vilciena ātrumu līdz attiecīgajam ātrumam braukšanai pēc redzamības un
- brauc, vadoties pēc redzamības, ja vien signalizētājs nav norādījis citādi, un
- rīkojas saskaņā ar norādījumiem, ko sniedz signalizētājs.

Mašīnists, kuram ir pieprasīts apstāties, neatsāk kustību bez signalizētāja atļaujas. Citi mašīnisti turpina braukt, vadoties pēc redzamības, līdz signalizētājs informē, ka braukšana pēc redzamības vairs nav nepieciešama.

14. TŪLĪTĒJAS DARBĪBAS, LAI NOVĒRSTU APDRAUDĒJUMU VILCIENIEM

1. Ikviens dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja darbinieks, kam ir kļuvis zināms par apdraudējumu vilcieniem, nekavējoties rīkojas, lai apturētu vilcienu, kas var tikt skarts, un veic jebkādu citu pasākumu, kas vajadzīgi, lai novērstu kaitējumu vai zaudējumus.
2. Ikviens mašīnists, kas uzzina par apdraudējumu, aptur savu vilcienu un nekavējoties brīdina signalizētāju par apdraudējumu.

15. BORTIEKĀRTU ATTEICE

Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums nosaka, kādos gadījumos bortiekārtu atteice ietekmē vilciena kustību.

Dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmums sniedz mašīnistam un/vai apkalpei nepieciešamo informāciju par to, kā jārikojas tādas bortiekārtu atteices gadījumā, kas ietekmē vilciena kustību.

Ja mašīnists konstatē kādas bortiekārtas atteici, kas ietekmē vilciena kustību, viņš:

- informē signalizētāju par radušos situāciju un ierobežojumiem, kas pastāvēs, ja vilcienam būs atļauts turpināt kustību,
- mašīnists neiesāk vai neatsāk kustību, kamēr signalizētājs nav devis attiecīgu atļauju,
- ja signalizētājs dod atļauju vilcienam sākt vai turpināt kustību, mašīnists turpina vilciena vadīšanu atbilstoši vilciena ierobežojumiem;

ja signalizētājs nedod atļauju vilcienam sākt vai atsākt kustību, mašīnists izpilda signalizētāja dotos norādījumus.

16. PABRAUKŠANA GARĀM KUSTĪBAS ATĻAUJAS BEIGĀM BEZ ATĻAUJAS

- Ja mašīnists konstatē, ka vilciens ir pabraucis garām kustības atļaujas beigām bez atļaujas, viņš nekavējoties aptur vilcienu.
- Ja vilcienu ir apturējusi ATP/TPS, mašīnists pastiprina avārijas bremžu darbību.
- Mašīnists informē signalizētāju.
- Ja signalizētājs konstatē, ka vilciens ir pabraucis garām kustības atļaujas beigām bez atļaujas, signalizētājs nekavējoties veic nepieciešamās darbības, lai apturētu vilcienu.
- Mašīnists un signalizētājs veic nepieciešamās darbības, lai aizsargātu visu vilcienu kustību.

Kad vilciens ir gatavs turpināt ceļu, mašīnists informē signalizētāju. Signalizētājs nosaka vai pārbauda maršrutu, pa kuru vilciens var turpināt ceļu, un dod visus nepieciešamos norādījumus.

17. LAUKA IEKĀRTU, TOSTARP KONTAKTTĪKLA, ATTEICE

- Infrastruktūras pārvaldītājs nosaka, vai lauka iekārtu (tostarp kontakttīkla) atteice ietekmē vilcienu ekspluatācijas drošību un/vai efektivitāti.
- Infrastruktūras pārvaldītājs sniedz mašīnistam nepieciešamos norādījumus, nosakot, kā rīkoties šādas atteices gadījumā, kā minēts šīs regulas 4.2.1.2.2.3. punktā.
- Ja mašīnists konstatē lauka iekārtu (ieskaitot kontakttīklu) atteici, kas ietekmē vilcienu ekspluatācijas efektivitāti un/vai drošību, mašīnists, cik ātri vien iespējams, informē signalizētāju par šo situāciju un izpilda signalizētāja dotos norādījumus.

—

*C papildinājums***Ar drošību saistītas saziņas metodika****C.1. Mutiska saziņa****1. Darbības joma un mērķis**

Šajā papildinājumā ir izklāstīti noteikumi par saziņu drošības jautājumos starp vilciena apkalpi, galvenokārt mašīnistu, un signalizētāju, sevišķi nolūkā noteikt tās struktūru, metodiku un saturu. Ar drošību saistītai saziņai ir priekšroka, salīdzinot ar jebkuru citu saziņu.

2. Ar drošību saistīta saziņa**2.1. Saziņas struktūra**

Ar drošību saistīto ziņojumu pārraidei ir jābūt īsai un skaidrai, un iespēju robežās bez saīsinājumiem. Lai nodrošinātu, ka ziņojums tiek saprasts un var tikt veikti vajadzīgie pasākumi, katrs, kurš sniedz ziņojumu, norāda vismaz šādu informāciju:

- precīza atrašanās vieta,
- pienākums, ko tas veic, un informācija par nepieciešamo rīcību.

Mašīnisti identifikācijai nosauc vilciena kustības numuru un atrašanās vietu.

Signalizētāji sevi identificē pēc kontroles zonas vai signālposteņa atrašanās vietas.

2.2. Saziņas metodika

Persona, kura sniedz ziņojumu:

- pārliecinās, ka ziņojums ir saņemts, un vajadzības gadījumā lūdz to atkārtot. Tā kā avārijas ziņojumi ir paredzēti, lai dotu ar dzelzceļa drošību tieši saistītus steidzamus operatīvus norādījumus, lūgumu saņēmējam atkārtot saņemto ziņojumu var neievērot,
- ja nepieciešams, izlabo kļūdu, kas ir pieļauta ziņojumā,
- ja nepieciešams, informē personu par to, kā ar viņu var sazināties.

Saziņā starp signalizētājiem un mašīnistiem signalizētājiem ir jāpārliecinās, ka viņi runā ar mašīnistu savā kontroles zonā. Tas ir būtiski, ja saziņa notiek vietās, kur pārklājas komunikācijas zonu robežas. Šis princips attiecas arī uz saziņas atjaunošanu pēc pārtraukumiem pārraides laikā.

2.3. Saziņas saturs

Sarunu biedri identifikācijai izmanto šādus ziņojumus.

- Signalizētāji:

Uzmanību vilcienam Nr. [kustības numurs], te runā [kontroles zona / signālposteņa atrašanās vieta].

- Mašīnisti:

Te vilciens Nr. [kustības numurs], kurš atrodas [vieta].

Visas saziņā iesaistītās puses izmanto šādas frāzes:

Situācija	Frāze
Frāze, ar ko iespēju runāt nodod sarunu biedram	<i>Klausos</i>
Frāze, ar ko apstiprina nosūtītā ziņojuma saņemšanu	<i>Saņemts</i>
Frāze, ko izmanto, lai ziņojums tiktu atkārtots sliktas dzirdamības vai nesaņemšanas dēļ	<i>Atkārtojiet</i>
Frāze, ko izmanto, lai apstiprinātu, ka saņemtais nosūtītā ziņojuma atkārtojums precīzi atbilst nosūtītajam ziņojumam	<i>Pareizi</i>
Frāze, ko izmanto, lai norādītu, ka saņemtais nosūtītā ziņojuma atkārtojums neatbilst nosūtītajam ziņojumam	<i>Kļūda (+ atkārtuju)</i>
Frāze, ko izmanto, lai liktu sarunas biedram pagaidīt neilga sakaru pārtraukuma gadījumā, kad savienojums netiek pārtraukts	<i>Gaidiet</i>
Frāze, ko izmanto, lai sarunu biedram paziņotu, ka sakari var tikt pārtraukti, bet tiem vēlāk vajadzētu tikt atjaunotiem	<i>Izsaukšu vēlreiz</i>
Frāze, ko izmanto, lai informētu, ka ziņojums ir pabeigts	<i>Beidzu</i>

Visas saziņā iesaistītās puses izmanto šādas netulkotas standarta frāzes:

Situācija	Standarta frāzes
Frāze, ko izmanto, lai informētu, ka ir avārijas situācija	<i>Mayday, mayday, mayday</i>

Šo frāzi netulko, un to neizmanto, ja vilcienā ir pieejama avārijas izsaukuma funkcija (piemēram, GSM-R).

3. Saziņas noteikumi

Lai ar drošību saistīta saziņa tiktu pareizi saprasta neatkarīgi no izmantotā saziņas līdzekļa, ievēro šādus noteikumus.

3.1. Starptautiskais fonētiskais alfabēts

Starptautisko fonētisko alfabētu izmanto:

- lai identificētu alfabēta burtus,
- lai nosauktu pa burtam vārdus un vietu nosaukumus, kurus ir grūti izrunāt vai kurus var pārprast,
- norādot signālu vai pārmiju identitāti.

A <i>Alpha</i>	G <i>Golf</i>	L <i>Lima</i>	Q <i>Quebec</i>	V <i>Victor</i>
B <i>Bravo</i>	H <i>Hotel</i>	M <i>Mike</i>	R <i>Romeo</i>	W <i>Whisky</i>
C <i>Charlie</i>	I <i>India</i>	N <i>November</i>	S <i>Sierra</i>	X <i>X-ray</i>
D <i>Delta</i>	J <i>Juliet</i>	O <i>Oscar</i>	T <i>Tango</i>	Y <i>Yankee</i>
E <i>Echo</i>	K <i>Kilo</i>	P <i>Papa</i>	U <i>Uniform</i>	Z <i>Zulu</i>
F <i>Foxtrot</i>				

3.2. Skaitļi

Skaitļus nosauc pa cipariem:

0 = nulle
1 = viens
2 = divi
3 = trīs
4 = četri
5 = pieci
6 = seši
7 = septiņi
8 = astoņi
9 = deviņi

C.2. Operatīvi norādījumi

1. Ievads

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi un infrastruktūras pārvaldītāji saziņas procedūrā izmanto Eiropas norādījumus šādos gadījumos:

- 1) atļauja pabrukt garām kustības atļaujas beigām – signālam, kas liek apstāties;
- 2) atļauja turpināt kustību pēc vilciena centralizētas ārkārtas izslēgšanas (ETCS);
- 3) pienākums palikt uz vietas, pienākums veikt uzdevuma pabeigšanas pasākumus (ETCS);
- 4) operatīva norādījuma atcelšana;
- 5) pienākums braukt ar ierobežojumiem;
- 6) pienākums braukt, vadoties pēc redzamības;
- 7) atļauja sākt režīmā “Mašīnista atbildība” (*Staff Responsible*) (ETCS) pēc sagatavošanās kustībai;
- 8) atļauja braukt pāri bojātai pārbrauktuvei;
- 9) pienākums braukt ar energopadeves ierobežojumiem;
- 10)–20) REZERVĒTI.

Skaitļi no 1 līdz 20 ir rezervēti Eiropas norādījumiem, skaitļi no 1 līdz 5 un 7 ir obligāti ETCS. Ja ar B klases sistēmu saistītam operatīvam norādījumam ir nepieciešama plašāka informācija, nekā sniedz Eiropas norādījumi, tā vietā drīkst izmantot valsts norādījumus. Tādā gadījumā infrastruktūras pārvaldītājs var noteikt šādas prasības savos valsts norādījumos. Ja valsts norādījumi ir numurēti, katra infrastruktūras pārvaldītāja definētie valsts norādījumi sākas no 21. Valsts norādījumi satur vismaz tādu pašu informāciju kā Eiropas norādījumi.

2. Saturs

Operatīvajā norādījumā norāda vismaz šādus elementus:

- kas to izdod (signalizētāja atrašanās vieta),
- izdošanas datums (neattiecas uz mutiskiem norādījumiem),
- vilciens/manevrs, uz kuru tas attiecas,
- skaidri, precīzi, nepārprotami norādījumi,
- unikāls identifikācijas numurs, ko sniedz signalizētājs.

Turklāt pēc apstākļiem operatīvajā norādījumā var tikt iekļauti arī šādi dati:

- laiks, kad tas tika izdots,
- vilciena/manevra atrašanās vieta, uz kuru vietu tas attiecas,
- mašīnista identifikācija,
- izdevēja identifikācija,
- apstiprinājums (paraksts vai elektronisks apstiprinājums), ka norādījums ir saņemts.

Jebkuru pierakstīšanai izdotu operatīvo norādījumu var atcelt tikai ar Eiropas norādījumu Nr. 4, skaidri norādot tā norādījuma unikālo identifikāciju, kurš ir jāatceļ.

3. **Operatīvā norādījuma sniegšana**

Eiropas norādījums ietver informāciju, ko sniedz elektroniski, vārdos, taustāmā veidā uz papīra vai kā vārdiskus norādījumus, kas mašīnistam jāpieraksta, vai izmantojot citus drošus saziņas veidus ar tāda paša līmeņa informāciju.

Ievēro principu, ka gadījumā, ja mašīnistam ir jāpieraksta operatīvs norādījums, vilcienu apstādina. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un attiecīgais infrastruktūras pārvaldītājs var kopīgi veikt riska novērtēšanu, kuras rezultātā var paredzēt nosacījumus, ko izpildot ir droši atkāpties no šā principa.

Operatīvu norādījumu sniedz pēc iespējas tuvu skartajai zonai.

Operatīvam norādījumam ir augstāks spēks nekā attiecīgajām norādēm, ko sniedz ar sliežu ceļa signāliem un/vai DML. Ja piemērojams atļautais ātrums vai izpildes ātrums, kas ir zemāks nekā maksimālais ātrums, kurš noteikts operatīvajā norādījumā, piemēro zemāko ātrumu.

Signalizētājs izdod operatīvos norādījumus tikai tad, kad ir identificēts vilciena kustības numurs un vajadzības gadījumā vilciena/manevra atrašanās vieta. Pirms operatīvā norādījuma piemērošanas mašīnists pārlicinās, vai operatīvais norādījums attiecas uz viņa vilcienu/manevru un tā pašreizējo vai noteikto atrašanās vietu.

4. **Informētība par operatīvo norādījumu**

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam ir jāizstrādā procedūra, lai nodrošinātu, ka mašīnists tiek informēts par operatīvo norādījumu, pirms vilciens sasniedz vietu, kur attiecīgais norādījums ir jāizpilda.

Ja operatīvais norādījums nav jāizpilda uzreiz pēc tā izdošanas, mašīnistam ir iespēja izgūt operatīvo norādījumu.

5. **Operatīvo norādījumu izpildes pārraudzība**

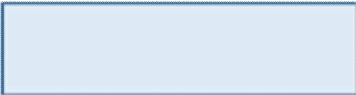
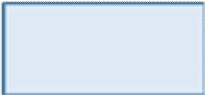
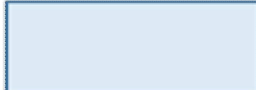
Atbilstīgi Regulai (ES) 2018/762 un Direktīvai (ES) 2016/798 infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums pārrauga operatīvo norādījumu sniegšanas un izmantošanas procesus.

6. **Eiropas norādījumi**

Katram Eiropas norādījumu informācijas laukam piešķir individuālu identifikatoru.

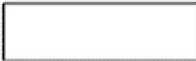
Saturs un identifikatoru izmantošana ir reglamentēta, taču formāts ir indikatīvs.

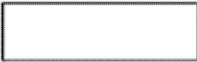
Ja kādā dalībvalstī vai infrastruktūras pārvaldītāja tīklā neizmanto kādu konkrētu lauku, šis lauks nav obligāti jāparāda Eiropas norādījumā un nav jāpievieno lauks.

		
A Vilciena Nr.	B Datums	C Izdevēja atrašanās vieta
		
D Vilciena atrašanās vieta		E Unikālā identifikācija

 **1** Eiropas norādījums Nr. 1. Atļauja pabrukt garām kustības atļaujas beigām / signālam, kas liek apstāties

		
1.10 Km/signāls/no	1.11 Km/signāls/no/līdz	1.12 Km/signāls/līdz

 x.30	Braukt ar šādu maksimālo ātrumu		
	no		līdz 
x.31 Km/h / jūdzes/h		x.32 Vieta km/signāls	x.33 Vieta km/signāls

 x.40	Atbrīvots no braukšanas pēc redzamības	
 x.60	Iestatīt šādu SR ātrumu 	 x.65 Iestatīt šādu SR attālumu 
 x.90	Papildu norādījumi 	
	x.91 Brīvā tekstā	

		
M Vilciena vadītāja ID	N Izdevēja ID	O Laiks

A Vilciena/manevra Nr.**B** Datums**C** Izdevēja atrašanās vieta**D** Vilciena/manevra atrašanās vieta**E** Unikālā identifikācija

2

Eiropas norādījums Nr. 2. Atļauja turpināt kustību pēc vilciena centralizētas ārkārtas izslēgšanas

2.10

Atlasīt *Start* un, ja nav saņemta *MA*, atļauts sākt *SR*

2.11

Atlasīt *SH*

x.30

Braukt ar šādu maksimālo ātrumu

x.31 Km/h / jūdzes/h

no

x.32 Vieta/km/signāls

līdz

x.33 Vieta/km/signāls

x.40

Atbrīvots no braukšanas pēc redzamības

x.45

Pārbaudīt līniju šāda iemesla dēļ

x.46 Brīvā tekstā

x.50

Ziņot konstatēto šādam adresātam

x.51 Brīvā tekstā

x.60

Iestatīt šādu *SR* ātrumu

x.61 Km/h / jūdzes/h

x.65

Iestatīt šādu *SR* attālumu

x.66 m

x.90

Papildu norādījums

x.91 Brīvā tekstā

M Vilciena vadītāja ID**N** Izdevēja ID**O** Laiks

A Vilciena Nr.**B** Datums**C** Izdevēja atrašanās vieta**D** Vilciena atrašanās vieta**E** Unikālā identifikācija

3

Eiropas norādījums Nr. 3. Pienākums palikt uz vietas / veikt uzdevuma pabeigšanas pasākumus

3.10

Palikt uz vietas pašreizējā
atrašanās vietā

3.11

Veikt uzdevuma pabeigšanas
pasākumus

x.90

Papildu
norādījums

x.91 Brīvā tekstā

M Vilciena vadītāja ID**N** Izdevēja ID**O** Laiks

A Vilciena Nr.**B** Datums**C** Izdevēja atrašanās vieta**D** Vilciena atrašanās vieta**E** Unikālā identifikācija

4

Eiropas norādījums Nr. 4. Norādījuma atcelšana

4.10

Operatīvais norādījums ar
unikālo identifikāciju

ir atcelts

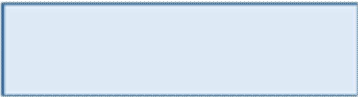
X 4.11 Unikālā identifikācija

x.90

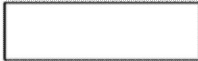
Papildu
norādījums

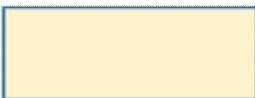
x.91 Brīvā tekstā

M Vilciena vadītāja ID**N** Izdevēja ID**O** Laiks

		
A Vīlciena Nr.	B Datums	C Izdevēja atrašanās vieta
		
D Vīlciena atrašanās vieta		E Unikālā identifikācija

 Eiropas norādījums Nr. 5. Pienākums braukt ar ātruma ierobežojumu

	Braukt ar šādu maksimālo ātrumu				
x.30		x.31 Km/h / jūdzes/h			
Starp/posmā		un		pa	
	x.32 Vieta/km/signāls		x.33 Vieta/km/signāls		5.39 Ceļš/līnija
no		līdz		Plāksnes gar dzelzceļa līniju	 5.37 Jā  5.38 Nē
	x.35 Vieta/km/signāls		x.36		
	Pārbaudīt līniju šādu iemeslu dēļ				
x.45		x.46 Brīvā tekstā			
	Ziņot par konstatēto šādam adresātam				
x.50		x.51 Brīvā tekstā			
	Papildu norādījums				
x.90		x.91 Brīvā tekstā			

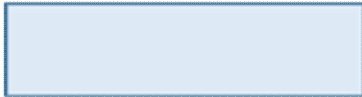
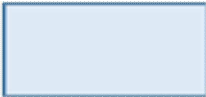
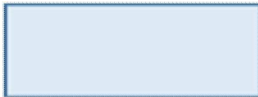
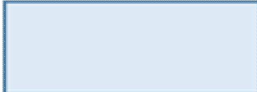
		
M Vīlciena vadītāja ID	N Izdevēja ID	O Laiks

A Vilciena Nr.	B Datums	C Izdevēja atrašanās vieta
D Vilciena atrašanās vieta		E Unikālā identifikācija

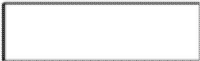
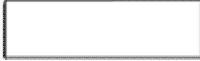
Eiropas norādījums Nr. 6. Pienākums braukt, vadoties pēc redzamības

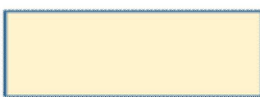
	Braukt, vadoties pēc redzamības	Starp/posmā		un		pa	
6.10			6.11 Vieta		6.12 Vieta		6.13 Ceļš/līnija
		no		līdz			
			6.14 Km/signāls		6.15 Km/signāls		
	Braukt ar šādu maksimālo ātrumu						
x.30				no		līdz	
			x.31 Km/h / jūdzes/h		x.32 Vieta/km/signāls		x.33 Vieta/km/signāls
	Pārbaudīt līniju šāda iemesla dēļ						
x.45			x.46 Brīvā tekstā				
	Ziņot konstatēto šādam adresātam						
x.50			x.51 Brīvā tekstā				
	Papildu norādījums						
x.90			x.91 Brīvā tekstā				

M Vilciena vadītāja ID	N Izdevēja ID	O Laiks

		
A Vilciena/manevra Nr.	B Datums	C Izdevēja atrašanās vieta
		
D Vilciena/manevra atrašanās vieta		E Unikālā identifikācija

 7 Eiropas norādījums Nr. 7. Atļauja sākt *SR* režīmā pēc sagatavošanās kustībai

	Atļauts sākt <i>SR</i> režīmā		
 7.10			
	Atļauts pabraukt garām kustības atļaujas beigām		
 7.20		7.21 Km/signāls	
	Eraukt ar šādu maksimālo ātrumu		
 x.30		no	
	x.31 Km/h / jūdzes/h		līdz 
		x.32 Vieta/km/signāls	x.33 Vieta/km/signāls
	Atbrīvots no braukšanas pēc redzamības		
 x.40			
	Iestatīt šādu <i>SR</i> ātrumu		Iestatīt šādu <i>SR</i> attālumu
 x.60		x.61 Km/h / jūdzes/h	
		x.65	x.66 m
	Papildu norādījums		
 x.90			
	x.91 Brīvā telstā		

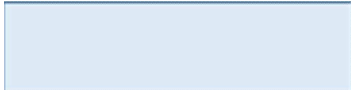
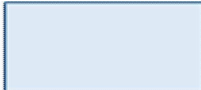
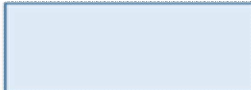
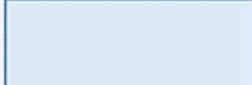
		
M Vilciena vadītāja ID	N Izdevēja ID	O Laiks

A Vilciena Nr.	B Datums	C Izdevēja atrašanās vieta
D Vilciena atrašanās vieta		E Unikālā identifikācija

☐ 8 Eiropas norādījums Nr. 8. Atļauja braukt pāri bojātai
pārbrauktuvei

☐ 8.05	Apstāties pirms pārbrauktuves (pie)					
		8.06 Km/ID	8.07 Km/ID			
☐ 8.10	Pārbaudīt pārbrauktuvi (pie)					
		8.11 Km/ID	8.12 Km/ID			
	Vietā/starp		un		uz	
		8.13 Vieta		8.14 Vieta		8.15 Ceļš/līnija
☐ 8.25	Aktivizēt pārbrauktuvi manuāli					
☐ x.30	Braukt ar šādu maksimālo ātrumu					
		no		līdz		
	x.31 Km/h / jūdes/h		x.32 Vieta/km/signāls		x.33 Vieta/km/signāls	
☐ 8.70	Ieslēgt audiālo brīdinājuma ierīci	no		līdz		
			8.71 Km/signāls		8.72 Km/signāls	
☐ 8.80	Pārbraukt pāri pārbrauktuvei					
☐ x.90	Papildu norādījums					
		x.91 Brīvā tekstā				

M Vilciena vadītāja ID	N Izdevēja ID	O Laiks

		
A Vilciena Nr.	B Datums	C Izdevēja atrašanās vieta
		
D Vilciena atrašanās vieta		E Unikālā identifikācija

 9

Eiropas norādījums Nr. 9. Pienākums braukt ar energopadeves ierobežojumiem

 9.10	Braukt ar nolaistu pantogrāfu	 9.15	Braukt ar izslēgtu galveno slēdzi
 9.20	Samazināt enerģijas patēriņu līdz	 9.21 Vērtība	 9.22 Mērvienība
			%/A/kVA
	Vietā/starp	 9.23 Vieta/km/signāls	un
		 9.24 Vieta/km/signāls	uz
		 9.25 Ceļš/līnija	
	Plāksnes gar dzelzceļa līniju	 9.28 Jā	 9.29 Nē
 x.45	Pārbaudīt līniju šāda iemesla dēļ	 x.46 Brīvā tekstā	
 x.50	Ziņot konstatēto šādam adresātam	 x.51 Brīvā tekstā	
 x.90	Papildu norādījums	 x.91 Brīvā tekstā	

		
M Vilciena vadītāja ID	N Izdevēja ID	O Laiks

7. **Operatīvā norādījuma paziņošana**

Visas saziņā iesaistītās puses izmanto šādas frāzes:

Situācija	Frāzes
Operatīvā norādījuma atcelšana	<i>Atsaucu procedūru</i>
Ja ziņojums vēlāk jāturpina, procedūru atkārtoti no sākuma	<i>Kļūda pārraides laikā</i>
Ja ziņojuma sūtītājs pārraides laikā konstatē, ka notikusi kļūda, viņš pieprasa atsaukumu	<i>Kļūda (+ gatavoju jaunu veidlapu)</i> <i>vai</i> <i>Kļūda (+ atkārtotu vēlēšanos)</i>
Kļūda, saņēmējam atkārtojot ziņojumu	<i>Kļūda (+ atkārtotu vēlēšanos)</i>
Nesaprašana. Ja viens no sarunu biedriem ziņojumu pilnībā nesaprot, ziņojumu atkārtoti	<i>Atkārtojiet (+ runājiet lēnāk)</i>

8. **Veidlapu paraugi**

Infrastrukturā pārvaldītājs atbild par dokumenta "Veidlapu paraugi" un pašu veidlapu izstrādi savā darba valodā.

Visas izmantojamās veidlapas apkopo dokumentā vai elektroniskā vidē ar nosaukumu "Veidlapu paraugi".

Šo veidlapu paraugu dokumentu izmanto mašīnisti un darbinieki, kuri atļauj vilcienu kustību. Veidlapu paraugi, ko izmanto mašīnisti un darbinieki, kuri atļauj vilcienu kustību, ir izveidoti un numurēti vienādi.

Dokumentam "Veidlapu paraugi" ir divas daļas.

Pirmajā daļā ietilpst vismaz šāds saturs:

- operatīvo norādījumu veidlapu rādītājs,
- situāciju saraksts, uz ko attiecas katra veidlapa,
- tabula ar starptautisko fonētisko alfabētu.

Otrajā daļā ir iekļautas pašas veidlapas. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums tās saņem un izsniedz mašīnistiem.

9. **Dzelzceļa terminoloģijas vārdnīca**

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izstrādā dzelzceļa terminoloģijas vārdnīcu katram tīklam, kurā darbojas tā vilcieni. Vārdnīcā iekļauj regulāri izmantojamus terminus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izvēlētajā valodā un to infrastruktūras pārvaldītāju darba valodā, kuru infrastruktūru izmanto dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums.

Savietojamība ar maršrutu un maršruta apraksts

D1. Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot

Piezīmes

1. Izpildot 4.2.2.5.1. punkta prasības, dzelzceļa pārveidājumu uzņēmums dažu parametru savietojamību ar maršrutu var pārbaudīt agrākos posmos.
2. Visi parametri jāpārbauda ritekļa līmenī; tas norādīts ar "X" slejā "Ritekļa līmenī". Daži parametri jāpārbauda, ja mainās vilciena sastāvs, kas noteikts 4.2.2.5. iedaļā; šie parametri norādīti ar "X" slejā "Vilciena līmenī".
3. Lai novērstu testēšanas dublēšanos saistībā ar parametriem "Satiksmes slodzes un infrastruktūras nestspēja" un "Vilcienu detektēšanas sistēmas", infrastruktūras pārvaldītāji ar RINF starpniecību nodrošina to ar maršrutu savietojamo ritekļu tipu vai ritekļu sarakstu, kuru savietojamību ar maršrutu tie jau ir pārbaudījuši, ja šāda informācija ir pieejama.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskaņā	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (RINF) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz RINF pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Satiksmes slodzes un infrastruktūras nestspēja	Statiskās ass slodzes un konstrukcijas un ekspluatācijas masa šādos slodzes režīmos: — konstrukcijas masa, kā noteikts Regulā (ES) Nr. 1302/2014 — darba režīmā, — normālā lietderīgās kravnesības režīmā, — ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā, — attiecīgā gadījumā ekspluatācijas masa saskaņā ar EN 15663: 2017- A1 2018: — darba režīmā, — normālā lietderīgās kravnesības režīmā. Maksimālais projektētais ātrums. Ritekļa garums. Asu izvietoējums vienības korpusā (attālums starp asīm). Statiskā savietojamības pārbaude kravas vagoniem: pieļaujamā lietderīgā kravnesība dažādām līniju kategorijām saskaņā ar WAG SITS.	1.1.1.1.2.4. Nestspēja 1.1.1.1.2.4.1. Nestspējas nacionālā klasifikācija 1.1.1.1.2.4.2. Konstrukciju atbilstība ātrgaitas slodzes modelim (HSLM) 1.1.1.1.2.4.3. Tādu konstrukciju, kurām nepieciešamas īpašas pārbaudes, atrašanās vieta uz dzelzceļa 1.1.1.1.2.4.4. Dokumenti(-i), kurā(-os) norādīta(-as) procedūra(-as) savietojamības ar maršrutu statisko un dinamisko pārbaudi veikšanai	x	x	Savietojamības statiskās pārbaudes ritekļiem un, ja tas vajadzīgs saskaņā ar infrastruktūras pārvaldītāja sniegto informāciju, savietojamības dinamiskās pārbaudes vilcieniem veic saskaņā ar procedūru(-ām) vai attiecīgo informāciju, ko infrastruktūras pārvaldītājs 1.1.1.1.2.4.4. parametram norādījis RINF. Kravas vagoniem: Savietojamības statisko pārbaudi veic saskaņā ar EN 15528:2015 4.–7. sadaļu, A pielikumu un D pielikumu vai attiecībā uz Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes tīkliem – saskaņā ar attiecīgajiem valsts noteikumiem atbilstīgi Komisijas Regulas (ES) Nr. 1299/2014 (¹) 4.2.7.4. iedaļas 4. punktam.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (RINF) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz RINF pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Gabarīta noteikšana	Ritekļa gabarīts: — references profili, attiecībā uz kuriem ritekļi ir saņemti atļauju, — citi izvērtētie gabarīti.	1.1.1.1.3.1.1. Gabarīta noteikšana 1.2.1.0.3.4. Gabarīta noteikšana 1.1.1.1.3.1.2. Tādu konkrētu punktu, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes, atrašanās vieta uz dzelzceļa 1.1.1.1.3.1.3. Dokuments, kurā norādīts tādu konkrētu punktu šķērsgrīzums, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes 1.2.1.0.3.5. Tādu konkrētu punktu, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes, atrašanās vieta uz dzelzceļa 1.2.1.0.3.6. Dokuments, kurā norādīts tādu konkrētu punktu šķērsgrīzums, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes	X	X	Deklarēto ritekļa/vilciena un paredzētā maršruta atsaucē profilu salīdzinājums. Īpašajos gadījumos, kas minēti Regulā (ES) Nr. 1302/2014 izklāstītās SITS 7.3.2.2. iedaļā un Regulā (ES) Nr. 1299/2014 izklāstītās SITS 7.7.17.2. un 7.7.17.9. iedaļā, var piemērot īpašu procedūru, ar ko pārbauda savietojamību ar maršrutu. Šim nolūkam infrastruktūras pārvaldītājs dara pieejamu attiecīgo informāciju. Infrastruktūras pārvaldītājs konstatē īpašus punktus, kas nesakrīt ar deklarēto references profilu RINF parametru ziņā: 1.1.1.1.3.1.1. un 1.2.1.0.3.4. Šiem gadījumiem RINF attiecīgi atjaunina (parametri: 1.1.1.1.3.1.2., 1.1.1.1.3.1.3.). <i>Piezīme</i> Lai pārbaudītu šos konkrētos punktus, var būt nepieciešama papildu apspriešanās starp infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu.
Vertikālais rādiuss	Minimālais vertikālais: — izliektas līknes rādiuss, — ieliektas līknes rādiuss.	1.2.2.0.3.3. Vertikālās līknes minimālais rādiuss (attiecīgais piedecēšs)	X		Ritekļa un paredzētā maršruta deklarētā vertikālās līknes minimālā rādiusa salīdzinājums.
Vilcienu detektēšanas sistēmas	Vilcienu detektēšanas sistēmas tips, kurai ritekļi paredzēti un novērtēti	1.1.1.3.7.1.1. Vilcienu detektēšanas sistēmas veids 1.1.1.3.7.1.2. Sliežu ceļa elektrisko ķēžu vai asu skaitītāju veidi, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes 1.1.1.3.7.1.3. Dokuments, kurā norādīta (-as) procedūra(-as) saistībā ar 1.1.1.3.7.1.2. punktā deklarēto vilcienu detektēšanas sistēmu veidu Francijas tīkla īpatnība: 1.1.1.3.7.1.4. Posms ar vilcienu detektēšanas limitējumu	X		Ritekļa un paredzētā maršruta vilcienu detektēšanas sistēmas(-u) deklarētā tipa salīdzinājums. <i>Piezīme</i> Pie ritekļa atļaujas saņemšanas pēc SITS un valstu noteikumiem izmantošanas telpā tiek verificēta ritekļa un visa(-u) tīkla(-u) vilcienu detektēšanas sistēmas(-u) tehniskā savietojamība. Pienācīgi pamatotos gadījumos (piemēram, eksploatācijas laikā gadījušās problēmas ar ritekļa detektēšanu) var veikt testus un/vai pārbaudes pēc ritekļa atļaujas piešķiršanas, iesaistot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (RINF) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz RINF pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Sakarsušu bukšu detektēšana	Ass bukšu stāvokļa apsekošana (sakarsušu bukšu detektēšana)	1.1.1.1.7.4. Sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru esība Francijas, Itālijas un Zviedrijas tīklu īpatnība 1.1.1.1.7.5. Sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru atbilstība SITS (Ir/nav), ja nav: — 1.1.1.1.7.6. Sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru identificēšana — 1.1.1.1.7.7. Sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru ģenerēšana — 1.1.1.1.7.8. Sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru vietas noteikšana uz dzelzceļa — 1.1.1.1.7.9. Sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru mērīšanas virziens	X		Esošam riteklim, kas neatbilst SITS: Ritekļa un paredzētā maršruta deklarētās sakarsušu bukšu sliežmalas detektoru atbilstības salīdzināšana gadījumā, kad izmantošanas telpas tīkla(-u) sakarsušu bukšu sliežmalas detektori ir vairāk nekā viena veida. Ja izmantošanas telpas tīklā(-os) sakarsušu bukšu sliežmalas detektori ir viena veida, savietojamība ar maršrutu nav jāpārbauda. <i>Piezīme</i> Riteklim, kas atbilst SITS: Savietojamību ar izmantošanas telpas tīkla(-u) lauka iekārtām verificē atļaujas piešķiršanas posmā. Katra tīkla īpatnība ir jāaptver īpašā gadījumā.
Braukšanas raksturlielumi	Maksimālā ātruma un maksimālā ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta kombinācija(-as), attiecībā uz kuru(-ām) ritekļi ir saņēmis atļauju (ekspluatācijas režīmu diapazons, attiecībā uz kuru ritekļi ir ticis novērtēti); sliežu ieslīpums.	1.1.1.1.4.2. Ārējās sliedes pacēluma deficīts 1.1.1.1.2.5. Atļautais maksimālais ātrums 1.1.1.1.4.3. Sliežu ieslīpums	X		Maksimālā ātruma, maksimālā ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta un sliežu ieslīpuma kombinācijas, kura riteklim tiek novērtēta, salīdzināšana ar sliedes paaugstinājuma deficītu, ātrumu un sliežu ieslīpumu, kas deklarēti RINF vai infrastruktūras pārvaldītāja sniegtajā informācijā. Ja ritekļa raksturlielumi neatbilst infrastruktūras raksturlielumiem un ritekļa un maršruta savietojamība var tikt apdraudēta, infrastruktūras pārvaldītājs viena mēneša laikā bez maksas elektroniskā formātā norāda precīzu ātruma un ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta kombināciju konkrētajos punktos, kuros savietojamība var tikt apdraudēta. <i>Piezīme</i> Pārbaudes iznākumu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ņem vērā maršruta apraksta sagatavošanā. Pārbaudes rezultātā var izvirzīt ekspluatācijas nosacījumus (piemēram, ātruma ierobežojumu kādā līnijā posmā).

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (RINF) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz RINF pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Riteņpāris	Riteņpāra riteņu atstatums	1.1.1.1.4.1. Nominālais sliežu ceļa platums 1.2.1.0.4.1. Nominālais sliežu ceļa platums	X		Riteņpāra riteņu atstatuma salīdzinājums ar paredzētā maršruta sliežu ceļa platumu.
Riteņpāris	Riteņa minimālais diametrs ekspluatācijā	1.1.1.1.5.2. Riteņa minimālais diametrs stacionāriem dubultkrusteņiem	X		Ritekļa un paredzētā maršruta deklarētā riteņu minimālā diametra salīdzinājums.
Riteņpāris	Pārstatīšanas iekārtu veids, kuram riteklis ir paredzēts	1.2.0.0.0.5. Ekspluatācijas punkta ģeogrāfiskā atrašanās vieta 1.2.0.0.0.4.1. Sliežu ceļa platuma pārstatīšanas iekārtas(-u) veids(-i)	X		Pārstatīšanas iekārtu veida(-u), kam riteklis konstruēts, salīdzināšana ar paredzētā maršruta sliežu ceļa platuma pārstatīšanas iekārtu veidu(-iem).
Minimālā līkne	Horizontālās līknes minimālais iespējamais rādiuss	1.1.1.1.3.7. Horizontālās līknes minimālais rādiuss 1.2.2.0.3.2. Horizontālās līknes minimālais rādiuss	X	X	Ritekļa un paredzētā maršruta horizontālās līknes minimālā rādiusa salīdzinājums.
Bremzēšana	Avārijas bremzēšana un maksimālā darba bremzēšana: bremzēšanas ceļš, maksimālais palēninājums slodzes režīmam "konstrukcijas masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā" maksimālajā konstruktīvajā ātrumā. Vispārējai ekspluatācijai (*) papildus iepriekš minētajiem datiem: bremzēšanas masas procents (lambda).	1.1.1.3.11.1. Maksimālais vajadzīgais bremzēšanas ceļš 1.1.1.1.3.6. Garenprofils 1.1.1.1.2.5. Atļautais maksimālais ātrums 1.1.1.1.6.1. Vilciena maksimālais palēninājums 1.1.1.3.11.2. Papildinformācijas, kas minēta 4.2.2.6.2. iedaļas 2. punktā, esamība vai neesamība infrastruktūras pārvaldītāja rīcībā (Jā/Nē) Ja "jā", 1.1.1.3.11.3. Atsauce uz dokumentu(-iem), kas jānorāda RINF.	X	X	Iepriekš noteiktam formējumam (kā norādīts SITS 1302/2014 2.2.1. iedaļā): Paziņotā bremzēšanas ceļa un vilciena maksimālā palēninājuma salīdzinājums starp ritošo sastāvu un plānoto maršrutu katram slodzes režīmam maksimālajā konstruktīvajā ātrumā. Vispārējai ekspluatācijai (*): Nav īpašas ieteicamās procedūras, kas jāietver dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā.
Bremzēšana	Siltumietilpība — SITS references gadījums — Ja nav norādīts neviens references gadījums, siltumietilpību izsaka: — ātruma izteiksmē, — slīpuma izteiksmē, — attāluma izteiksmē, — laika izteiksmē (ja attālums nav norādīts).	1.1.1.1.3.6. Garenprofils 1.1.1.1.2.5. Atļautais maksimālais ātrums	X		Ritekļa references gadījuma salīdzinājums ar paredzētajiem maršruta raksturlielumiem. <i>Piezīme</i> RINF vai infrastruktūras pārvaldītāja sniegtā informācija norāda maiņas vietu kilometros, slīpuma garumu var aprēķināt, ekstrahējot datus.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (RINF) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz RINF pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Bremzēšana	Maksimālais slīpums, kādā vienība ir noturama nekustīga tikai ar stāvbremzi (ja riteklis ar to aprīkots)	1.1.1.1.3.6. Garenprofils 1.2.2.0.3.1. Stāvēšanas ceļu garenprofils	X	X	Ritekļa un paredzētā maršruta deklarētā maksimālā garenprofila salīdzinājums. <i>Piezīme</i> Salīdzināšanas iznākumu ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā (piemēram, papildlīdzekļu izmantošanā).
Magnētiskās sliežu ceļa bremzes	Iespējas neizmantot magnētiskās bremzes (ja šīs bremzes ir uzstādītas)	1.1.1.1.6.3. Magnētisko bremžu lietošana 1.1.1.1.6.5. Dokuments ar magnētisko sliežu ceļa bremžu lietošanas nosacījumiem	X		Verifikācija, vai paredzētajā maršrutā ir atļauts izmantot magnētiskās sliežu ceļa bremzes. <i>Piezīmes</i> Ja atļauts izmantot magnētiskās bremzes, infrastruktūras pārvaldītājs norāda to izmantošanas nosacījumus. Pārbaudes iznākumu ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā (piemēram, nepieļaujot magnētisko sliežu ceļa bremžu izmantošanu līnijas posmā).
Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes	Iespējas neizmantot virpuļstrāvas bremzes (ja šīs bremzes ir uzstādītas)	1.1.1.1.6.2. Virpuļstrāvas bremžu lietošana 1.1.1.1.6.4. Dokuments ar virpuļstrāvas bremžu lietošanas nosacījumiem	X		Verifikācija, vai paredzētajā maršrutā ir atļauts izmantot virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes. <i>Piezīmes</i> Ja atļauts izmantot virpuļstrāvas bremzes, infrastruktūras pārvaldītājs norāda to izmantošanas nosacījumus. Pārbaudes iznākumu ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā (piemēram, nepieļaujot virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu izmantošanu līnijas posmā).
Laika apstākļi	Temperatūras diapazons	1.1.1.1.2.6. Temperatūras diapazons	X		Ritekļa un paredzētā maršruta deklarētā temperatūras diapazona salīdzinājums. <i>Piezīme</i> Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā ņem vērā visus iespējamās ierobežojumus, ja salīdzinātie temperatūras diapazoni nesakrīt.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (RINF) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz RINF pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Laika apstākļi	Sniega, ledus un krusas apstākļi	1.1.1.1.2.8. Bargu klimatisko apstākļu pastāvēšana	X		Pazīnoto ritekļa “sniega, ledus un krusas apstākļu” (piem., S1) salīdzinājums ar “bargu klimatisko apstākļu pastāvēšanu paredzētajā maršrutā”. <i>Piezīme</i> Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā ņem vērā visus iespējamus ierobežojumus. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma un infrastruktūras pārvaldītāja apspriešanās, kurā noskaidro iespējamus ierobežojumus.
Spriegumi un frekvences	Energoapgādes sistēma: — nominālais spriegums un frekvence, — līnijas kontakttīkla sistēmas tips. — esošam riteklim, kas neatbilst SITS un ko paredzēts ekspluatēt konkrētās līnijās, kuras minētas Regulā (ES) Nr. 1301/2014 izklāstītās ENE SITS 7.4.2.2.1. iedaļā: <i>U_{max}2</i> .	1.1.1.2.2.1.1. Līnijas kontakttīkla sistēmas tips 1.1.1.2.2.1.2. Energoapgādes sistēma (spriegums un frekvence) 1.1.1.2.2.1.2.1. Energoapgādes sistēmas atbilstība SITS Īpaši gadījumi, kas noteikti Regulā (ES) Nr. 1301/2014 izklāstītās ENE SITS 7.4.2.2.1. iedaļā: 1.1.1.2.2.1.3. <i>U_{max}2</i> līnijām, kas norādītas Komisijas Regulas (ES) Nr. 1301/2014 (2) 7.4.2.2.1. un 7.4.2.11.1. iedaļā.	X		Ritekļa un paredzētā maršruta vilces barošanas sistēmas deklarētā sprieguma (nominālais spriegums un frekvence) un līnijas kontaktsistēmas tipa salīdzinājums.
Reģeneratīvā bremzēšana	Iespējas neizmantot reģeneratīvās bremzes (ja šīs bremzes ir uzstādītas)	1.1.1.2.2.4. Reģeneratīvo bremžu izmantošanas atļauja	X		Verifikācija, vai paredzētajā maršrutā vai ar īpašiem nosacījumiem ir atļauts izmantot reģeneratīvās bremzes. <i>Piezīme</i> Pārbaudes iznākumu ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā (piemēram, nepieļaujot reģeneratīvo bremžu izmantošanu līnijas posmā).
Strāvas ierobežošana	Elektrovilcieni, kuri ir aprīkoti ar elektroenerģijas vai strāvas ierobežošanas funkciju	1.1.1.2.5.1. Bortiekārta strāvas stipruma vai jaudas ierobežošanai	X		Verifikācija, vai paredzētajā maršrutā tiek prasīts, lai ritekļi būtu aprīkoti ar strāvas stipruma vai jaudas ierobežotāju. <i>Piezīme</i> SITS atbilstošais ritošais sastāvs ar maksimālo jaudu, kas pārsniedz 2 MW, ir aprīkots ar strāvas stipruma vai jaudas ierobežošanas funkciju.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (RINF) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz RINF pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Pantogrāfs	Maksimālā strāva stāvlaikā uz katru pantogrāfu katrai līdzstrāvas sistēmai, kurai riteklis aprīkots	1.1.1.2.2.3. Maksimālais strāvas stiprums stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu 1.2.2.0.6.1. Maksimālais strāvas stiprums stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu	X		Ritekļa un paredzētā maršruta salīdzināšana – deklarētais katras līdzstrāvas sistēmas maksimālais strāvas stiprums katrā pantogrāfā stāvēšanas laikā
Pantogrāfs	Pantogrāfa saskares augstums ar kontaktvadiem (virs sliežu līmeņa) katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots	1.1.1.2.2.5. Maksimālais kontakttīkla augstums 1.1.1.2.2.6. Minimālais kontakttīkla augstums	X		Ritekļa un paredzētā maršruta salīdzinājums – pantogrāfa saskares ar kontaktvadiem augstums katrā energoapgādes sistēmā.
Pantogrāfs	Pantogrāfa galva katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots	1.1.1.2.3.1. Apstiprinātas, SITS atbilstošas pantogrāfa galvas 1.1.1.2.3.2. Citas apstiprinātas pantogrāfa galvas	X		Ritekļa un paredzētā maršruta salīdzinājums – pantogrāfa galvas izmēri (ieskaitot izolētu vai neizolētu ragu 1 950 mm) katrai energoapgādes sistēmai.
Pantogrāfs	Pantogrāfa strāvas noņēmēja ieliktna materiāls, ar ko riteklis var būt aprīkots, katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis ir aprīkots	1.1.1.2.3.4. Atļautais kontaktplāksņu materiāls	X		Ritekļa un paredzētā maršruta salīdzinājums – pantogrāfa kontaktplāksnes materiāls katrā energoapgādes sistēmā.
Pantogrāfs	Vidējā kontaktspēka likne	1.1.1.2.5.2. Atļautais kontaktspēks	X		Ritekļa un paredzētā maršruta vidējā kontaktspēka salīdzinājums. SITS atbilstīgam riteklim, ko paredzēts ekspluatēt SITS neatbilstīgās līnijās: Ritekļa un paredzētā maršruta salīdzinājums – vidējais kontaktspēks pie katra sprieguma. Esošam riteklim, kas neatbilst SITS: Ritekļa un paredzētā maršruta salīdzinājums – vidējais kontaktspēks pie katra sprieguma. <i>Piezīme</i> SITS atbilstīgs riteklis tiek atļauts, ja vidējais kontaktspēks ir standartā EN 50367:2012 6. tabulā noteiktajās robežās.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (RINF) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz RINF pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Pantogrāfs	Pantogrāfu skaits, kas atrodas saskarē ar gaisvadu kontakttīklu, katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots. Īsākais attālums starp diviem pantogrāfiem, kas atrodas saskarē ar gaisvadu kontakttīklu (katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis ir aprīkots; atsevišķam un vajadzības gadījumā arī vairākiem vienlaicīgi (tikai, ja pacelto pantogrāfu skaits ir lielāks par 1)). Kontakttīkla tips, ko izmanto strāvas noņemšanas raksturlielumu testēšanai (katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis ir aprīkots) (tikai tad, ja pacelto pantogrāfu skaits ir lielāks par 1)	1.1.1.2.3.3. Prasības par paceltu pantogrāfu skaitu un attālumu starp tiem, braucot ar konkrētu ātrumu	X	X	Iepriekš noteiktam formējumam (kā norādīts SITS 1302/2014 2.2.1. iedaļā): Katrai energoapgādes sistēmai: — Saskarē ar gaisvadu kontakttīklu esošo ritekļa pantogrāfu skaita salīdzinājums ar paredzēto maršrutu. — Ritekļa īsākā atstatuma starp diviem saskarē ar gaisvadu kontakttīklu esošiem pantogrāfiem salīdzinājums ar paredzēto maršrutu. Vispārējai ekspluatācijai (*): to aptver dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēma, ņemot vērā infrastruktūras pārvaldītāja izvirzītos nosacījumus, piemēram, RINF vai infrastruktūras pārvaldītāja sniegtajā informācijā. <i>Piezīme</i> Minimālā atstatuma starp diviem paceltiem pantogrāfiem salīdzināšanas rezultātā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā var būt jāapsver ritekļa ekspluatācijas ierobežojums (piemēram, elektrovilciens ar diviem paceltiem pantogrāfiem ir spiests nolaist vienu pantogrāfu).
Pantogrāfs	Automātiska nolaišanas ierīce (ANI) uzstādīta (katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots)	1.1.1.2.5.3. Vajadzīga automātiska nolaišanas ierīce	X		Verifikācija, vai paredzētajā(-os) maršrutā(-os) tiek prasīts, lai riteklis būtu aprīkots ar automātiskas nolaišanas ierīci
Francijas tīkla īpatnība: fāžu atdalīšana	Attālums starp kabīni un pantogrāfu vilcienam ar lokomotīvi astē vai motorvagonu ritošajam sastāvam.	1.1.1.2.4.3. Attālums starp zīmi un fāžu atdalīšanas posma beigām		x	Verifikācija, vai zīmju, kas norāda vietu, kur mašīnistam ir atļauts atkal pacelt pantogrāfus vai izslēgt jaudas slēdžus, atrašanās vieta paredzētajā(-os) maršrutā(-os) ir savietojama ar attālumu starp kabīni un pantogrāfu vilcienam ar lokomotīvi astē vai motorvagonu ritošajam sastāvam. Ja ir nesavietojamība, zīme jāpārvieto pietiekami tālu, lai nodrošinātu, ka mašīnisti nepaceļ pantogrāfus pāragri.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (RINF) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz RINF pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
Tunelis	Ugunsdrošības kategorija	1.1.1.1.8.10. Ritošajam sastāvam nepieciešamā ugunsdrošības kategorija 1.1.1.1.8.11. Ritošajam sastāvam nepieciešamā valstī noteiktā ugunsdrošības kategorija 1.2.1.0.5.7. Ritošajam sastāvam nepieciešamā ugunsdrošības kategorija 1.2.1.0.5.8. Ritošajam sastāvam nepieciešamā valstī noteiktā ugunsdrošības kategorija 1.2.2.0.5.7. Ritošajam sastāvam nepieciešamā ugunsdrošības kategorija 1.2.2.0.5.8. Ritošajam sastāvam nepieciešamā valstī noteiktā ugunsdrošības kategorija	X		Ritekļa un paredzētā maršruta ugunsdrošības kategorijas salīdzinājums.
vilciena garums	Vilciena garums	1.2.2.0.2.1. Pievedceļa lietderīgais garums 1.2.1.0.6.4. Perona lietderīgais garums	X	X	Pastāvīgam un iepriekš noteiktam formējumam (kā norādīts SITS 1302/2014 2.2.1. iedaļā): Vienības(-u) garuma (vienai vai vairākām darbībām) salīdzinājums ar paredzētā maršruta "pievedceļa un perona" garumu(-iem). Vispārējai ekspluatācijai (*): Vilciena sastāva garuma verifikācija sastatījumā ar paredzētā maršruta "pievedceļa un perona" garumu (-iem). <i>Piezīme</i> Pārbaudes iznākumu ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā. Pārbaudes rezultātā var izvirzīt ekspluatācijas nosacījumus.
Perona augstums un iekļuve un izkļuve	Peronu augstumi, kādiem ritekļi paredzēti	1.2.1.0.6.5. Perona augstums	X		Ritekļa un paredzētā maršruta peronu augstuma salīdzinājums. <i>Piezīme</i> Pārbaudes iznākumu ņem vērā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā. Pārbaudes rezultātā var izvirzīt ekspluatācijas nosacījumus.

Savietojamības ar maršrutu pārbaudes saskarne	Informācija par ritekli (no EARTR, tehniskās dokumentācijas vai citiem piemērotiem informācijas līdzekļiem)	Informācija par maršrutu, kas pieejama Infrastruktūras reģistrā (RINF) vai ko sniedz infrastruktūras pārvaldītājs līdz RINF pabeigšanai	Ritekļa līmenī	Vilciena līmenī	Procedūra, ar kuru pārbauda ritekļa un vilciena savietojamību ar maršrutu, ko paredzēts izmantot
ETCS	ETCS sistēmas savietojamība	1.1.1.3.2.9. ETCS sistēmas savietojamība	X		Salīdzināmā ETCS sistēmas savietojamības vērtība RINF sistēmā ir iekļauta ritekļa atļaujā.
ETCS	Vilciena integritāte	1.1.1.3.2.8. Vilciena integritātes apstiprinājums no vilciena, lai saņemtu pielaidi uzbraukšanai uz līnijas	X	X	Salīdzināšana – vai ritekļis/vilciens spēj apstiprināt vilciena veselumu, ja to prasa lauka iekārtas.
GSM-R	Radiosistēmas savietojamība: balss	1.1.1.3.3.9. Radiosistēmas savietojamība: balss	X		Salīdzināmā radiosistēmas balss sakaru savietojamības vērtība RINF sistēmā ir iekļauta ritekļa atļaujā.
GSM-R	Radiosistēmas savietojamība: dati	1.1.1.3.3.10. Radiosistēmas savietojamība: dati	X		Salīdzināmā radiosistēmas datu pārraides savietojamības vērtība RINF sistēmā ir iekļauta ritekļa atļaujā.
GSM-R	GSM-R mājas tīkla SIM karte	1.1.1.3.3.5. GSM-R tīkli, kuros ir spēkā viesabonēšanas līgumi	X		Salīdzināšana – vai SIM kartes GSM-R mājas tīkls ir GSM-R tīklu sarakstā ar viesabonēšanas līgumu visos maršruta posmos. Tā jāizdara ar visām ritekļa SIM kartēm (balss un datu).
GSM-R	SIM kartes atbalsts grupai ID 555	1.1.1.3.3.4. Grupas 555 izmantošana	X		Pārbaude, vai grupu ID 555 izmanto lauka iekārtas. Ja tas netiek konfigurēts vilcienā, ar infrastruktūras pārvaldītāju iepriekš jāsaskaņo alternatīvas darbības procedūras.
B klase	B klases vēsturiskā vilciena aizsardzības sistēma	1.1.1.3.5.3. Vēsturiskās vilciena aizsardzības sistēmas	X		B klases vēsturiskās vilciena aizsardzības sistēmas nosaukuma un versijas salīdzinājums.
B klase	B klases vēsturiskā radiosistēma	1.1.1.3.6.1. Vēsturiskā radiosistēma	X		B klases vēsturiskās radiosistēmas nosaukuma un versijas salīdzinājums.

(*) Vispārēja ekspluatācija: Vienība ir paredzēta vispārējai ekspluatācijai, ja vienību paredzēts sakabināt ar citu vienību/citām vienībām vilciena formējumā, kas nav noteikts projektēšanas stadijā.

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

(²) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1301/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Savienības dzelzceļu sistēmas energoapgādes apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 179. lpp.).

D2. Elementi, kas infrastruktūras pārvaldītājam jāsniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam maršruta apraksta vajadzībām

Punkts	Maršruta apraksts
1.	Vispārīga informācija par infrastruktūras pārvaldītāju
1.1.	Infrastruktūras pārvaldītāja nosaukums
2.	Kartes un shēmas
2.1.	Karte: shematisks pārskats, kur ietilpst
2.1.1.	Līniju posmi
2.1.2.	Būtiskās vietas (stacijas, šķirotavas, dzelzceļa mezgli, kravas termināļi)
2.2.	Līnijas shēma
2.2.1.	Norāde par dzelzceļa līnijām, apvedceļiem, rezerves ceļiem un pārmijām, kas ved uz uztvērējstrupceļiem/aizsargstrupceļiem
2.2.2.	Būtiskās vietas (stacijas, šķirotavas, dzelzceļa mezgli, kravas termināļi) un to pozīcija attiecībā pret līniju
2.2.3.	Visu stacionāro signālu, kas attiecas uz vilcieniem, atrašanās vieta, tips, nosaukums
2.3.	Staciju/šķirotavu/depo shēmas
2.3.1.	Vietas nosaukums
2.3.2.	Vietas veids (pasažieru terminālis, kravas terminālis, šķirotava, depo)
2.3.3.	Stacionāro signālu, kas aizsargā bīstamās vietas, atrašanās vieta, tips, identifikācija
2.3.4.	Sliežu ceļu identifikācija un plāns, ieskaitot pārmijas
2.3.5.	Peronu identifikācija
2.3.6.	Peronu garums
2.3.7.	Peronu augstums
2.3.8.	Peronu liekums
2.3.9.	Apvedceļu identifikācija
2.3.10.	Citas iekārtas
3.	Īpaša informācija par dzelzceļa līnijas iecirkņiem
3.1.	Vispārīgs raksturojums
3.1.1.	Līnijas iecirkņa 1. galējais punkts
3.1.2.	Līnijas iecirkņa 2. galējais punkts
3.1.3.	Gar līniju izvietotās attāluma norādes (biežums, izskats un novietojums)
3.1.4.	atļautais maksimālais ātrums katram sliežu ceļam, arī, ja vajadzīgs, norāde par dažādiem ātrumiem attiecībā uz konkrēta tipa vilcieniem,
3.1.5.	Cita informācija, kas mašīnistam jāievēro

Punkts	Maršruta apraksts
3.1.6.	Vajadzīgā īpašā ģeogrāfiskā informācija par vietējo infrastruktūru
3.1.7.	Līdzekļi saziņai ar satiksmes vadības/kontroles centru normālā, traucētā un avārijas režīmā
3.2.	Īpaši tehniski raksturlielumi
3.2.1.	Slīpumu procenti
3.2.2.	Slīpumu atrašanās vietas
3.2.3.	Tuneļi: norādot to izvietojumu, nosaukumu, garumu, īpašu informāciju, piemēram, pāreju un drošības izeju esību, kā arī tādu drošu vietu izvietojumu, uz kurām var evakuēt pasažierus; ugunsdrošības kategoriju
3.2.4.	Zonas, kur nedrīkst apstāties – identifikācija, atrašanās vieta, tips
3.2.5.	Arodriski – vietas, kur mašīnistam ir bīstami izkāpt
3.2.6.	Vietas zonā, kas paredzētas smiltnīcas testēšanai (ja ir)
3.2.7.	Signalizācijas sistēmas tips un attiecīgais darba režīms (divceļu līnija, reversīva kustība, kustība pa kreiso vai pa labo pusi utt.)
3.2.8.	Radioiekārtu tips datu pārraidei no lauka iekārtām uz vilcienu
3.3.	Energoapgādes apakšsistēma
3.3.1.	Energoapgādes sistēma (spriegums un frekvence)
3.3.2.	Maksimālā vilciena strāva
3.3.3.	Ierobežojumi, kas attiecas uz īpašu elektriskās vilces vienību energopatēriņu
3.3.4.	Ierobežojumi, kas attiecas uz motorvagonu izvietojumu, lai nodrošinātu atbilstību kontaktlīniju atdalītājiem (pantogrāfa pozīcija)
3.3.5.	Neitrālo sekciju atrašanās vietas
3.3.6.	Zonu izvietojums, kuras šķērso ar nolaistu pantogrāfu
3.3.7.	Nosacījumi attiecībā uz reģeneratīvo bremzēšanu
3.3.8.	Maksimālais strāvas stiprums stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu
3.4.	Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēma
3.4.1.	Nepieciešamība pēc vairākām vienlaikus aktivizētām sistēmām
3.4.2.	Īpaši nosacījumi, lai pārslēgtos starp dažādām vilcienu aizsardzības, kontroles un brīdināšanas B klases sistēmām
3.4.3.	Īpaši tehniskie nosacījumi, lai pārslēgtos starp dažādām ERTMS/ETCS un B klases sistēmām
3.4.4.	Īpaši norādījumi (atrašanās vieta), lai pārslēgtos starp dažādām radiosistēmām
3.4.5.	Virpuļstrāvas bremzes izmantošanas pieļaujamība
3.4.6.	Magnētiskās bremzes izmantošanas pieļaujamība
3.5.	Satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēma
3.5.1.	Darba valoda

*E papildinājums***Valodas un saziņas prasmju līmenis**

Valodas mutvārdu prasmi var iedalīt piecos līmeņos:

Līmenis	Apraksts
5	— Spēj pielāgot runas veidu sarunu biedram — Spēj izteikt viedokli — Spēj vienoties — Spēj pārliecināt — Spēj dot padomu
4	— Spēj risināt pilnīgi neparedzamas situācijas — Spēj izteikt pieņēmumus — Spēj izteikt argumentētu viedokli
3	— Spēj risināt praktiskas situācijas, kurās ietilpst neparedzēti elementi — Spēj aprakstīt — Spēj uzturēt vienkāršu sarunu
2	— Spēj risināt vienkāršas praktiskas situācijas — Spēj uzdot jautājumus — Spēj atbildēt uz jautājumiem
1	— Spēj runāt, izmantojot iemācītus teikumus

*F papildinājums***Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu pavadīšanas pienākumu pildīšanai****1. Vispārīgas prasības**

- a) Šajā papildinājumā, ko aplūko saistībā ar 4.6. un 4.7. punktu, ir iekļauts to prasību saraksts, kuras uzskatāmas par būtiskām, pildot vilcienu pavadīšanas pienākumus tīklā.
- b) Apzīmējums “profesionālā kvalifikācija” šajā regulā attiecas uz tiem elementiem, kas ir svarīgi, lai nodrošinātu, ka operatīvie darbinieki ir apmācīti un spēj saprast un izpildīt savus pienākumus.
- c) Noteikumi un procedūras attiecas uz veicamajiem pienākumiem un personu, kas veic šos pienākumus. Šos pienākumus var veikt jebkura pilnvarota un kvalificēta persona neatkarīgi no nosaukuma, amata vai pakāpes, kuru izmanto noteikumos un procedūrās vai konkrētajā uzņēmumā.

2. Profesionālās zināšanas

Lai iegūtu pilnvarojumu, sekmīgi jānokārto sākotnējie pārbaudījumi un jāievēro noteikumi par pastāvīgu novērtēšanu un mācībām, kā aprakstīts 4.6. punktā.

2.1. Vispārīgās profesionālās zināšanas

- a) Organizācijas drošības pārvaldības sistēmas principi, kas attiecas uz uzdevumiem.
- b) Eksploatācijā iesaistīto galveno personu uzdevumi un pienākumi.
- c) Vispārīgie nosacījumi, kas attiecas uz pasažieru un kravas drošību un to personu drošību, kuras atrodas uz sliežu ceļa vai tā tuvumā.
- d) Veselības un drošības nosacījumi darbā.
- e) Dzelzceļu sistēmas vispārīgie drošības principi.
- f) Personiskā drošība, tostarp, izkāpjot no vilciena uz izmantojamās dzelzceļa līnijas.

2.2. Zināšanas par eksploatācijas procedūrām un drošības sistēmām, kas attiecas uz uzdevumiem

- a) Eksploatācijas procedūras un drošības noteikumi.
- b) Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu sistēmas attiecīgie aspekti.
- c) Formalizētā ziņošanas procedūra, tostarp komunikācijas iekārtu izmantošana.

2.3. Zināšanas par ritošo sastāvu

- a) Pasažieru ritekļa iekšējais aprīkojums.
- b) Atbilstošas zināšanas par drošībai būtiskiem uzdevumiem saistībā ar procedūrām un saskarnēm, kas attiecas uz ritošo sastāvu.

2.4. Maršruta pārzināšana

- a) Atbilstīgi eksploatācijas pasākumi (piemēram, vilcienu nosūtīšanas metode) atsevišķās vietās (signalizēšana, stacijas aprīkojums utt.).
- b) Stacijas, kurās pasažieri var izkāpt vai iekāpt.
- c) Vietējie eksploatācijas un avārijas pasākumi, kas ir īpaši maršruta līnijām.

2.5. Zināšanas par pasažieru drošību

Mācības par pasažieru drošību aptver vismaz turpmāk minēto:

- a) principi, lai nodrošinātu pasažieru drošību:
 - atbalsts pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām,
 - apdraudējumu identificēšana,

- procedūras, kas piemērojamas negadījumos ar cietušajiem,
- ugunsgrēka un/vai dūmu gadījumi,
- pasažieru evakuācija;

b) saziņas principi:

- identificēt, ar ko jāsazinās, un saprast saziņas metodes, it īpaši saziņai ar signalizētāju evakuācijas laikā,
- identificēt cēloņus/situācijas un pieprasījumus sākt saziņu,
- saziņas metodes pasažieru informēšanai,
- saziņas metodes traucētas ekspluatācijas režīmā/ārkārtas situācijās;

c) uzvedības prasmes:

- situācijas apzināšanās,
- apzinīgums,
- saziņa,
- lēmumu pieņemšana un rīcība.

3. **Spēja praktiski izmantot zināšanas**

Lai spētu izmantot šīs zināšanas normāla, traucēta un avārijas ekspluatācijas režīma apstākļos, personālam pilnīgi jāpārzina:

- šo noteikumu un procedūru piemērošanas metodes un principi,
- lauka iekārtu un ritošā sastāva, kā arī jebkuru īpašu ar drošību saistītu iekārtu izmantošanas process.

Proti:

- a) pārbaudes pirms vilciena atiešanas, vajadzības gadījumā arī bremžu un pareizas durvju aizvēršanās pārbaudes;
- b) atiešanas procedūra;
- c) traucēts ekspluatācijas režīms;
- d) defektu iespējamības novērtēšana pasažieru zonās un reaģēšana atbilstoši noteikumiem un procedūrām;
- e) aizsardzības un brīdināšanas pasākumi saskaņā ar noteikumiem un procedūrām vai palīdzot mašīnistam;
- f) saziņa ar infrastruktūras pārvaldītāja personālu, palīdzot mašīnistam;
- g) ziņošana par ikvienu neparastu atgadījumu, kas attiecas uz vilciena ekspluatāciju, ritošā sastāva stāvokli un pasažieru drošību. Šos ziņojumus pēc vajadzības sagatavo rakstiski dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma izvēlētajā valodā.

*G papildinājums***Obligātās prasības attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju vilcienu sagatavošanas pienākumu pildīšanai****1. Vispārīgas prasības**

- a) Šajā papildinājumā, ko aplūko saistībā ar 4.6. punktu, ir iekļauts to prasību saraksts, kuras uzskatāmas par būtiskām, pildot vilcienu sagatavošanas pienākumu tīklā.
- b) Apzīmējums “profesionālā kvalifikācija” šajā regulā attiecas uz tiem elementiem, kas ir svarīgi, lai nodrošinātu, ka operatīvie darbinieki ir apmācīti un spēj saprast un izpildīt ar saviem pienākumiem saistītos uzdevumus.
- c) Noteikumi un procedūras attiecas uz veicamo pienākumu un personu, kas veic šo pienākumu. Šos pienākumus var veikt jebkura pilnvarota un kvalificēta persona neatkarīgi no nosaukuma, amata vai pakāpes, kuru izmanto noteikumos un procedūrās vai konkrētajā uzņēmumā.

2. Profesionālās zināšanas

Lai iegūtu pilnvarojumu, sekmīgi jānokārto sākotnējie pārbaudījumi un jāievēro noteikumi par pastāvīgu novērtēšanu un mācībām, kā aprakstīts 4.6. punktā.

2.1. Vispārīgās profesionālās zināšanas

- a) Organizācijas drošības pārvaldības sistēmas principi, kas attiecas uz uzdevumu.
- b) Eksploatācijā iesaistīto galveno personu uzdevumi un pienākumi.
- c) Vispārīgie nosacījumi, kas attiecas uz pasažieru un/vai kravas drošību, tostarp uz bīstamo kravu un īpašu kravu pārvadājumiem.
- d) Apdraudējuma novērtēšana, jo īpaši saistībā ar riskiem, kas attiecas uz dzelzceļa darbību un vilces elektroapgādi.
- e) Veselības un drošības nosacījumi darbā.
- f) Dzelzceļu sistēmas vispārīgie drošības principi.
- g) Personiskā drošība, atrodoties uz dzelzceļa līnijām un to tuvumā.
- h) Saziņas principi un formalizētā ziņošanas procedūra, tostarp komunikācijas iekārtu izmantošana.

2.2. Zināšanas par eksploatācijas procedūrām un drošības sistēmām, kas attiecas uz uzdevumu

- a) Vilcienu eksploatācija normālā, traucētā un avārijas režīmā.
- b) Eksploatācijas procedūras atsevišķās vietās (signalizēšana, staciju/depo/šķīrotavu iekārtas) un drošības noteikumi.
- c) Vietējie eksploatācijas pasākumi.

2.3. Zināšanas par vilcienu iekārtām

- a) Kravas vagonu un ritekļu iekārtu nozīme un izmantošana.
- b) Tehnisko pārbaūžu noteikšana un organizēšana.
- c) Atbilstošas zināšanas par drošībai būtiskiem uzdevumiem saistībā ar procedūrām un saskarnēm, kas attiecas uz ritošo sastāvu.

3. Spēja praktiski izmantot zināšanas

Lai spētu izmantot šīs zināšanas normālā, traucētā un avārijas eksploatācijas režīma apstākļos, personālam pilnīgi jāpārzina:

- šo noteikumu un procedūru piemērošanas metodes un principi,
- lauka iekārtu un ritošā sastāva, kā arī jebkuru īpašu ar drošību saistītu iekārtu izmantošanas process.

Konkrētāk:

- a) vilciena sastāva veidošanas, bremzēšanas, kraušanas u. c. noteikumu piemērošana, lai nodrošinātu vilciena darbīgavību;
 - b) ritekļu marķējuma un uzlīmju saprašana;
 - c) process vilciena datu noteikšanai un to pieejamības nodrošināšanai;
 - d) saziņa ar vilciena apkalpi;
 - e) saziņa ar personālu, kas atbild par vilcienu kustības kontroli;
 - f) traucēts ekspluatācijas režīms, jo īpaši, ja tas ietekmē vilcienu sagatavošanu;
 - g) aizsardzības un brīdināšanas pasākumi saskaņā ar noteikumiem un procedūrām vai vietējiem noteikumiem attiecīgajā vietā;
 - h) pasākumi, kas veicami, ja notiek ar bīstamo kravu pārvadāšanu saistīti starpgadījumi (attiecīgos gadījumos).
-

*H papildinājums***Eiropas ritekļa numura un saistītā alfabētiskā marķējuma uzraksts uz virsbūves****1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI PAR EIROPAS RITEKĻA NUMURU**

Eiropas ritekļa numuru (REN) piešķir saskaņā ar Komisijas Īstenošanas lēmuma (ES) 2018/1614 ⁽¹⁾ II pielikuma 6. papildinājumu.

REN maina saskaņā ar Īstenošanas lēmuma (ES) 2018/1614 II pielikuma 3.2.2.8. punktu.

REN var tikt mainīts pēc ritekļa turētāja pieprasījuma saskaņā ar Īstenošanas lēmuma (ES) 2018/1614 II pielikuma 3.2.2.9. punktu.

2. VISPĀRĪGI NOSACĪJUMI ĀRĒJAM MARĶĒJUMAM

Lielie burti un cipari, kas veido marķējuma uzrakstu, ir vismaz 80 mm augsti, rakstīti ar sarakstes kvalitātē esošām bezserifa (*sans serif*) rakstu zīmēm. Mazāka augstuma rakstzīmes var izmantot tikai tad, ja marķējumu nav iespējams izvietot citur kā uz ratiņu gareniskajām sijām.

Marķējumu neizvieto augstāk par diviem metriem virs sliežu līmeņa.

Ritekļa turētājs var pievienot savu ekspluatācijā izmantojamo numura marķējumu (tas lielākoties sastāv no sērijas numura cipariem, ko papildina alfabētisks kods), norādot to lielākiem burtiem nekā Eiropas ritekļa numuru. Ritekļa turētājs var izvēlēties vietu, kur atrasties tā numuram, bet Eiropas ritekļa numuram vienmēr jābūt viegli atšķiramam no turētāja paša numura marķējuma.

3. KRAVAS VAGONI

Marķējumu uz kravas vagona virsbūves raksta šādi:

23. TEN	31. TEN	33. TEN
80 D-RFC	80 D-DB	84 NL-ACTS
7369 553-4	0691 235-2	4796 100-8
Zcs	Tanoos	Slpss

Šajos piemēros:

D un NL apzīmē reģistrācijas dalībvalsti, kā noteikts Lēmuma (ES) 2018/1614 6. papildinājuma 4. daļā,

RFC, DB un ACTS ir ritekļa turētāja marķējums, kā noteikts Lēmuma (ES) 2018/1614 6. papildinājuma 1. daļā.

Kravas vagonus, uz kuru virsbūves nav pietiekami daudz vietas šādam marķējumam, jo īpaši platformas vagonus, marķē šādi:

01.87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks

Ja uz kravas vagona raksta vienu vai vairākus valsts nozīmes marķējuma burtus, šo valsts marķējumu norāda pēc starptautiskā burtu marķējuma un atdala ar defisi šādi:

01.87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks-xy

4. PASAŽIERU VAGONI UN PIEKABVAGONI

Numuru norāda uz katras ritekļa sānsienas šādi:

F-SNCF	61 87 <u>20 – 72 021</u> – 7
	B ¹⁰ tu

⁽¹⁾ Komisijas 2018. gada 25. oktobra Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614, 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 (OV L 268, 26.10.2018., 53. lpp.).

Tās valsts marķējumu, kurā ritekļis ir reģistrēts, un tehniskā raksturojuma marķējumu raksta tieši pirms, aiz vai zem divpadsmit ritekļa numura cipariem.

Pasažieru vagoniem, kam ir mašīnista kabīne, Eiropas ritekļa numuru norāda arī kabīnes iekšpusē.

5. LOKOMOTĪVES, MOTORVAGONI UN ĪPAŠIE RITEKĻI

Eiropas ritekļa numuru uz vilces ritošā sastāva katras sānsienas norāda šādi:

92 10 1108 062-6

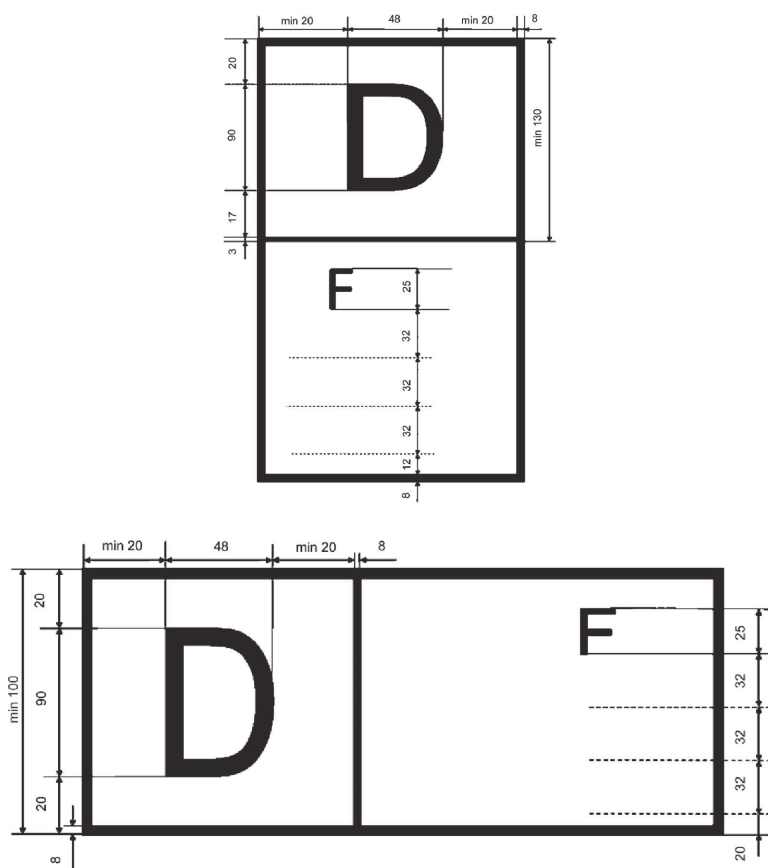
Eiropas ritekļa numuru norāda arī katras vilces ritošā sastāva kabīnes iekšpusē.

6. ALFABĒTISKAIS MARĶĒJUMS, KAS NORĀDA SAVSTARPĒJAS IZMANTOJAMĪBAS IESPĒJU

“TEN”: ritekļis, kuram ir izsniegta atļauja, kas ir derīga izmantošanas telpā, kura aptver visas dalībvalstis.

“PPV/PPW”: ritekļis, kas atbilst PPV/PPW vai PGW nolīguma prasībām (OS/D valstīs) (oriģinālvalodā: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами).

Ritekļi, kam ir piešķirta atļauja, kura ir derīga izmantošanas telpā, kas neaptver visas dalībvalstis, jāmarķē, norādot dalībvalstis, kuras ietilpst ritekļa izmantošanas telpā. Marķējumā atļaujas piešķirušo dalībvalstu nosaukumus norāda atbilstīgi kādam no turpmākajiem attēliem, kur D apzīmē dalībvalsti, kas ir piešķirusi pirmo atļauju (šajā piemērā – Vāciju), bet F apzīmē otro atļauju piešķirušo dalībvalsti (šajā piemērā – Franciju). Dalībvalstu kodi ir saskaņā ar Lēmuma (ES) 2018/1614 6. papildinājuma 4. daļu.



*I papildinājums***Jomas, kurās drīkst turpināt valsts noteikumu piemērošanu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 8. pantu****1. JOMAS, ATTIECĪBĀ UZ KURĀM VAR NOTEIKT VALSTS NOTEIKUMUS****Manevrēšana****Signalizēšanas noteikumi**

Noteikumi, kuri ir saistīti ar valsts signalizācijas sistēmas ekspluatāciju

Maksimālais ātrums traucētā režīmā, arī braucot pēc redzamības**Kustība piesardzības režīmā****Vietējais ekspluatācijas noteikums**

Attiecas uz konkrētiem vietējiem nosacījumiem, kad var būt nepieciešama papildinformācija, – tas attiecas tikai uz prasībām, kas nav paredzētas šajā regulā

Ekspluatācija celtniecības darbu laikā**Testa vilciena droša ekspluatācija****Vilciena saredzamība – priekšgals (sk. 4.2.2.1.2. punktu)**

Esoši riteņli, kas neatbilst SITS

Avārijas situācijas pārvarēšana un reaģēšana tajā (sk. 4.2.3.7. punktu)

Vietējo/valsts iestāžu un avārijas dienestu loma

Paziņošana par negadījumiem un starpgadījumiem: valsts norādījumi par kārtību, kā notiek paziņošana iestādēm

Ar drošību saistītā saziņā izmantotā terminoloģija (sk. C papildinājumu)

Valsts operatīvie norādījumi

Prasības par maršruta pārzināšanu saistībā ar Direktīvas 2007/59/EK (Direktīva par mašīnistiem) transpo-
nēšanu valstī**2. ATKLĀTO PUNKTU SARAKSTS****Nestandarta pārvadājumi****Kustības grafiks (sk. 4.2.1.2.3. punktu)**

Papildinformācija

Uzraudzības datu reģistrēšana ārpus vilciena (sk. 4.2.3.5.1. punktu)

Papildinformācija

Uzraudzības datu reģistrēšana vilcienā (sk. 4.2.3.5.2. punktu)

Papildinformācija

Profesionālā kompetence (sk. 4.6. punktu)

- Personāls, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, izņemot mašīnistus.
- Papildinformācija personālam, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar vilciena pavadīšanu, izņemot mašīnistu.
- Papildinformācija personālam, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar vilciena pēdējās sagatavošanas darbiem, pirms tas šķērso robežu, un darbu aiz jebkuras(-ām) vietas(-ām), kura(-as) norādīta(-as) kā “robeža” infrastruktūras pārvaldītāja tīkla pārskatā un iekļauta(-as) tā drošības atļaujā.

Veselības un drošības nosacījumi (sk. 4.7. punktu)

- Personāls, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, izņemot mašīnistus.
- Papildinformācija personālam, kas veic drošībai būtiskus uzdevumus, kuri saistīti ar vilciena pavadīšanu, izņemot mašīnistu.
- Pieļaujamais alkohola līmenis (sk. 4.7.1. punktu).

Kopēji ekspluatācijas principi un noteikumi (sk. 4.4. punktu un B papildinājumu)

- Smiltnīcas izmantošana – automātiskā smiltnīca un ziņojums smiltnīcas izmantošanas gadījumā.
- Pārbrauktuves bojājums – papildinformācija.

Ar drošību saistītajā saziņā izmantotā terminoloģija (sk. C papildinājumu)

Papildu termini

Ekspluatācija garos tuneļos (sk. 4.3.5. punktu)

Papildinformācija

J papildinājums

Terminu skaidrojumi

Terminu skaidrojumos dotas šajā regulā izmantoto terminu definīcijas.

Šajā regulā piemēro Direktīvas (ES) 2016/797 2. pantā un Lokomotīvu un pasažieru ritošā sastāva SITS 2.2. punktā norādītās definīcijas.

Termins	Definīcija
Negadījums	Kā definēts Direktīvas (ES) 2016/798 3. pantā.
Vilcienu kustības atļaušana	To iekārtu ekspluatācija signalizācijas centros, elektriskās vilces strāvas padeves kontroles telpās un satiksmes vadības centros, kuras atļauj vilcienu kustību. Tas neattiecas uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu darbiniekiem, kuri atbild par resursu, piemēram, vilcienu apkālpju vai ritošā sastāva, pārvaldību.
Kompetence	Veicamo pienākumu drošai un uzticamai izpildei vajadzīgā kvalifikācija un pieredze. Pieredzi var iegūt mācību procesā.
Bīstamās kravas	Kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/68/EK ⁽¹⁾ par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem.
Traucēts ekspluatācijas režīms	Ekspluatācija tāda neplānota notikuma rezultātā, kas neļauj sniegt dzelzceļa pakalpojumus normālā režīmā.
Dispečera pienākumi	Sk. "Vilcienu nosūtīšana".
Mašīnists	Kā definēts Direktīvas 2007/59/EK 3. pantā.
Avārijas izsaukums	Izsaukums dažās bīstamās situācijās, lai brīdinātu visus vilcienus/manevrus konkrētā teritorijā.
Pabraukšana garām kustības atļaujas beigām bez atļaujas	Pabraukšana garām kustības atļaujas beigām bez atļaujas ir visi gadījumi, kad vilciens turpina kustību aiz kustības atļaujas zonas beigām šādos apstākļos: — sliežu ceļa signāls brīdina par bīstamību vai ir dots rīkojums apstāties, ja ATP nedarbojas, — ATP paredzētās kustības atļaujas beigas, — punkts, kas paziņots ar noteikumos paredzētu mutvārdu vai rakstveida atļauju, — apstāšanās plāksnes, — roku signāli. Tas ietver kustības atļauju, kas minēta ETCS, un kustības atļauju, uz ko attiecas norādījumi/signāli. Nav iekļauti gadījumi, kad riteklis, kuram nav pievienota vilces vienība, vai bez uzraudzības atstāts vilciens sāk ripot.
Eiropas norādījums	Saskaņots operatīvs norādījums, ar ko mašīnistiem Eiropas Savienībā sniedz līdzīga satura informāciju, lai tie līdzīgi atbildētu līdzīgās situācijās.
Evakuācija	Vilciena evakuācija ir situācija, kad visiem pasažieriem liek izkāpt no vilciena un doties uz infrastruktūras objektu vilciena personāla uzraudzībā. Vilciena personāls ir vienojies ar signālizētāju vai citu infrastruktūras pārvaldītāja pilnvarotu darbinieku, ka šāda rīcība ir droša.

Termins	Definīcija
Nestandarta pārvadājumi	Ritekļis un/vai tā vestā krava, kas savas konstrukcijas, dizaina, izmēru vai svara dēļ neatbilst maršruta parametriem un kā kustībai ir jāsaņem īpaša atļauja, un kam var būt nepieciešami īpaši apstākļi visā tā braucienā vai kādā tā daļā.
Veselības un drošības nosacījumi	Šīs regulas kontekstā tas attiecas tikai uz apakšsistēmas attiecīgo elementu ekspluatācijai nepieciešamo medicīnisko un psiholoģisko piemērotību.
Sakarsusi bukse	Ass bukse un gultnis, kuru temperatūra pārsniedz paredzēto maksimālo ekspluatācijas temperatūru.
Starpgadījums	Kā definēts Direktīvas (ES) 2016/798 3. pantā.
Vilciena garums	Visu ritekļu, ieskaitot lokomotīvi(-es), kopējais garums virs buferiem.
Apvedceļš	Sliežu ceļš, kas savienots ar galveno ceļu un ko izmanto garāmbraukšanai, šķērsošanai un stāvēšanai.
Valsts norādījums	Norādījums, kas izdots valsts līmenī vai ko izdevis infrastruktūras pārvaldītājs un kas attiecas uz situācijām, kuras saistītas ar B klases sistēmu vai pāreju no A klases sistēmām uz B klases sistēmām un otrādi.
Darba valoda	Valoda vai valodas, ko infrastruktūras pārvaldītājs lieto ikdienas darbā un kas publicētas tā tīkla pārskatā, un ko infrastruktūras pārvaldītāja un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu personāls izmanto, lai apmainītos ar ziņojumiem, kuri saistīti ar ekspluatāciju vai drošību.
Operatīvs norādījums	Oficiāla informācijas apmaiņa starp signalizētāju un mašīnistu, lai nodrošinātu/turpinātu dzelzceļa darbību konkrētās situācijās. Operatīvs norādījums var būt izdots valsts līmenī un Eiropas līmenī.
Pasažieris	Persona (kas nav darbinieks ar īpašiem pienākumiem vilcienā), kura brauc ar vilcienu vai pirms vai pēc brauciena ar vilcienu atrodas dzelzceļam piederošā īpašumā.
Darbības efektivitātes uzraudzība	Sistemātiska vilcienu un infrastruktūras darbības efektivitātes uzraudzība un reģistrēšana, lai panāktu vilcienu un infrastruktūras darbības efektivitātes uzlabojumus.
Kvalifikācija	Veicamo pienākumu izpildei vajadzīgā fiziskā un psiholoģiskā piemērotība un zināšanas.
Reālais laiks	Spēja apmainīties ar informāciju un apstrādāt datus par konkrētiem notikumiem vilciena brauciena laikā (piemēram, pienākšana stacijā, garāmbraukšana stacijai vai atiešana no stacijas) tad, kad šie notikumi notiek.
Atskaites punkts	Vilcienu kustības grafika punkts, kurā jāziņo par pienākšanas, atiešanas vai garāmbraukšanas laiku.
Maršruts	Konkrētais dzelzceļa līnijas posms vai posmi.
Drošībai būtisks uzdevums	Uzdevums, ko veic personāls, kontrolējot vai ietekmējot vilciena kustību, un kas var ietekmēt dzelzceļa drošību.
Paredzētā pietura	Plānota apstāšanās komerciālu vai operatīvu iemeslu dēļ.
Pievedceļš	ir jebkurš sliežu ceļš ekspluatācijas punktā, ko neizmanto vilciena ekspluatācijas maršrutā.
Signalizētājs	Darbinieks, kas nosaka vilcienu maršrutu un manevrus un dod norādījumus mašīnistiem.
Personāls	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma vai infrastruktūras pārvaldītāja darbinieki vai līgumdarbinieki, kas pilda šajā regulā norādītos pienākumus.

Termins	Definīcija
STOP signāls	Jebkāda veida signāla rādījums, kas neļauj mašinistam pabraukt garām signālierīcei.
Pieturvietā	Vieta, kas vilciena kustības grafikā noteikta kā plānota apstāšanās vieta, parasti, lai veiktu noteiktas darbības, piemēram, ļautu vilcienā iekāpt vai no tā izkāpt pasažieriem.
Kustības grafiks	Dokuments vai sistēma, kurā sniegta sīka informācija par vilcienu kustību noteiktā maršrutā.
Laika punkts	Vieta, kas vilciena kustības grafikā noteikta kā vieta, kurā atzīmē konkrētu laiku. Šis laiks var būt pienākšanas vai atiešanas laiks vai garāmbraukšanas laiks, ja vilciena kustības grafikā šajā vietā nav paredzēta apstāšanās.
Vilces vienība	Ritekļis ar energoapgādi, kas spēj pārvietoties pats un pārvietot citus tam piekabinātus ritekļus.
Vilciens	Vilciens ir vilces vienība vai vienības ar vai bez piekabinātiem dzelzceļa ritekļiem, par kuru (-ām) ir pieejami vilciena dati un kura(-as) kursē starp diviem vai vairākiem noteiktiem punktiem.
Vilcienu nosūtīšana	Norāde personai, kas vada vilcienu, ka visas darbības stacijā vai depo ir pabeigtas un ka, cik tāl tas attiecas uz atbildīgo personālu, vilcienam ir piešķirta kustības atļauja.
Vilciena apkalpe	Vilciena personāls, kura kompetence ir sertificēta un kuru dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums ir norīkojis konkrētu, īpašu, ar drošību saistītu pienākumu, piemēram, mašinista vai pavadņa pienākumu, veikšanai vilcienā.
Vilciena sagatavošana	Pārliecināšanās, ka ir izpildīti visi vilciena ekspluatācijas sākšanai vajadzīgie nosacījumi, vilciena iekārtas ir pareizi izvietotas un vilciena sastāvs atbilst tam piešķirtajam(-iem) maršrutam(-iem). Vilciena sagatavošanā ietilpst arī tehniskās pārbaudes, ko veic pirms vilciena ekspluatācijas sākuma.

(¹) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Direktīva 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.).

Saīsinājums	Skaidrojums
AC	Mainīstrāva
ATP	Vilciena automātiskā aizsardzība (<i>Automatic Train Protection</i>)
CCS	Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtas (<i>Control-Command and Signalling</i>)
CEN	Eiropas Standartizācijas komiteja (<i>Comité Européen de Normalisation</i>)
COTIF	Konvencija par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (<i>Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires</i>)
dB	Decibeli
DC	Līdzstrāva
DMI	Mašinista un mašīnas saskarne (<i>Driver Machine Interface</i>)
EK	Eiropas Kopiena
EKG	Elektrokardiogramma
EIRENE	Eiropas integrētais dzelzceļa radio paplašinātais tīkls (<i>European Integrated Railway Radio Enhanced Network</i>)
NE	Eiropas standarts (<i>Euro-norm</i>)

Saīsinājums	Skaidrojums
ENE	Energoapgāde (<i>Energy</i>)
ERA	Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra
EARTR	Apstiprināto ritekļu tipu Eiropas reģistrs
ERTMS	Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (<i>European Rail Traffic Management System</i>)
ETCS	Eiropas vilcienu kontroles sistēma (<i>European Train Control System</i>)
ES	Eiropas Savienība
FRS	Funkcionālo prasību specifikācija (<i>Functional Requirement Specification</i>)
GSM-R	Globālā mobilo sakaru sistēma dzelzceļiem (<i>Global System for Mobile Communications – Rail</i>)
IP	Infrastrukturā pārvaldītājs
INF	Infrastruktūra
OPE	Satiksmes nodrošināšana un vadība (<i>Operation and Traffic Management</i>)
OSJD	Dzelzceļu sadarbības organizācija (<i>Organisation for Co-operation between Railways</i>)
PPV/PPW	Noteikumi dzelzceļa ritekļu izmantošanai starptautiskajā satiksmē; abreviatūra no krievu valodas (<i>Правила пользования вагонами в международном сообщении</i>)
RINF	Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS
RST	Ritošais sastāvs
DPU	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums
DPS	Drošības pārvaldības sistēma
SPAD	Bīstama pabraukšana garām signālam (<i>Signal Passed at Danger</i>)
SRS	Sistēmas prasību specifikācija (<i>System Requirement Specification</i>)
TAF	Kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammas (<i>Telematic Applications for Freight</i>)
TEN	Eiropas tīkls (<i>Trans-European Network</i>)
TPS	Vilcienu aizsardzības sistēma (<i>Train Protection System</i>)
SITS	Savstarpējas izmantojamības tehniskā specifikācija
UIC	Starptautiskā Dzelzceļu savienība (<i>Union Internationale des Chemins de fer</i>)
Lokomotīvu un pasažieru ritošā sastāva (LOC&PAS) SITS	Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1302/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs"

Saīsinājums	Skaidrojums
Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu (CCS) SITS	Komisijas 2016. gada 27. maija Regula (ES) 2016/919 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā
Trokšņa (NOI) SITS	Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1304/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis”, ar ko groza Lēmumu 2008/232/EK un atceļ Lēmumu 2011/229/ES
Kravas vagonu (WAG) SITS	Komisijas 2013. gada 13. marta Regula (ES) Nr. 321/2013 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas apakšsistēmu “Ritošais sastāvs – kravas vagoni” un par Komisijas Lēmuma 2006/861/EK atcelšanu
SITS “Personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām” (PRM SITS)	Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1300/2014 par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām
Energoapgādes (ENE) SITS	Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1301/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Savienības dzelzceļu sistēmas energoapgādes apakšsistēmai
Infrastrukturā (INF) SITS	Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1299/2014 par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai
SITS “Drošība dzelzceļa tuneļos” (SRT SITS)	Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1303/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju saistībā ar Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas drošību dzelzceļa tuneļos

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”****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

tā kā:

- (1) Pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/49/EK ⁽²⁾ (Vides trokšņa direktīva), tiek pilnveidots un papildināts esošais Kopienas pasākumu kopums, kas attiecas uz troksni, kuru emitē, cita starpā, dzelzceļa ritekļi.
- (2) Kā liecina Vides trokšņa direktīvas izvērtējums ⁽³⁾ un ziņojums par Vides trokšņa direktīvas īstenošanu ⁽⁴⁾, vides troksnis un jo sevišķi dzelzceļa radītais troksnis vēl aizvien nopietni apdraud cilvēku veselību.
- (3) Lai gan Vides trokšņa direktīvu parasti piemēro ceļiem, pa kuriem brauc vairāk nekā 30 000 kravas un pasažieru vilcieni, izstrādājot klusāku ceļu koncepciju, bija jāņem vērā ceļi, pa kuriem nakts laikā notiek intensīva kravas pārvadājumu satiksme.
- (4) Pastāv risks, ka pārmērīgs dzelzceļa radītā trokšņa līmenis varētu mudināt dažas dalībvalstis uz nesaskaņotu, vienpusēju rīcību. Šādi pasākumi varētu nelabvēlīgi ietekmēt Eiropas ekonomiku un rosināt uz modālu pārorientēšanos no dzelzceļa satiksmes atpakaļ uz autosatiksmi. Turklāt šāda rīcība var kaitēt dzelzceļa savstarpējai izmantojamībai Savienībā. Lielākā daļa dzelzceļa kravas pārvadājumu Savienībā ir starptautiski, tāpēc problēma jārisina Eiropas līmenī.
- (5) Tāpēc, esošajiem kravas vagoniem piemērojot Komisijas Regulā (ES) Nr. 1304/2014 ⁽⁵⁾ noteikto savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Savienības dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis” (“NOI SITS”), būtu ievērojami jāsamazinās maksimālajiem trokšņa emisijas līmeņiem. Viens no visefektīvākajiem dzelzceļa radītā trokšņa mazināšanas veidiem ir esošo kravas vagonu modernizācija, aprīkojot tos ar kompozītmateriālu bremžu klučiem. Šis tehniskais risinājums samazina dzelzceļa radīto troksni par līdz pat 10 dB, un tas nozīmē cilvēkam dzirdamā trokšņa samazinājumu par 50 %.
- (6) Komisija 2017. gada 22. septembrī lūdza Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru (“Aģentūra”) saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 5. panta 2. punktu sniegt ieteikumu par NOI SITS pārskatīšanu nolūkā konkretizēt NOI SITS piemērošanu esošajiem kravas vagoniem atbilstoši “klusāku ceļu” stratēģijai un NOI SITS saskaņot ar Direktīvu (ES) 2016/797.
- (7) Dzelzceļa kravas pārvadājumu radītā trokšņa problēma būtu jārisina tur, kur šis troksnis ir nopietns traucēklis un veselības apdraudējums. Šā iemesla dēļ un tāpēc, ka naktī braucošie kravas vilcieni ir īpašs traucēklis, klusāka ceļa definīcija būtu jāformulē, atsaucoties uz dzelzceļa kravas pārvadājumu satiksmes intensitāti nakts laikā.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.).

⁽³⁾ Komisijas dienestu darba dokuments “Direktīvas 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību REFIT izvērtēšana” (SWD (2016) 454 final).

⁽⁴⁾ Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par Vides trokšņa direktīvas īstenošanu saskaņā ar Direktīvas 2002/49/EK 11. pantu (COM(2017) 151 final).

⁽⁵⁾ Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1304/2014 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.).

- (8) Piemērošanas datums, no kura ieviešami klusāki ceļi, būtu jānosaka, ņemot vērā vairākus parametrus, tostarp modernizācijas virzību dažādās dalībvalstīs, dzelzceļa kravas parka atjaunošanas tempu, kravas vagonu tehniskās apkopes ciklu, kompozītmateriālu bremžu kļuču ražotāju jaudu un darbnīcu pieejamību. Šis datums arī būtu jāsaskaņo ar periodisko kustības grafika maiņu atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES ⁽⁶⁾ VII pielikumam.
- (9) Satiksmes intensitāte var mainīties, tāpēc klusāku ceļu saraksts būtu regulāri jāatjaunina, lai ņemtu vērā šīs izmaiņas un vienlaikus garantētu stabilu satvaru vairāku gadu laikposmā. Tāpēc būtu lietderīgi dalībvalstīm klusāku ceļu sarakstu atjaunināt vismaz reizi piecos gados, sākot no 2024. gada 8. decembra. Turklāt pirms pirmās atjaunināšanas Komisijai būtu jāizvērtē modernizācijas virzība un klusāku ceļu ieviešanas ietekme uz dzelzceļa kravas pārvadājumu nozari.
- (10) Ņemot vērā dažu ieinteresēto personu paustās bažas par kravas vagonu, kas aprīkoti ar kompozītmateriālu bremžu kļučiem, ekspluatāciju Ziemeļvalstīs ziemas apstākļos, Komisijai ar Aģentūras palīdzību būtu jāturpina problēmu un iespējamo risinājumu analīze. Tai līdz 2020. gada jūnijam būtu jānovērtē, vai ir vajadzīgs šis SITS grozījums, kas varētu izpausties kā atbrīvojums, kurš nolūkā saglabāt dzelzceļa kravas pārvadājumu pārrobežu satiksmi uz un no skartajiem Ziemeļvalstu reģioniem ļauj klusākos ceļos arī turpmāk ekspluatēt ierobežotu skaitu kravas vagonu, kas aprīkoti ar čuguna bremžu kļučiem. Saskaņā ar Zviedrijas iestāžu aplēsēm šādā satiksmē kopā tiek izmantoti ne vairāk kā 17 500 kravas vagonu.
- (11) Klusāku ceļu ieviešanai būtu jāpapildina citas Savienības mēroga darbības, kuru mērķis ir mazināt dzelzceļa kravas pārvadājumu radīto troksni, tostarp tādi pasākumi kā modernizācijas finansēšana saskaņā ar Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumentu ⁽⁷⁾ un no ESI fondiem ⁽⁸⁾, tarifikācijas shēmas, kas maksu par piekļuvi sliežu ceļiem paredz diferencēt atbilstoši trokšņa līmenim ⁽⁹⁾, un jaunu tehnisku risinājumu izstrādāšana saskaņā ar Shift2Rail iniciatīvu ⁽¹⁰⁾.
- (12) Attiecīgajām valstu kompetentajām iestādēm būtu cieši jāsadarbojas, lai nodrošinātu klusāku ceļu efektīvu ieviešanu.
- (13) Grozījumiem ir tieša ietekme uz nozares darbinieku sociālo vidi un uz dzelzceļa kravas pārvadājumu klientiem, tāpēc ir notikusi apspriešanās ar sociālajiem partneriem un dzelzceļa kravas pārvadājumu klientiem, kā prasīts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ⁽¹¹⁾ 6. un 7. pantā.
- (14) Kamēr Aģentūra pārskatīja šo SITS, tika veikts ietekmes novērtējums saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantu.
- (15) Aģentūra 2018. gada 29. maijā sniedza ieteikumu par NOI SITS grozījumiem, kas attiecas uz tās noteikumu piemērošanu esošajiem kravas vagoniem.
- (16) Turklāt 2018. gada 29. novembrī Aģentūra sniedza ieteikumu par NOI SITS grozījumu, kura mērķis ir minēto regulu saskaņot ar Direktīvu (ES) 2016/797.
- (17) Saskaņā ar Komisijas Deleģēto lēmumu (ES) 2017/1474 ⁽¹²⁾ SITS būtu jānorāda, vai ir atkārtoti jāpaziņo par atbilstības novērtēšanas struktūrām, par kurām jau paziņots saskaņā ar agrāku SITS redakciju, un vai būtu piemērojams vienkāršots paziņošanas process. Šī regula ievieš ierobežotas izmaiņas, tāpēc nebūtu atkārtoti jāpaziņo par struktūrām, par kurām jau paziņots saskaņā ar agrāku SITS redakciju.

⁽⁶⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2012. gada 21. novembra Direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

⁽⁷⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 (OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.).

⁽⁸⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. decembra Regula (ES) Nr. 1300/2013 par Kohēzijas fondu un ar ko atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 1084/2006 (OV L 347, 20.12.2013., 281. lpp.) un Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 17. decembra Regula (ES) Nr. 1301/2013 par Eiropas Reģionālās attīstības fondu un īpašiem noteikumiem attiecībā uz mērķi "Investīcijas izaugsmei un nodarbinātībai" un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1080/2006 (OV L 347, 20.12.2013., 289. lpp.).

⁽⁹⁾ Komisijas 2015. gada 13. marta Īstenošanas regula (ES) 2015/429, ar ko nosaka kārtību, kas jāievēro, piemērojot maksu par trokšņa ietekmes radītajām izmaksām (OV L 70, 14.3.2015., 36. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Padomes 2014. gada 16. jūnija Regula (ES) Nr. 642/2014, ar ko izveido kopuzņēmumu Shift2Rail (OV L 177, 17.6.2014., 9. lpp.).

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

⁽¹²⁾ Komisijas 2017. gada 8. jūnija Deleģētais lēmums (ES) 2017/1474, 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.).

- (18) Ar šo regulu NOI SITS tiek grozīta, lai paplašinātu savstarpēju izmantojamību Savienības dzelzceļa sistēmā, uzlabotu un attīstītu starptautisko dzelzceļa transportu, veicinātu pakāpenisku iekšējā tirgus veidošanu un papildinātu NOI SITS attiecībā uz pamatprasībām. Tā ļauj sasniegt mērķus un izpildīt pamatprasības, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/57/EK⁽¹³⁾ un Direktīvā (ES) 2016/797. Tāpēc šai regulai vajadzētu būt tieši piemērojamai visās dalībvalstīs, arī dalībvalstīs, kuras saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 57. panta 2. punktu paziņojušas Aģentūrai un Komisijai, ka ir pagarinājušas transponēšanas periodu un tādējādi turpina piemērot Direktīvu 2008/57/EK ne ilgāk kā līdz 2020. gada 15. jūnijam. Paziņotajām iestādēm, kas saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK darbojas dalībvalstīs, kuras ir pagarinājušas transponēšanas periodu, vajadzētu būt iespējai izdot "EK" verifikācijas sertifikātu saskaņā ar šo regulu tik ilgi, cik ilgi Direktīvu 2008/57/EK piemēro dalībvalstī, kurā tās ir izveidotas.
- (19) Tāpēc Regula (ES) Nr. 1304/2014 būtu jāgroza, lai minēto regulu saskaņotu ar Direktīvu (ES) 2016/797 un piemērotu esošajiem kravas vagoniem atbilstoši klusāku ceļu stratēģijai un lai paredzētu kompozītmateriālu bremžu kļuču akustisko parametru novērtēšanas procedūru. Šai procedūrai, kas noteikta šajā grozījumā, būtu jāklūst par atklātu punktu Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 6. punkta nozīmē.
- (20) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kura izveidota ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 1304/2014 groza šādi:

1) regulas 5. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Attiecībā uz īpašiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3.2. punktā, nosacījumi, kuri izpildāmi, lai verificētu atbilstību Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteiktajām pamatprasībām, ir nosacījumi, kuri paredzēti pielikuma 7.3.2. punktā vai valsts noteikumos, kas ir spēkā dalībvalstī, kura ir daļa no to ritekļu izmantošanas telpas, uz kuriem attiecas šī regula.";

b) panta 2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) informāciju par struktūrām, kuras izraudzītas, lai veiktu atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras saistībā ar valsts noteikumiem, kas attiecas uz īpašajiem gadījumiem, kuri noteikti pielikuma 7.3.2. punktā.";

2) regulas 7. pantu groza šādi:

a) panta 4. punktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK 6. pantam" aizstāj ar atsauci "Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantam";

b) panta 5. punktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK" aizstāj ar atsauci "Direktīvas (ES) 2016/797";

3) iekļauj šādu 5.a, 5.b, 5.c, 5.d un 5.e pantu:

"5.a pants

No 2024. gada 8. decembra kravas vagonus, kas ietverti Regulas (ES) Nr. 321/2013 darbības jomā un uz kuriem neattiecas šīs regulas pielikuma 7.2.2.2. punkts, neekspluatē uz klusākiem ceļiem.

5.b pants

"Klusāks ceļš" ir dzelzceļa infrastruktūras daļa, kuras garums ir vismaz 20 km un kurā nakts laikā, kā definēts valsts tiesību aktos, ar ko transponē Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/49/EK (*), ekspluatēto kravas vilcienu vidējais skaits diennaktī pārsniedza 12. Šo vidējo skaitu aprēķina, pamatojoties uz datiem par kravas pārvadājumu

⁽¹³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīva 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.).

satiksmi 2015., 2016. un 2017. gadā. Ja kravas pārvadājumu satiksmes novirze no minētā vidējā skaita vienā no gadiem ārkārtas apstākļu dēļ pārsniedz 25 %, attiecīgā dalībvalsts vidējo skaitu var aprēķināt, pamatojoties uz datiem par pārējiem diviem gadiem.

5.c pants

1. Dalībvalstis norāda klusākus ceļus saskaņā ar 5.b pantu un pielikuma D.1. papildinājumā noteikto procedūru. Ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc šīs regulas publicēšanas dienas tās iesniedz Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai ("Aģentūra") klusāku ceļu sarakstu. Aģentūra minētos sarakstus publicē savā tīmekļa vietnē.

2. No 2024. gada 8. decembra dalībvalstis vismaz reizi piecos gados atjaunina klusāku ceļu sarakstu saskaņā ar pielikuma D.2. papildinājumā noteikto procedūru.

5.d pants

Līdz 2028. gada 31. decembrim Komisija izvērtē klusāku ceļu stratēģijas īstenošanu, jo sevišķi aplūkojot kravas vagonu modernizācijas virzību un klusāku ceļu ieviešanas ietekmi uz iedzīvotāju vispārējo eksponētību troksnim un dzelzceļa kravas pārvadājumu nozares konkurētspēju.

5e. pants

Komisija līdz 2020. gada 30. jūnijam izdod ziņojumu par kravas vagonu, kas aprīkoti ar kompozītmateriālu bremžu klučiem, ekspluatāciju Ziemeļvalstīs ziemas apstākļos, kura pamatā ir Aģentūras, valstu drošības iestāžu un dzelzceļa nozares uzņēmumu savāktie pierādījumi. Šajā ziņojumā jo sevišķi novērtē šādu kravas vagonu drošību un bremzēšanas veiktspēju un esošos vai iespējamās ekspluatācijas un tehniskos pasākumus, kas piemērojami Ziemeļvalstīs ziemas apstākļos. Ziņojumu publicē.

Ja ziņojumā ir pierādījumi tam, ka šādu kravas vagonu izmantošana Ziemeļvalstīs ziemas apstākļos rada drošības problēmas, ko ar ekspluatācijas un tehniskiem pasākumiem nav iespējams novērst, neradot lielu nelabvēlīgu ietekmi uz dzelzceļa kravas pārvadājumiem, Komisija ierosina šīs SITS grozījumus, kuru mērķis ir novērst minētās problēmas, vienlaikus saglabājot kravas pārvadājumu pārrobežu satiksmi uz un no skartajiem Ziemeļvalstu reģioniem. Priekšlikumā jo sevišķi var būt jāiekļauj atbrīvojums, kas ļauj visā Savienībā klusākos ceļos arī turpmāk ekspluatēt ierobežotu skaitu kravas vagonu, kurus bieži izmanto šādā kravas pārvadājumu pārrobežu satiksmē, un jebkādi ekspluatācijas ierobežojumi, kuru nolūks ir ierobežot šādu kravas vagonu izmantošanas ietekmi klusākos ceļos un kuri ir saderīgi ar mērķi saglabāt iepriekšminēto kravas pārvadājumu pārrobežu satiksmi.

Ja tiek veikta iepriekšējā daļā noteiktā pārskatīšana, Komisija pēc tam katru gadu sniedz ziņojumu par to, kā tiek attīstīti tehniskie un ekspluatācijas risinājumi kravas vagonu ekspluatācijai ziemas apstākļos. Tajā sniedz aplēsi, cik kravas vagoni, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem, ir vajadzīgi, lai nodrošinātu pastāvīgu pārrobežu satiksmi uz un no šādiem Ziemeļvalstu reģioniem, paredzot izbeigt atbrīvojumu ne vēlāk kā 2028. gadā.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 25. jūnija Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (OV L 189, 18.7.2002., 12. lpp.);

4) Regulas (ES) Nr. 1304/2014 pielikumu groza saskaņā ar šīs īstenošanas regulas pielikumu.

2. pants

1. Paziņojumi par atbilstības novērtēšanas struktūrām Regulas (ES) Nr. 1304/2014 vajadzībām paliek spēkā, pamatojoties uz minēto regulu, kurā grozījumi izdarīti ar šo regulu.

2. Atbilstības novērtēšanas struktūras, kas paziņotas saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK, drīkst izdot "EK" verifikācijas sertifikātu saskaņā ar šo regulu tik ilgi, cik ilgi Direktīvu 2008/57/EK saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 57. panta 2. punktu piemēro dalībvalstī, kurā tās ir izveidotas, un ne ilgāk kā līdz 2020. gada 15. jūnijam.

3. 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, 2019. gada 16. maijā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1304/2014 pielikumu groza šādi:

- 1) pielikuma 1. nodaļā tekstu "Direktīvas 2008/57/EK" aizstāj ar tekstu "Direktīvas (ES) 2016/797";
- 2) pielikuma 1. nodaļas 1.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

"1.1. Tehniskā darbības joma

1.1.1. Ar ritošo sastāvu saistītā darbības joma

Šo SITS piemēro visam ritošajam sastāvam, kas ietilpst Regulas (ES) Nr. 1302/2014 (LOC&PAS SITS) un Regulas (ES) Nr. 321/2013 (WAG SITS) darbības jomā.

1.1.2. Ar ekspluatācijas aspektiem saistītā darbības joma

Kopā ar Komisijas Lēmumu 2012/757/ES (*) (OPE SITS) šo SITS piemēro to kravas vagonu ekspluatācijai, kurus izmanto dzelzceļa infrastruktūrā, kas norādīta kā "klusāki ceļi".

(*) Komisijas 2012. gada 14. novembra Lēmums 2012/757/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu un par grozījumiem Lēmumā 2007/756/EK (OV L 345, 15.12.2012., 1. lpp.).";

- 3) pielikuma 2. nodaļu aizstāj ar šādu:

"2. APAKŠSISTĒMAS DEFINĪCIJA

"Vienība" ir ritošais sastāvs, kam piemēro šo SITS un tādējādi arī EK verificēšanas procedūru. Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 2. nodaļā un Regulas (ES) Nr. 321/2013 pielikuma 2. nodaļā aprakstīts, no kā var sastāvēt vienība.

Šīs SITS prasības piemēro šādām ritošā sastāva kategorijām, kas noteiktas Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 2. iedaļā:

- a) lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs, tostarp dīzeļlokomotīves vai elektrolokomotīves, pašgājēji pasažieru dīzeļvilcieni vai elektrovilcieni un pasažieru vagoni. Šī kategorija ir sīkāk definēta Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 2. nodaļā, un šajā SITS šīs kategorijas vienības sauc par lokomotīvēm, elektrovilcieniem (EV), dīzeļvilcieniem (DV) un pasažieru vagoniem;
- b) kravas vagoni, tostarp visam tīklam paredzētie zemās grīdas riteņi un kravas automobiļu pārvadāšanai paredzētie riteņi. Šī kategorija ir sīkāk definēta Regulas (ES) Nr. 321/2013 pielikuma 2. nodaļā, un šajā SITS šīs kategorijas vienības sauc par kravas vagoniem;
- c) specializētie riteņi, piemēram, sliežu ceļa mašīnas. Šī kategorija ir sīkāk definēta Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 2. nodaļā, un tajā ietilpst sliežu ceļa mašīnas (turpmāk šajā SITS – "SCM") un infrastruktūras kontroles riteņi, kas atkarībā no to konstrukcijas ietilpst a) vai b) apakšpunktā minētajā kategorijā.;

- 4) pielikuma 3. nodaļu aizstāj ar šādu:

"3. PAMATPRASĪBAS

Visi šajā SITS noteiktie pamatparametri sasaistīti ar vismaz vienu no Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteiktajām pamatprasībām. Saikne norādīta 1. tabulā.

1. tabula

Pamatparametri un to saikne ar pamatprasībām

Punkts	Pamatparametrs	Pamatprasības					
		Drošība	Drošums un darbīgavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
4.2.1.	Stacionārā trokšņa robežvērtības				1.4.4.		

Punkts	Pamatparametrs	Pamatprasības					
		Drošība	Drošums un darbīgatavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
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.”;		

5) pielikuma 4. nodaļu groza šādi:

- a) pielikuma 4.2. iedaļā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 5. punktu un 2. panta l. punktu” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 5. punktu un 2. panta 13. punktu”;
- b) nodaļas 4.3. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.3. **Saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas**

Šai SITS ir šādas saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmu.

Saskarne ar 2. nodaļas a), b), c) un e) punktā minētajām apakšsistēmām (sīkāk aplūkotas Regulā (ES) Nr. 1302/2014) attiecībā uz:

- stacionāro troksni,
- iedarbināšanas troksni (neattiecas uz pasažieru vagoniem),
- garāmbraukšanas troksni,
- troksni mašīnista kabīnē attiecīgā gadījumā.

Saskarne ar 2. nodaļas d) punktā minētajām apakšsistēmām (sīkāk aplūkotas Regulā (ES) Nr. 321/2013) attiecībā uz:

- garāmbraukšanas troksni,
- stacionāro troksni.

Šai SITS ir saskarne ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu (sīkāk aplūkota Lēmumā 2012/757/ES) attiecībā uz:

- garāmbraukšanas troksni.”;

c) nodaļas 4.4. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.4. **Ekspluatācijas noteikumi**

Prasības attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmas ekspluatācijas noteikumiem izklāstītas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 4.4. iedaļā un Regulas (ES) Nr. 321/2013 pielikuma 4.4. iedaļā.

4.4.1. *Īpaši noteikumi par kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos traucētā ekspluatācijas režīmā*

Lēmuma 2012/757/ES pielikuma 4.2.3.6.3. punktā noteiktie rezerves pasākumi ietver 7.2.2.2. punktam neatbilstīgu kravas vagonu ekspluatāciju klusākos ceļos.

Šo pasākumu var piemērot, lai novērstu jaudas ierobežojumus vai ekspluatācijas ierobežojumus, ko izraisa ritošā sastāva atteices, ekstremāli laikapstākļi, avārijas vai starpgadījumi 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 rezerves pasākumi piemērojami infrastruktūras darbu gadījumā, ja klusāks ceļš ir vienīgā piemērotā alternatīva.”;

d) nodaļas 4.5. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.5. Tehniskās apkopes noteikumi

Prasības attiecībā uz ritošā sastāva apakšsistēmas tehniskās apkopes noteikumiem izklāstītas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 4.5. iedaļā un Regulas (ES) Nr. 321/2013 pielikuma 4.5. iedaļā.”;

6) pielikuma 6. nodaļas “Atbilstības novērtēšana un EK verificēšana” 6.2.2.3.2.1. punktā “EV, DV, lokomotīves un pasažieru vagoni” un 6.2.2.3.2.2. punktā “Kravas vagoni” tekstu “ v_{test} ” aizstāj ar “ v_{test} ” (četrās vietās);

7) pielikuma 7. nodaļu groza šādi:

a) nodaļas 7.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.2. Šīs SITS piemērošana esošajām apakšsistēmām

Principi, kas pieteikumu iesniedzējiem un atļaujas piešķirējam struktūrām jāpiemēro esošā ritošā sastāva vai ritošā sastāva tipa izmaiņu gadījumā, ir noteikti Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikuma 7.1.2. punktā un Regulas (ES) Nr. 321/2013 pielikuma 7.2. iedaļā.

7.2.1. Noteikumi esošā ritošā sastāva vai ritošā sastāva tipa izmaiņu gadījumā

Pieteikuma iesniedzējs nodrošina, ka ritošā sastāva, kuram veiktas izmaiņas, trokšņa līmenis joprojām ir mazāks par SITS noteiktajām robežvērtībām, kuras bija piemērojamas tad, kad attiecīgajam ritošajam sastāvam atļauja tika piešķirta pirmo reizi. 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 Lēmumā 2002/735/EK noteiktajām robežvērtībām.

Ja ir vajadzīgs novērtējums, tas attiecas tikai uz pamatparametriem, ko ietekmējušas izmaiņas.

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 riteklim(-ļiem), ko tie aizstāj.

7.2.2. Papildu noteikumi šīs SITS piemērošanai esošajiem kravas vagoniem

Šīs regulas 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 rezerves vilcienos.

Ja kravas vagoni tiek aprīkoti ar klusākas darbības bremžu klučiem, kuri definēti 7.2.2.1. punktā, un kravas vagonam netiek pievienoti nekādi trokšņa avoti, bez papildu testēšanas pieņem, ka 4.2.3. punkta prasības ir izpildītas.

7.2.2.1. Klusākas darbības bremžu kluči

Klusākas darbības bremžu klučis ir bremžu klučis, kas pieder pie kādas no šādām kategorijām:

- Regulas (ES) Nr. 321/2013 G papildinājumā norādīts bremžu klučis,
- bremžu klučis, kas novērtēts saskaņā ar šīs SITS F papildinājumā noteikto procedūru.

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 Komisijas Lēmumu 2006/66/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis”,
- kravas vagoni, kam ir EK verifikācijas deklarācija saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2011/229/ES par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis”,
- kravas vagoni, kam ir EK verifikācijas deklarācija saskaņā ar šo SITS;
- kravas vagoni, kas aprīkoti ar klusākas darbības bremžu klučiem, kuri definēti 7.2.2.1. punktā, vai bremžu diskus 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.”;

b) nodaļas 7.3.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

c) nodaļas 7.3.2.2. punkta a) apakšpunkta otro daļu svītrot;

d) nodaļas 7.3.2.4. punktu aizstāj ar šādu:

“7.3.2.4. Garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības (4.2.3. punkts)

a) Īpašais gadījums – Lamanša tunelis

“(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 par 6 000 kW un maksimālā asslodze lielāka par 25 t, 4. tabulā norādītās garāmbraukšanas trokšņa robežvērtības $L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) var palielināt līdz 85 dB.”;

e) pievieno šādu 7.4. iedaļu:

“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 vilcienu, 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, kas jāaprīko ar veikspējas līknes vārstu nolūkā čuguna bremžu kļučus aizstāt ar kompozītmateriālu bremžu kļučiem,
- līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas aprīkoti ar čuguna bremžu kļučiem un kā riteņi jāaizstāj ar riteņiem, kuri atbilst EN 13979-1:2003+A2:2011 noteiktajām prasībām, lai kravas vagonus būtu iespējams modernizēt, aprīkojot tos 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, kas jāaprīko ar veikspējas līknes vārstu nolūkā čuguna bremžu kļučus aizstāt ar kompozītmateriālu bremžu kļučiem,
- līdz 2036. gada 31. decembrim – kravas vagonus ar 1Bg vai 1Bgu konfigurācijas bremzēm, kas aprīkoti ar čuguna bremžu kļučiem,
- līdz 2029. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas aprīkoti ar čuguna bremžu kļučiem un kā riteņi jāaizstāj ar riteņiem, kuri atbilst EN 13979-1:2003+A2:2011 noteiktajām prasībām, lai kravas vagonus būtu iespējams modernizēt, aprīkojot tos ar kompozītmateriālu bremžu kļučiem.

Turklāt līdz 2030. gada 31. decembrim nav obligāti klusākos ceļos izmantot kompozītmateriālu bremžu kļučus esošajiem kravas vagoniem, uz kuriem neattiecas piecas iepriekš norādītās aizzīmes un kuriem nav rasts vienviennozīmīgs risinājums čuguna bremžu kļuču 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 kļučiem,
- 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, kas jāaprīko ar veikspējas līknes vārstu nolūkā čuguna bremžu klučus aizstāt ar kompozītmateriālu bremžu klučiem,
- līdz 2026. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem un kā riteņi jāaizstāj ar riteņiem, kuri atbilst EN 13979-1:2003+A2:2011 noteiktajām prasībām, lai kravas vagonus būtu iespējams modernizēt, aprīkojot tos ar kompozītmateriālu bremžu klučiem.

Turklāt līdz 2030. gada 31. decembrim nav obligāti klusākos ceļos izmantot kompozītmateriālu bremžu klučus esošajiem kravas vagoniem, uz kuriem neattiecas trīs iepriekš norādītās aizzīmes 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 un čuguna bremžu klučiem,
- kravas vagonus, kas aprīkoti ar čuguna bremžu klučiem un paredzēti “SS” satiksmei un kas nolūkā tos modernizēt, aprīkojot ar “LL” bremžu klučiem, būtu jāaprīko ar EN 13979-1:2003+A2:2011 atbilstīgiem riteņiem un ar veikspējas 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 veikspējas 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.

h) Īpaši īstenošanas noteikumi kravas vagoniem, ko ekspluatē klusākos ceļos Apvienotajā Karalistē Lielbritānijas tīklā

(“P”) Vienības, ko paredzēts ekspluatēt tikai Lielbritānijas tīklā, ir atļauts ekspluatēt klusākos ceļos, ja esošie kravas vagoni ir aprīkoti ar GMGN 2688 publicētiem kompozītmateriālu bremžu klučiem.

(“T”) Klusākos ceļos ir atļauts ekspluatēt šādus ar čuguna bremžu klučiem aprīkotu esošo kravas vagonu tipus, ko paredzēts ekspluatēt tikai Lielbritānijas tīklā:

- līdz 2030. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kuri aprīkoti ar bremžu sistēmu, kas nav UIC standarta bremžu sistēma, un kuru modernizācijas vajadzībām nav pieejami saderīgi klusas darbības bremžu kluči,
- līdz 2030. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kuru paredzētais bremzēšanas ceļš no ātruma 60 mph bremzēšanas režīmā “G” (kravas satiksmei paredzētais laiks)/75 mph bremzēšanas režīmā “P” (pasažieru satiksmei paredzētais laiks) ir 810 m vai mazāks, ja minētos kravas vagonus ekspluatē vilcienos ar citiem kravas vagoniem, kuru apstāšanās ceļš atbilstīgi attiecīgajiem Apvienotās Karalistes (Lielbritānijas) valsts tehniskajiem noteikumiem,
- līdz 2050. gada 31. decembrim – kravas vagonus, kurus izmanto tikai kodolproduktu pārvadāšanai.”;

8) A papildinājumā "Atklātie punkti" tekstu "Šajā SITS nav atklāto punktu." aizstāj ar šādu tabulu:

"Ritošā sastāva apakšsistēmas elements"	Šis SITS punkts	Šajā SITS neietverts tehnisks aspekts	Piezīmes
Klusākas darbības bremžu klucis	7.2.2.1. punkts un F papildinājums	Bremžu kļuču akustisko īpašību novērtēšana	Pieejamie alternatīvie tehniskie risinājumi (sk. 7.2.2. punktu);

9) pievieno šādu D, E un F papildinājumu:

"D papildinājums"

Klusāki ceļi

D.1. Klusāku ceļu identifikācija

Saskaņā ar šīs regulas 5.c panta 1. punktu dalībvalstis Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai ("Aģentūra") iesniedz klusāku ceļu sarakstu formātā, kas lietotājiem ļauj to papildus apstrādāt, izmantojot IT rīkus. Sarakstā ir vismaz šāda informācija:

- klusāku ceļu un to attiecīgo posmu sākuma un beigu punkti, izmantojot ģeogrāfiskās atrašanās vietas kodu, kā noteikts Komisijas Īstenošanas lēmumā 2014/880/ES (*) noteiktajā reģistrā (RINF). 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 tīmekļa vietnē (<http://www.era.europa.eu>) ne vēlāk kā deviņus mēnešus pēc 27.5.2019.

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 šīs regulas 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 vienā no gadiem ārkārtas apstākļu dēļ pārsniedz 25 %, attiecīgā dalībvalsts vidējo skaitu var aprēķināt, pamatojoties uz datiem par pārējiem diviem gadiem. Dalībvalstis atjaunināto informāciju par klusākiem ceļiem iesniedz Aģentūrai.

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 nepārsniedz 12.

Lai jaunas un modernizētas līnijas norādītu kā klusākus ceļus, par pamatu ņem paredzamo satiksmes apjomu.

Aģentūra atjaunināto informāciju par klusākiem ceļiem publicē savā tīmekļa vietnē (<http://www.era.europa.eu>) ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc šīs informācijas saņemšanas, un to piemēro no kustības grafika maiņas nākamajā decembrī pēc viena gada no šīs informācijas publicēšanas dienas.

Aģentūra informē Komisiju par visām klusāku ceļu izmaiņām. Komisija ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. pantā minētās komitejas starpniecību informē dalībvalstis par šīm izmaiņām.

(*) Komisijas 2014. gada 26. novembra Īstenošanas lēmums 2014/880/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2011/633/ES atcelšanu (OV L 356, 12.12.2014., 489. lpp.).

E papildinājums

Vēsturiskie kompozītmateriālu bremžu kluči

E.1. Vēsturiskie kompozītmateriālu bremžu kluči izmantošanai starptautiskajā satiksmē

Esošos kravas vagonus, kas aprīkoti ar turpmāk 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 iepriekš, bet kurus jau atļauts izmantot starptautiskajā satiksmē saskaņā ar Lēmuma 2004/446/EK vai 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 turpmāk norādītajiem bremžu klučiem, atļauts izmantot tikai attiecīgo dalībvalstu dzelzceļa tīklā, tostarp klusākos ceļos, to izmantošanas telpā.

Ražotājs / ražojuma nosaukums	Bremžu kluča apzīmējums/tips	Dalībvalsts	Piezīmes
Cobra/Wabco	V133	Itālija	
Cofren	S153	Zviedrija	

Ražotājs / ražojuma nosaukums	Bremžu kluča apzīmējums/tips	Dalībvalsts	Piezīmes
<i>Cofren</i>	128	Zviedrija	
<i>Cofren</i>	229	Itālija	
<i>ICER</i>	904	Spānija, Portugāle	
<i>ICER</i>	905	Spānija, Portugāle	
<i>Jurid</i>	838	Spānija, Portugāle	

*F papildinājums***Bremžu kluča akustisko parametru novērtēšana**

Šīs procedūras mērķis ir demonstrēt kompozītmateriālu bremžu kluča akustiskos parametrus savstarpējas izmantojamības komponenta līmenī.

Šī procedūra ir atklāts punkts saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 6. punktu.”

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2019/775**(2019. gada 16. maijs),****ar ko Regulu (ES) Nr. 454/2011 groza attiecībā uz izmaiņu kontroles pārvaldību****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ⁽²⁾ 19. pantā noteikts, ka Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra ("Aģentūra") Komisijai adresē ieteikumus par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām ("SITS") un to pārskatīšanu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantu un nodrošina, ka SITS tiek pielāgotas tehnikas attīstībai, tirgus tendencēm un sociālajām prasībām.
- (2) Komisijas Deleģētā lēmuma (ES) 2017/1474 ⁽³⁾ 14. pantā noteikts, ka Komisijas Regulas (ES) Nr. 454/2011 ⁽⁴⁾ (TAP SITS) I pielikuma 7.5. iedaļa jāgroza, lai precizētu TAP SITS izmaiņu kontroles procedūras grozījumus.
- (3) Saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 5. pantu tika izveidota darba grupa, kurai dots uzdevums izstrādāt ieteikuma priekšlikumu par TAP SITS 7.5. iedaļas grozījumiem.
- (4) Aģentūra 2018. gada 20. aprīlī Komisijai adresēja ieteikumu par Regulas (ES) Nr. 454/2011 (TAP SITS) 7.5. iedaļas pārskatīšanu.
- (5) Regulas (ES) Nr. 454/2011 I pielikuma 7.5. iedaļa būtu attiecīgi jāgroza.
- (6) TAP SITS minēto attiecīgo tehnisko dokumentu saraksts būtu jāatjaunina.
- (7) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktu izveidotā komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulas (ES) Nr. 454/2011 (TAP SITS) I pielikuma 7.5. iedaļu aizstāj ar tekstu, kas iekļauts šīs regulas I pielikumā.

⁽¹⁾ OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regula (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).⁽³⁾ Komisijas 2017. gada 8. jūnija Deleģētais lēmums (ES) 2017/1474, 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.).⁽⁴⁾ Komisijas 2011. gada 5. maija Regula (ES) Nr. 454/2011 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas pasažieru pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmu (OV L 123, 12.5.2011., 11. lpp.).

2. pants

Regulas (ES) Nr. 454/2011 (TAP SITS) III pielikumu aizstāj ar tekstu, kas iekļauts šīs regulas II pielikumā.

3. 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, 2019. gada 16. maijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNKER

I PIELIKUMS

Komisijas Regulas (ES) Nr. 454/2011 I pielikuma 7.5. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.5. Izmaiņu pārvaldība

7.5.1. Izmaiņu pārvaldības process

Lai nodrošinātu, ka tiek veikta pienācīga izmaiņu izmaksu un ieguvumu analīze un izmaiņas ieviestas kontrolēti, izstrādā izmaiņu pārvaldības procedūras. Šīs procedūras, ko nosaka, ievieš, atbalsta un pārvalda Aģentūra, ir šādas:

- to tehnisko ierobežojumu apzināšana, kas nosaka vajadzību pēc izmaiņām,
- paziņojums par to, kurš uzņemas atbildību par izmaiņu ieviešanas procedūrām,
- ieviešamo izmaiņu validācijas procedūra,
- izmaiņu pārvaldības, paziņošanas, migrācijas un izvēršanas politika,
- atbildības noteikšana par sīki izstrādāto specifikāciju pārvaldību, kā arī par to kvalitātes nodrošināšanu un konfigurācijas pārvaldību.

Izmaiņu kontroles padomē darbojas Aģentūra, dzelzceļa nozares pārstāvniecības struktūras, biļešu pārdevēju pārstāvniecības struktūra, pasažieru pārstāvniecības struktūra un dalībvalstis. Šāda ieinteresēto personu iesaistīšanās nodrošina izpratni par veicamajām izmaiņām un to nozīmes pilnīgu novērtējumu. Gala rezultātā Izmaiņu kontroles padome nonāks Aģentūras aizgādībā.

7.5.2. Īpašs izmaiņu pārvaldības process, kas attiecas uz šīs regulas III pielikumā norādītajiem dokumentiem

Izmaiņu kontroles pārvaldības procesu, kas attiecas uz šīs regulas III pielikumā norādītajiem dokumentiem, nosaka Aģentūra saskaņā ar šādiem kritērijiem.

1. Izmaiņu pieprasījumus, kas ietekmē dokumentus, iesniedz ar dalībvalsti vai šādu struktūru starpniecību: Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 (*) 38. panta 4. punktā minētās dzelzceļa nozares pārstāvniecības struktūras, kas darbojas Eiropas mērogā, vai biļešu pārdevēju pārstāvniecības struktūra, vai Starptautiskā dzelzceļu savienība (UIC) kļūdu labojumiem, kas attiecas uz specifikācijām, kuras sākotnēji izstrādājusi UIC, vai TAP SITS koordinācijas komiteja.
2. Aģentūra pieņem un glabā izmaiņu pieprasījumus.
3. Aģentūra ar izmaiņu pieprasījumiem iepazīstina attiecīgo ERA darba grupu, kas tos izvērtē un sagatavo priekšlikumu, kuram vajadzības gadījumā pievieno ekonomisko izvērtējumu.
4. Tad Aģentūra ar katru izmaiņu pieprasījumu un saistīto priekšlikumu iepazīstina Izmaiņu kontroles padomi, kas izmaiņu pieprasījumu vai nu apstiprina, vai neapstiprina, vai atliek.
5. Ja izmaiņu pieprasījumu neapstiprina, Aģentūra paziņo pieprasījuma iesniedzējam noraidījuma iemeslu vai pieprasa papildinformāciju par izmaiņu pieprasījuma projektu.
6. Ja izmaiņu pieprasījumu apstiprina, veic grozījumus tehniskajā dokumentā.
7. Ja neizdodas panākt vienprātību par izmaiņu pieprasījuma apstiprināšanu, Aģentūra sniedz Komisijai ieteikumu atjaunināt III pielikumā norādītos dokumentus un tam pievieno dokumenta jaunās versijas projektu, izmaiņu pieprasījumus un to ekonomisko izvērtējumu, un dara šos dokumentus pieejamus savā tīmekļa vietnē.
8. Tehniskā dokumenta jauno versiju ar apstiprinātajiem izmaiņu pieprasījumiem dara pieejamu Aģentūras tīmekļa vietnē. Aģentūra informē dalībvalstis ar tās komitejas starpniecību, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktu.
9. Ja izmaiņu pieprasījuma dēļ vajadzīgi TAP SITS juridiskā teksta grozījumi, Aģentūra nosūta Eiropas Komisijai pieprasījumu, kurā lūdz pieprasīt TAP SITS pārskatīšanu un/vai Aģentūras tehnisko atzinumu.

Ja izmaiņu kontroles pārvaldība ietekmē elementus, ko izmanto kopīgi ar TAF SITS, nolūkā panākt optimālu sinerģiju izmaiņas ievieš tā, lai saglabātu atbilstību īstenotajai TAF SITS.

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

II PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 454/2011 III pielikumu aizstāj ar šādu:

“III PIELIKUMS

Tehnisko dokumentu saraksts

Nr.	Atsauce	Nosaukums
1.	B.1.	Starptautiskai un ārvalstu tirdzniecībai paredzētu tarifu datu datorizēta ģenerēšana un apmaiņa – NRT biļetes
2.	B.2.	Starptautiskai un ārvalstu tirdzniecībai paredzētu tarifu datu datorizēta ģenerēšana un apmaiņa – Integrētas rezervēšanas biļetes (IRT)
3.	B.3.	Starptautiskai un ārvalstu tirdzniecībai paredzētu datu datorizēta ģenerēšana un apmaiņa – Īpaši piedāvājumi
4.	B.4.	Piemērošanas rokasgrāmata EDIFACT ziņojumiem, kas attiecas uz kustības grafiku datu apmaiņu
5.	B.5.	Elektroniska sēdvietu/guļvietu rezervēšana un elektroniska ceļojuma dokumentu sagatavošana – Ziņojumu apmaiņa
6.	B.6.	Elektroniska sēdvietu/guļvietu rezervēšana un elektroniska transporta dokumentu sagatavošana (RCT2 standarti)
7.	B.7.	Mājās izdrukājamas starptautiskas dzelzceļa biļetes
8.	B.8.	Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, infrastruktūras pārvaldītāju un citu dzelzceļa transporta ķēdēs iesaistītu uzņēmumu standartizēti skaitliskie kodi
9.	B.9.	Atrašanās vietu standartizēti skaitliskie kodi
10.	B.10.	Elektroniska palīdzības rezervēšana personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām – Ziņojumu apmaiņa
12.	B.30.	Shēma – DPU/IP saziņai saskaņā ar TAP SITS vajadzīgo ziņojumu/datu kopu katalogs”

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2019/776**(2019. gada 16. maijs),**

ar ko groza Komisijas Regulas (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014, (ES) Nr. 1303/2014 un (ES) 2016/919 un Komisijas Īstenošanas lēmumu 2011/665/ES saskaņošanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/797 un Komisijas Deleģētajā lēmumā (ES) 2017/1474 noteikto īpašo mērķu īstenošanai

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 5. panta 11. punktu un 48. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ⁽²⁾ 19. pantu Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai ("Aģentūra") ir jāadresē Komisijai ieteikumi par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām (SITS) un to pārskatīšanu un jānodrošina, ka SITS tiek pielāgotas tehnikas attīstībai, tirgus tendencēm un sociālajām prasībām.
- (2) SITS būtu jāgroza, lai norādītu esošajām apakšsistēmām un riteklīm piemērojamus noteikumus, jo īpaši modernizācijas un atjaunošanas gadījumā, kā arī lai norādītu ritekļu un stacionāru apakšsistēmu parametrus, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāpārbauda, lai nodrošinātu savietojamību starp riteklīm un maršrutiem, kuros tie jāekspluatē, un procedūras, kas piemērojamas minēto parametru pārbaudei pēc tam, kad piešķirta atļauja ritekli laist tirgū, un pirms ritekļa pirmās izmantošanas reizes.
- (3) Komisijas Deleģētais lēmums (ES) 2017/1474 ⁽³⁾ nosaka īpašos mērķus SITS izstrādāšanai, pieņemšanai un pārskatīšanai. 2017. gada 22. septembrī Komisija lūdza Aģentūrai sagatavot ieteikumus, ar kuriem īstenotu vairākus minētos mērķus.
- (4) Atbilstīgi Lēmumam (ES) 2017/1474 SITS būtu jāpārskata, lai ņemtu vērā Savienības dzelzceļa sistēmas un ar to saistīto pētniecības un inovācijas darbību attīstību un atjauninātu atsauces uz standartiem.
- (5) Turklāt SITS būtu jāpārskata tādējādi, ka tiktu slēgti atlikušie atklātie punkti. Konkrēti būtu jāslēdz Komisijas Regulā (ES) Nr. 1299/2014 ⁽⁴⁾ noteiktie atklātie punkti, kas attiecas uz sliežu ceļa projektēšanas specifikācijām, kuru mērķis ir nodrošināt savietojamību ar induktīvo bremžu izmantošanu, un koeficienta minimālo vērtību pārvadājumu kodiem. Būtu jāslēdz Komisijas Regulā (ES) Nr. 1302/2014 ⁽⁵⁾ noteiktie atklātie punkti, kas attiecas uz aerodinamiskās ietekmes, pasīvās drošības sistēmu, sistēmu ar pārstatāmu attālumu starp riteņiem un bremzēšanas sistēmu specifikācijām. Būtu jāslēdz Komisijas Regulā (ES) Nr. 321/2013 ⁽⁶⁾ noteiktie atklātie punkti, kas attiecas uz specifikācijām par testēšanai uz sliežu ceļa vajadzīgajiem testēšanas apstākļiem un par sistēmām ar pārstatāmu attālumu starp riteņiem.

⁽¹⁾ OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regula (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).

⁽³⁾ Komisijas 2017. gada 8. jūnija Deleģētais lēmums (ES) 2017/1474, 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.).

⁽⁴⁾ Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1299/2014 par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 1. lpp.).

⁽⁵⁾ Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1302/2014 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.).

⁽⁶⁾ Komisijas 2013. gada 13. marta Regula (ES) Nr. 321/2013 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.).

- (6) Lēmumā (ES) 2017/1474 ir iekļauti arī īpaši mērķi, kas piemērojami SITS, kura attiecas uz apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs", un SITS, kura attiecas uz apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni". Jo īpaši būtu jāpārskata noteikumi par sliežu ceļa platuma automatiskās pārstatīšanas sistēmām un jāsekmē piekļuve pasažieru vagoniem, atļauju piešķiršana pasažieru riteklīm plašā izmantošanas telpā un pasažieru vilcienu sastāva veidošana.
- (7) Daži komponenti, kuru vienai atteicei piemīt potenciāls tieši izraisīt smagu negadījumu, ir būtiski dzelzceļa sistēmas drošībai, un katrā atsevišķā gadījumā tie būtu jāmarķē kā "drošībai būtiski". Ražotājam būtu jānorāda drošībai būtiskie komponenti ritekļa tehniskās apkopes dokumentācijā.
- (8) Ieguldījumi lauka un borta iekārtās būtu jāaizsargā, garantējot Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) specifiku savietojamību un stabilitāti un tādējādi nodrošinot juridisko un tehnisko noteiktību, ka borta iekārtu vienību, kura atbilst ERTMS 3. bāzlinijai, var droši izmantot ERTMS atbilstīgā dzelzceļa līnijā pieņemamā veiktspējas līmenī. Lai sekotu tehnoloģiju attīstībai un veicinātu modernizāciju, būtu jāļauj, piemēram, ar konkrētiem nosacījumiem īstenot Aģentūras ziņojumā par "ERTMS ilgtermiņa perspektīvu" (ERA-REP-150) norādītās ERTMS situāciju mainošās tehnoloģijas. Ja Aģentūra izdod ERTMS situāciju mainošo tehnoloģiju specifiku projektu pirms 2022. gadā ieplānotā oficiālā izdevuma, piegādātājiem un agrīnajiem īstenotājiem būtu jāizmanto specifiskās izmēģinājuma posmā ar nosacījumu, ka jebkuru 3. bāzlinijas borta iekārtu vienību var droši izmantot jebkurā infrastruktūrā, kurā īstenota situāciju mainošā tehnoloģija.
- (9) Pamatojoties uz kopuzņēmuma *Shift2Rail* darbu sistēmas arhitektūras pētniecības un inovācijas jomā, Aģentūra izstrādā situāciju mainošo tehnoloģiju, kas saistīta ar radiosakaru sistēmas attīstību, nolūkā piedāvāt risinājumus, kuri ļautu īstenot radiosakaru sistēmas un vilcienu aizsardzības sistēmas dzīves ciklu neatkarīgu pārvaldību, vienlaikus sekmējot jaunās radiosakaru sistēmas integrāciju ar Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (ETCS) borta iekārtām, kuras atbilst 3. specifiku kopumam, kas norādīts Komisijas Regulas (ES) 2016/919 ⁽⁷⁾ A pielikuma 2.3. tabulā.
- (10) Pat sekmīga sertifikācijas procesa gadījumā ne vienmēr var izslēgt to, ka, borta iekārtu CCS apakšsistēmai mijiedarbojoties ar lauka iekārtu CCS apakšsistēmu, konkrētos apstākļos viena no apakšsistēmām atkārtoti nefunkcionē vai nedarbojas, kā paredzēts. To var izraisīt valstu vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu (piemēram, centralizācijas iekārtu) atšķirības, inženiertehnisko un ekspluatācijas noteikumu atšķirības, nepilnības specifiskajās, atšķirīga interpretācija, projektēšanas kļūdas vai iekārtu nepareiza uzstādīšana. Tāpēc varētu būt jāveic pārbaudes nolūkā pierādīt vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmu tehnisko savietojamību ritekļu izmantošanas telpā. Šo pārbaudi nepieciešamība būtu jāuzskata par pagaidu pasākumu, kura mērķis ir palielināt apakšsistēmu tehniskās savietojamības uzticamību. Turklāt Regulā (ES) 2016/919 vajadzētu konkretizēt šo pārbaudi procedūru. Šim pārbaudēm piemērojamajiem principiem vajadzētu būt jo īpaši pārredzamiem, un tiem būtu jāsigatavo pamats turpmākai harmonizācijai. Prioritāte būtu jāpiešķir iespējai veikt šīs pārbaudes laboratorijā ar lauka iekārtu konfigurāciju, kuras pieejamību nodrošina infrastruktūras pārvaldītājs.
- (11) Lai pārbaudi skaitu ierobežotu līdz minimumam, katrai dalībvalstij būtu jāveicina savas infrastruktūras harmonizācija. Pamatojoties uz šo principu, katrā dalībvalstī nepieciešamības gadījumā būtu jāpieprasa tikai viens radiosakaru savietojamības pārbaudi kopums (viena balss pārraides pārbaude un viena datu pārraides pārbaude).
- (12) Lai palielinātu tehniskās savietojamības uzticamību un samazinātu un novērstu testēšanu un pārbaudes nolūkā pierādīt borta iekārtu vienību tehnisko savietojamību ar dažādām Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas lauka iekārtām, vajadzīgie pasākumi būtu jāapsver pēc iespējas īsākā laika posmā. Tādēļ Aģentūrai būtu jānovērtē tehniskās pamatatšķirības un jānosaka pasākumi, kas vajadzīgi, lai novērstu testēšanu un pārbaudes nolūkā pierādīt borta iekārtu vienību tehnisko savietojamību ar dažādām lauka iekārtām.
- (13) Lai saglabātu dzelzceļa sektora konkurētspēju un novērstu pārāk biežu tiesiskā regulējuma izmaiņu rezultātā radušās nepamatotās izmaksas, dažās SITS var noteikt pārejas pasākumus. Šādi pārejas pasākumi ir piemērojami attiecīgās SITS piemērošanas datumā izpildes posmā esošiem līgumiem un izstrādes beigu posmā esošiem projektiem. Kamēr ir piemērojami šie pārejas pasākumi, nebūtu vajadzīgi pieprasījumi piemērot Direktīvas (ES) 2016/797 7. panta 1. punktu. Kad šo pārejas pasākumu piemērošanas termiņš ir beidzies, pieprasījuma iesniegšanai, kuri pieprasa attiecīgās SITS vai tās daļas nepiemērošanu, tas būtu jādara atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/797 7. panta 1. punktam. Tomēr šādiem pieprasījumiem tikai pienācīgi pamatotos gadījumos būtu jābalstās uz Direktīvas (ES) 2016/797 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu.

⁽⁷⁾ Komisijas 2016. gada 27. maija Regula (ES) 2016/919 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifiku attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā (OV L 158, 15.6.2016., 1. lpp.).

- (14) Direktīvā (ES) 2016/797 un Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2018/545 ⁽⁸⁾ noteikts, ka Aģentūra darbojas kā atļaujas piešķirēja struktūra. Turklāt Īstenošanas regulā (ES) 2018/545 noteikta esošo ritekļu tipu izmaiņu gadījumā piemērojamā procedūra, jo īpaši ritekļa tipa versiju un ritekļa tipa varianta versiju izveidei. Aģentūras loma datu reģistrēšanā Eiropas atļauto dzelzceļa ritekļu tipu reģistrā ("EARTR") un atļaujas piešķirēju struktūru uzdevumi attiecībā uz ritekļa tipa versijām un ritekļa tipa varianta versijām būtu attiecīgi jāpielāgo.
- (15) Regulās (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1302/2014 un (ES) 2016/919 būtu jāņem vērā izmaiņas procedūrā mobilo apakšsistēmu laišanai tirgū, kas noteikta Direktīvas (ES) 2016/797 20.–26. pantā. Tāpēc minētajās SITS būtu jānorāda galvenie konstrukcijas raksturlielumi, kurus izmanto, lai noteiktu ritekļa tipu, un jānosaka prasības, kas attiecas uz tos ietekmējošām izmaiņām. EARTR parametru saraksts būtu attiecīgi jāgroza.
- (16) Atbilstīgi Lēmumam (ES) 2017/1474 SITS būtu jānorāda, vai par atbilstības izvērtēšanas struktūrām, par kurām jau paziņots saskaņā ar agrāku SITS redakciju, ir jāpaziņo atkārtoti un vai ir piemērojams vienkāršots paziņošanas process. Šī regula paredz ierobežotas izmaiņas, un nebūtu vajadzīgs atkārtoti paziņot par struktūrām, par kurām jau paziņots saskaņā ar agrāku SITS redakciju.
- (17) Ar šo regulu SITS groza, lai pilnveidotu savstarpēju izmantojamību Savienības dzelzceļa sistēmā, uzlabotu un attīstītu starptautisko dzelzceļa transportu, veicinātu iekšējā tirgus pakāpenisku izveidi un papildinātu SITS ar mērķi aptvert pamatprasības. Tā ļauj sasniegt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/57/EK ⁽⁹⁾ un Direktīvas (ES) 2016/797 mērķus un izpildīt šo direktīvu pamatprasības. Tāpēc šai regulai vajadzētu būt tieši piemērojamai visās dalībvalstīs, tostarp dalībvalstīs, kuras saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 57. panta 2. punktu ir paziņojušas Aģentūrai un Komisijai par to, ka tās ir pagarinājušas transponēšanas periodu un attiecīgi turpina piemērot Direktīvu 2008/57/EK ne ilgāk kā līdz 2020. gada 15. jūnijam. Paziņotajām struktūrām, kas atbilstīgi Direktīvai 2008/57/EK darbojas dalībvalstīs, kuras ir pagarinājušas transponēšanas periodu, vajadzētu būt iespējai izsniegt "EK" sertifikātu saskaņā ar šo regulu, kamēr Direktīva 2008/57/EK ir piemērojama dalībvalstī, kurā tās ir izveidotas.
- (18) 2015. gada 17. decembrī, 2016. gada 6. janvārī un 2017. gada 14. novembrī Aģentūra izdeva trīs ieteikumus grozīt Regulu (ES) Nr. 1302/2014 attiecībā uz nosacījumiem, kas jāizpilda, lai saņemtu atļauju ritekli laist tirgū, kuras darbības joma neaprobežojas ar konkrētiem valsts tīkliem; atklāto punktu slēgšanu; prasībām par drošībai būtiskiem komponentiem un noteikumu pārskatīšanu par sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmām.
- (19) 2016. gada 11. aprīlī Aģentūra izdeva ieteikumu par Regulas (ES) Nr. 321/2013 grozījumiem attiecībā uz atklāto punktu slēgšanu.
- (20) 2017. gada 4. oktobrī Aģentūra izdeva ieteikumu par Regulas (ES) Nr. 1299/2014 grozījumiem attiecībā uz atklāto punktu slēgšanu.
- (21) 2018. gada 19. jūlijā Aģentūra izdeva ieteikumu par Regulu (ES) Nr. 321/2013 un (ES) Nr. 1302/2014 un Komisijas Īstenošanas lēmuma 2011/665/ES ⁽¹⁰⁾ grozījumiem attiecībā uz izmaiņām procedūrā mobilo apakšsistēmu laišanai tirgū, tostarp ritekļa un maršruta savietojamības pārbaudei pēc tam, kad riteklim piešķirta atļauja, un pirms atļauto ritekļu pirmās izmantošanas reizes, un attiecībā uz noteikumiem, kas piemērojami esošajām apakšsistēmām un ritekļiem, jo īpaši to modernizācijas un atjaunošanas gadījumā.
- (22) 2018. gada 19. oktobrī Aģentūra izdeva ieteikumu par Regulas (ES) 2016/919 grozījumiem attiecībā uz izmaiņām procedūrā mobilo apakšsistēmu laišanai tirgū, tostarp ritekļa un maršruta savietojamības pārbaudei pirms atļauto ritekļu pirmās izmantošanas reizes, un attiecībā uz noteikumiem, kas piemērojami esošajām apakšsistēmām un ritekļiem, jo īpaši to modernizācijas un atjaunošanas gadījumā.
- (23) 2018. gada 15. novembrī Aģentūra izdeva ieteikumu par Regulas (ES) Nr. 1303/2014 grozījumiem attiecībā uz izmaiņām, kuru mērķis ir minēto regulu pielāgot Direktīvai (ES) 2016/797.

⁽⁸⁾ Komisijas 2018. gada 4. aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2018/545, 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.).

⁽⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīva 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (OV L 191, 18.7.2008., 1. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Komisijas 2011. gada 4. oktobra Īstenošanas lēmums 2011/665/ES par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru (OV L 264, 8.10.2011., 32. lpp.).

- (24) 2018. gada 29. novembrī Aģentūra izdeva ieteikumu par Regulu (ES) Nr. 1299/2014 un (ES) Nr. 1301/2014 grozījumiem attiecībā uz izmaiņām, kuru mērķis ir minētās regulas pielāgot Direktīvai (ES) 2016/797.
- (25) Tāpēc Regula (ES) Nr. 321/2013, Regula (ES) Nr. 1299/2014, Regula (ES) Nr. 1301/2014, Regula (ES) Nr. 1302/2014, Regula (ES) Nr. 1303/2014, Regula (ES) 2016/919 un Īstenošanas lēmums 2011/665/ES būtu attiecīgi jāgroza.
- (26) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktu izveidotā komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 321/2013 groza šādi:

- 1) regulas 2. panta 1. punktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK II pielikuma 2.7. punktā" aizstāj ar atsauci "Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 (*) II pielikuma 2.7. punktā

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

- 2) regulas 3. panta otro daļu groza šādi:

- a) daļas a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) ja to atjaunina vai modernizē saskaņā ar šīs regulas pielikuma 7.2.2. iedaļu;"

- b) daļas c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) attiecībā uz apzīmējumu "GE", kas attēlots pielikuma C papildinājuma 5. punktā, esošā parka kravas vagoni, kuriem atļauja piešķirta saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2006/861/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Lēmumu 2009/107/EK, vai saskaņā ar Lēmumu 2006/861/EK, kurā grozījumi izdarīti ar Lēmumiem 2009/107/EK un 2012/464/ES, un kuri atbilst nosacījumiem, kas izklāstīti Lēmuma 2009/107/EK 7.6.4. punktā, var šo apzīmējumu "GE" saņemt bez trešās personas papildnovērtējuma vai jaunas atļaujas ritekli laist tirgū. Par šā apzīmējuma izmantošanu ekspluatācijā esošos kravas vagonos atbild dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi.";

- 3) regulas 4. pantu groza šādi:

- a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Attiecībā uz "atklātajiem punktiem", kas norādīti A papildinājumā, nosacījumi, kuri izpildāmi Direktīvas (ES) 2016/797 pamatprasību verificēšanai, ir nosacījumi, kas noteikti valsts noteikumos, kuri ir spēkā dalībvalstī, kas ir daļa no to ritekļu izmantošanas telpas, uz kuriem attiecas šī regula.";

- b) panta 2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) struktūras, kas izraudzītas īstenot atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras attiecībā uz atklātajiem punktiem.";

- 4) regulas 5. pantu groza šādi:

- a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Attiecībā uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3. iedaļā, nosacījumi, kuri izpildāmi Direktīvas (ES) 2016/797 pamatprasību verificēšanai, ir nosacījumi, kas noteikti pielikuma 7.3. iedaļā vai valsts noteikumos, kuri ir spēkā dalībvalstī, kas ir daļa no to ritekļu izmantošanas telpas, uz kuriem attiecas šī regula.";

- b) panta 2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) struktūras, kas izraudzītas īstenot atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras attiecībā uz valsts noteikumiem, kuri attiecas uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3. iedaļā.";

5) regulas 8. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Pārejas periodā, kas beidzas 2024. gada 1. janvārī, drīkst izdot “EK” verifikācijas sertifikātu apakšsistēmai, kurā iekļautiem savstarpējas izmantojamības komponentiem nav “EK” atbilstības deklarācijas vai deklarācijas par piemērotību lietošanai, ar nosacījumu, ka ir izpildīti pielikuma 6.3. iedaļā paredzētie noteikumi.”;

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Apakšsistēmas, kurā izmantoti nesertificēti savstarpējas izmantojamības komponenti, ražošanu vai modernizāciju/atjaunošanu, tostarp laišanu tirgū, pabeidz 1. punktā noteiktajā pārejas periodā.”;

c) panta 3. punkta b) apakšpunktā atsauci “Direktīvas 2004/49/EK 18. pantā” aizstāj ar atsauci “Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/798 (*) 19. pantā

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).”;

d) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Pēc pārejas perioda, kas beidzas 2015. gada 1. janvārī, jaunizgatavotiem savstarpējas izmantojamības komponentiem “astes daļas signālierīces” jābūt vajadzīgajai “EK” atbilstības deklarācijai.”;

6) regulas 8.a pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Pārejas periodā, kas beidzas 2024. gada 1. janvārī, neatkarīgi no pielikuma 6.3. iedaļas noteikumiem “EK” verifikācijas sertifikātu drīkst izdot apakšsistēmai, kurā iekļauti komponenti, kas atbilst savstarpējas izmantojamības komponentam “berzes elements riteņu velšanās loka bremzēm” un kam nav “EK” atbilstības deklarācijas, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

a) komponents ir ražots pirms šīs regulas piemērošanas dienas; un

b) savstarpējas izmantojamības komponents ir izmantots apakšsistēmā, kas bijusi apstiprināta un laista tirgū vismaz vienā dalībvalstī pirms šīs regulas piemērošanas dienas.”;

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Visu apakšsistēmu, kurās izmantoti nesertificēti savstarpējas izmantojamības komponenti, ražošanu, modernizāciju vai atjaunošanu, tostarp atļaujas laist tirgū piešķiršanu, pabeidz pirms 1. punktā noteiktā pārejas perioda beigām.”;

c) panta 3. punkta b) apakšpunktā atsauci “Direktīvas 2004/49/EK 18. pantā” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/798 19. pantā”;

7) regulas 8.c pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) savstarpējas izmantojamības komponents ir izmantots apakšsistēmā, kas bijusi apstiprināta un laista tirgū vismaz vienā dalībvalstī pirms tā apstiprinājuma perioda beigām.”;

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Visu apakšsistēmu, kurās izmantoti nesertificēti savstarpējas izmantojamības komponenti, ražošanu, modernizāciju vai atjaunošanu, tostarp atļaujas laist tirgū piešķiršanu, pabeidz pirms 1. punktā noteiktā pārejas perioda beigām.”;

c) panta 3. punkta b) apakšpunktā atsauci “Direktīvas 2004/49/EK 18. pantā” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/798 19. pantā”;

8) regulas 9. pantu groza šādi:

“Jauna ritekļa verifikācijas deklarāciju un/vai deklarāciju par atbilstību tipam, kas izdota saskaņā ar Lēmumu 2006/861/EK, uzskata par derīgu, līdz pārejas perioda beigām 2017. gada 1. janvārī.”;

- 9) regulas 10.a pantu groza šādi:
- a) panta 4. punktā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 6. pantu” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantu”;
 - b) panta 5. punktā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797”;
- 10) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas I pielikumu.

2. pants

Regulu (ES) Nr. 1299/2014 groza šādi:

- 1) regulas 2. pantu groza šādi:
- a) panta 1. punktā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 2.1. punktā” aizstāj ar atsauci “Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 (*) II pielikuma 2.1. punktā
- (*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).”;
- b) panta 3. punktā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 20. pantam” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 18. pantam”;
 - c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. 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 3. pantu groza šādi:
- a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Attiecībā uz aspektiem, kas šīs regulas pielikuma R papildinājumā norādīti kā “atklāti punkti”, nosacījumi, kuri izpildāmi Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteikto pamatprasību verificēšanai, ir nosacījumi, kas noteikti valsts noteikumos, kuri ir spēkā dalībvalstī, kas atļauj nodot ekspluatācijā apakšsistēmu, uz kuru attiecas šī regula.”;
 - b) panta 2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) informāciju par struktūrām, kas izraudzītas īstenot atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras attiecībā uz atklātajiem punktiem.”;
- 3) regulas 4. pantu groza šādi:
- panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
- “1. Attiecībā uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.7. iedaļā, nosacījumi, kuri izpildāmi Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteikto pamatprasību verificēšanai, ir nosacījumi, kas noteikti pielikuma 7.7. iedaļā vai valsts noteikumos, kuri ir spēkā dalībvalstī, kas atļauj nodot ekspluatācijā apakšsistēmu, uz kuru attiecas šī regula.”;
- 4) regulas 4. panta 2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “c) informāciju par struktūrām, kas izraudzītas īstenot atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras attiecībā uz valsts noteikumiem, kuri attiecas uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.7. iedaļā.”;
- 5) regulas 7. panta 3. punktu groza šādi:
- a) punkta a) apakšpunktā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 18. pantam” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 15. pantam”;
 - b) punkta b) apakšpunktā atsaucē “Direktīvas 2004/49/EK 16. panta 2. punkta c) apakšpunktam” un “Direktīvas 2004/49/EK 18. pantā” attiecīgi aizstāj ar atsaucēm “Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/798 (*) 16. panta 2. punkta d) apakšpunktam
- (*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).”
- un “Direktīvas (ES) 2016/798 19. pantā”;

- 6) regulas 9. panta 2. punktu svīturo;
- 7) regulas 10. pantu groza šādi:
 - a) panta 4. punktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK 6. pantam" aizstāj ar atsauci "Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantam";
 - b) panta 5. punktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK" aizstāj ar atsauci "Direktīvas (ES) 2016/797";
- 8) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

3. pants

Regulu (ES) Nr. 1301/2014 groza šādi:

- 1) regulas 2. pantu groza šādi:
 - a) panta 1. punktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK II pielikuma 2.2. punktā" aizstāj ar atsauci "Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 (*) II pielikuma 2.2. punktā"
(*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).";
 - b) panta 3. punktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK 20. pantu" aizstāj ar atsauci "Direktīvas (ES) 2016/797 18. pantu";
 - c) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. 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. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Attiecībā uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.4.2. iedaļā, nosacījumi, kuri izpildāmi Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteikto pamatprasību ievērošanas verificēšanai, ir nosacījumi, kas noteikti pielikuma 7.4.2. iedaļā vai valsts noteikumos, kuri ir spēkā dalībvalstī, kas atļauj nodot ekspluatācijā apakšsistēmu, uz kuru attiecas šī regula.";
 - b) panta 2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) struktūras, kas izraudzītas īstenot atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras attiecībā uz valsts noteikumiem, kuri attiecas uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.4.2. iedaļā.";
- 3) regulas 7. panta 3. punktu groza šādi:
 - a) punkta a) apakšpunktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK 18. pantu" aizstāj ar atsauci "Direktīvas (ES) 2016/797 15. pantu";
 - b) punkta b) apakšpunktā atsaucē "Direktīvas 2004/49/EK 16. panta 2. punkta c) apakšpunktu" un "Direktīvas 2004/49/EK 18. pantā" attiecīgi aizstāj ar atsaucēm "Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/798 (*) 16. panta 2. punkta d) apakšpunktu"
(*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.)."
un "Direktīvas (ES) 2016/798 19. pantā";
- 4) regulas 9. panta 2. punktu svīturo;
- 5) regulas 10. pantu groza šādi:
 - a) panta 4. punktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK 6. pantu" aizstāj ar atsauci "Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantu";
 - b) panta 5. punktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK" aizstāj ar atsauci "Direktīvas (ES) 2016/797";
- 6) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas III pielikumu.

4. pants

Regulu (ES) Nr. 1302/2014 groza šādi:

- 1) regulas 2. panta 1. punktā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK II pielikuma 2.7. punktā” aizstāj ar atsauci “Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 (*) II pielikuma 2.7. punktā

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

- 2) regulas 3. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. SITS nepiemēro Savienības dzelzceļa sistēmas esošajam ritošajam sastāvam, kas līdz 2015. gada 1. janvārim jau ir nodots ekspluatācijā visā jebkuras dalībvalsts tīklā vai tā daļā, izņemot gadījumus, kad to atjauno vai modernizē saskaņā ar pielikuma 7.1.2. iedaļu.”;

- 3) regulas 4. pantu groza šādi:

- a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Attiecībā uz aspektiem, kas pielikuma I papildinājumā norādīti kā “atklāti punkti”, nosacījumi, kuri izpildāmi Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteikto pamatprasību verificēšanai, ir nosacījumi, kas noteikti valsts noteikumos, kuri ir spēkā dalībvalstī, kas ir daļa no to ritekļu izmantošanas telpas, uz kuriem attiecas šī regula.”;

- b) panta 2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) struktūras, kas izraudzītas īstenot atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras attiecībā uz atklātajiem punktiem.”;

- 4) regulas 5. pantu groza šādi:

panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Attiecībā uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3. iedaļā, nosacījumi, kuri izpildāmi Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteikto pamatprasību verificēšanai, ir nosacījumi, kas noteikti pielikuma 7.3. iedaļā vai valsts noteikumos, kuri ir spēkā dalībvalstīs, kas ir daļa no to ritekļu izmantošanas telpas, uz kuriem attiecas šī regula.”;

- 5) regulas 5. panta 2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) struktūras, kas izraudzītas īstenot atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras attiecībā uz valsts noteikumiem, kuri attiecas uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3. iedaļā.”;

- 6) regulas 8. panta 3. punktu groza šādi:

- a) punkta a) apakšpunktā atsaucē “Direktīvas 2008/57/EK 18. pantu” un “Direktīvas 2004/49/EK 16. panta 2. punkta c) apakšpunktu” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 15. pantu”;

- b) punkta b) apakšpunktā atsaucē “Direktīvas 2004/49/EK 16. panta 2. punkta c) apakšpunktu” un “Direktīvas 2004/49/EK 18. pantā” attiecīgi aizstāj ar atsaucēm “Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/798 (*) 16. panta 2. punkta d) apakšpunktu

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).”;

un “Direktīvas (ES) 2016/798 19. pantā”;

- 7) regulas 9. pantā atsaucē “Direktīvas 2008/57/EK 16.–18. pantā” un “Direktīvas 2008/57/EK 26. pantā” attiecīgi aizstāj ar atsaucēm “Direktīvas (ES) 2016/797 13.–15. pantā” un “Direktīvas (ES) 2016/797 24. pantā”;

- 8) regulas 10. pantu groza šādi:

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

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

9) regulas 11. pantam pievieno šādu 3. punktu:

“3. Šīs regulas pielikuma 7.1.3.1. iedaļu nepiemēro ritekļiem, ko laiž tirgū pēc 2028. gada 31. decembra. Ritekļiem, ko laiž tirgū pēc minētā datuma, jāatbilst šīs regulas pielikuma 4., 5. un 6. nodaļai.”;

10) regulas 11. pantam pievieno šādu 4. punktu:

“4. Dalībvalstis tikai pienācīgi pamatotos gadījumos var atļaut pieprasījuma iesniedzējiem šo regulu vai tās daļas atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/797 7. panta 1. punkta a) apakšpunktam nepiemērot projektiem, kuriem ir iespējams piemērot pielikuma 7.1.1.2. vai 7.1.3.1. iedaļu vai kuriem šāda iespēja ir beigusies. Pielikuma 7.1.1.2. vai 7.1.3.1. iedaļas piemērošana neprasa piemērot Direktīvas (ES) 2016/797 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu.”;

11) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas IV pielikumu.

5. pants

Regulu (ES) Nr. 1303/2014 groza šādi:

1) regulas 2. pantā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK II pielikumā” aizstāj ar atsauci “Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 (*) II pielikumā

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

2) regulas 4. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Attiecībā uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3. iedaļā, nosacījumi, kuri izpildāmi Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā noteikto pamatprasību verificēšanai, ir nosacījumi, kas noteikti pielikuma 7.3. iedaļā vai valsts noteikumos, kuri ir spēkā dalībvalstī, kas atļauj nodot ekspluatācijā stacionārās apakšsistēmas, uz kurām attiecas šī regula, vai kas ir daļa no to ritekļu izmantošanas telpas, uz kuriem attiecas šī regula.”;

b) panta 2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) struktūras, kas izraudzītas īstenot atbilstības novērtēšanas un verificēšanas procedūras attiecībā uz valsts noteikumiem, kuri attiecas uz īpašajiem gadījumiem, kas norādīti pielikuma 7.3. iedaļā.”;

3) regulas 8. pantu groza šādi:

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

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

4) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas V pielikumu.

6. pants

Regulu (ES) 2016/919 groza šādi:

1) regulas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. SITS piemēro visām jaunām, modernizētām vai atjaunotām dzelzceļa sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu un vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmām, kas definētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 (*) II pielikuma 2.3. un 2.4. punktā. Pielikuma 7.2.1.a iedaļu piemēro visām esošās borta iekārtu apakšsistēmās izmaiņām.

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

- b) panta 2. punktā svītrot frāzi “Direktīvas 2008/57/EK 20. pantu un”;
 - c) panta 3. punktu svītrot;
 - 2) regulas 3. panta 1. punktā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 17. panta 3. punktu” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 14. pantu”;
 - 3) regulas 5. pantu svītrot;
 - 4) regulas 6. pantu groza šādi:
 - a) panta 2. punktā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 13. un 18. pantu” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 10. un 15. pantu”;
 - b) panta 3. punktā atsauci “Direktīvas 2004/49/EK 16. pantu ” aizstāj ar atsauci “Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/798 (*) 16. pantu
- (*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).”;
- 5) regulas 9. pantu groza šādi:
 - a) panta 4. punktā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktā” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktā”;
 - b) panta 5. punktā atsauci “Lēmuma 2012/88/ES 7.3.2.1., 7.3.2.2. un 7.3.2.3. punkta” aizstāj ar atsauci “Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2017/6 (*) 2. panta 1. punkta un šīs regulas pielikuma 7.4.1.1. punkta.
- (*) Komisijas 2017. gada 5. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2017/6 attiecībā uz Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas Eiropas stratēģisko izvēšanas plānu (OV L 3, 6.1.2017., 6. lpp.).”;
- 6) regulas 10. un 11. pantu aizstāj ar šādiem:

“10. pants

Kļūdu labojumi

Ja tiek konstatētas kļūdas, kas neļauj sistēmai normāli funkcionēt, Aģentūra pēc savas iniciatīvas vai Komisijas pieprasījuma pēc iespējas ātrāk nosaka iespējamus risinājumus kļūdu labošanai un izstrādā novērtējumu par to ietekmi uz esošā ERTMS izvēsuma savietojamību un stabilitāti. Šādos gadījumos Aģentūra nosūta Komisijai atzinumu par šādiem risinājumiem un novērtējumu. Komisija ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktā minētās komitejas palīdzību analizē Aģentūras atzinumu un var ieteikt, ka Aģentūras atzinumā noteiktie risinājumi ir piemērojami līdz nākamajai SITS pārskatīšanai.

11. pants

ERTMS situāciju mainošās tehnoloģijas

1. Ņemot vērā kopuzņēmuma *Shift2Rail* un Aģentūras ieguldījumu, Komisija līdz 2021. gada jūnijam izstrādā ziņojumu par nākamās paaudzes sakaru sistēmas definīciju. Ziņojumā iekļauj nosacījumus un iespējamās stratēģijas pārejai uz minēto sistēmu, pienācīgi ņemot vērā šīs sistēmas un spektra prasību līdzaspastāvēšanu.

2. Ja Aģentūra ir izdevusi atzinumu ar specifikāciju projektu attiecībā uz ERTMS situāciju mainošu tehnoloģiju, kā norādīts ERA-REP-150, piegādātāji un agrīnie īstenotāji izmanto minētās specifikācijas izmēģinājuma projektos un informē Aģentūru.”;

- 7) iekļauj šādu 11.a pantu:

“11.a pants

ERTMS savietojamība un turpmāka pārskatīšana

1. Līdz 2020. gada 1. jūnijam Aģentūra nosūta Komisijai ziņojumu par ETCS sistēmas savietojamības (ESC) un radiosakaru sistēmas savietojamības (RSC) īstenošanu. Ziņojumā iekļauj dažādu tipu ESC un RSC novērtējumu un izskata iespēju samazināt ESC un RSC tipu tehniskās pamatatsķirības. Dalībvalstis sniedz Aģentūrai analīzes pabeigšanai nepieciešamo informāciju.

2. Līdz 2021. gada 1. decembrim Komisija, pamatojoties uz Aģentūras ieguldījumu, nosaka pasākumus, kas vajadzīgi, lai novērstu testēšanu un pārbaudes nolūkā pierādīt borta iekārtu vienību tehnisko savietojamību ar dažādām ERTMS lauka iekārtām, jo īpaši nolūkā panākt inženiertehnisko un ekspluatācijas noteikumu harmonizāciju dalībvalsts līmenī un starp dalībvalstīm. Dalībvalstis sniedz Komisijai un Aģentūrai analīzes pabeigšanai nepieciešamo informāciju.

3. Līdz 2020. gada 1. decembrim Aģentūra nosūta Komisijai ziņojumu par iespēju iekļaut vilcienu vadības un signalizācijas lauka un ritekļa iekārtu sistēmas arhitektūras papildelementus, jo īpaši, lai sasniegtu nākotnes prasībām atbilstošu modeli, veicinātu jaunāko tehnoloģiju izmantošanu un nodrošinātu atpakaļsaderību.”;

8) regulas 13. pantam pievieno šādu 2. un 3. punktu:

“2. Dalībvalstis tikai pienācīgi pamatotos gadījumos var atļaut pieprasījuma iesniedzējiem pielikuma 7.4.2.1. iedaļu atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/797 7. panta 1. punkta a) apakšpunktam nepiemērot projektiem, kuriem ir iespējams piemērot pielikuma 7.4.2.3. iedaļu vai kuriem šāda iespēja ir beigusies. Pielikuma 7.4.2.3. iedaļas piemērošana neprasa piemērot Direktīvas (ES) 2016/797 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu.

3. Neskarot pielikuma 6.1.2.4. un 6.1.2.5. iedaļu, pieteikuma iesniedzēji var turpināt Regulas (ES) 2016/919 (un attiecīgo Aģentūras atzinumu) oriģinālās redakcijas noteikumu piemērošanu, kad tie pieprasa atļauju:

a) lauka iekārtu projektiem, kas šīs regulas spēkā stāšanās dienā ir izstrādes beigu posmā; un

b) borta iekārtu projektiem, kas izstrādāti saskaņā ar ERTMS 2. vai 3. specifikāciju kopumu, kurš norādīts A pielikuma A2. tabulā, un kas šīs regulas spēkā stāšanās dienā ir izstrādes beigu posmā.”;

9) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas VII pielikumu.

7. pants

Īstenošanas lēmumu 2011/665/ES groza šādi:

1) iekļauj šādu 2.a pantu:

“2.a pants

Informācija, ko ievieto Aģentūra

Saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 (*) 50. pantu Aģentūra ievieto Eiropas apstiprināto ritekļu tipu reģistrā informāciju par tās piešķirtajām ritekļa tipa atļaujām vai ritekļa tipa variantiem un par jaunām ritekļa tipa versijām vai ritekļa tipa varianta versijām, kā noteikts šā lēmuma II pielikumā.

(*) Komisijas 2018. gada 4. aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2018/545, 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.).”;

2) lēmuma 3. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/545 50. pantu dalībvalstis nodrošina, ka valstu drošības iestādes sniedz informāciju par to piešķirtajām ritekļa tipa atļaujām vai ritekļa tipa variantiem un par jaunu ritekļa tipa versiju vai ritekļa tipa varianta versiju, kā noteikts šā lēmuma II pielikumā.”;

3) lēmuma 4. pantu aizstāj ar šādu:

“4. pants

Ierobežojumu kodi

Visās dalībvalstīs izmanto harmonizētus ierobežojumu kodus.

Harmonizēto ierobežojumu kodu saraksts ir Komisijas Īstenošanas lēmumā (ES) 2018/1614 (*) minētais saraksts.

(*) Komisijas 2018. gada 25. oktobra Īstenošanas lēmums (ES) 2018/1614, 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 (OV L 268, 26.10.2018., 53. lpp.).”;

- 4) I pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas VIII pielikumu;
- 5) II pielikumu aizstāj ar šīs regulas IX pielikumu.

8. pants

Saskaņā ar Regulām (ES) Nr. 1299/2014 un (ES) Nr. 1303/2014 katra dalībvalsts atjaunina savu INF SITS (infrastruktūra) un SRT SITS (drošība dzelzceļa tuneļos) valsts īstenošanas plānu. Katra dalībvalsts līdz 2020. gada 1. janvārim pārsūta savu atjaunināto īstenošanas plānu pārējām dalībvalstīm un Komisijai.

9. pants

1. Paziņojumi par atbilstības izvērtēšanas struktūrām Regulu (ES) Nr. 321/2013, (ES) Nr. 1299/2014, (ES) Nr. 1301/2014, (ES) Nr. 1302/2014, (ES) Nr. 1303/2014 un (ES) 2016/919 vajadzībām paliek spēkā, pamatojoties uz minētajām regulām, kurās grozījumi izdarīti ar šo regulu.
2. Saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK paziņotās atbilstības izvērtēšanas struktūras drīkst izdot "EK" verifikācijas sertifikātu un "EK" atbilstības sertifikātu vai sertifikātu par piemērotību lietošanai savstarpējas izmantojamības komponentiem saskaņā ar šo regulu, kamēr Direktīva 2008/57/EK saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 57. panta 2. punktu ir piemērojama dalībvalstī, kurā tās ir izveidotas, un ne ilgāk kā līdz 2020. gada 15. jūnijam.

10. pants

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

To piemēro no 2019. gada 16. jūnija.

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

Briselē, 2019. gada 16. maijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNKER

I PIELIKUMS

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

- 1) pielikuma 1., 1.3., 3., 4.1., 4.2.1., 4.7., 5.1., 6.1.2.3. iedaļā atsauces uz Direktīvu 2008/57/EK aizstāj ar atsaucēm uz Direktīvu (ES) 2016/797 attiecīgajā locījumā;
- 2) pielikuma 1.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“1.2. Ģeogrāfiskā darbības joma

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir visa Eiropas Savienības dzelzceļu sistēma, kā noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 1. iedaļā, ņemot vērā ar sliežu ceļa platumu saistītos ierobežojumus, kas noteikti 2. pantā.”;

- 3) pielikuma 2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“2. APAKŠSISTĒMAS DARBĪBAS JOMA UN DEFINĪCIJA

2.1. Darbības joma

Šīs SITS piemērojama “kravas vagoniem, tostarp kravas automobiļu pārvadāšanai paredzētiem ritekļiem”, kas minēti Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 2. iedaļā, ņemot vērā 2. pantā noteiktos ierobežojumus. Turpmāk šī ritošā sastāva apakšsistēmas daļa tiek saukta “kravas vagoni” un ietilpst apakšsistēmā “ritošais sastāvs”, kas noteikta Direktīvas 2016/797 II pielikumā.

Citi Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 2. iedaļā norādītie ritekļi šīs SITS darbības jomā neietilpst; tas it sevišķi attiecas uz:

- a) dzelzceļa infrastruktūras būvei un tehniskajai apkopei paredzētajām mobilajām iekārtām;
- b) ritekļiem, kas paredzēti, lai pārvadātu:
 - mehāniskos transportlīdzekļus, kuros ir pasažieri, vai
 - mehāniskos transportlīdzekļus, kuros nav pasažieru, bet kuri paredzēti iekļaušanai pasažieru vilcienos (vagoni automobiļu pārvadāšanai);
- c) ritekļiem, kuriem
 - konfigurācijā ar kravu palielinās garums un
 - lietderīgā krava ir daļa no ritekļa konstrukcijas.

Piezīme. Skatīt arī 7.1. iedaļu par īpašajiem gadījumiem.

2.2. Definīcijas

Šajā SITS izmanto šādas definīcijas.

- a) “Vienība” ir vispārējs termins ritošā sastāva apzīmēšanai. Tai piemēro šo SITS un tādējādi arī “EK” verificēšanas procedūru.

Vienība var būt:

- “kravas vagoni”, ko var ekspluatēt atsevišķi un kam ir atsevišķs rāmis, kurš uzmontēts uz sava riteņu komplekta, vai
- pastāvīgi savienotu “elementu” grupa, turklāt šos elementus nevar ekspluatēt atsevišķi, vai
- “atsevišķi dzelzceļa ratiņi, kas savienoti ar saderīgu(-iem) autotransporta līdzekli(-liem)”, veidojot ar dzelzceļu savietojamas sistēmas elementu grupu.

- b) “Vilciens” ir ekspluatējams formējums, kas sastāv no vairākām vienībām.

- c) "Paredzētais ekspluatācijas stāvoklis" aptver visus nosacījumus, atbilstīgi kuriem paredzēts ekspluatēt vienību, un tās tehniskos ierobežojumus. Šis paredzētais ekspluatācijas stāvoklis var aptvert plašāku jomu nekā šī SITS, lai tīklā vienības kopā varētu izmantot vilcienā saskaņā ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmu.;

- 4) pielikuma 3. iedaļas 1. tabulas 4.2.3.6.6. rindu aizstāj ar šādu:

"4.2.3.6.6.	Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas	1.1.1., 1.1.2., 1.1.3.	1.2.			1.5.;

- 5) pielikuma 4.2.2.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

"4.2.2.2. Vienības virsbūves konstrukcijai, visiem aprīkojuma stiprinājumiem un celšanas un pacelšanas punktiem jābūt projektētiem tā, lai EN12663-2:2010 standarta 5. nodaļā noteiktajos slodzes režīmos nerastos plaisas, būtiska pastāvīga deformācija vai pārrāvumi.

Ja ir ar dzelzceļu savietojamas sistēmas elementu grupa, kura sastāv no atsevišķiem dzelzceļa ratiņiem, kas savienoti ar saderīgiem autotransporta līdzekļiem, slodzes režīmi bimodālās specifikācijas dēļ var atšķirties no iepriekšminētajiem; šādā gadījumā pretendents izklāsta apsvērtos slodzes režīmus, pamatojoties uz noteiktu specifikāciju kopumu, ņemot vērā īpašos lietošanas apstākļus attiecībā uz vilciena sastāvu, manevrēšanu un ekspluatāciju.

Atbilstības pierādīšana aprakstīta 6.2.2.1. punktā.

Celšanas un pacelšanas ierīču pievienošanas vietas atzīmē uz vienības. Zīmēm ir jāatbilst EN 15877-1:2012 standarta 4.5.14. punkta prasībām.

Piezīme. Savienošanas metodes uzskatāmas par piemērotām arī tad, ja pierādīta atbilstība saskaņā ar 6.2.2.1. punktu.;

- 6) pielikuma 4.2.3.1. iedaļas otrajā un trešajā daļā tekstu "EN 15273-2:2009" aizstāj ar "EN 15273-2:2013+A1:2016";
- 7) pielikuma 4.2.3.1. iedaļā tekstu "GIC1 vai GIC2" aizstāj ar "GI1 un GI2";
- 8) pielikuma 4.2.3.2. iedaļā tekstu "EN 15528:2008" aizstāj ar "EN 15528:2015";
- 9) pielikuma 4.2.3.3. iedaļā tekstu "Komisijas Lēmuma 2012/88/ES ⁽¹⁾" aizstāj ar "ERA/ERTMS/033281 rev. 4.0";
- 10) pielikuma 4.2.3.3. iedaļā zemsvītras piezīmi "⁽¹⁾ OV L 51, 23.2.2012., 1. lpp." svītrot;
- 11) pielikuma 4.2.3.4. iedaļā tekstu "Borta iekārtu konstrukcijas un atbilstības novērtēšanas specifikācijas ir atklāts punkts šajā SITS." aizstāj ar šādu:

"Ja paredzēts, ka jābūt iespējai veikt vienības monitoringu ar borta iekārtām, piemēro šādas prasības:

- Šīs iekārtas spēj konstatēt jebkura vienības ass gultņa nodilumu.
- Gultņu stāvokli novērtē, uzraugot vai nu to temperatūru, vai to dinamisko frekvenci, vai kādu citu piemērotu gultņu stāvokļa raksturlielumu.
- Šāda detektēšanas sistēma ir pilnībā izvietota vienībā, un vienībā ir pieejami diagnostikas ziņojumi.
- Nodotos diagnostikas ziņojumus un to, kā tie tiek darīti pieejami, apraksta šīs SITS 4.4. iedaļā noteiktajā ekspluatācijas dokumentācijā un tās 4.5. iedaļā aprakstītajos tehniskās apkopes noteikumos.;

- 12) pielikuma 4.2.3.5.2. iedaļā tekstu "EN 14363:2005 standarta 5. nodaļā" aizstāj ar "EN 14363:2016 standarta 4., 5. un 7. nodaļā";

- 13) pielikuma 4.2.3.6.6. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.2.3.6.6. Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstāšanās sistēmas

Šo prasību piemēro vienībām, kas aprīkotas ar sliežu ceļa platuma automātiskas pārstāšanās sistēmu, kurai ir riteņu ass pozīcijas pārstāšanās mehānisms, kas sekmē vienības savietojamību ar 1 435 mm platuma sliežu ceļa un cita platuma sliežu ceļu(-iem), kas ietilpst šīs SITS darbības jomā, šādā nolūkā izbraucot cauri sliežu ceļa platuma pārstāšanās ierīcei.

Pārstāšanās mehānismam jānodrošina riteņa bloķēšana pareizajā paredzētajā ass pozīcijā.

Pēc izbraukšanas cauri sliežu ceļa platuma pārstāšanās ierīcei bloķēšanas sistēmas stāvokļa (bloķēta vai atbloķēta) un riteņu pozīcijas verificēšana tiek veikta, izmantojot vienu vai vairākus turpmāk minētos līdzekļus: vizuālā pārbaude, vadības borta iekārtu sistēma vai infrastruktūras/iekārtu vadības sistēma. Vadības borta iekārtu sistēmas gadījumā ir iespējams nepārtraukts monitorings.

Ja gaitas daļa ir aprīkota ar bremžu iekārtu, kuras pozīcija sliežu ceļa platuma nomainīšanas laikā tiek mainīta, sliežu ceļa platuma automātiskas pārstāšanās sistēma nodrošina, ka šī iekārta tiek novietota un droši bloķēta pareizajā pozīcijā vienlaicīgi ar riteņiem.

Riteņu un bremzēšanas iekārtas (attiecīgā gadījumā) pozīcijas bloķēšanas atteicei ekspluatācijas laikā piemīt tipisks un ticams potenciāls tieši izraisīt katastrofālu nelaimes gadījumu (prasot vairāku cilvēku dzīvības); ņemot vērā šo atteices seku smagumu, jāpierāda, ka risku kontrolē pieņemamā līmenī.

Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstāšanās sistēma ir noteikta kā savstarpējas izmantojamības komponents (5.3.4.b punkts) un ir daļa no savstarpējas izmantojamības komponenta “riteņpāris” (5.3.2. punkts). Atbilstības novērtēšanas procedūra ir norādīta šīs SITS 6.1.2.6. punktā (savstarpējas izmantojamības komponenta līmenis), 6.1.2.2. punktā (drošības prasības) un 6.2.2.4.a punktā (apakšsistēmas līmenis).

Sliežu ceļa platumu, ar kuru vienība ir savietojama, norāda tehniskajos dokumentos.

Apraksts par pārstāšanu parastā režīmā, tostarp par sliežu ceļa platuma pārstāšanās ierīces(-ču) veidu (-iem), ar ko vienība ir savietojama, ir daļa no tehniskajiem dokumentiem (sk. arī šīs SITS 4.4. iedaļu).

Prasības un atbilstības novērtējumi, kas prasīti šīs SITS citās iedaļās, ir neatkarīgi piemērojami katrai riteņu pozīcijai, kura atbilst vienam sliežu ceļa platumam, un tie ir attiecīgi dokumentējami.”;

- 14) pielikuma 4.2.4.2. iedaļā tekstu “Komisijas Regulu (EK) Nr. 352/2009 ⁽¹⁾” aizstāj ar tekstu “Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 402/2013 ⁽¹⁾”;
- 15) pielikuma 4.2.4.2. iedaļā zemsvītras piezīmi “⁽¹⁾ OV L 108, 29.4.2009., 4. lpp.” aizstāj ar zemsvītras piezīmi “⁽¹⁾ OV L 121, 3.5.2013., 8. lpp.”;
- 16) pielikuma 4.2.4.3.2.1. iedaļā tekstu “UIC atgādne 544-1 2013” un “UIC 544-1:2013” aizstāj ar “UIC 544-1:2014”;
- 17) pielikuma 4.2.4.3.2.2. iedaļā tekstu “stāvbremžu minimālo efektivitāti” aizstāj ar “stāvbremžu minimālo spēku”;
- 18) pielikuma 4.2.4.3.2.2. iedaļā tekstu “stāvbremžu minimālo efektivitāti norāda uz vienības. Marķējumam jāatbilst EN15877-1:2012 standarta 4.5.25. punkta prasībām” svītros;
- 19) pielikuma 4.2.5. iedaļā tekstu “EN 50125-1:1999” aizstāj ar “EN 50125-1:2014”;
- 20) pielikuma 4.2.6.2.1. iedaļā tekstu “EN 50153:2002” aizstāj ar “EN 50153:2014”;
- 21) pielikuma 6.2.2.8.4. iedaļā tekstu “TS 45545-7:2009” aizstāj ar “EN 45545-7:2013”;
- 22) pielikuma 4.2.6.2.2. iedaļā tekstu “EN 50153:2002” aizstāj ar “EN 50153:2014”;
- 23) pielikuma 4.2.6.3. iedaļā tekstu “aprakstīts 1. nodaļā ERA tehniskā dokumenta ERA/TD/2012-04/INT 2013. gada 18. janvāra 1.2. redakcijā, kas publicēta ERA tīmekļa vietnē (<http://www.era.europa.eu>)” aizstāj ar “attēlots EN 16116-2:2013 11. attēlā”;

- 24) pielikuma 4.3.3. iedaļas 7. tabulas tekstu "Atsauce uz Komisijas Lēmuma 2012/88/ES A pielikuma A2. tabulas 77. indeksu" aizstāj ar "Atsauce uz ERA/ERTMS/033281 rev. 4.0";
- 25) pielikuma 4.4. iedaļu aizstāj ar šādu:

"4.4. Eksploatācijas noteikumi

Eksploatācijas noteikumi tiek izstrādāti saskaņā ar procedūrām, kas izklāstītas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošības pārvaldības sistēmā. Šajos noteikumos ņem vērā ar eksploatāciju saistītos dokumentus, kuri ir daļa no tehniskās dokumentācijas, kā prasīts Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 4. punktā un noteikts tās IV pielikumā.

Drošībai būtiskajiem komponentiem (sk. arī 4.5. iedaļu) eksploatācijas un tās izsekojamības īpašās prasības izstrādā projektētāji/ražotāji projektēšanas posmā un sadarbībā starp projektētājiem/ražotājiem un attiecīgajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai ar attiecīgo kravas vagonu turētāju pēc ritekļu nonākšanas eksploatācijā.

Ar eksploatāciju saistītajos dokumentos izklāsta vienības raksturlielumus saistībā ar paredzēto eksploatācijas stāvokli, kas ņemami vērā, lai izstrādātu eksploatācijas noteikumus parastā režīmā un dažādos pamatoti paredzamos traucētas darbības režīmos.

Ar eksploatāciju saistītie dokumenti ir:

- eksploatācijas apraksts parastā režīmā, tostarp vienības eksploatācijas raksturlielumi un ierobežojumi (piemēram, ritekļa gabarīts, maksimālais konstruktīvais ātrums, ass slodzes, bremzēšanas raksturlielumi, savietojamība ar vilcienu detektēšanas sistēmām, atļautie vides apstākļi, sliežu ceļa platuma pārstāšanās ierīces(-ču), ar kurām vienība ir savietojama, veids(-i) un to eksploatācija),
- eksploatācijas apraksts traucētas darbības režīmā (ja notikusi šajā SITS raksturoto iekārtu vai funkciju drošības atteice), ciktāl to iespējams pamatoti paredzēt, norādot attiecīgās pieļaujamās robežvērtības un iespējamās vienības eksploatācijas apstākļus,
- drošībai būtisko komponentu saraksts: drošībai būtisko komponentu sarakstā ietver īpašās eksploatācijas un tās izsekojamības prasības.

Pretendents iesniedz ar eksploatācijas noteikumiem saistīto dokumentu sākotnējo redakciju. Šajos dokumentos vēlāk var izdarīt grozījumus atbilstīgi attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, ņemot vērā vienības esošos eksploatācijas un tehniskās apkopes apstākļus. Paziņotā iestāde pārbauda tikai, vai dokumenti par eksploatāciju ir iesniegti.”;

- 26) pielikuma 4.5. iedaļu aizstāj ar šādu:

"4.5. Tehniskās apkopes noteikumi

Tehniskā apkope ir darbību kopums, ar kuru palīdzību saglabā vai atjauno darbojošos vienību tādā stāvoklī, kādā tā spēj pildīt tai paredzētās funkcijas.

Lai veiktu vienību tehnisko apkopi, nepieciešami turpmāk minētie dokumenti, kuri ir daļa no tehniskās dokumentācijas, kā prasīts Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 4. punktā un noteikts tās IV pielikumā:

- vispārēja dokumentācija (4.5.1. punkts),
- tehniskās apkopes projekta pamatojuma dokumentācija (4.5.2. punkts) un
- tehniskās apkopes apraksta dokumentācija (4.5.3. punkts).

Pretendents iesniedz trīs dokumentus, kas raksturoti 4.5.1., 4.5.2. un 4.5.3. punktā. Šajos dokumentos vēlāk var izdarīt grozījumus atbilstīgi attiecīgajiem ES tiesību aktiem, ņemot vērā vienības esošos eksploatācijas un tehniskās apkopes apstākļus. Paziņotā iestāde pārbauda tikai, vai dokumenti par tehnisko apkopi ir iesniegti.

Pretendents vai jebkura tā pilnvarota persona (piemēram, turētājs) iesniedz šos dokumentus par tehnisko apkopi atbildīgajai struktūrai, tiklīdz tai ir piešķirts šāds statuss.

Pamatojoties uz šiem trim dokumentiem, par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra izstrādā tehniskās apkopes plānu un atbilstošas tehniskās apkopes prasības tehniskās apkopes darbības līmenī, par ko ir atbildīga tikai šī struktūra (neietilpst novērtējumā par atbilstību šai SITS).

Dokumentācijā ietver drošībai būtisko komponentu sarakstu. Drošībai būtiski komponenti ir komponenti, kuru vienai atteicei piemīt ticams potenciāls tieši izraisīt smagu negadījumu, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/798 3. panta 12. punktā.

Drošībai būtiskos komponentus un to īpašo apkopi, tehnisko apkopi un tehniskās apkopes izsekojamības prasības nosaka projektētāji/ražotāji projektēšanas posmā un sadarbībā starp projektētājiem/ražotājiem un attiecīgajām par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrām pēc ritekļu nonākšanas ekspluatācijā.

4.5.1. *Vispārējā dokumentācija*

Vispārējā dokumentācijā ietilpst:

- vienības un tās komponentu rasējumi un apraksts,
- visas tiesību aktos noteiktās prasības saistībā ar vienības tehnisko apkopi,
- sistēmu rasējumi (elektriskās, pneimatiskās, hidrauliskās un vadības ķēdes shēmas),
- papildu borta sistēmas (sistēmu apraksts, ietverot aprakstu par funkcionalitāti, saskarņu specifikāciju un datu apstrādi un protokolus),
- konfigurācijas dokumentācija katram riteklim (daļu un materiālu saraksts), kas dod iespēju (it sevišķi, bet ne tikai) nodrošināt izsekojamību tehniskās apkopes laikā.

4.5.2. *Tehniskās apkopes projekta pamatojuma dokumentācija*

Tehniskās apkopes projekta pamatojuma dokumentācijā izskaidrots, kā tiek noteiktas un plānotas tehniskās apkopes darbības, lai ritošā sastāva darbmūža laikā nodrošinātu tā raksturlielumu saglabāšanu pieļaujamajās lietošanas robežvērtībās. Lai noteiktu pārbaudes kritērijus un tehniskās apkopes regularitāti, šajā dokumentācijā iekļauj ievaddatus. Tehniskās apkopes projekta pamatojuma dokumentāciju veido:

- vienības tehniskās apkopes plānošanai izmantotie precedenti, principi un metodes,
- precedenti, principi un metodes, ar kurām nosaka drošībai būtiskos komponentus un to īpašās ekspluatācijas, apkopes, tehniskās apkopes un izsekojamības prasības,
- vienības parastā ekspluatācijas režīma ierobežojumi (piemēram, km/mēnesī, klimatiskie ierobežojumi, paredzami kravu veidi utt.),
- attiecīgie dati, kas izmantoti tehniskās apkopes plānošanai, un šo datu izcelsme (pieredzes nodošana),
- testi, izmeklēšana un aprēķini, kas veikti tehniskās apkopes plānošanai.

4.5.3. *Tehniskās apkopes apraksta dokumentācija*

Tehniskās apkopes apraksta dokumentācijā aprakstīts, kā var veikt tehnisko apkopi. Tehniskā apkope cita starpā ietver pārbaudes, monitoringu, testus, mērījumus, daļu maiņu, regulēšanu un remontus.

Tehniskās apkopes darbības iedala šādi:

- profilaktiska tehniskā apkope (notiek pēc grafika un kontrolēti) un
- korektīva tehniskā apkope.

Tehniskās apkopes apraksta dokumentāciju veido:

- komponentu hierarhijas un funkciju apraksts, kas nosaka ritošā sastāva robežas, norādot visas attiecīgā ritošā sastāva produkta struktūrai piederošās pozīcijas un izmantojot atbilstīgu atsevišķu līmeņu skaitu. Zemākā pozīcija hierarhijas sarakstā ir aizstājams komponents,

- daļu saraksts ar rezerves daļu (aizstājamu detaļu) tehnisko un funkcionālo raksturojumu. Sarakstā iekļauj visas daļas, kuras paredzēts nomainīt atkarībā no to stāvokļa un kuras var būt jānomaina elektriskas vai mehāniskas atteices dēļ vai, iespējams, būs jānomaina nejauša bojājuma dēļ. Norāda savstarpējas izmantojamības komponentus un atsauci uz šo komponentu attiecīgo atbilstības deklarāciju,
- drošībai būtisko komponentu saraksts: drošībai būtisko komponentu sarakstā ietver īpašās apkopes, tehniskās apkopes un apkopes/tehniskās apkopes izsekojamības prasības,
- komponentu robežvērtības, ko ekspluatācijā nedrīkst pārsniegt. Pieļaujams noteikt ekspluatācijas ierobežojumus traucētas darbības režīmā (sasniegta robežvērtība),
- saraksts ar atsaucēm uz Eiropas tiesiskajām saistībām, kuras attiecas uz komponentiem vai apakšsistēmām,
- tehniskās apkopes plāns (*), t. i., strukturēts uzdevumu kopums tehniskās apkopes veikšanai, ietverot darbības, procedūras un līdzekļus. Šā uzdevumu kopuma apraksts ietver šādu informāciju:
 - a) aizstājamu daļu pareizai montāžai/demontāžai nepieciešamie demontāžas/montāžas instrukciju rasējumi;
 - b) tehniskās apkopes kritēriji;
 - c) pārbaudes un testi, kas veicami it sevišķi drošībai būtiskām daļām; tie ietver vizuālu pārbaudi un nesagraujošos testus (attiecīgā gadījumā, piemēram, lai konstatētu trūkumus, kas var kaitēt drošībai);
 - d) uzdevuma veikšanai nepieciešamie instrumenti un materiāli;
 - e) uzdevuma veikšanai nepieciešamie patērējamie materiāli;
 - f) individuālie aizsarglīdzekļi,
- nepieciešamie testi un procedūras, kas jāveic pēc katras tehniskās apkopes darbības pirms ritošā sastāva atkārtotas nodošanas ekspluatācijā.

(*) Tehniskās apkopes plānā ņem vērā ERA Kravas vagonu tehniskās apkopes darba grupas secinājumus (sk. *Final report on the activities of the Task Force Freight Wagon Maintenance* ("Nobeiguma ziņojums par Kravas vagonu tehniskās apkopes darba grupas darbību"), kas publicēts ERA tīmekļa vietnē <http://www.era.europa.eu>);

27) pielikuma 4.8. iedaļā tekstu "GIC1 un GIC2" aizstāj ar "GI1 un GI2";

28) pievieno šādu jaunu 4.9. iedaļu:

"4.9. Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas

Apakšsistēmas "Ritošais sastāvs – kravas vagoni" parametri, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izmanto maršruta savietojamības pārbaudes vajadzībām, ir raksturoti Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 (*) D1. papildinājumā.

(*) Komisijas 2019. gada 16. maijs Īstenošanas regula (ES) 2019/773 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 139 I, 27.5.2019., 5. lpp.).;

29) pielikuma 5.3.1. iedaļā tekstu "Gaitas daļu projektē lietojuma diapazonam, izmantojuma jomai, un to definē ar šādiem parametriem:" aizstāj ar šādu:

"Gaitas daļu projektē visiem lietojuma diapazoniem, izmantošanas telpām, un to definē ar šādiem parametriem:

— sliežu ceļa platums,";

30) pielikuma 5.3.2. iedaļā tekstu "Riteņpāri novērtē un projektē izmantojuma jomai, ko definē ar šādiem parametriem:" aizstāj ar šādu:

"Šajā SITS riteņpāri ietver galvenās daļas, kas nodrošina mehānisko saskarni ar sliežu ceļu (riteņi un savienojošie elementi: piemēram, šķērsass, neatkarīgā riteņa ass). Papildu daļas (ass gultņus, ass bukses un bremžu diskus) novērtē apakšsistēmas līmenī.

Riteņpārus novērtē un projektē izmantošanas telpai, ko definē ar šādiem parametriem:

— sliežu ceļa platums,”;

31) pielikuma 5.3.3. iedaļā tekstu “— maksimālais ātrums un darbmūžs, un” aizstāj ar šādu:

“— maksimālais ātrums,

— ekspluatācijas robežvērtības, un”;

32) pēc 5.3.4.a iedaļas pievieno šādu jaunu 5.3.4.b iedaļu:

“5.3.4.b *Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēma*

SIK “sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēma” projektē un novērtē izmantošanas telpai, ko definē ar šādiem parametriem:

— sliežu ceļa platumi, kuriem ir projektēta sistēma,

— maksimālo statisko ass slodžu diapazons,

— riteņu velšanās loka nominālo diametru diapazons,

— vienības maksimālais konstruktīvais ātrums un

— sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīces(-ču) veidi, kuriem ir projektēta sistēma, ietverot nominālo ātrumu izbraukšanai cauri sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīcei(-cēm) un maksimālos aksiālos spēkus automātiskā pārstatīšanas procesa laikā.

Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēma atbilst 4.2.3.6.6. punktā noteiktajām prasībām; šīs prasības novērtē SIK līmenī, kā noteikts 6.1.2.6. punktā.”;

33) pielikuma 6.1.2. iedaļas 9. tabulā zem rindas “4.2.3.6.4. Ass” pievieno jaunu 4.2.3.6.6. rindu:

“4.2.3.6.6.	Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas	X (*)	X	X	X (*)	X	X (**);

34) pēc 6.1.2. iedaļas pēdējās daļas pievieno šādu tekstu:

“Ja komponentam, kas definēts kā savstarpējas izmantojamības komponents šīs SITS 5.3. iedaļā, ir piemērojams īpašais gadījums, attiecīgā prasība var būt daļa no verificēšanas savstarpējas izmantojamības komponenta līmenī tikai tad, ja komponents paliek atbilstīgs šīs SITS 4. un 5. nodaļai un ja īpašais gadījums neattiecas uz valsts noteikumu (t. i., papildu prasību, kas ir savietojama ar pamata SITS un pilnībā norādīta SITS).

Citos gadījumos verificēšanu veic apakšsistēmas līmenī; ja komponentam ir piemērojams valsts noteikums, attiecīgā dalībvalsts var definēt attiecīgās piemērojamās atbilstības novērtēšanas procedūras.”;

35) pielikuma 6.1.2.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6.1.2.1. *Gaitas daļa*

Gaitas dinamisko parametru atbilstības pierādīšana aprakstīta EN 16235:2013 standartā.

Vienības, kas aprīkotas ar kādu no EN 16235:2013 standarta 6. nodaļā aprakstītajiem gaitas daļas veidiem, uzskata par attiecīgajām prasībām atbilstīgām, ja gaitas daļu ekspluatē tai noteiktajā izmantošanas telpā.

Ratiņu rāmja stiprību novērtē, pamatojoties uz EN 13749:2011 standarta 6.2. punktu.”;

36) pielikuma 6.1.2.2. iedaļā pēdējo daļu aizstāj ar šādu:

“Izstrādā verificēšanas procedūru, ar ko mezgla montāžas posmā nodrošina, ka nekādi bojājumi nevar kaitēt drošībai, ja notiek jebkādas ass piemontēto daļu mehānisko raksturlielumu izmaiņas. Šajā procedūrā ietver traucējumu vērtības noteikšanu un iepresēta riteņpāra gadījumā – atbilstošu presēšanas diagrammu.”;

37) pielikuma 6.1.2.5. iedaļā tekstu “ERA/TD/2013-02/INT 2014. gada XX.XX 2.0” četrās vietās aizstāj ar tekstu “ERA/TD/2013-02/INT 2015. gada 27. novembra 3.0”;

38) pēc 6.1.2.5. iedaļas pievieno šādu jaunu 6.1.2.6. iedaļu:

“6.1.2.6. Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēma

Novērtēšanas procedūra pamatojas uz validācijas plānu, kurā iekļauti visi 4.2.3.6.6. un 5.3.4.b punktā minētie aspekti.

Validācijas plānam ir jāatbilst 4.2.3.6.6. punktā noteiktajai drošības izpētei un jādefinē novērtējums, kas nepieciešams visos turpmākajos dažādajos posmos:

- konstrukcijas pārskatīšana,
- statistiskie testi (stendpārbaudes un testi saistībā ar integrēšanu riteņpāros/vienībā),
- ekspluatācijas apstākļiem reprezentatīva testēšana uz sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīces(-cēm);
- ekspluatācijas apstākļiem reprezentatīva testēšana uz sliežu ceļa.

Pieņemumiem, kas izmantoti drošības izpētē par vienību, kurā ir paredzēts integrēt sistēmu, un pieņemumiem par šīs vienības ekspluatācijas profilu ir jābūt skaidri dokumentētiem attiecībā uz atbilstības pierādīšanu 4.2.3.6.6. punktā prasītajam drošības līmenim.

Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmai var veikt piemērotības lietošanai novērtēšanu (CV modulis). Pirms ekspluatācijas testiem jāizmanto piemērots modulis (CB vai CH1) savstarpējas izmantojamības komponenta konstrukcijas sertificēšanai. Ekspluatācijas testus rīko pēc ražotāja pieprasījuma, kuram ir jāsaņem piekrišana no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma, kas veicinās šādu novērtēšanu.

Par atbilstības novērtēšanu atbildīgās paziņotās iestādes izsniegtajā sertifikātā iekļauj gan 5.3.4.b punkta izmantošanas nosacījumus, gan sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīces(-ču) veidu(-us) un ekspluatācijas apstākļus, kuriem sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēma ir novērtēta.”;

39) pielikuma 6.2.2.1. iedaļā tekstu “Atbilstību pierāda saskaņā ar EN 12663-2:2010 standarta 6. un 7. nodaļu.” aizstāj ar “Atbilstību pierāda saskaņā ar EN 12663-2:2010 standarta 6. un 7. nodaļu vai alternatīvi ar EN 12663-1:2010 +A1:2014 standarta 9.2. nodaļu.”;

40) pielikuma 6.2.2.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

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

Atbilstību pierāda saskaņā ar EN 14363:2016 standarta 4., 5. un 6.1. nodaļu.”;

41) pielikuma 6.2.2.3. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6.2.2.3. Gaitas dinamiskie parametri

Testēšana uz sliežu ceļa

Atbilstību pierāda saskaņā ar EN 14363:2016 standarta 4., 5. un 7. nodaļu.

Vienībām, ko izmanto 1 668 mm platuma sliežu ceļa tīklā, aprēķinātās vērtības novērtēšanu normalizētajam rādiusa $R_m = 350$ m virzītājspēkam saskaņā ar EN 14363:2016 standarta 7.6.3.2.6. punkta 2. apakšpunktu nosaka atbilstoši šādai formulai:

$$Y_{a,nf,qst} = Y_{a,f,qst} - (11\,550 \text{ m}/R_m - 33) \text{ kN}$$

Kvazistatiskā virzītājspēka $Y_{j,a,qst}$ robežvērtībai ir jābūt 66 kN.

Ārējās sliedes pacēluma deficīta vērtības var pielāgot 1 668 mm sliežu ceļa platumam, reizinot attiecīgās 1 435 mm parametru vērtības ar šādu konversijas koeficientu: $1\,733/1\,500$.

Ziņojumā norāda lielākā ekvivalentā koniskuma un ātruma kombināciju, pie kuras vienība atbilst EN 14363:2016 standarta 4., 5. un 7. nodaļā noteiktajam stabilitātes kritērijam.”;

42) pēc 6.2.2.4. iedaļas teksta pievieno šādu tekstu:

“Ir pieļaujams izmantot citus standartus iepriekšminētajai atbilstības pierādīšanai tad, ja EN standarti neaptver piedāvāto tehnisko risinājumu; šādā gadījumā paziņotā iestāde pārbauda, vai alternatīvie standarti ir daļa no tehniski savietojamu standartu kopuma gultņu projektēšanai, konstruēšanai un testēšanai.

Iepriekš minētā pierādījuma ietvaros drīkst atsaukties vienīgi uz publiskotiem standartiem.

Ja gultņi ir ražoti atbilstoši projektam, kurš izstrādāts un jau izmantots produktu laišānai tirgū vēl pirms šiem produktiem piemērojamo attiecīgo SITS stāšanās spēkā, pretendents drīkst atkāpties no iepriekšminētās atbilstības pierādīšanas un tā vietā atsaukties uz iepriekšējiem lietojumiem līdzīgos apstākļos veiktu konstrukcijas pārskatīšanu un tipa pārbaudi; šādas pierādījumus dokumentē, un tos uzskata par tāda paša līmeņa pierādījumu kā tipa pārbaude atbilstoši modulim SB vai projekta pārbaude atbilstīgi modulim SH1.”;

43) pēc 6.2.2.4. iedaļas pievieno jaunu 6.2.2.4.a iedaļu:

“6.2.2.4.a Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas

4.2.3.6.6. punktā noteikto un SIK līmenī veikto drošības izpēti konsolidē vienības līmenī; it sevišķi saskaņā ar 6.1.2.6. punktu izstrādātie pieņēmumi varētu būt jāpārskata, lai ņemtu vērā vienību un tās ekspluatācijas profilu.”;

44) pielikuma 6.2.2.5. iedaļā tekstu “ratiņu vienībām: *UIC* atgādnē 430-1:2012 I pielikuma H pielikuma 18. punkts” aizstāj ar “ratiņu vienībām: *UIC* atgādnē 430-1:2012 H pielikuma 18. punkts un I pielikuma 19. un 20. punkts.”;

45) pielikuma 6.2.2.8.1. iedaļā tekstu “EN 1363-1:1999” aizstāj ar “EN 1363-1:2012”;

46) pielikuma 6.2.2.8.2. iedaļā tekstu “Materiālu uzliesmojamības un uguns izplatīšanas īpašības testē saskaņā ar ISO 5658-2:2006/Am1:2011, attiecībā uz ko robežvērtība ir $CFE \geq 18 \text{ kW/m}^2$. Uzskata, ka turpmāk norādītie materiāli un komponenti atbilst ugunsdrošības prasībām uzliesmojamības un uguns izplatīšanas īpašību ziņā:” aizstāj ar “Materiālu uzliesmojamības un uguns izplatīšanas īpašības testē saskaņā ar ISO 5658-2:2006/Am1:2011, attiecībā uz ko robežvērtība ir $CFE \geq 18 \text{ kW/m}^2$.

Ratiņu gumijas detaļas testē saskaņā ar ISO 5660-1:2015, attiecībā uz ko robežvērtība ir $MARHE \leq 90 \text{ kW/m}^2$ atbilstoši EN 45545-2:2013+A1:2015 standarta 6. tabulas T03.02 atsaucē noteiktajiem testēšanas apstākļiem.

Uzskata, ka turpmāk norādītie materiāli un komponenti atbilst ugunsdrošības prasībām uzliesmojamības un uguns izplatīšanas īpašību ziņā:

— riteņpāri (ar pārklājumu vai bez pārklājuma);”;

47) pielikuma 6.2.2.8.3. iedaļā tekstu “EN 50355:2003” aizstāj ar “EN 50355:2013”;

48) pielikuma 6.2.2.8.3. iedaļā tekstu “EN 50343:2003” aizstāj ar “EN 50343:2014”;

49) pielikuma 7.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.1. Atļauja laist tirgū

Šo SITS piemēro apakšsistēmai “Ritošais sastāvs – kravas vagoni”, kas laista tirgū pēc šīs SITS piemērošanas datuma, tās 1.1., 1.2. un 2.1. iedaļā noteiktajā darbības jomā.

Brīvprātīgā kārtā šo SITS var piemērot arī:

— 2.1. iedaļas a) punktā minētajām vienībām transporta (gaitas) konfigurācijā, ja tās atbilst šajā SITS definētajai “vienībai”, un

— 2.1. iedaļas c) punktā minētajām vienībām, ja tās ir tukšā konfigurācijā.

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

50) pielikuma 7.1.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.1.2. Pirmās atļaujas laist tirgū savstarpēja atzīšana

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 3. punkta b) apakšpunktu atļauju laist tirgū ritekli (kā noteikts šajā SITS) piešķir, pamatojoties uz:

- saskaņā ar 21. panta 3. punkta a) apakšpunktu: “EK” verifikācijas deklarāciju, kā paredzēts tās pašas direktīvas 15. pantā, un
- saskaņā ar 21. panta 3. punkta d) apakšpunktu: pierādījumiem par vienības un tīkla tehnisko savietojamību tās izmantošanas telpā, kas aptver ES tīklu.

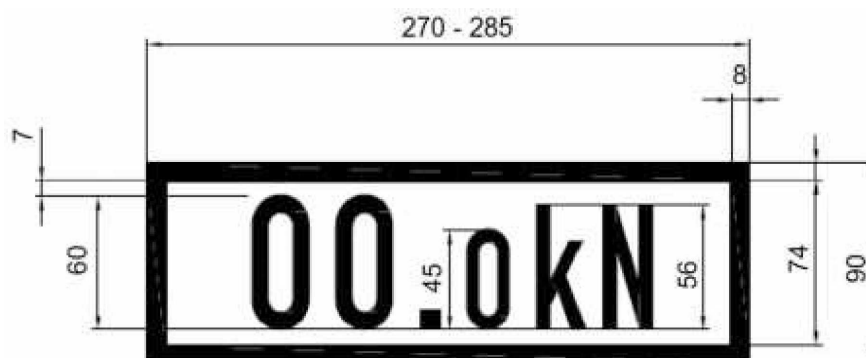
Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 3. punkta b) un c) apakšpunkts nenosaka papildu prasības. Ritekļa un tīkla, uz kuru attiecas noteikumi (SITS vai valsts noteikumi), tehniskās savietojamības aspekts tiek ņemts vērā arī “EK” verifikācijas līmenī.

Līdz ar to nosacījumi izmantošanas telpai, kas neaprobežojas tikai ar konkrētiem valsts tīkliem, ir turpmāk noteikti kā papildu prasības, kuras aptveramas ritošā sastāva apakšsistēmas “EK” verifikācijā. Uzska, ka šie nosacījumi papildina 4.2. iedaļas prasības un tie ir pilnībā jāievēro.

- a) Vienībai jābūt aprīkotai ar kalciem un velmētiem riteņiem, kas novērtēti saskaņā ar 6.1.2.3. punkta a) apakšpunktu.
- b) Tehniskajā dokumentācijā jānorāda atbilstība/neatbilstība prasībām par ass gultņu stāvokļa monitoringu ar detektēšanas lauka iekārtām, kā noteikts 7.3.2.2. punkta a) apakšpunktā.
- c) Vienībai paredzētais references profils saskaņā ar 4.2.3.1. punktu jāattiecinā uz kādu no mērķa references profiliem G1, GA, GB vai GC, ietverot apakšdaļas references profilus GI1 vai GI2.
- d) Vienībai jābūt savietojamai ar vilcienu detektēšanas sistēmām uz sliežu ceļu elektrisko ķēžu bāzes, uz asu skaitītāju bāzes un uz induktīvās cilpas iekārtu bāzes, kā norādīts 4.2.3.3. punkta a), b) un c) apakšpunktā.
- e) Vienībai jābūt aprīkotai ar manuālu sakabes sistēmu saskaņā ar C papildinājuma 1. iedaļā noteiktajiem priekšrakstiem, ietverot 8. iedaļas ievērošanu, vai ar jebkādu pusautomātisku vai automātisku standartizētu sakabes sistēmu.
- f) Bremžu sistēmai jāatbilst C papildinājuma 9., 14. un 15. iedaļas nosacījumiem, ja tiek piemērots 4.2.4.2. punktā noteiktais references gadījums.
- g) Vienībai jābūt marķētai ar visām piemērojamām zīmēm saskaņā ar EN 15877-1:2012 standartu, izņemot tā 4.5.25. punkta b) apakšpunktā noteiktās zīmes.
- h) Stāvbremžu spēku norāda atbilstoši 1. attēlam, 30 mm zem EN 15877-1 standarta 4.5.3. punktā noteiktās zīmes.

1. attēls

Stāvbremžu spēka zīme



Ja starptautiskā nolīgumā, kura puse ir Eiropas Savienība, paredzēti savstarpīguma principam atbilstīgi juridiski noteikumi, uzskata, ka vienības, kuras atļauts ekspluatēt saskaņā ar minēto starptautisko nolīgumu un kuras atbilst visām 4.2. iedaļā un šajā 7.1.2. punktā noteiktajām prasībām, ir atļauts laist tirgū Eiropas Savienības dalībvalstīs.”;

51) pielikuma 7.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.2. Īstenošanas vispārīgie noteikumi

7.2.1. Komponentu aizstāšana

Šajā iedaļā ir iztirzāta komponentu aizstāšana, kā minēts Direktīvas (ES) 2016/797 2. pantā.

Ir jāņem vērā turpmāk minētās kategorijas.

Sertificēti savstarpējas izmantojamības komponenti: komponenti, kas atbilst savstarpējas izmantojamības komponentam 5. nodaļā un kam ir atbilstības sertifikāts.

Citi komponenti: jebkurš komponents, kas neatbilst savstarpējas izmantojamības komponentam 5. nodaļā.

Nesertificēti savstarpējas izmantojamības komponenti: komponenti, kas atbilst savstarpējas izmantojamības komponentam 5. nodaļā, bet kam nav atbilstības sertifikāta un kas ir izgatavoti pirms 6.3. iedaļā minētā pārejas perioda beigām.

11. tabulā norādīti iespējamie apmaiņas varianti.

11. tabula

Apmaiņas tabula aizstāšanai

	... aizstāti ar ...		
	... sertificētiem savstarpējas izmantojamības komponentiem	... citiem komponentiem	... nesertificētiem savstarpējas izmantojamības komponentiem
Sertificēti savstarpējas izmantojamības komponenti ...	pārbaudīt	nav iespējams	pārbaudīt
Citi komponenti ...	nav iespējams	pārbaudīt	nav iespējams
Nesertificēti savstarpējas izmantojamības komponenti ...	pārbaudīt	nav iespējams	pārbaudīt

Vārds “pārbaudīt” 11. tabulā nozīmē, ka par tehnisko apkopi atbildīgā struktūra (TAAS) var uz savu atbildību aizstāt kādu komponentu ar citu komponentu, kam ir tādas pašas funkcijas un vismaz tādi paši raksturlielumi atbilstīgi attiecīgajām SITS prasībām, ja šie komponenti:

- ir piemēroti, t. i., atbilst attiecīgajai(-ām) SITS,
- tiek izmantoti to izmantošanas telpā,
- ļauj nodrošināt savstarpēju izmantojamību,
- atbilst pamatprasībām un
- atbilst ierobežojumiem, kas norādīti tehniskajā dokumentācijā.

7.2.2. Esošas vienības vai esoša vienības tipa izmaiņas

7.2.2.1. Ievads

7.2.2. punkts nosaka principus, 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 izstrādāta Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 (*) 13., 15. un 16. pantā un Komisijas Lēmumā 2010/713/ES (**).

7.2.2. punkts ir piemērojams, ja tiek veiktas esošas vienības vai vienības tipa izmaiņas, tostarp atjaunošana vai modernizācija. To nepiemēro gadījumā, ja izmaiņas:

- nerada novirzi no tehniskās dokumentācijas, kas pievienota apakšsistēmu “EK” verifikācijas deklarācijām, ja tādas ir, un
- neietekmē “EK” deklarācijā neiekļautus pamatparametrus, ja tādi ir.

Ritekļa tipa atļaujas turētājs ar samērīgiem nosacījumiem iesniedz izmaiņu rīkotājam informāciju, kas nepieciešama izmaiņu novērtēšanai.

7.2.2.2. Noteikumi par vienības vai vienības tipa izmaiņu pārvaldību

Vienības daļas un pamatparametri, ko izmaiņas neietekmē, ir atbrīvoti no novērtējuma par atbilstību šīs SITS noteikumiem.

Neskarot 7.2.2.3. punktu, atbilstība šai SITS vai Trokšņa SITS (Komisijas Regula (ES) Nr. 1304/2014 (**), sk. šīs SITS 7.2. punktu) ir nepieciešama tikai izmaiņu ietekmētajiem šīs SITS pamatparametriem.

Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. un 16. pantu un Lēmumu 2010/713/ES un, piemērojot moduli SB, SD/SF vai SH1 “EK” verificēšanai, un attiecīgajā gadījumā – 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, prasot paziņotajai iestādei veikt jaunas pārbaudes. Izmaiņu rīkotājs sniedz šo informāciju kopā ar attiecīgajām atsaucēm uz tehniskajiem dokumentiem, kas attiecas uz esošu “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu.

Neskarot Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasīto vispārējās drošības vērtējumu, tādu izmaiņu gadījumā, kuru dēļ vajadzīga 4.2.4.2. punktā bremžu sistēmai noteikto drošības prasību atkārtota novērtēšana, būs nepieciešama jauna ekspluatācijas atļauja, ja vien netiek izpildīts kāds no šiem nosacījumiem:

- pēc izmaiņām bremžu sistēma atbilst C papildinājuma C.9. un C.14. punkta nosacījumiem vai
- gan sākotnējā, gan izmainītā bremžu sistēma atbilst 4.2.4.2. punktā noteiktajām drošības prasībām.

Valsts pārejas stratēģijas attiecībā uz citu SITS (piemēram, stacionāro iekārtu SITS) īstenošanu ņem vērā, nosakot, ciktāl ir piemērojamas uz ritošo sastāvu attiecināmās SITS.

Ritošā sastāva galvenie konstrukcijas raksturlielumi ir noteikti 11.a tabulā. Pamatojoties uz šīm tabulām un uz Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasīto drošības vērtējumu, izmaiņas klasificē šādi:

- Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta c) apakšpunktā noteiktās izmaiņas, ja tās pārsniedz trešajā slejā noteiktās robežvērtības, bet nesasniedz ceturtajā slejā noteiktās robežvērtības, ja vien Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasītais drošības vērtējums neparedz tās klasificēt kā 15. panta 1. punkta d) apakšpunktā noteiktās izmaiņas, vai
- Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta d) apakšpunktā noteiktās izmaiņas, ja tās pārsniedz ceturtajā slejā noteiktās robežvērtības, ja vien Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasītais drošības vērtējums neparedz tās klasificēt kā 15. panta 1. punkta d) apakšpunktā noteiktās izmaiņas.

To, vai izmaiņas nesasniedz vai pārsniedz iepriekšminētās robežvērtības, nosaka, atsaucoties uz parametru vērtībām ritošā sastāva vai ritošā sastāva tipa pēdējās atļaujas izdošanas laikā.

Uzskata, ka iepriekšējā daļā neminētām izmaiņām nav ietekmes uz galvenajiem konstrukcijas raksturlielumiem, un tās tiks klasificētas kā Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta a) vai b) apakšpunktā noteiktās izmaiņas, ja vien Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasītais drošības vērtējums neparedz tās klasificēt kā 15. panta 1. punkta d) apakšpunktā noteiktās izmaiņas.

Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasītais drošības vērtējums aptver visas izmaiņas, kas attiecas uz 1. tabulā norādītajiem pamatparametriem, saistībā ar visām pamatprasībām, jo īpaši prasībām jomās “Drošība” un “Tehniskā savietojamība”.

Neskarot 7.2.2.3. punktu, visas izmaiņas atbilst piemērojamajām SITS neatkarīgi no to klasifikācijas.

Visa elementa nomaīņa pastāvīgi savienotu elementu grupā pēc smagiem bojājumiem nerada nepieciešamību veikt novērtējumu par atbilstību šīs SITS noteikumiem, ciktāl šis elements ir identisks nomaināmajam elementam. Šādam elementam ir jābūt izsekojamam un sertificētam atbilstoši jebkādiem valsts vai starptautiskiem noteikumiem vai dzelzceļa nozarē vispāratzītam prakses kodeksam.

11.a tabula

Galvenie konstrukcijas raksturlielumi, kas saistīti ar Kravas vagonu SITS noteiktajiem pamatparametriem

1. SITS punkts	2. Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	3. Izmaiņas, kas ietekmē galveno konstrukcijas raksturlielumu un nav klasificētas atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktam	4. Izmaiņas, kas ietekmē galveno konstrukcijas raksturlielumu un ir klasificētas atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktam
4.2.2.1.1. Gala sakabe	Gala sakabes veids	Gala sakabes veida maiņa	N. p.
4.2.3.1. Gabarīta noteikšana	References profils	N. p.	References profila, kam atbilst riņķis, maiņa
	Vertikālas izliektas līknes minimālais rādiuss	Ar vienību savietojamā vertikālas izliektas līknes minimālā rādiusa izmaiņas, kas pārsniedz 10 %	N. p.
	Vertikālas ieliektas līknes minimālais rādiuss	Ar vienību savietojamā vertikālas ieliektas līknes minimālā rādiusa izmaiņas, kas pārsniedz 10 %	N. p.
4.2.3.2. Savietojamība ar līniju nestspēju	Pieļaujamā lietderīgās kravas slodze dažādām līniju kategorijām	Jebkuru vertikālās slodzes raksturlielumu izmaiņas ⁽¹⁾ , kuras rada izmaiņas līniju kategorijā (-ās), ar ko ir savietojams kravas vagon	N. p.
4.2.3.3. Savietojamība ar vilcienu detektēšanas sistēmām	Savietojamība ar vilcienu detektēšanas sistēmām	N. p.	Izmaiņas paziņotajā savietojamībā ar vienu vai vairākām no trijām vilcienu detektēšanas sistēmām: Sliežu ceļu elektriskās ķēdes Asu skaitītāji Induktīvās cilpas iekārtas
4.2.3.4. Ass gultņu stāvokļa monitoring	Detektēšanas borta iekārtu sistēma	N. p.	Detektēšanas borta iekārtu sistēmas montāža/noņemšana

1. SITS punkts	2. Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	3. Izmaiņas, kas ietekmē galveno konstrukcijas raksturlielumu un nav klasificētas atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktam	4. Izmaiņas, kas ietekmē galveno konstrukcijas raksturlielumu un ir klasificētas atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktam
4.2.3.5. Kustības drošība	Maksimālā ātruma un maksimālā ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta kombinācija, attiecībā uz ko vienība novērtēta	N. p.	Maksimālā ātruma palielinājums par vairāk nekā 15 km/h vai maksimālā pieļaujamā ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta izmaiņas par vairāk nekā $\pm 10 \%$
	Sliežu sānslīpums	N. p.	Sliežu sānslīpuma, kam atbilst ritekļis ⁽²⁾ , izmaiņas
4.2.3.6.2. Riteņpāru raksturlielumi	Riteņpāra kontūra	N. p.	Izmaiņas sliežu ceļa platumā, ar kuru ir savietojams riteņpāris
4.2.3.6.3. Riteņu raksturlielumi	Minimālais ekspluatācijā nepieciešamais riteņa diametrs	Minimālā ekspluatācijā nepieciešamā riteņa diametra izmaiņas par vairāk nekā 10 mm	N. p.
4.2.3.6.6. Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas	Riteņpāra kontūras pārstatīšanas ierīce	Vienības izmaiņas, kuras rada izmaiņas pārstatīšanas ierīcē(-ēs), ar ko ir savietojams riteņpāris	Izmaiņas sliežu ceļa platumā, ar kuru ir savietojams riteņpāris
4.2.4.3.2.1. Darba bremzes	Bremzēšanas ceļš	Bremzēšanas ceļa izmaiņas par vairāk nekā $\pm 10 \%$ Piezīme. Var izmantot arī bremzēšanas masas procentu (saukts arī "lambda" vai "bremzētās masas procents") vai bremzēto masu, ko var aprēķināt (tieši vai ņemot vērā bremzēšanas ceļu), izmantojot palēninājuma diagrammas. Pieļaujamās izmaiņas ir tādas pašas ($\pm 10 \%$)	N. p.
	Slodzes režīma "maksimālais ātrums normālā lietderīgās kravas režīmā ar maksimālo projektēto ātrumu" maksimālais palēninājums	Maksimālā vidējā bremzēšanas palēninājumā izmaiņas par vairāk nekā $\pm 10 \%$	N. p.
4.2.4.3.2.2. Stāvbremzes	Stāvbremzes	Stāvbremzes funkcijas uzstādīšana/noņemšana	N. p.
4.2.4.3.3. Siltumietilpība	Siltumietilpība, kas izteikta ar Ātrumu Slīpumu Bremzēšanas ceļu	N. p.	Paziņotais jaunais references gadījums
4.2.4.3.4. Riteņu pretslīdēšanas aizsardzība (RPA)	Riteņu pretslīdēšanas aizsardzība	N. p.	RPA funkcijas montāža/noņemšana

1. SITS punkts	2. Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	3. Izmaiņas, kas ietekmē galveno konstrukcijas raksturlielumu un nav klasificētas atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktam	4. Izmaiņas, kas ietekmē galveno konstrukcijas raksturlielumu un ir klasificētas atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktam
4.2.5. Vides apstākļi	Temperatūras diapazons	Temperatūras diapazons (T1, T2, T3) izmaiņas	N. p.
	Sniega, ledus un krusas apstākļi	Sniega, ledus un krusas apstākļiem izraudzītā diapazons (nomīnāli vai bargi) izmaiņas	N. p.

(¹) Slodzes raksturlielumu izmaiņas no jauna nenovērtē ekspluatācijas laikā (kravas vagona piekraušana/izkraušana).

(²) Kādam no turpmākajiem nosacījumiem atbilstošu ritošo sastāvu uzskata par savietojamu ar visiem sliežu sānslīpumiem:

- saskaņā ar EN 14363:2016 standartu novērtēts ritošais sastāvs,
- saskaņā ar EN 14363:2005 standartu (kas ir vai nav grozīts ar ERA/TD/2012-17/INT) vai UIC atgādni 518:2009 novērtēts ritošais sastāvs, kam novērtēšanas rezultātā nav noteikts ierobežojums, kas paredz tikai vienu sliežu sānslīpumu,
- saskaņā ar EN 14363:2005 standartu (kas ir vai nav grozīts ar ERA/TD/2012-17/INT) vai UIC atgādni 518:2009 novērtēti ritekļi, kam novērtēšanas rezultātā ir noteikts ierobežojums, kas paredz tikai vienu sliežu sānslīpumu, un jaunais riteņu un sliežu saķeres testēšanas apstākļu novērtējums, kas pamatojas uz īstiem riteņu un sliežu profiliem un izmērītu sliežu ceļa platumu, pierāda atbilstību EN 14363:2016 standarta prasībām par riteņu un sliežu saķeres apstākļiem.

Lai sagatavotu "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, izmaiņu rīkotāja izraudzītajai paziņotajai iestādei ir jāatsaukties uz:

sākotnējo "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, kas izdots neizmainītajām konstrukcijas daļām vai daļām, kuras ir izmainītas, taču neietekmē apakšsistēmas atbilstību, ciktāl tas vēl ir spēkā (10 gadus ilgā B posma periodā);

"EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes papildu sertifikātu (ar kuru groza sākotnējo sertifikātu), kas izdots pārveidotajām konstrukcijas daļām, kuras ietekmē apakšsistēmas atbilstību SITS jaunākajai, tobrīd spēkā esošajai redakcijai.

Jebkurā gadījumā izmaiņu rīkotājs nodrošina, ka tehniskie dokumenti, kas attiecas uz "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, ir attiecīgi atjaunināti.

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.

7.2.2.3. Īpaši noteikumi esošām vienībām, kam nav "EK" verifikācijas deklarācijas un kam pirmā ekspluatācijas atļauja izdota pirms 2015. gada 1. janvāra

Esošām vienībām, kam pirmā ekspluatācijas atļauja izdota pirms 2015. gada 1. janvāra, papildus 7.1.2.2. punktam piemēro turpmākos noteikumus, ja izmaiņu joma ietekmē "EK" deklarācijā neiekļautos pamatparametrus.

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 šādā gadījumā pamato SITS noteikto raksturlielumu nesasniegšanas iemeslus, ņemot vērā 7.2.2.2. iedaļā minētās citu SITS pārejas stratēģijas. Šis pamatojums ir pieejams tehniskajā dokumentācijā, ja tāda ir, vai arī vienības sākotnējos tehniskajos dokumentos.

Iepriekšējā daļā noteiktais īpašais noteikums nav piemērojams 11.b tabulā noteiktajām izmaiņām, kas ietekmē galvenos konstrukcijas raksturlielumus un ir klasificētas atbilstoši 21. panta 12. punkta a) apakšpunktam. Šo izmaiņu gadījumā atbilstība SITS prasībām ir obligāta.

11.b tabula

Izmaiņas pamatparametros, kuriem atbilstība SITS prasībām ir obligāta attiecībā uz ritošo sastāvu, kam nav “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta

SITS punkts	Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	Izmaiņas, kas ietekmē galveno konstrukcijas raksturlielumu un ir klasificētas atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktam
4.2.3.1. Gabarīta noteikšana	References profils	References profila, kam atbilst vienība, maiņa
4.2.3.3. Savietojamība ar vilcienu detektēšanas sistēmām	Savietojamība ar vilcienu detektēšanas sistēmām	Izmaiņas paziņotajā savietojamībā ar vienu vai vairākām no trijām vilcienu detektēšanas sistēmām: Sliežu ceļu elektriskās ķēdes Asu skaitītāji Induktīvās cilpas iekārtas
4.2.3.4. Ass gultņu stāvokļa monitorings	Detektēšanas borta iekārtu sistēma	Detektēšanas borta iekārtu sistēmas montāža/noņemšana
4.2.3.6.2. Riteņpāru raksturlielumi	Riteņpāra kontūra	Izmaiņas sliežu ceļa platumā, ar kuru ir savietojams riteņpāris
4.2.3.6.6. Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas	Riteņpāra kontūras pārstatīšanas ierīce	Izmaiņas sliežu ceļa platumā, ar kuru ir savietojams riteņpāris

7.2.3. “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu noteikumi

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 verifikācijas procedūru saskaņā ar šīs SITS 6.2. iedaļu. To piemēro arī “EK” tipa vai konstrukcijas verifikācijas procedūrai saskaņā ar Trokšņa SITS, kas atsauca 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 Trokšņa SITS C papildinājumā.

7.2.3.1.1. A posms

A posms sākas brīdī, kad pretendents ir izvēlējis par “EK” verifikāciju atbildīgo paziņoto iestādi, un beidzas “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta izdošanas brīdī.

Tipa novērtējuma pamatu saskaņā ar SITS nosaka A posma periodam, kas nav ilgāks par četriem gadiem. A posma periodā nemaina novērtējuma pamatu, kuru paziņotā iestāde izmanto, lai veiktu “EK” verifikāciju.

Ja šīs SITS vai Trokšņa SITS redakcija stājas spēkā A posma periodā, pārskatīto(-ās) redakciju(-as) ir atļauts (bet nav obligāti) izmantot pilnībā vai noteiktām iedaļām, ja vien šo SITS redakcijā nav skaidri paredzēts citādi. Ja pieteikums attiecas uz konkrētām iedaļām, pretendents ir jāpamato un jādokumentē, ka piemērojamās prasības joprojām ir konsekventas, un paziņotajai iestādei tas ir jāapstiprina.

7.2.3.1.2. B posms

B posma periods nosaka paziņotās iestādes izdota “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta derīguma termiņu. Šajā laikā vienībām var izdot “EK” sertifikātu, pamatojoties uz atbilstību tipam.

Apakšsistēmas "EK" verifikācijas "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāts ir derīgs 10 gadu ilgam B posma periodam pēc tā izdošanas datuma, pat ja stājas spēkā šīs SITS vai Trokšņa SITS redakcija, ja vien šo SITS redakcijā nav skaidri paredzēts citādi. Šajā derīguma periodā jaunu tā paša tipa ritošo sastāvu atļauts laist tirgū, pamatojoties uz "EK" verifikācijas deklarāciju, kurā dota norāde uz tipa verifikācijas sertifikātu.

Atjauninātie tehniskie dokumenti, kas attiecas uz "EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu, ir minēti tehniskajā dokumentācijā, ko pievieno "EK" verifikācijas deklarācijai, kuru pretendents izdevis ritošajam sastāvam, kas ir atzīts par atbilstīgu pārveidotajam tipam.

7.2.3.2. Savstarpējas izmantojamības komponenti

Šis punkts attiecas uz savstarpējas izmantojamības komponentiem, kuriem piemēro "EK" tipa pārbaudi (modulis CB), konstrukcijas pārbaudi (modulis CH1) vai piemērotības lietošanai pārbaudi (modulis CV) saskaņā ar šīs SITS 6.1. iedaļu.

"EK" tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāts vai sertifikāts par piemērotību lietošanai ir derīgs 10 gadus. Šajā laikā jaunus tā paša tipa komponentus atļauts nodot ekspluatācijā, neveicot jaunu tipa novērtēšanu, ja vien šīs SITS redakcijā nav skaidri paredzēts citādi. Pirms 10 gadu perioda beigām komponentu novērtē saskaņā ar šīs SITS jaunāko, tobrīd spēkā esošo redakciju, pārbaudot tās prasības, kuras, salīdzinot ar sertifikācijas pamatu, ir mainītas vai ir jaunas.

(*) Komisijas 2018. gada 4. aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2018/545, 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.).

(**) Komisijas 2010. gada 9. novembra Lēmums 2010/713/ES par atbilstības novērtēšanas, piemērotības lietošanai novērtēšanas un EK verificēšanas procedūru moduļiem, kas lietojami savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās, kuras pieņemtas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/57/EK (OV L 319, 4.12.2010., 1. lpp.).

(***) Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1304/2014 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.);

52) pielikuma 7.2.2.2. iedaļai pievieno jaunu zemsvītras piezīmi "(1) OV L 356, 12.12.2014., 421. lpp." tajā pašā lapā, kurā ir teksts "Komisijas Regula (ES) Nr. 1304/2014 (1)";

53) 7.3.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

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

— "P" gadījumi: pastāvīgi gadījumi,

— "T" gadījumi: pagaidu gadījumi, kad mērķsistēma jāsasniedz līdz 2025. gada 31. decembrim.

Visus īpašos gadījumus un to attiecīgos datumus atkārtoti pārskata SITS turpmākās pārskatīšanas gaitā, lai to tehnisko un ģeogrāfisko darbības jomu ierobežotu, pamatojoties uz novērtējumu par to ietekmi uz drošību, savstarpēju izmantojamību, pārrobežu pārvadājumiem, TEN-T koridoriem un par to saglabāšanas vai atcelšanas praktisko un ekonomisko ietekmi. Īpaši ņem vērā ES finansējuma pieejamību.

Īpašos gadījumus attiecina tikai uz maršrutu vai tīklu, kur tie ir noteikti vajadzīgi, un ņem vērā, izmantojot maršruta savietojamības procedūras.

Ja īpašais gadījums tiek piemērots komponentam, kas šīs SITS 5.3. iedaļā definēts kā savstarpējas izmantojamības komponents, atbilstības novērtēšana jāveic saskaņā ar 6.1.2. punktu.";

54) pievieno šādu 7.3.2.1.a iedaļu:

"7.3.2.1.a Gabarīta noteikšana (4.2.3.1. punkts)

Īpašais gadījums – Īrija un Apvienotā Karaliste (Ziemeļīrija)

("P") Vienības augšējās un apakšējās daļas references profilu ir atļauts noteikt saskaņā ar valsts tehniskajiem noteikumiem, kas paziņoti šādam nolūkam.

Šis īpašais gadījums neliedz nekāda SITS atbilstīga ritošā sastāva piekļuvi, ciktāl tas ir savietojams arī ar IRL gabarītu (1 600 mm sliežu ceļa platuma sistēma).";

55) pielikuma 7.3.2.2. iedaļā svītrot šādu tekstu:

“b *Īpašais gadījums – Portugāle*

(“P”) Vienībām, ko paredzēts ekspluatēt Portugāles dzelzceļa tīklā, jāatbilst 13. tabulā norādītajām mērķzonām un aizlieguma zonām.

13. tabula

Mērķzona un aizlieguma zona vienībām, ko paredzēts ekspluatēt Portugālē

	Y_{TA} [mm]	W_{TA} [mm]	L_{TA} [mm]	Y_{PZ} [mm]	W_{PZ} [mm]	L_{PZ} [mm]
Portugāle	1 000	≥ 65	≥ 100	1 000	≥ 115	≥ 500 ”;

56) pielikuma 7.3.2.3. iedaļā tekstu “EN14363:2005 standarta 4.1.3.4.1. punktā” aizstāj ar “EN 14363:2016 standarta 6.1.5.3.1. punktā”;

57) pēc 7.3.2.3. iedaļas teksta pievieno šādu tekstu:

“Šis īpašais gadījums neliedz SITS atbilstīga ritošā sastāva piekļuvi valsts tīklam.”;

58) pielikuma 7.3.2.4. iedaļu “Gaitas dinamiskie parametri (4.2.3.5.2. punkts)” aizstāj ar:

“*Īpašais gadījums – Apvienotā Karaliste (Lielbritānija)*

(“P”) Bāzes režīms vienkāršotai mērīšanas metodei, kas noteikta EN 14363:2016 standarta 7.2.2. punktā, būtu jāpaplašina līdz nominālajam statiskajam vertikālajam riteņpāra spēkam (PF0) līdz 250 kN. Tehniskai savietojamībai ar esošo tīklu ir atļauts izmantot valsts tehniskos noteikumus, ar kuriem groza EN 14363:2016 standartu un kuri paziņoti gaitas dinamisko parametru vajadzībām.

Šis īpašais gadījums neliedz SITS atbilstīga ritošā sastāva piekļuvi valsts tīklam.

Īpašais gadījums – Īrija un Apvienotā Karaliste (Ziemeļīrija)

(“P”) Tehniskai savietojamībai ar esošo 1 600 mm sliežu ceļa platuma tīklu ir atļauts izmantot valsts tehniskos noteikumus, kas paziņoti gaitas dinamisko parametru novērtēšanas vajadzībām.

Šis īpašais gadījums neliedz SITS atbilstīga ritošā sastāva piekļuvi valsts tīklam.”;

59) pielikuma 7.3.2.5. iedaļu “Riteņpāru raksturlielumi (4.2.3.6.2. punkts)” aizstāj ar šādu:

“7.3.2.5. Riteņpāru, riteņu un asu raksturlielumi (4.2.3.6.2. un 4.3.2.6.3. punkts)

Īpašais gadījums – Apvienotā Karaliste (Lielbritānija)

(“P”) Vienībām, ko paredzēts ekspluatēt tikai Lielbritānijas dzelzceļa tīklā, riteņpāru, riteņu un asu raksturlielumi var atbilst valsts tehniskajiem noteikumiem, kas paziņoti šādam nolūkam.

Šis īpašais gadījums neliedz SITS atbilstīga ritošā sastāva piekļuvi valsts tīklam.”;

60) pielikuma 7.3.2.6. iedaļu “Riteņu raksturlielumi (4.2.3.6.3. punkts)” svītrot;

61) pielikuma 7.3.2.7. iedaļu pārnumurē par 7.3.2.6. iedaļu; iedaļas tekstu aizstāj ar šādu:

“Astes daļas signālierīču piestiprināšanas aprīkojums (4.2.6.3. punkts)

Īpašais gadījums – Īrija un Apvienotā Karaliste (Ziemeļīrija)

(“P”) Astes daļas signālierīču piestiprināšanas aprīkojums vienībām, ko paredzēts ekspluatēt tikai satiksmē pa 1 600 mm platuma sliežu ceļu, atbilst valsts tehniskajiem noteikumiem, kas paziņoti šādam nolūkam.

Šis īpašais gadījums neliedz SITS atbilstīga ritošā sastāva piekļuvi valsts tīklam.”;

62) pievieno šādu 7.3.2.7. iedaļu:

“7.3.2.7. Noteikumi par ritošā sastāva un ritošā sastāva tipa izmaiņu pārvaldību (7.2.2.2. punkts)

Īpašais gadījums – Apvienotā Karaliste (Lielbritānija)

“(P”) Visas izmaiņas ritekļa aplocē, kā noteikts gabarīta noteikšanas procesa vajadzībām paziņotajos valsts tehniskajos noteikumos (piemēram, kā aprakstīts RIS-2773-RST), kategorizē kā Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta c) apakšpunktā noteiktās izmaiņas, nevis kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā noteiktās izmaiņas.”;

63) pievieno šādu jaunu 7.6. iedaļu:

“7.6. Aspekti, kas jāņem vērā pārskatīšanas procesā vai citās Aģentūras darbībās

Šīs SITS izstrādāšanas procesa laikā veiktajā analizē ir konstatēti konkrēti aspekti, kas tiek uzskatīti par svarīgiem ES dzelzceļu sistēmas turpmākai attīstībai.

Šie aspekti ir norādīti turpmāk tekstā.

7.6.1. Izmantošanas telpas paplašināšanas noteikumi esošajam ritošajam sastāvam, kam nav “EK” verifikācijas deklarācijas

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 54. panta 2. un 3. punktu ritekļi, kam ekspluatācijas atļauja izdota pirms 2016. gada 15. jūnija, saņem atļauju ritekli laist tirgū saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. pantu, lai tos varētu ekspluatēt vienā tīklā vai vairākos tīklos, uz ko vēl neattiecas to atļauja. Šādiem ritekļiem tādējādi jābūt atbilstīgiem šai SITS vai jāizmanto šīs SITS nepiemērošana saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 7. panta 1. punktu.

Lai veicinātu ritekļu brīvu apriti, izstrādā noteikumus, kuros paredzēts elastīguma līmenis, ko varētu attiecināt uz šādiem ritekļiem, kā arī uz ritekļiem, uz kuriem neattiecas atļaujas piešķiršana, attiecībā uz atbilstību SITS prasībām, vienlaikus izpildot pamatprasības, saglabājot pienācīgu drošības līmeni un, ja praktiski iespējams, to uzlabojot.”;

64) A papildinājumā visu tekstu aizstāj ar “Neizmanto”;

65) C papildinājuma C.1. nosacījumā “Manuālā sakabes sistēma” tekstu “Sakabes āķa gabarīts atbilst 2. nodaļas prasībām ERA tehniskā dokumenta ERA/TD/2012-04/INT 2013. gada 18. janvāra 1.2. redakcijā, kas publicēta Aģentūras tīmekļa vietnē (<http://www.era.europa.eu>).” aizstāj ar “Sakabes āķa gabarīts atbilst EN 16116-2:2013 standarta 6.3.2. punktam.”;

66) C papildinājuma C.1. nosacījumā “Manuālā sakabes sistēma” tekstu “Manevrēšanas personāla darbam paredzētā vieta atbilst 3. nodaļas prasībām ERA tehniskā dokumenta ERA/TD/2012-04/INT 2013. gada 18. janvāra 1.2. redakcijā, kas publicēta Aģentūras tīmekļa vietnē (<http://www.era.europa.eu>).” aizstāj ar “Manevrēšanas personāla darbam paredzētā vieta atbilst EN 16116-2:2013 standarta 6.2.1. punktam. Manuālajām sakabes sistēmām, kas aprīkotas ar 550 mm platiem buferiem, brīvo vietu var aprēķināt, pieņemot, ka sakabes daļas komponenti ir novietoti centriski sāniski ($D = 0$ mm, kā noteikts EN 16116-2:2013 standarta A pielikumā).”;

67) C papildinājuma C.2. nosacījumu “**UIC kāpšļi un margas**” aizstāj ar šādu:

“2. UIC kāpšļi un margas

Vienību aprīko ar kāpšļiem un margām saskaņā ar EN 16116-2:2013 standarta 4. un 5. nodaļas prasībām un ar gabarītiem saskaņā ar EN 16116-2:2013 standarta 6.2.2. punktu.”;

68) C papildinājuma C.5. nosacījumā “**Uz vienībām norādāmie apzīmējumi**” svītros šādu tekstu:

“Attiecīgā gadījumā izmanto EN15877-1:2012 norādītos apzīmējumus. Vienmēr piemērojami šādi apzīmējumi:

— 4.5.2. Gabarīta apzīmējums

— 4.5.3. Ritekļa pašmasa

— 4.5.4. Ritekļa kravnesības tabula

— 4.5.5. Zīme, kas norāda garumu starp buferiem

- 4.5.12. Tehniskās apkopes datumu tabula
 - 4.5.14. Zīmes celšanai un pacelšanai atpakaļ uz sliedēm
 - 4.5.23. Attālumi starp gala asīm un ratiņu centriem
 - 4.5.29. Bremzes pretsvars”;
- 69) C papildinājuma C.6. nosacījumā **“G1 gabarīts”** tekstu “G1C1” aizstāj ar “G1I”;
- 70) C papildinājuma C.8. nosacījumā **“Garenvirziena spiedspēku iedarbības testēšana”** tekstu “EN 15839:2012” aizstāj ar “EN 15839:2012+A1:2015”;
- 71) C papildinājuma C.9. nosacījuma **“UIC bremzes”** c) un e) apakšpunktā tekstu “UIC 540:2006” aizstāj ar “UIC 540:2014”;
- 72) C papildinājuma C.9. nosacījumā **“UIC bremzes”** tekstu “i) Pneimatiskais pussavienojums” aizstāj ar “i) Pneimatiskais pussavienojums un tā šļūtene”;
- 73) C papildinājuma C.9. nosacījumā **“UIC bremzes”** tekstu “k) Bremžu kļuču turētāji atbilst UIC atgādnei 542:2010” aizstāj ar “k) Bremžu kļuču turētāji atbilst UIC atgādnei 542:2015”;
- 74) C papildinājuma C.9. nosacījuma **“UIC bremzes”** m) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “m) Atstarpes regulēšanas mehānismi atbilst EN 16241:2014 standarta 4. un 5. nodaļai. Atbilstības novērtēšanu veic saskaņā ar EN 16241:2014 standarta 6.3.2.–6.3.5. punktu. Papildus veic ekspluatācijas pārbaudi, lai pierādītu atstarpes regulēšanas mehānisma piemērotību darbam vienībā un pārbaudītu tehniskās apkopes prasības projektētajam kalpošanas ilgumam. Pārbaudi veic maksimālajā nominālās slodzes ciklā visā regulēšanas diapazonā.”;
- 75) C papildinājuma C.9. nosacījuma **“UIC bremzes”** C.3. tabulas rindā “Bremzēšanas režīms “G”” tekstu “UIC 544-1:2013” aizstāj ar “UIC 544-1:2014”;
- 76) C papildinājuma C.9. nosacījuma **“UIC bremzes”** C.3. tabulas (!) zemsvītras piezīmē tekstu “EN 14531-1:2005 5.11. iedaļu” aizstāj ar “EN 14531-1:2015 standarta 4. iedaļu”;
- 77) C papildinājuma C.11. nosacījumu **“Gaisa tvertņu, šļūtenņu un smērvielu temperatūras diapazoni”** aizstāj ar šādu:

“11. Gaisa tvertņu, šļūtenņu un smērvielu temperatūras diapazoni

Uzskata, ka turpmāk minētās prasības atbilst jebkuram 4.2.5. punktā norādītajam temperatūras diapazonam.

- Gaisa tvertnes projektētas temperatūras diapazonam no – 40 °C līdz + 70 °C.
- Bremžu cilindri un bremžu savienojumi projektēti temperatūras diapazonam no – 40 °C līdz + 70 °C.
- Pneimatisko bremžu un gaisa padeves šļūtenes norādītas temperatūras diapazonam no – 40 °C līdz + 70 °C.

Uzskata, ka turpmāk minētā prasība atbilst 4.2.5. punktā norādītajam diapazonam T1.

- Rulliņu gultņa smērvielas norādītas apkārtējās vides temperatūrai līdz – 20 °C.”;

- 78) C papildinājuma C.12. nosacījumu **“Metināšana”** aizstāj ar šādu:

“Metināšanu veic saskaņā ar EN 15085-1:2007+A1:2013, EN 15085-2:2007, EN 15085-3:2007, EN 15085-4:2007 un EN 15085-5:2007.”;

- 79) C papildinājumā zem C.16. nosacījuma **“Jūgkāši”** teksta pievieno šādu tekstu:

“Alternatīvie tehniskie risinājumi ir pieļaujami, ciktāl ir ievēroti UIC 535-2:2006 1.4.2.–1.4.9. punkta nosacījumi. Ja alternatīvajam risinājumam ir izvēlēts kabeļu uznavas kronšteins, tā diametram jābūt vismaz 85 mm.”;

80) C papildinājumam pievieno šādu C.19. nosacījumu:

“19. Ass gultņu stāvokļa monitorings

Jābūt iespējai veikt vienības ass gultņu stāvokļa monitoringu, izmantojot detektēšanas lauka iekārtas.”;

81) D papildinājumu aizstāj ar šādu:

“D papildinājums

Šajā SITS minētie obligātie standarti vai normatīvie dokumenti

SITS		Standarts/dokuments	
Vērtējamie raksturlielumi		Atsauces uz standartu vai dokumentu	Punkti
Konstrukcija un mehāniskās daļas	4.2.2.		
Vienības izturība	4.2.2.2.	EN 12663-2:2010	5.
		EN 15877-1:2012	4.5.14.
	6.2.2.1.	EN 12663-1:2010+A1:2014	9.2.
		EN 12663-2:2010	6., 7.
Gabarīta noteikšana un mijiedarbība ar sliežu ceļu	4.2.3.		
Gabarīta noteikšana	4.2.3.1.	EN 15273-2:2013	visi
Savietojamība ar līniju nestspēju	4.2.3.2.	EN 15528:2015	6.1., 6.2.
Savietojamība ar vilcienu detektēšanas sistēmām	4.2.3.3.	ERA/ERTMS/033281 rev. 4.0	Sk. šīs SITS 7. tabulu.
Ass gultņu stāvokļa monitorings	4.2.3.4.	EN 15437-1:2009	5.1., 5.2.
Drošība pret nobraukšanu no sliedēm uz likumota sliežu ceļa	4.2.3.5.1.	—	—
	6.2.2.2.	EN 14363:2016	4., 5., 6.1.
Gaitas dinamiskie parametri	4.2.3.5.2.	EN 14363:2016	4., 5., 7.
	6.1.2.1.	EN 14363:2016	4., 5., 7.
	6.2.2.3.	EN 16235:2013	visi
	6.1.2.1.	EN 13749:2011	6.2.
Ratiņu rāmja uzbūve	4.2.3.6.1.	EN 13749:2011	6.2.
	6.1.2.1.	EN 13749:2011	6.2.
Riteņpāru raksturlielumi	4.2.3.6.2.	—	—
	6.1.2.2.	EN 13260:2009+A1:2010	3.2.1.

SITS		Standarts/dokuments	
Vērtējamie raksturlielumi		Atsauces uz standartu vai dokumentu	Punkti
Riteņu raksturlielumi	4.2.3.6.3.	—	—
	6.1.2.3.	EN 13979-1:2003+A1:2009 + A2:2011	7., 6.2.
Asu raksturlielumi	4.2.3.6.4.	—	—
	6.1.2.4.	EN 13103:2009+A2:2012	4., 5., 6., 7.
Ass bukses/gultņi	4.2.3.6.5.	—	—
	6.2.2.4.	EN 12082:2007+A1:2010	6.
Gaitas daļa manuāli maināmiem riteņpāriem	4.2.3.6.7.	—	—
	6.2.2.5.	UIC 430-1:2012	B, H, I pielikums
		UIC 430-3:1995	7. pielikums
Bremzes	4.2.4.		
Darba bremzes	4.2.4.3.2.1.	EN 14531-6:2009	visi
		UIC 544-1:2014	visi
Stāvbremzes	4.2.4.3.2.2.	EN 14531-6:2009	6.
Berzes elements riteņu velšanās loka bremzēm	4.2.4.3.5.	—	—
	6.1.2.5.	ERA tehniskais dokuments ERA/TD/2013-02/INT 2015. gada 27. novembra redakcija 3.0	Visi
Vides apstākļi	4.2.5.		
Vides apstākļi	4.2.5.	EN 50125-1:2014	4,7
	6.2.2.7.	—	—
Sistēmas aizsardzība	4.2.6.		
Barjeras	4.2.6.1.2.1.	—	—
	6.2.2.8.1.	EN 1363-1:2012	visi
Materiāli	4.2.6.1.2.2.	—	—
	6.2.2.8.2.	ISO 5658- 2:2006/Am1:2011	visi
		EN 13501-1:2007+A1:2009	visi
		EN 45545-2:2013+A1:2015	6. tabula
		ISO 5660-1:2015	visi

SITS		Standarts/dokuments	
Vērtējamie raksturlielumi		Atsauces uz standartu vai dokumentu	Punkti
Kabeļi	6.2.2.8.3.	EN 50355:2013	visi
		EN 50343:2014	visi
Viegli uzliesmojoši šķidrums	6.2.2.8.4.	EN 45545-7:2013	visi
Aizsargpasākumi pret netiešu kontaktu (aizsargsavienojumi)	4.2.6.2. 1.	EN 50153:2014	6.4.
Aizsargpasākumi pret tiešu kontaktu	4.2.6.2. 2.	EN 50153:2014	5.
Astes daļas signālierīču piestiprināšanas aprīkojums	4.2.6.3.	EN 16116-2:2013	11. attēls

C papildinājuma papildu nosacījumos, kas nav obligāti, minētie standarti vai dokumenti

Papildu nosacījumi, kas nav obligāti, vienībām	C pap.	Standarts / UIC atgādne / dokuments	
Manuālā sakābes sistēma	C.1.	EN 15566:2009+A1:2010	visi (izņemot 4.4.)
		EN 15551:2009+A1:2010	visi
		EN 16116-2:2013	6.2.1., 6.3.2.
		EN 15877-1:2012	75. attēls
UIC kāpšļi un margas	C.2.	EN 16116-2:2013	4., 5., 6.2.2.
Iespēja manevrēt, izmantojot šķirošanas uzkalnu	C.3.	EN 12663-2:2010	5., 8.
Garenvirziena spiedspēku iedarbības testēšana	C.8.	EN 15839:2012+A1:2015	visi
UIC bremzes	C.9.	EN 15355:2008+A1:2010	visi
		EN 15611:2008+A1:2010	visi
		UIC 540:2014	visi
		EN 14531-1:2015	4.
		EN 15624:2008+A1:2010	visi
		EN 15625:2008+A1:2010	visi
		EN 286-3:1994	visi
		EN 286-4:1994	visi
		EN 15807:2011	visi
		EN 14601:2005+A1:2010	visi
		UIC 544-1:2014	visi
		UIC 542:2015	visi
		UIC 541-4:2010	visi

Papildu nosacījumi, kas nav obligāti, vienībām	C pap.	Standarts / UIC atgāzne / dokuments	
		EN 16241:2014	4., 5., 6.3.2.–6.3.5.
		EN 15595:2009+A1:2011	visi
Metināšana	C.12.	EN 15085-1:2007+A1:2013 EN 15085-2:2007 EN 15085-3:2007 EN 15085-4:2007 EN 15085-5:2007	visi
Īpašas produkta iezīmes ritenim	C.15.	EN 13262:2004 + A1:2008+A2:2011	visi
		EN 13979-1:2003 + A1:2009+A2:2011	visi
Jūgkāši	C.16.	UIC 535-2:2006	1.4.
Aizsargierīces uz izvirzītām daļām	C.17.	UIC 535-2:2006	1.3.
Astes daļas signālierīču zīmju turētāji un piestiprināšanas aprīkojums	C.18.	UIC 575:1995	1.”;

82) E papildinājumā tekstu “Lukturis izgaismo zonu, kuras diametrs ir vismaz 170 mm. Lukturis izgaismo zonu, kuras diametrs ir vismaz 170 mm. Atstarotāju sistēma projektējama tā, ka gaismas stiprums ir vismaz 15 kandelas sarkanas gaismas pa apgaismojamās virsmas asi atvēruma leņķim 15° horizontāli un 5° vertikāli. Intensitātei jābūt vismaz 7,5 kandelas sarkanas gaismas.” aizstāj ar “Aizmugurējie gabarītlukturi projektējami tā, ka to gaismas stiprums atbilst EN 15153-1:2013+A1:2016 standarta 8. tabulai.”;

83) E papildinājumā tekstu “EN 15153-1:2013” aizstāj ar “EN 15153-1:2013+A1:2016”;

84) F papildinājuma F.1. tabulas rindu “Riteņpāri ar pārstatāmu attālumu starp riteņiem” aizstāj ar:

“Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas	4.2.3.6.6.	X	X	X	6.1.2.6./6.2.2.4.a”

II PIELIKUMS

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

1) pielikuma 1.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“1.1. Tehniskā darbības joma

Šī SITS attiecas uz Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmu un apkopes apakšsistēmas daļu atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/797 1. pantam.

Infrastruktūras apakšsistēma un apkopes apakšsistēma ir attiecīgi definētas Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikuma 2.1. un 2.8. punktā.

Šīs SITS tehniskā darbības joma precīzāk ir noteikta šīs regulas 2. panta 1., 5. un 6. punktā.”;

2) pielikuma 1.3. iedaļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

- a) norādīta tās paredzētā darbības joma (2. iedaļa);
- b) noteiktas pamatprasības infrastruktūras apakšsistēmai un apkopes apakšsistēmas daļai (3. iedaļa);
- c) noteiktas funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kuru izpilde nodrošināma attiecībā uz infrastruktūras apakšsistēmu un apkopes apakšsistēmas daļu un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām (4. iedaļa);
- d) noteikti savstarpējas izmantojamības komponenti un saskarnes, uz kuriem attiecināmas Eiropas specifikācijas, tostarp Eiropas standarti, kuri vajadzīgi, lai panāktu Savienības dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (5. iedaļa);
- e) noteikts, kādas procedūras katrā attiecīgā gadījumā izmantojamas, lai, no vienas puses, novērtētu savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai un, no otras puses, veiktu apakšsistēmu “EK” verifikāciju (6. iedaļa);
- f) norādīta šīs SITS īstenošanas stratēģija (7. iedaļa);
- g) norādīta attiecīgajam personālam nepieciešamā profesionālā kvalifikācija, kā arī veselības un drošības nosacījumi darbā, kuri ir nepieciešami infrastruktūras apakšsistēmas ekspluatācijai un tehniskajai apkopei, kā arī šīs SITS īstenošanai (4. iedaļa);
- h) norādīti esošajai infrastruktūras apakšsistēmai piemērojamie noteikumi, jo īpaši modernizācijas un atjaunošanas gadījumā, un šādos gadījumos – pārveidošanas darbi, kam vajadzīgs pieteikums jaunai atļaujai;
- i) norādīti infrastruktūras apakšsistēmas parametri, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņemumam jāpārbauda, un procedūras, kas piemērojamas minēto parametru pārbaudei pēc tam, kad piešķirta atļauja ritekli laist tirgū, un pirms ritekļa pirmās izmantošanas reizes, lai nodrošinātu savietojamību starp ritekļiem un maršrutiem, kuros tos paredzēts ekspluatēt.

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 5. punktu noteikumi par īpašajiem gadījumiem norādīti 7. iedaļā.”;

3) pielikuma 2.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“2.1. Infrastruktūras apakšsistēmas definīcija

Šī SITS aptver:

- a) infrastruktūras strukturālo apakšsistēmu;
- b) ar infrastruktūras apakšsistēmu saistīto apkopes funkcionālās apakšsistēmas daļu (t. i. mazgāšanas iekārtas vilcienų ārpuses tīrīšanai, ūdens krājumu atjaunošanas, degvielas uzpildes, stacionāras tualetu iztukšošanas un ārējās energoapgādes iekārtas).

Infrastruktūras apakšsistēmas elementi ir aprakstīti Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikuma 2.1. punktā.

Apkopes apakšsistēmas elementi ir aprakstīti Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikuma 2.8. punktā.

Tāpēc šīs SITS darbības jomā ietilpst šādi infrastruktūras apakšsistēmas aspekti:

- a) līnijas plānojums;
- b) sliežu ceļa parametri;
- c) pārmijas un krustojumi;
- d) sliežu ceļa izturība pret slodzēm;
- e) konstrukciju izturība pret satiksmes slodzēm;
- f) tūlītējas rīcības robežvērtības attiecībā uz sliežu ceļa ģeometrijas defektiem;
- g) peroni;
- h) veselības aizsardzība, drošība un vides aizsardzība;
- i) ekspluatācijas nodrošinājums;
- j) stacionāras vilcienu apkopes iekārtas.

Papildu informācija izklāstīta šīs SITS 4.2.2. punktā.”;

- 4) pielikuma 2.5. iedaļā atsauci “Direktīvā 2004/49/EK” aizstāj ar atsauci “Direktīvā (ES) 2016/798”;
- 5) pielikuma 3. iedaļā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797”;
- 6) pielikuma 3. iedaļā 1. tabulu aizstāj ar šādu:

“1. tabula

Pamatprasībām atbilstošie infrastruktūras apakšsistēmas pamatparametri

SITS punkts	SITS punkta nosaukums	Drošība	Drošums un darb-gatavība	Veselība	Vides aiz-sardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
4.2.3.1.	Būvju tuvinājuma gabarīts	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	
4.2.3.2.	Attālums starp sliežu ceļu asīm	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	
4.2.3.3.	Maksimālie slīpumi	1.1.1.				1.5.	
4.2.3.4.	Horizontālas līknes minimālais rādiuss	1.1.3.				1.5.	
4.2.3.5.	Vertikālas līknes minimālais rādiuss	1.1.3.				1.5.	
4.2.4.1.	Nominālais sliežu ceļa platums					1.5.	
4.2.4.2.	Ārējās sliedes paaugstinājums	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	1.6.1.
4.2.4.3.	Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts	1.1.1.				1.5.	

SITS punkts	SITS punkta nosaukums	Drošība	Drošums un darb-gatavība	Veselība	Vides aiz-sardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
4.2.4.4.	Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta strauja maiņa	2.1.1.					
4.2.4.5.	Ekvivalents koniskums	1.1.1., 1.1.2.				1.5.	
4.2.4.6.	Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils	1.1.1., 1.1.2.				1.5.	
4.2.4.7.	Sliežu ieslīpums	1.1.1., 1.1.2.				1.5.	
4.2.5.1.	Pārmiju un krustojumu projektētā ģeometrija	1.1.1., 1.1.2., 1.1.3.				1.5.	
4.2.5.2.	Kustīgu krusteņa seržu izmantojums	1.1.2., 1.1.3.					
4.2.5.3.	Stacionāru dubulto krustenisko pāreju maksimālais nevadāmais garums	1.1.1., 1.1.2.				1.5.	
4.2.6.1.	Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm	1.1.1., 1.1.2., 1.1.3.				1.5.	
4.2.6.2.	Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm	1.1.1., 1.1.2., 1.1.3.				1.5.	
4.2.6.3.	Sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm	1.1.1., 1.1.2., 1.1.3.				1.5.	
4.2.7.1.	Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm	1.1.1., 1.1.3.				1.5.	
4.2.7.2.	Ekvivalents vertikāls jaunu zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme uz jaunām konstrukcijām	1.1.1., 1.1.3.				1.5.	
4.2.7.3.	Pāri vai blakus sliežu ceļam būvējamu jaunu konstrukciju izturība	1.1.1., 1.1.3.				1.5.	
4.2.7.4.	Pastāvošu tiltu un zemes klātņu izturība pret satiksmes slodzēm	1.1.1., 1.1.3.				1.5.	
4.2.8.1.	Tūlītējas rīcības robežvērtība lāgojumam	1.1.1., 1.1.2.	1.2.				
4.2.8.2.	Tūlītējas rīcības robežvērtība garenprofila līmenim	1.1.1., 1.1.2.	1.2.				
4.2.8.3.	Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam	1.1.1., 1.1.2.	1.2.				

SITS punkts	SITS punkta nosaukums	Drošība	Drošums un darb-gatavība	Veselība	Vides aiz-sardzība	Tehniskā savietoj-a-mība	Pieejamība
4.2.8.4.	Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa platumam kā izolē-tam defektam	1.1.1., 1.1.2.	1.2.				
4.2.8.5.	Tūlītējas rīcības robežvērtība ārējās sliedes paaugstinājumam	1.1.1., 1.1.2.	1.2.				
4.2.8.6.	Tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem	1.1.1., 1.1.2.	1.2.			1.5.	
4.2.9.1.	Perona lietderīgais garums	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	
4.2.9.2.	Perona augstums	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	1.6.1.
4.2.9.3.	Perona nobīde	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	1.6.1.
4.2.9.4.	Sliežu ceļu plānojums gar pe-roniem	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	1.6.1.
4.2.10.1.	Maksimālās spiediena pārmai-ņas tuneļos	1.1.1., 2.1.1.				1.5.	
4.2.10.2.	Sānvēja ietekme	1.1.1., 2.1.1.	1.2.			1.5.	
4.2.10.3.	Aerodinamiskā ietekme uz ba-lastētu sliežu ceļu	1.1.1.	1.2.			1.5.	
4.2.11.1.	Atrašanās vietas rādītāji	1.1.1.	1.2.				
4.2.11.2.	Ekvivalents koniskums eks-pluatācijā	1.1.1., 1.1.2.				1.5.	
4.2.12.2.	Tualešu iztukšošana	1.1.5.	1.2.	1.3.1.		1.5.	
4.2.12.3.	Vilcienu ārpuses tīrīšanas ie-kārtas		1.2.			1.5.	
4.2.12.4.	Ūdens krājumu atjaunošana	1.1.5.	1.2.	1.3.1.		1.5.	
4.2.12.5.	Degvielas uzpilde	1.1.5.	1.2.	1.3.1.		1.5.	
4.2.12.6.	Ārējā energoapgāde	1.1.5.	1.2.			1.5.	
4.4.	Ekspluatācijas noteikumi		1.2.				
4.5.	Tehniskās apkopes noteikumi		1.2.				
4.6.	Profesionālā kvalifikācija	1.1.5.	1.2.				
4.7.	Veselības aizsardzības un droši-bas nosacījumi	1.1.5.	1.2.	1.3.	1.4.1.”;		

7) pielikuma 4.1. iedaļas 1. punktā atsauci “Direktīva 2008/57/EK” aizstāj ar atsauci “Direktīva (ES) 2016/797”;

8) pielikuma 4.1. iedaļas 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Infrastruktūras apakšsistēmas un apkopes apakšsistēmas daļas un to saskarņu funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kuras raksturotas 4.2. un 4.3. punktā, neliek izmantot īpašas tehnoloģijas vai tehniskus risinājumus, izņemot gadījumus, kad tas noteikti nepieciešams Savienības dzelzceļu sistēmas savstarpējai izmantojamībai.”;

9) pielikuma 4.2. iedaļas nosaukumu aizstāj ar šādu:

“4.2. Infrastruktūras apakšsistēmas funkcionālās un tehniskās specifikācijas”;

10) pielikuma 4.2.1. iedaļas 1.–3. punktu aizstāj ar šādiem:

“1. Savienības dzelzceļu tīkla elementi ir noteikti Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 1. punktā. Lai savstarpēja izmantojamība būtu rentabla, katram Savienības dzelzceļu tīkla elementam piešķir “SITS līnijas kategoriju”.

2. SITS līnijas kategorija ir pārvadājumu kodu kombinācija. Līniju, pa kurām notiek tikai viena veida satiksme (piemēram, līnija tikai kravu pārvadājumiem), veikspējas aprakstīšanai var izmantot vienu kodu; jauktas satiksmes gadījumā kategorijas raksturojumam izmanto vienu vai vairākus kodus pasažieru un kravu pārvadājumiem. Pārvadājumu kodu kombinācija raksturo aplieci, kurā var izmantot vēlamo jauktās satiksmes veidu.

3. Šīs SITS līnijas kategorijas izmanto esošo līniju klasifikācijai nolūkā noteikt mērķsistēmu tā, lai tiktu izpildīti attiecīgie veikspējas parametri.”;

11) pielikuma 4.2.1. iedaļas 7. punkta 3. tabulas piezīmi (*) aizstāj ar šādu:

“(*) “Ass slodzi nosaka, pamatojoties uz konstrukcijas masu darba režīmā galvas vagoniem un lokomotīvēm, kā noteikts standarta EN 15663:2009+AC:2010 2.1. punktā, un konstrukcijas masu normālā lietderīgās kravnesības režīmā citiem riteņiem atbilstoši standarta EN 15663:2009+AC:2010 6.3. punktam.”;

12) pielikuma 4.2.1. iedaļas 10. punktu aizstāj ar šādu:

“10. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 7. punktu, kurš paredz, ka SITS neskar dalībvalstu lēmumus attiecībā uz infrastruktūru izmantošanu tādu riteņu kustībai, uz ko neattiecas SITS, ir atļauts projektēt jaunas un modernizētas līnijas, kurās var izmantot:

— lielākus gabarītus,

— lielākas ass slodzes,

— lielāku ātrumu,

— lielāku perona lietderīgo garumu,

— garākus vilcienus,

nekā noteikts 2. un 3. tabulā.”;

13) pielikuma 4.2.2.1. iedaļas H. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) Aerodinamiskā ietekme uz balastētu sliežu ceļu (4.2.10.3.)”;

14) pielikuma 4.2.2.1. iedaļas K. punktā pievieno šādu apakšpunktu:

“b) tehniskās apkopes plāns (4.5.2.)”;

15) pielikuma 4.2.4.2. iedaļas 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem projektētais ārējās sliedes paaugstinājums nepārsniedz 185 mm.”;

16) pielikuma 4.2.4.4. iedaļas 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Šīs iedaļas 1. punkta vietā sistēmā ar 1 668 mm platiem sliežu ceļiem ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta straujas maiņas maksimālās projektētās vērtības ir šādas:

- a) 150 mm – $V \leq 45$ km/h;
- b) 115 mm – 45 km/h $< V \leq 100$ km/h;
- c) $(399 - V)/2,6$ (mm) – 100 km/h $< V \leq 220$ km/h;
- d) 70 mm – 220 km/h $< V \leq 230$ km/h;
- e) ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta strauja maiņa nav pieļaujama, ja ātrums pārsniedz 230 km/h.”;

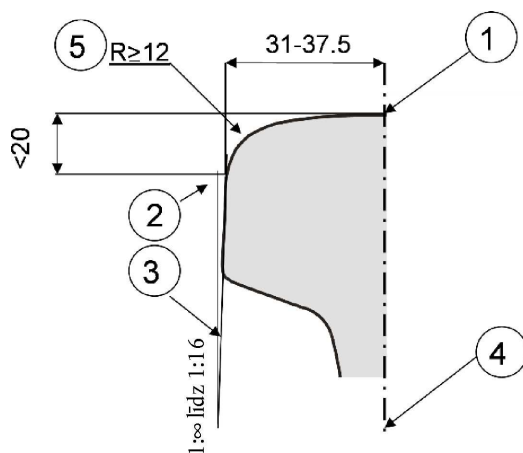
17) pielikuma 4.2.4.5. iedaļas 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Projektēto sliežu ceļa platumu, sliedes galviņas profilu un sliežu ieslīpumu vienlaidu sliežu ceļam izvēlas, lai nepārsniegtu 10. tabulā norādītās ekvivalentā koniskuma robežvērtības.”;

18) pielikuma 4.2.4.6. iedaļā 1. attēlu aizstāj ar šādu:

“1. attēls

Sliedes galviņas profils



- 1 sliedes augšmala
- 2 pieskares punkts
- 3 sānslīpums
- 4 sliedes galviņas vertikālā ass
- 5 gabarīta stūris

19) pielikuma 4.2.4.7.1. iedaļā 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Sliežu ceļiem, pa kuriem ir paredzēts pārvietoties ar ātrumu, kas pārsniedz 60 km/h, sliežu ieslīpumu noteiktam maršrutam izvēlas diapazonā no 1/20 līdz 1/40.”;

20) pielikuma 4.2.6.2.2. iedaļā 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Noteikumus par induktīvo bremžu sistēmas izmantošanu uz sliežu ceļa nosaka infrastruktūras pārvaldītājs ekspluatācijas līmenī, pamatojoties uz sliežu ceļa, tostarp pārmiju un krustojumu, parametriem. Šīs bremžu sistēmas izmantošanas nosacījumus reģistrē saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/777 (*).

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

21) pielikuma 4.2.7.1.1. iedaļā 11. tabulu aizstāj ar šādu:

“11. tabula

Koeficients alfa (α) jaunu konstrukciju projektiem

Satiksmes veids	Koeficienta alfa (α) minimālā vērtība
P1, P2, P3, P4	1,0
P5	0,91
P6	0,83
P 1520	1
P 1600	1,1
F1, F2, F3	1,0
F4	0,91
F 1520	1,46
F 1600	1,1”;

22) pielikuma 4.2.10.3. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.2.10.3. Aerodinamiskā ietekme uz balastētu sliežu ceļu

1. Aerodinamiskā mijiedarbība starp ritošo sastāvu un infrastruktūru var izraisīt balasta akmeņu pacelšanu un aizpūšanu no sliežu ceļa pamatnes vienlaidu sliežu ceļā, pārmijās un krustojumos (Balasta pacelšana). Šo risku mazina.
2. Prasības infrastruktūras apakšsistēmai, kuru mērķis ir mazināt balasta pacelšanas risku, attiecas tikai uz līnijām, pa kurām ir paredzēts pārvietoties ar ātrumu, kas pārsniedz 250 km/h.
3. Šīs iedaļas 2. punkta prasības ir atklāts punkts.”;

23) pielikuma 4.2.12.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.2.12.2. Tualešu iztukšošana

Stacionāras tualešu iztukšošanas iekārtas atbilst uzkrājējtualešu sistēmas raksturlielumiem, kuri norādīti Lokomotīvu un pasažieru vagonu SITS.”;

24) pielikuma 4.2.12.4. iedaļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Stacionāras ūdens krājumu atjaunošanas iekārtas atbilst ūdensapgādes sistēmas raksturlielumiem, kuri norādīti Lokomotīvu un pasažieru vagonu SITS.”;

25) pielikuma 4.2.12.5. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.2.12.5. Degvielas uzpilde

Degvielas uzpildes iekārtas atbilst degvielas uzpildes sistēmas raksturlielumiem, kuri norādīti Lokomotīvu un pasažieru vagonu SITS.”;

26) pielikuma 4.2.12.6. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.2.12.6. Ārējā energoapgāde

Ārējai energoapgādei attiecīgos gadījumos izmanto vienu vai vairākas energoapgādes sistēmas, kuras norādītas Lokomotīvu un pasažieru vagonu SITS.”;

27) pielikuma 4.3.1. iedaļas 15. tabulu aizstāj ar šādu:

“15. tabula

Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmas SITS “Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs”

Saskarne	Atsauce uz Infrastruktūras SITS	Atsauce uz SITS “Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs”
Sliežu ceļa platums	4.2.4.1. Nominālais sliežu ceļa platums 4.2.5.1. Pārmiju un krustojumu projektētā ģeometrija 4.2.8.6. Tūlītējas rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem	4.2.3.5.2.1. Riteņpāru mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi 4.2.3.5.2.3. Riteņpāri ar pārstatāmu attālumu starp riteņiem
Gabarīts	4.2.3.1. Būvju tuvinājuma gabarīts 4.2.3.2. Attālums starp sliežu ceļu asīm 4.2.3.5. Vertikālas līknes minimālais rādiuss 4.2.9.3. Perona nobīde	4.2.3.1. Gabarītu noteikšana
Ass slodze un attālums starp asīm	4.2.6.1. Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm 4.2.6.3. Sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm 4.2.7.1. Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm 4.2.7.2. Ekvivalents vertikāls jaunu zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme uz jaunām konstrukcijām 4.2.7.4. Pastāvošu tiltu un zemes klātņu izturība pret satiksmes slodzēm	4.2.2.10. Slodzes režīmi un masas raksturojumi 4.2.3.2.1. Ass slodzes parametri
Braukšanas raksturlielumi	4.2.6.1. Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm 4.2.6.3. Sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm 4.2.7.1.4. Sānsvārstību spēki	4.2.3.4.2.1. Drošas braukšanas robežvērtības 4.2.3.4.2.2. Sliežu ceļa noslogojuma robežvērtības
Braukšanas stabilitāte	4.2.4.4. Ekvivalents koniskums 4.2.4.6. Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils 4.2.11.2. Ekvivalents koniskums ekspluatācijā	4.2.3.4.3. Ekvivalents koniskums 4.2.3.5.2.2. Riteņu mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi
Garenvirziena slodžu ietekme	4.2.6.2. Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm 4.2.7.1.5. Vilces un bremzēšanas (garenvirziena slodžu) ietekme	4.2.4.5. Bremzēšanas veiktspēja
Minimālais horizontālas līknes rādiuss	4.2.3.4. Horizontālas līknes minimālais rādiuss	4.2.3.6. Līkuma minimālais rādiuss A pielikums, A.1. Buferi
Gaitas dinamiskie parametri	4.2.4.3. Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts	4.2.3.4.2. Gaitas dinamiskie parametri
Maksimālais ātruma samazinājums	4.2.6.2. Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm 4.2.7.1.5. Vilces un bremzēšanas ietekme	4.2.4.5. Bremzēšanas veiktspēja

Saskarne	Atsauce uz Infrastruktūras SITS	Atsauce uz SITS "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs"
Aerodinamiskā ietekme	4.2.3.2. Attālums starp sliežu ceļu asīm 4.2.7.3. Pāri vai blakus sliežu ceļam būvējamu jaunu konstrukciju izturība 4.2.10.1. Maksimālās spiediena svārstības tuneļos 4.2.10.3. Aerodinamiskā ietekme uz balastētu sliežu ceļu	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 4.2.6.2.2. Vilciena galvas radītais spiediena vilnis 4.2.6.2.3. Maksimālās spiediena svārstības tuneļos 4.2.6.2.5. Aerodinamiskā ietekme uz balastētu sliežu ceļu
Sānvējš	4.2.10.2. Sānvēja ietekme	4.2.6.2.4. Sānvējš
Vilcienu apkopes iekārtas	4.2.12.2. Tualešu iztukšošana 4.2.12.3. Vilcienu ārpuses tīrīšanas iekārtas 4.2.12.4. Ūdens krājumu atjaunošana 4.2.12.5. Degvielas uzpilde 4.2.12.6. Ārējā energoapgāde	4.2.11.3. Tualešu iztukšošanas sistēma 4.2.11.2.2. Vilcienu ārpuses tīrīšana ar mazgāšanas iekārtām 4.2.11.4. Ūdens krājumu atjaunošanas iekārtas 4.2.11.5. Ūdens krājumu atjaunošanas saskarne 4.2.11.7. Degvielas uzpildes aprīkojums 4.2.11.6. Īpašas prasības, ja vilciens novietots stāvēšanai";

28) pielikuma 4.3.1. iedaļas 16. tabulu aizstāj ar šādu:

"16. tabula

Saskarnes ar ritošā sastāva apakšsistēmas SITS "Kravas vagoni"

Saskarne	Atsauce uz Infrastruktūras SITS	Atsauce uz SITS "Kravas vagoni"
Sliežu ceļa platums	4.2.4.1. Nominālais sliežu ceļa platums 4.2.4.6. Vienlaidu sliežu ceļa sliedes galviņas profils 4.2.5.1. Pārmiju un krustojumu projektētā ģeometrija 4.2.8.6. Tūlītējās rīcības robežvērtības pārmijām un krustojumiem	4.2.3.6.2. Riteņpāru raksturlielumi 4.2.3.6.3. Riteņu raksturlielumi
Gabarīts	4.2.3.1. Būvju tuvinājuma gabarīts 4.2.3.2. Attālums starp sliežu ceļu asīm 4.2.3.5. Vertikālas līknes minimālais rādiuss 4.2.9.3. Perona nobīde	4.2.3.1. Gabarītu noteikšana
Ass slodze un attālums starp asīm	4.2.6.1. Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm 4.2.6.3. Sliežu ceļa izturība pret sānvirziena slodzēm 4.2.7.1. Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm 4.2.7.2. Ekvivalents vertikāls jaunu zemes klātņu noslogojums un grunts spiediena ietekme uz jaunām konstrukcijām 4.2.7.4. Pastāvošu tiltu un zemes klātņu izturība pret satiksmes slodzēm	4.2.3.2. Savietojamība ar līniju nestspēju

Saskarne	Atsauce uz Infrastruktūras SITS	Atsauce uz SITS "Kravas vagoni"
Gaitas dinamiskie parametri	4.2.8. Tūlītējas rīcības robežvērtības attiecībā uz sliežu ceļa ģeometrijas defektiem	4.2.3.5.2. Gaitas dinamiskie parametri
Garenvirziena slodžu ietekme	4.2.6.2. Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm 4.2.7.1.5. Vilces un bremzēšanas (garenvirziena slodžu) ietekme	4.2.4.3.2. Bremzēšanas efektivitāte
Minimālais līknes rādiuss	4.2.3.4. Horizontālas līknes minimālais rādiuss	4.2.2.1. Mehāniska saskarne
Vertikāla līkne	4.2.3.5. Vertikālas līknes minimālais rādiuss	4.2.3.1. Gabarītu noteikšana";

29) pielikuma 4.3.4. iedaļas 19. tabulu aizstāj ar šādu:

"19. tabula

Saskarnes ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu

Saskarne	Atsauce uz Infrastruktūras SITS	Atsauce uz Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS
Braukšanas stabilitāte	4.2.11.2. Ekvivalents koniskums ekspluatācijā	4.2.3.4.4. Ekspluatācijas kvalitāte
Induktīvo bremžu izmantošana	4.2.6.2. Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm	4.2.2.6.2. Bremzēšanas veiktspēja
Sānvējš	4.2.10.2. Sānvēja ietekme	4.2.3.6.3. Rezerves pasākumi vajadzības gadījumā
Ekspluatācijas noteikumi	4.4. Ekspluatācijas noteikumi	4.2.1.2.2.2. Maršruta aprakstā iekļautās informācijas grozījumi 4.2.3.6. Traucēts ekspluatācijas režīms
Personāla kompetence	4.6. Profesionālā kompetence	2.2.1. Personāls un vilcieni";

30) pielikuma 4.4. iedaļas 1. punktā tekstu "Direktīvas 2008/57/EK 18. panta 3. punktā un noteikts tās VI pielikumā (I.2.4. punkts)" aizstāj ar "Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 4. punktā un noteikts tās IV pielikumā (2.4. punkts)";

31) pielikuma 4.5.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

"4.5.2. Tehniskās apkopes plāns

Infrastruktūras pārvaldītājam ir tehniskās apkopes plāns, kas aptver 4.5.1. punktā minētos aspektus un vismaz šādus aspektus:

- iejaukšanās un trauksmes robežvērtību kopumu;
- ziņas par darba metodēm, personāla profesionālo kompetenci un izmantojamiem individuālās aizsardzības līdzekļiem;
- noteikumus, kuri jāpiemēro to personu aizsardzībai, kuras strādā uz sliežu ceļa vai tā tuvumā;
- līdzekļus, ko izmanto, lai pārbaudītu ekspluatācijas robežvērtību ievērošanu;
- pasākumus, kuri jāveic attiecībā uz ātrumu, kas pārsniedz 250 km/h, lai mazinātu balasta pacelšanas risku.";

32) pielikuma 4.7. iedaļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Personāla veselības aizsardzības un drošības nosacījumi, kuri jāievēro infrastruktūras apakšsistēmas ekspluatācijā un tehniskajā apkopē, atbilst attiecīgajiem Eiropas un valsts tiesību aktiem.”;

33) pielikuma 5.3.2. iedaļas 2. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) sliežu stiprinājumu izturība pret tipiskas slodzes 3 000 000 ciklu iedarbību asā līkumā ir tāda, ka sliežu piestiprināšanas sistēmas veiktspējas izmaiņas nepārsniedz:

- 20 % no iespīlēšanas spēka,
- 25 % no vertikālā stinguma,
- garenvirziena ierobežojuma samazinājumu vairāk nekā 20 % apmērā.

Tipiskā slodze atbilst:

- maksimālajai ass slodzei, kādai sliežu piestiprināšanas sistēma ir paredzēta,
- sliežu, sliežu ieslīpuma, zemsliedžu pamata un gulšņu tipa kombinācijai, ar kuru drīkst izmantot sliežu piestiprināšanas sistēmu.”;

34) pielikuma 6.1.4.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6.1.4.1. Savstarpējas izmantojamības komponenti, uz kuriem attiecas citas Eiropas Savienības direktīvas

1. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 10. panta 3. punktu gadījumā, ja uz savstarpējas izmantojamības komponentiem attiecas citi Savienības tiesību akti, kas skar citus jautājumus, “EK” atbilstības vai piemērotības lietošanai deklarācijā norāda, ka šie savstarpējas izmantojamības komponenti atbilst arī minēto citu tiesību aktu prasībām.
2. Saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/250 (*) I pielikumu “EK” deklarācijā par atbilstību vai piemērotību lietošanai iekļauj izmantošanas nosacījumu un ierobežojumu sarakstu.

(*) Komisijas 2019. gada 12. februāra Īstenošanas regula (ES) 2019/250 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.).”;

35) pielikuma 6.2.1. iedaļas 1. punktā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 18. pantu” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 15. pantu”;

36) pielikuma 6.2.1. iedaļas 6. punktu aizstāj ar šādu:

“6. Pieteikuma iesniedzējs sagatavo infrastruktūras apakšsistēmas “EK” verifikācijas deklarāciju saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 15. pantu.”;

37) pielikuma 6.2.4. iedaļai pēc 6.2.4.14. punkta pievieno šādu punktu:

“6.2.4.15. Savietojamības ar bremzēšanas sistēmām novērtēšana

4.2.6.2.2. punkta 2. apakšpunktā noteikto prasību novērtējums nav vajadzīgs.”;

38) pielikuma 6.4. iedaļas 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Paziņotā iestāde atsauci uz šīs SITS 4.5.1. punktā prasīto tehniskās apkopes dokumentāciju iekļauj tehniskajā dokumentācijā, kas minēta Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 4. punktā.”;

39) pielikuma 6.5.2. iedaļas 2. punktā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 17. pantu” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 14. pantu”;

40) pielikuma 7. iedaļā pirmo daļu pirms 7.1. iedaļas aizstāj ar šādu:

“Dalībvalstis izstrādā valsts plānu šīs SITS īstenošanai, ņemot vērā visas Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas saskaņotību. Šajā plānā iekļauj visus projektus, kas attiecas uz jaunu infrastruktūras apakšsistēmu, infrastruktūras apakšsistēmas atjaunošanu un modernizāciju, atbilstīgi 7.1.–7.7. punktā minētajai informācijai.”;

41) pielikuma 7.3.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.3.1. Līnijas modernizācija vai atjaunošana

1. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 14. punktu “modernizācija” ir apakšsistēmas vai tās daļas lieli pārveidošanas darbi, kā rezultātā rodas izmaiņas tehniskajā dokumentācijā, kuru pievieno “EK” verifikācijas deklarācijai, ja minētā tehniskā dokumentācija pastāv, un kas uzlabo apakšsistēmas vispārējo darbību.
2. Šajā SITS līnijas infrastruktūras apakšsistēmu uzskata par modernizētu, ja vismaz 4.2.1. punktā noteiktie veikspējas parametri – ass slodze vai gabarīts ir mainīti, lai atbilstu cita pārvadājumu koda prasībām.
3. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 15. punktu “atjaunošana” ir apakšsistēmas vai tās daļas lieli nomainas darbi, kas nemaina apakšsistēmas vispārējo darbību.
4. Šajā kontekstā lieli nomainas darbi interpretējami kā projekts, ko īsteno, lai sistemātiski nomainītu līnijas vai līnijas posma elementus. Atjaunošana atšķiras no 7.3.3. punktā minētās nomainas, ko veic saistībā ar tehnisko apkopi, jo tā dod iespēju panākt līnijas atbilstību SITS. Atjaunošana arī ir modernizācija, tikai tā nemaina veikspējas parametrus.
5. Infrastruktūras apakšsistēmas modernizācijas vai atjaunošanas darbības jomā var ietilpt visa apakšsistēma noteiktā līnijā vai tikai dažas apakšsistēmas daļas. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 18. panta 6. punktu valsts drošības iestāde izskata šo projektu un pieņem lēmumu par to, vai ir vajadzīga jauna ekspluatācijas atļauja.
6. Ja ir vajadzīga jauna atļauja, jānodrošina infrastruktūras apakšsistēmas daļu, uz kurām attiecas modernizācija vai atjaunošana, atbilstība šai SITS un uz tām attiecas Direktīvas (ES) 2016/797 15. pantā noteiktā procedūra, ja vien nav piešķirta atļauja SITS nepiemērošanai saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 7. pantu.
7. Ja jauna ekspluatācijas atļauja nav vajadzīga, ir ieteicams panākt atbilstību šai SITS. Ja atbilstību nav iespējams panākt, līgumslēdzējs subjekts par neatbilstības iemesliem informē dalībvalsti.”;

42) pielikuma 7.3.2. iedaļu svītro;

43) pielikuma 7.3.3. iedaļas 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Šādos gadījumos jāņem vērā, ka katrs no minētajiem elementiem atsevišķi nevar nodrošināt visas apakšsistēmas atbilstību. Apakšsistēmas atbilstību var apliecināt tikai tad, ja visi elementi atbilst SITS.”;

44) pielikuma 7.6. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.6. Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas

Piemērojamā procedūra un infrastruktūras apakšsistēmas parametri, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāizmanto, lai pārbaudītu savietojamību ar maršrutu, ir aprakstīti Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 (*) pielikuma 4.2.2.5. punktā un D1. papildinājumā.

(*) Komisijas 2019. gada 16. maijs Īstenošanas regula (ES) 2019/773 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 139 I, 27.5.2019., 5. lpp.);

45) pielikuma 7.7. iedaļā pēc b) punkta un pirms 7.7.1. iedaļas pievieno šādu daļu:

“Visus īpašos gadījumus un to attiecīgos datumus atkārtoti pārskata SITS turpmākās pārskatīšanas gaitā, lai to tehnisko un ģeogrāfisko darbības jomu ierobežotu, pamatojoties uz novērtējumu par to ietekmi uz drošību, savstarpēju izmantojamību, pārrobežu pārvadājumiem, TEN-T koridoriem un par to saglabāšanas vai atcelšanas praktisko un ekonomisko ietekmi. Īpaši ņem vērā ES finansējuma pieejamību.

Īpašos gadījumus attiecina tikai uz maršrutu vai tīklu, kur tie ir noteikti vajadzīgi, un ņem vērā, izmantojot maršruta savietojamības procedūras.”;

46) pielikuma 7.7.2.1. iedaļas otro daļu aizstāj ar šādu:

“Ja perona augstums ir 550 mm un 760 mm, perona nobīdes standarta vērtību b_{q0} aprēķina atbilstīgi šādām formulām:”;

47) pielikuma 7.7.8.1. iedaļā virsrakstu “Perona augstums (4.2.9.3.)” aizstāj ar “Perona augstums (4.2.9.2.)”;

48) pielikuma 7.7.11.1. iedaļas 2. punktu svītros;

49) pielikuma 7.7.13.5. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.7.13.5. Perona augstums (4.2.9.2.)

“P” gadījumi

Modernizētiem vai atjaunotiem peroniem sistēmā ar sliežu ceļiem, kuru nominālais platums ir 1 668 mm, perona pieļaujamais nominālais augstums attiecīgi ir 685 mm (vispārlietojams) vai 900 mm (pilsētas vai piepilsētas satiksme) virs velšanās virsmas, ja rādiuss ir vairāk nekā 300 m vai 350 m.”;

50) A papildinājumā 36. tabulu aizstāj ar šādu:

“36. tabula

Savstarpējas izmantojamības komponentu novērtēšana “EK” atbilstības deklarācijas vajadzībām

Vērtējamie raksturlielumi	Novērtēšanas posmi			
	Projektēšanas un izstrādes posms			Ražošanas posms Ražošanas process + ražojuma testēšana
	Projekta pārbaude	Ražošanas procesa pārbaude	Tipa testēšana	Ražojuma (sērijas) kvalitāte
5.3.1. Sliedes				
5.3.1.1. Sliedes galviņas profils	X	n. p.	X	X
5.3.1.2. Sliežu tērauds	X	X	X	X
5.3.2. Sliežu piestiprināšanas sistēmas	n. p.	n. p.	X	X
5.3.3. Sliežu ceļa gulšņi	X	X	n. p.	X”;

51) B papildinājuma 37. tabulā rindu “Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm” aizstāj ar šādu:

Vērtējamie raksturlielumi	Projekta pārbaude	Samontēti ražojumi pirms nodošanas ekspluatācijā	Īpašas novērtēšanas procedūras
“Sliežu ceļa izturība pret garenvirziena slodzēm (4.2.6.2.)	X	n. p.	6.2.5. 6.2.4.15.”;

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

“c) balsts”;

53) E papildinājumu groza šādi:

a) otro daļu aizstāj ar šādu:

“EN līniju kategorija ir ass slodzes un ar attālumu starp asīm saistītu ģeometrisku aspektu funkcija. EN līniju kategorijas ir norādītas standarta EN 15528:2015 A pielikumā.”;

b) papildinājuma 38. tabulu aizstāj ar šādu:

“38. tabula

EN līniju kategorija – atbilstošais ātrums ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾ (km/h) – pasažieru pārvadājumi

Pārvadājumu kods	Pasažieru ritošais sastāvs (tostarp pasažieru vagoni, bagāžas vagoni un vagoni automobiļu pārvadāšanai) un vieglie kravas vagoni ⁽²⁾ ⁽³⁾	Lokomotīves un galvas vagoni ⁽²⁾ ⁽⁴⁾	Elektrovilces vai dīzeļvilces motorvienības, motorvagoni un automotrisi ⁽²⁾ ⁽³⁾
P1	n. p. ⁽¹²⁾	n. p. ⁽¹²⁾	Atklāts punkts
P2	n. p. ⁽¹²⁾	n. p. ⁽¹²⁾	Atklāts punkts
P3a (> 160 km/h)	A – 200 B1 – 160	D2 – 200 ⁽¹¹⁾	Atklāts punkts
P3b (≤ 160 km/h)	B1 – 160	D2 – 160	C2 ⁽⁸⁾ – 160 D2 ⁽⁹⁾ – 120
P4a (> 160 km/h)	A – 200 B1 – 160	D2 – 200 ⁽¹¹⁾	Atklāts punkts
P4b (≤ 160 km/h)	A – 160 B1 – 140	D2 – 160	B1 ⁽⁷⁾ – 160 C2 ⁽⁸⁾ – 140 D2 ⁽⁹⁾ – 120
P5	B1 – 120	C2 – 120 ⁽⁵⁾	B1 ⁽⁷⁾ – 120
P6	a12		
P 1520	Atklāts punkts		
P 1600	Atklāts punkts”;		

c) tabulas ⁽¹⁾ piezīmi aizstāj ar šādu:

“(1) Tabulā norādītais ātrums ir maksimālā prasība līnijai, un tas var būt mazāks atbilstīgi 4.2.1. punkta 12. apakšpunkta prasībām. Pārbaudot atsevišķas konstrukcijas uz līnijas, var ņemt vērā ritekļa veidu un vietējo pieļaujamo ātrumu.”;

d) tabulas ⁽²⁾ piezīmi aizstāj ar šādu:

“(2) Pasažieru ritošā sastāva (tostarp pasažieru vagonu, bagāžas vagonu un vagonu automobiļu pārvadāšanai), citu ritekļu, lokomotīvu, galvas vagonu, elektrovilces un dīzeļvilces motorvienību, motorvagonu un automotrišu definīcijas ir atrodamas Lokomotīvu un pasažieru vagonu SITS. Vieglos kravas vagonus definē kā bagāžas vagonus, izņemot to, ka tos var iekļaut formējumos, kuri nav paredzēti pasažieru pārvadāšanai.”;

e) tabulas ⁽¹⁰⁾ piezīmi svītrot;

f) pievieno šādu ⁽¹²⁾ piezīmi:

“(12) Ņemot vērā ekspluatācijas jauninājumus, nav nepieciešams noteikt harmonizētas prasības, lai panāktu pienācīgu savstarpējas izmantojamības līmeni šim ritekļu tipam attiecībā uz pārvadājumu kodiem P1 un P2.”;

54) F papildinājumu groza šādi:

a) papildinājuma 40. tabulu aizstāj ar šādu:

“40. tabula

Maršruta pieejamības numurs – atbilstošais ātrums ⁽¹⁾ ⁽⁵⁾ (jūdzes stundā) – pasažieru pārvadājumi

Pārvadājumu kods	Pasažieru ritošais sastāvs (tostarp pasažieru vagoni, bagāžas vagoni un vagoni automobiļu pārvadāšanai) un vieglie kravas vagoni ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁶⁾	Lokomotīves un galvas vagoni ⁽²⁾ ⁽⁴⁾	Elektrovilces vai dīzeļvilces motorvienības, motorvagoni un automotrišes ⁽²⁾ ⁽³⁾ ⁽⁶⁾
P1	n. p. ⁽¹¹⁾	n. p. ⁽¹¹⁾	Atklāts punkts
P2	n. p. ⁽¹¹⁾	n. p. ⁽¹¹⁾	Atklāts punkts
P3a (> 160 km/h)	RA1 – 125 RA2 – 90	RA7 – 125 ⁽⁷⁾ RA8 – 110 ⁽⁷⁾ RA8 – 100 ⁽⁸⁾ RA5 – 125 ⁽⁹⁾	Atklāts punkts
P3b (≤ 160 km/h)	RA1 – 100 RA2 – 90	RA8 – 100 ⁽⁸⁾ RA5 – 100 ⁽⁹⁾	RA3 – 100
P4a (> 160 km/h)	RA1 – 125 RA2 – 90	RA7 – 125 ⁽⁷⁾ RA7 – 100 ⁽⁸⁾ RA4 – 125 ⁽⁹⁾	Atklāts punkts
P4b (≤ 160 km/h)	RA1 – 100 RA2 – 90	RA7 – 100 ⁽⁸⁾ RA4 – 100 ⁽⁹⁾	RA3 – 100
P5	RA1 – 75	RA5 – 75 ⁽⁸⁾ ⁽¹⁰⁾ RA4 – 75 ⁽⁹⁾ ⁽¹⁰⁾	RA3 – 75
P6	RA1		
P 1600	Atklāts punkts”;		

b) tabulas ⁽¹⁾ piezīmi aizstāj ar šādu:

“(1) Tabulā norādītais ātrums ir maksimālā prasība līnijai, un tas var būt mazāks atbilstīgi 4.2.1. punkta 12. apakšpunkta prasībām. Pārbaudot atsevišķas konstrukcijas uz līnijas, var ņemt vērā ritekļa veidu un vietējo pieļaujamo ātrumu.”;

c) tabulas ⁽²⁾ piezīmi aizstāj ar šādu:

“(2) Pasažieru ritošā sastāva (tostarp pasažieru vagonu, bagāžas vagonu un vagonu automobiļu pārvadāšanai), citu ritekļu, lokomotīvu, galvas vagonu, elektrovilces un dīzeļvilces motorvienību, motorvagonu un automotrišu definīcijas ir atrodamas Lokomotīvu un pasažieru vagonu SITS. Vieglos kravas vagonus definē kā bagāžas vagonus, izņemot to, ka tos var iekļaut formējumos, kuri nav paredzēti pasažieru pārvadāšanai.”;

d) pievieno šādu ⁽¹¹⁾ piezīmi:

“(11) Ņemot vērā ekspluatācijas jauninājumus, nav nepieciešams noteikt harmonizētas prasības, lai panāktu pienācīgu savstarpējas izmantojamības līmeni šim ritekļu tipam attiecībā uz pārvadājumu kodiem P1 un P2.”;

55) K papildinājuma ceturto daļu tieši pirms 45. tabulas svītro;

56) L papildinājumu svītro;

57) P papildinājuma P.3. punkta otro daļu groza ar šādu (parastajā šriftā):

“Vertikālās līknes rādiuss R_v ir ierobežots līdz 500 m. Augstums, kas nepārsniedz 80 mm, tiek uzskatīts par nulli rādiusā R_v no 500 m līdz 625 m.”;

58) Q papildinājuma 47. tabulu aizstāj ar šādu:

“47. tabula

Paziņotie valsts tehniskie noteikumi attiecībā uz Apvienotās Karalistes Lielbritānijas tīkla īpašajiem gadījumiem

Īpašais gadījums	SITS punkts	Prasība	Valsts tehnisko noteikumu numurs	Valsts tehnisko noteikumu nosaukums
7.7.17.1.	4.2.1.: 2. un 3. tabula	Līniju kategorijas gabarīts	GI/RT7073	Prasības attiecībā uz infrastruktūras izvietojumu un attāluma definēšanu un ievērošanu
			GE/RT8073	Prasības attiecībā uz standarta ritekļa gabarītu piemērošanu
			GI/RT7020	GB prasības attiecībā uz perona augstumu, perona nobīdi un perona platumu
7.7.17.2. un 7.7.17.9.	4.2.3.1. un 6.2.4.1.	Būvju tuvinājuma gabarīts	GI/RT7073	Prasības attiecībā uz infrastruktūras izvietojumu un attāluma definēšanu un ievērošanu
			GE/RT8073	Prasības attiecībā uz standarta ritekļa gabarītu piemērošanu
			GI/RT7020	GB prasības attiecībā uz perona augstumu, perona nobīdi un perona platumu
7.7.17.3. un 7.7.17.10.	4.2.3.2.: 4. tabula un 6.2.4.2.	Attālums starp sliežu ceļu asīm	GI/RT7073	Prasības attiecībā uz infrastruktūras izvietojumu un attāluma definēšanu un ievērošanu
7.7.17.4.	4.2.5.3. un J papildinājums	Stacionāru dubulto krustenisko pāreju maksimālais nevadāmais garums	GC/RT5021	Sliežu ceļu sistēmas prasības
			GM/RT2466	Dzelzceļa riteņpāri
7.7. 17.6.	4.2.9.2.	Perona augstums	GI/RT7020	GB prasības attiecībā uz perona augstumu, perona nobīdi un perona platumu
7.7. 17.7. un 7.7. 17.11.	4.2.9.3. un 6.2.4.11.	Perona nobīde	GI/RT7020	GB prasības attiecībā uz perona augstumu, perona nobīdi un perona platumu
			GI/RT7073	Prasības attiecībā uz infrastruktūras izvietojumu un attāluma definēšanu un ievērošanu”;

59) R papildinājumu aizstāj ar šādu:

“R papildinājums

Atklāto punktu saraksts

1. Tūlītējas rīcības robežvērtības izolētiem defektiem lāgojumā, ja ātrums pārsniedz 300 km/h (4.2.8.1.).
2. Tūlītējas rīcības robežvērtības izolētiem defektiem garenprofila līmenī, ja ātrums pārsniedz 300 km/h (4.2.8.2.).

3. Minimālais pieļaujamais attālums starp sliežu ceļu asīm vienotajam būvju tuvinājuma gabarītam IRL 3 ir atklāts punkts (7.7.18.2.).
 4. EN līniju kategorija – atbilstošais ātrums (km/h) pārvadājumu kodam P1 (motorvienības), P2 (motorvienības), P3a (motorvienības), P4a (motorvienības), P 1520 (visi ritekļi), P 1600 (visi ritekļi), F 1520 (visi ritekļi) un F 1600 (visi ritekļi) E papildinājuma 38. un 39. tabulā.
 5. Maršruta pieejamības numurs – atbilstošais ātrums (jūdzes stundā) – pārvadājumu kodam P1 (motorvienības), P2 (motorvienības), P3a (motorvienības), P4a (motorvienības), P 1600 (visi ritekļi) un F 1600 (visi ritekļi) F papildinājuma 40. un 41. tabulā.
 6. Noteikumi un rasējumi attiecībā uz gabarītiem IRL 1, IRL 2 un IRL 3 ir atklāts punkts (O papildinājums).
 7. Prasības attiecībā uz balasta pacelšanas riska novēršanu ātrumam, kas pārsniedz 250 km/h.”;
- 60) S papildinājuma 48. tabulu aizstāj ar šādu:

“48. tabula

Termini

Definētais termins	SITS punkts	Definīcija
Faktiskais punkts (RP) / <i>Actual point (RP)</i> / <i>Praktischer Herzpunkt</i> / <i>Pointe de coeur</i>	4.2.8.6.	Krustojuma serdes fiziskais galējais punkts. Sk. 2. attēlu, kurā redzama attiecība starp faktisko punktu (RP) un krustpunktu (IP).
Trauksmes robežvērtība / <i>Alert limit</i> / <i>Auslösewert</i> / <i>Limite d'alerte</i>	4.5.2.	Vērtība, kuru pārsniedzot, jāizvērtē sliežu ceļa ģeometrijas stāvoklis, un tas jāņem vērā regulāri plānotajos tehniskās apkopes pasākumos.
Ass slodze / <i>Axle load</i> / <i>Achsfahrmasse</i> / <i>Charge à l'essieu</i>	4.2.1., 4.2.6.1.	Ar gravitācijas paātrinājumu dalīta riteņu statisko vertikālo spēku summa, ar kādu riteņpāris vai divi atsevišķi riteņi iedarbojas uz sliežu ceļu.
Bremzēšanas sistēmas, kuras nav atkarīgas no riteņa un sliedes saķeres nosacījumiem	4.2.6.2.2.	“Bremzēšanas sistēmas, kuras nav atkarīgas no riteņa un sliedes saķeres nosacījumiem” attiecas uz visām ritošā sastāva bremzēšanas sistēmām, kuras var radīt slidei piemērojamu bremzēšanas spēku neatkarīgi no riteņa un sliedes saķeres nosacījumiem (piemēram, magnētiskās bremžu sistēmas un induktīvo bremžu sistēmas).
Ārējās sliedes paaugstinājums / <i>Cant</i> / <i>Überhöhung</i> / <i>Dévers de la voie</i>	4.2.4.2. 4.2.8.5.	Sliežu galviņu ass līnijā mērāma augstuma starpība attiecībā pret horizontāli starp viena sliežu ceļa divām sliedēm konkrētā vietā.
Ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts / <i>Cant deficiency</i> / <i>Überhöhungsfehlbetrag</i> / <i>Insuffisance de devers</i>	4.2.4.3.	Starpība starp piemēroto ārējās sliedes paaugstinājumu un augstāku ārējās sliedes līdzsvara paaugstinājumu.
Vienkāršs krustenis / <i>Common crossing</i> / <i>Starres Herzstück</i> / <i>Coeur de croisement</i>	4.2.8.6.	Konstrukcija, kas nodrošina pārmiju vai šaurleņķa krustojumu divu pretēju darba šķautņu krustošanos un kurai ir viena krustojuma serde un divas spārnsliedes.
Sānvējš / <i>Crosswind</i> / <i>Seitenwind</i> / <i>Vents traversiers</i>	4.2.10.2.	Spēcīgs vējš, kas ir šķērsenisks līnijai un var negatīvi ietekmēt vilcienu kustības drošību.

Definētais termins	SITS punkts	Definīcija
Projektētā vērtība / <i>Design value</i> / <i>Planungswert</i> / <i>Valeur de conception</i>	4.2.3.4., 4.2.4.2., 4.2.4.5., 4.2.5.1., 4.2.5.3.	Teorētiska vērtība bez ražošanas, būvniecības un tehniskās apkopes pielaidēm.
Projektētais sliežu ceļa platums / <i>Design track gauge</i> / <i>Konstruktionsspurweite</i> / <i>Ecartement de conception de la voie</i>	5.3.3.	Viena vērtība, ko iegūst, ja visi sliežu ceļa komponenti precīzi atbilst projektētajiem izmēriem vai to vidējiem projektētajiem izmēriem, ja ir noteikts diapazons.
Attālums starp sliežu ceļu asīm / <i>Distance between track centres</i> / <i>Gleisabstand</i> / <i>Entraxe de voies</i>	4.2.3.2.	Attālums starp divu aplūkojamo sliežu ceļu ass līniju punktiem, kuru mēra paralēli atsaucēs sliežu ceļa (t. i., sliežu ceļa ar mazāko ārējās sliedes paaugstinājumu) velšanās virsmai.
Dinamiskais sānspēks / <i>Dynamic lateral force</i> / <i>Dynamische Querkraft</i> / <i>Effort dynamique transversal</i>	4.2.6.3.	Dinamisko spēku summa, ar kādu riteņpāris sānvirzienā iedarbojas uz sliežu ceļu.
Zemes klātnes / <i>Earthworks</i> / <i>Erdbauwerke</i> / <i>Ouvrages en terre</i>	4.2.7.2., 4.2.7.4.	Grunts konstrukcijas un grunts noturēšanas konstrukcijas, uz kurām iedarbojas dzelzceļa satiksmes noslogojums.
EN līniju kategorija / <i>EN Line Category</i> / <i>EN Streckenklasse</i> / <i>EN Catégorie de ligne</i>	4.2.7.4., E papildinājums	Standarta EN 15528:2015 A pielikumā izklāstītā klasifikācijas procesa rezultāts, kas minētajā standartā apzīmēts ar nosaukumu "Līniju kategorija". Tā atspoguļo infrastruktūras spēju izturēt vertikālās slodzes, ar kādām parastos ekspluatācijas apstākļos uz līniju vai līnijas posmu iedarbojas riteklī.
Ekvivalents koniskums / <i>Equivalent conicity</i> / <i>Äquivalente Konizität</i> / <i>Conicité équivalente</i>	4.2.4.5., 4.2.11.2.	Konusa leņķa tangenss riteņpārim ar koniskiem riteņiem, kuru sānvirziena kustībai ir tāds pats kinemātiskais viļņa garums kā attiecīgajam riteņpārim taisnā sliežu ceļa posmā un līkumos ar lielu rādiusu.
Stacionāras serdes aizsargs / <i>Fixed nose protection</i> / <i>Leitweite</i> / <i>Cote de protection de pointe</i>	4.2.5.3., J papildinājums	Attālums starp krustojuma serdi un pretsliedi (sk. 10. attēla 2. izmēru).
Uzmalu vadotnes dziļums / <i>Flangeway depth</i> / <i>Rillentiefe</i> / <i>Profondeur d'ornière</i>	4.2.8.6.	Attālums starp velšanās virsmu un uzmalu vadotnes dibenu (sk. 10. attēla 6. izmēru).
Uzmalu vadotnes platums / <i>Flangeway width</i> / <i>Rillenweite</i> / <i>Largeur d'ornière</i>	4.2.8.6.	Attālums starp gaitas sliedi un blakus esošu pretsliedi vai spārnsliedi (sk. 10. attēla 5. izmēru).
Brīvā riteņa pāreja pretsliedes/spārnsliedes ieejā / <i>Free wheel passage at check rail/wing rail entry</i> / <i>Freier Raddurchlauf im Radlenker-Einlauf/Flügelsschienen-Einlauf</i> / <i>Côte d'équilibre du contre-rail</i>	4.2.8.6.	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. 10. attēla 4. izmēru). Pretsliedes vai spārnsliedes ieeja ir punkts, kurā ir pieļaujams riteņa kontakts ar pretsliedi vai spārnsliedi.

Definētais termins	SITS punkts	Definīcija
Brīvā riteņa pāreja krustojuma serdē / <i>Free wheel passage at crossing nose</i> / <i>Freier Raddurchlauf im Bereich der Herzspitze</i> / <i>Cote de libre passage dans le croisement</i>	4.2.8.6.	Attālums starp krustojuma spārnsliedes un pretējās pret-sliedes darba šķautni, ko mēra pāri gabarītam (sk. 10. attēla 3. izmēru).
Brīvā riteņa pāreja pārmijās / <i>Free wheel passage in switches</i> / <i>Freier Raddurchlauf im Bereich der Zungen-vorrichtung</i> / <i>Côte de libre passage de l'aiguillage</i>	4.2.8.6.	Attālums starp vienas pārmiju sliedes gabarīta šķautni un pretējās pārmiju sliedes aizmugures malu (sk. 10. attēla 1. izmēru).
Gabarīts / <i>Gauge</i> / <i>Begrenzungslinie</i> / <i>Gabarit</i>	4.2.1. 4.2.3.1.	Noteikumu kopums, ieskaitot atsaucis kontūru un tā aprēķināšanas noteikumus, ritekļa ārējo izmēru un no infrastruktūras atbrīvojamās telpas noteikšanai.
HBW/HBW/HBW	5.3.1.2.	SI sistēmā neietilpstoša tērauda cietības vienība, kas definēta standartā EN ISO 6506-1:2005 "Metāliskie materiāli. Brinela cietības tests" Testēšanas metode.
Pretsliedes augstums / <i>Height of check rail</i> / <i>Radlenkerüberhöhung</i> / <i>Surélévation du contre rail</i>	4.2.8.6. J papildinājums	Pretsliedes augstums virs velšanās virsmas (sk. 14. attēla 7. izmēru).
Tūlītējas rīcības robežvērtība / <i>Immediate Action Limit</i> / <i>Soforteingriffsschwelle</i> / <i>Limite d'intervention immédiate</i>	4.2.8., 4.5.	Vērtība, kuru pārsniedzot, jāveic pasākumi, lai līdz pieņemamam līmenim samazinātu vilcienu noskriešanas no sliedēm risku.
Infrastrukturā pārvaldītājs / <i>Infrastructure Manager</i> / <i>Betreiber der Infrastruktur</i> / <i>Gestionnaire de l'Infrastructure</i>	4.2.5.1., 4.2.8.3., 4.2.8.6., 4.2.11.2 4.4., 4.5.2., 4.6., 4.7., 6.2.2.1., 6.2.4., 6.4.	Kā definēts 2001. gada 26. februāra Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras lietošanu un drošības sertifikāciju (OV L 75, 15.3.2001., 29. lpp.) 2. panta h) punktā.
Ekspluatācijas vērtība / <i>In service value</i> / <i>Wert im Betriebszustand</i> / <i>Valeur en exploitation</i>	4.2.8.5., 4.2.11.2.	Vērtība, kas mērīta jebkurā laikā pēc infrastruktūras nodošanas ekspluatācijā.
Krustpunkts (KP) / <i>Intersection point (IP)</i> / <i>Theoretischer Herzpunkt</i> / <i>Point d'intersection théorique</i>	4.2.8.6.	Darba šķautņu teorētiskais krustpunkts krustojuma centrā (sk. 2. attēlu).
Iejaukšanās robežvērtība / <i>Intervention Limit</i> / <i>Eingriffsschwelle</i> / <i>Valeur d'intervention</i>	4.5.2.	Vērtība, kuru pārsniedzot, jāveic ārpuskārtas tehniskās apkopes pasākumi, lai pirms nākamās pārbaudes netiktu sasniegts tūlītējas rīcības robežlīmenis.
Izolēts defekts / <i>Isolated defect</i> / <i>Einzelfehler</i> / <i>Défaut isolé</i>	4.2.8.	Sliežu ceļa geometrijas izolēta nepilnība.

Definētais termins	SITS punkts	Definīcija
Līnijas ātrums / <i>Line speed</i> / <i>Streckengeschwindigkeit</i> / <i>Vitesse de la ligne</i>	4.2.1.	Maksimālais ātrums, kādam līnija projektēta.
Tehniskās apkopes dokumentācija / <i>Maintenance file</i> / <i>Instandhaltungsdossier</i> / <i>Dossier de maintenance</i>	4.5.1.	Tehniskās dokumentācijas elementi, kuri attiecas uz lietošanas nosacījumiem un robežvērtībām, un norādījumiem par tehnisko apkopi.
Tehniskās apkopes plāns / <i>Maintenance plan</i> / <i>Instandhaltungsplan</i> / <i>Plan de maintenance</i>	4.5.2.	Dokumentācija, kurā izklāstītas infrastruktūras pārvaldītāja pieņemtās infrastruktūras tehniskās apkopes procedūras.
Daudzsliežu dzelzceļš / <i>Multi-rail track</i> / <i>Mehrschienengleis</i> / <i>Voie à multi écartement</i>	4.2.2.2.	Sliežu ceļš ar vairāk nekā divām sliedēm, ja vismaz divus attiecīgu sliežu pārus ir paredzēts ekspluatēt kā atdalītus sliežu ceļus (ar vienādu vai atšķirīgu platumu).
Nominālais sliežu ceļa platums / <i>Nominal track gauge</i> / <i>Nennspurweite</i> / <i>Ecartement nominal de la voie</i>	4.2.4.1.	Viena vērtība, ar ko apzīmē sliežu ceļa platumu, bet kas var atšķirties no projektētā sliežu ceļa platuma.
Parasta ekspluatācija / <i>Normal service</i> / <i>Regelbetrieb</i> / <i>Service régulier</i>	4.2.2.2. 4.2.9.	Dzelzceļa ekspluatācija saskaņā ar plānotu kustības grafiku.
Pasīvs nodrošinājums / <i>Passive provision</i> / <i>Vorsorge für künftige Erweiterungen</i> / <i>Réservation pour extension future</i>	4.2.9.	Nodrošinājums būves fiziskai paplašināšanai nākotnē (piemēram, perona pagarināšanai).
Veiktspējas parametrs / <i>Performance Parameter</i> / <i>Leistungskennwert</i> / <i>Paramètre de performance</i>	4.2.1.	Parametrs, kas raksturo SITS līniju kategoriju un ko izmanto kā pamatu infrastruktūras apakšsistēmas elementu projektēšanai un kā norādi uz līnijas veiktspējas līmeni.
Vienlaidu sliežu ceļš / <i>Plain line</i> / <i>Freie Strecke</i> / <i>Voie courante</i>	4.2.4.5. 4.2.4.6. 4.2.4.7.	Sliežu ceļa posms bez pārmijām un krustojumiem.
Punkta retrakcija / <i>Point retraction</i> / <i>Spitzenbeihobung</i> / <i>Dénivellation de la pointe de cœur</i>	4.2.8.6.	Stacionāra vienkārša krustojuma atsaucē līnija var novirzīties no teorētiskās atsaucē līnijas. Zināmā attālumā no krustojuma serdes punkta atsaucē līniju atkarībā no konstrukcijas var atvilkt no šīs teorētiskās līnijas un no riteņa uzmalas, lai novērstu abu elementu kontaktu. Šī situācija attēlota 2. attēlā.
Sliežu ieslīpums / <i>Rail inclination</i> / <i>Schienenneigung</i> / <i>Inclinaison du rail</i>	4.2.4.5. 4.2.4.7.	Leņķis, kas norāda sliežu ceļā iemontētas sliedes galviņas ieslīpumu attiecībā pret sliežu plakni (velšanās virsmu) un ir vienāds ar leņķi starp sliežu simetrijas asi (vai līdzvērtīgu simetrisku sliedi ar tādu pašu sliedes galviņas profilu) un perpendikulu attiecībā pret sliežu plakni.

Definētais termins	SITS punkts	Definīcija
Zemsliežu pamats / <i>Rail pad / Schienenzwischenlage / Semelle sous rail</i>	5.3.2.	Elastīgs slānis, kas atrodas starp sliedi un atbalsta gulšni vai balsta plāksni.
Pretējas līknes / <i>Reverse curve / Gegenbogen / Courbes et contre-courbes</i>	4.2.3.4.	Divas blakuslīknes, kuras ir pretēji izliektas vai pretējas.
Būvju tuvinājuma gabarīts / <i>Structure gauge / Lichtraum / Gabarit des obstacles</i>	4.2.3.1.	Nosaka telpu attiecībā pret atsaucē sliežu ceļu, kurai jābūt brīvai no visiem objektiem vai konstrukcijām un satiksmes uz blakusesošiem sliežu ceļiem, lai garantētu atsaucē sliežu ceļa drošu ekspluatāciju. To nosaka, pamatojoties uz atsaucē kontūru un piemērojot ar to saistītos noteikumus.
Kustīga serde	4.2.5.2.	“Vienkārša krusteņa ar kustīgu serdi” kontekstā termins “kustīga serde” nosaka krusteņa daļu, kura veido serdi un tiek pārvietota, lai radītu vienlaidu darba šķautni galvenajai dzelzceļa līnijai vai pievedceļam.
Pārmija / <i>Switch / Zungenvorrichtung / Aiguillage</i>	4.2.8.6.	Sliežu ceļa mezgls, ko veido divas stacionāras sliedes (rāmjslides) un divas kustīgas sliedes (pārmiju sliedes) un ko izmanto, lai novirzītu riteņkrājumus no viena sliežu ceļa uz citu.
Pārmijas un krustojumi / <i>Switches and crossings / Weichen und Kreuzungen / Appareil de voie</i>	4.2.4.5., 4.2.4.7., 4.2.5., 4.2.6., 4.2.8.6., 5.2., 6.2.4.4., 6.2.4.8., 6.2.5.2., 7.3.3, C un D papildinājums	Sliežu ceļa konstrukcija ar pārmijām un atsevišķiem krustojumiem un sliedēm, kas tos savieno.
Tiešs maršruts / <i>Through route / Stammgleis / Voie directe</i>	D papildinājums	Pārmijās un krustojumos – maršruts, kurā ir saglabāts sliežu ceļa vispārīgais lāgojums.
Sliežu ceļa projekts / <i>Track design</i>	4.2.6., 6.2.5., C un D papildinā- jums	Sliežu ceļa projektā ietilpst šķērsgrīzums, ar ko nosaka pamatizmērus un sliežu ceļa komponentus (piemēram, sliedes, stiprinājumi, gulšņi, balasts), ko kopā izmanto atbilstīgi ekspluatācijas apstākļiem, ja spēka ietekme ir saistīta ar 4.2.6. punktu, piemēram, ass slodzi, ātrumu un horizontālas līknes rādītājus.
Sliežu ceļa platums / <i>Track gauge / Spurweite / Ecartement de la voie</i>	4.2.4.1., 4.2.4.5., 4.2.8.4., 5.3.3., 6.1.5.2., 6.2.4.3., H papildinājums	Mazākais attālums starp velšanās virsmām perpendikulārām līnijām, kuras šķērso katras sliedes galviņas profilu 0–14 mm zem velšanās virsmas.
Sliežu ceļa nošķiebums / <i>Track twist / Gleisverwindung / Gauche</i>	4.2.7.1.6 4.2.8.3., 6.2.4.9.	Sliežu ceļa nošķiebumu definē kā algebrisko starpību starp diviem šķērsslīpumiem, kuri ņemti noteiktā attālumā viens no otra, un parasti izsaka kā slīpumu starp diviem punktiem, kuros mēra šķērsslīpumu.
Vilciena garums / <i>Train length / Zuglänge / Longueur du train</i>	4.2.1.	Tāda vilciena garums, kas parastas ekspluatācijas apstākļos var braukt pa noteiktu līniju.

Definētais termins	SITS punkts	Definīcija
Stacionāras dubultās krusteniskās pārejas nevadāmais garums / <i>Unguided length of an obtuse crossing</i> / <i>Führungslose Stelle</i> / <i>Lacune dans la traversée</i>	4.2.5.3., J papildinājums	Stacionāras dubultās krusteniskās pārejas daļa, kurā riteņi nevada, standartā EN 13232-3:2003 raksturota kā "nevadāmais attālums".
Perona lietderīgais garums / <i>Usable length of a platform</i> / <i>Bahnsteignutzlänge</i> / <i>Longueur utile de quai</i>	4.2.1., 4.2.9.1.	Tās perona daļas maksimālais vienlaidu garums, pie kuras vilcienam parastos ekspluatācijas apstākļos paredzēts apstāties, lai uzņemtu vai izlaistu pasažierus, nodrošinot atbilstošas apstāšanās pielāides. Parasti ekspluatācijas apstākļi nozīmē, ka dzelzceļš darbojas netraucētā darbības režīmā (piemēram, sliežu un riteņu saķere ir normāla, signāli un viss pārējais darbojas, kā plānots).";

61) T papildinājuma 49. tabulas 4. numuru aizstāj ar šādu:

"4.	EN 13848-1	Sliežu ceļa ģeometrijas kvalitāte. 1. daļa. Sliežu ceļa ģeometrijas raksturojums (ar grozījumu A1:2008)	2003 A1:2008	Tūlītējas rīcības robežvērtība sliežu ceļa nošķiebumam (4.2.8.3.);

62) T papildinājuma 49. tabulas 9. numuru aizstāj ar šādu:

"9.	EN 15528	Dzelzceļa aprīkojums. Līniju kategorijas saderībai starp ritekļu slodzes ierobežojumiem un infrastruktūru	2015	Prasības attiecībā uz konstrukciju spēju atbilstoši pārvadājumu kodam (E papildinājums)".

III PIELIKUMS

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

1) pielikuma 1.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“1.1. Tehniskā darbības joma

Šis SITS attiecas uz Savienības dzelzceļu sistēmas energoapgādes apakšsistēmu un daļu no apkopes apakšsistēmas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 1. pantu.

Energoapgādes apakšsistēma un apkopes apakšsistēma ir attiecīgi definētas Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikuma 2.2. un 2.8. punktā.

Šīs SITS tehniskā darbības joma konkrētāk noteikta šīs regulas 2. pantā.”;

2) pielikuma 1.3. iedaļas 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

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

- a) norāda tās paredzēto darbības jomu (2. iedaļa);
- b) nosaka pamatprasības energoapgādes apakšsistēmai un daļai no apkopes apakšsistēmas (3. iedaļa);
- c) nosaka funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kuru izpilde nodrošināma attiecībā uz energoapgādes apakšsistēmu un daļu no apkopes apakšsistēmas un to saskarnēm ar citām apakšsistēmām (4. iedaļa);
- d) nosaka savstarpējas izmantojamības komponentus un saskarnes, uz kurām attiecināmas Eiropas specifikācijas, tostarp Eiropas standarti, un kuras ir vajadzīgas, lai panāktu Savienības dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (5. iedaļa);
- e) nosaka, kādas procedūras katrā attiecīgā gadījumā izmantojamas, lai, no vienas puses, novērtētu savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai un, no otras puses, veiktu apakšsistēmu “EK” verifikāciju (6. iedaļa);
- f) norāda šīs SITS īstenošanas stratēģiju (7. iedaļa);
- g) norāda attiecīgajam personālam nepieciešamo profesionālo kvalifikāciju, kā arī veselības un drošības nosacījumus darbā, kas ir vajadzīgi energoapgādes apakšsistēmas ekspluatācijai un tehniskajai apkopei, kā arī šīs SITS īstenošanai (4. iedaļa);
- h) norāda esošajai energoapgādes apakšsistēmai piemērojamos noteikumus, jo īpaši modernizācijas un atjaunošanas gadījumā, un šādos gadījumos – pārveidošanas darbus, kam vajadzīgs pieteikums jaunai atļaujai;
- i) norāda energoapgādes apakšsistēmas parametrus, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņemumam jāpārbauda, un procedūras, kas piemērojamas minēto parametru pārbaudei pēc tam, kad piešķirta atļauja ritekli laist tirgū, un pirms ritekļa pirmās izmantošanas reizes, lai nodrošinātu savietojamību starp riteklīm un maršrutiem, kuros tos paredzēts ekspluatēt.

2. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 5. punktu noteikumi par īpašajiem gadījumiem norādīti 7. iedaļā.”;

3) pielikuma 2.1. iedaļas 3. punktā, 3. iedaļā un 4.1. iedaļas 1. punktā atsaucies uz Direktīvu 2008/57/EK aizstāj ar atsaucēm uz Direktīvu (ES) 2016/797 attiecīgajā locījumā;

4) pielikuma 4.2.11. iedaļas 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Līknes attiecas uz ātrumiem līdz 360 km/h. Uz ātrumiem virs 360 km/h attiecas 6.1.3. punktā noteiktā procedūra.”;

5) pielikuma 4.4. iedaļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Ekspluatācijas noteikumi tiek izstrādāti saskaņā ar procedūrām, kas izklāstītas infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēmā. Šajos noteikumos ņem vērā ar ekspluatāciju saistītos dokumentus, kuri ir daļa no tehniskās dokumentācijas, kā prasīts Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 4. punktā un noteikts tās IV pielikumā.”;

6) pielikuma 5.1. iedaļas 1. punktā atsauci "Direktīvas 2008/57/EK" aizstāj ar atsauci "Direktīvas (ES) 2016/797";

7) pielikuma 6.2.1. iedaļu groza šādi:

a) iedaļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Pēc pieteikuma iesniedzēja lūguma paziņotā iestāde veic EK verifikāciju saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 15. pantu un attiecīgo moduļu noteikumiem.";

b) iedaļas 4. punktu aizstāj ar šādu:

"4. Pieteikuma iesniedzējs sagatavo energoapgādes apakšsistēmas EK verifikācijas deklarāciju saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 1. punktu un IV pielikumu.";

8) pielikuma 6.3.2. iedaļas c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) attiecībā uz šiem savstarpējās izmantojamības komponentiem norāda iemeslu(-us), kura(-ru) dēļ ražotājs pirms to iekļaušanas apakšsistēmā nav sniedzis EK atbilstības deklarāciju un/vai deklarāciju par piemērotību lietošanai, ietverot saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 13. pantu paziņoto valsts noteikumu piemērošanu.";

9) pielikuma 7. iedaļas pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"Dalībvalstis izstrādā valsts plānu šīs SITS īstenošanai, ņemot vērā visas Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas saskaņotību. Šajā plānā ietver visus projektus saistībā ar jaunu energoapgādes apakšsistēmu vai energoapgādes apakšsistēmas atjaunošanu un modernizāciju saskaņā ar 7.1.–7.4. punktā minēto informāciju";

10) pielikuma 7.2.1. iedaļas 3. punktu svītro;

11) pielikuma 7.3.1. iedaļu "Ievads" groza šādi:

"7.3.1. *Ievads*

Ja šo SITS piemēro esošām līnijām un neskarot 7.4. punktu (īpašie gadījumi), tiek ņemti vērā turpmāk minētie elementi.

a) Energoapgādes apakšsistēmas modernizācijas vai atjaunošanas darbības joma var ietvert visu konkrētas līnijas apakšsistēmu vai tikai dažas šīs apakšsistēmas daļas. Direktīvas (ES) 2016/797 18. panta 6. punktā noteikts, ka valsts drošības iestādei jāizskata šis projekts un jāpieņem lēmums par to, vai ir vajadzīga jauna ekspluatācijas atļauja.

b) Ja jauna atļauja ir vajadzīga, energoapgādes apakšsistēmas daļām, kas ietilpst modernizācijas vai atjaunošanas darbības jomā, jāatbilst šai SITS un tām piemēro Direktīvas (ES) 2016/797 15. pantā paredzēto procedūru, ja vien nav saņemta atļauja nepiemērot SITS saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 7. pantu.

c) Ja jauna ekspluatācijas atļauja ir vajadzīga, līgumslēdzējs nosaka praktiskos pasākumus un dažādus projekta posmus vajadzīgo veikspējas līmeņu sasniegšanai. Šajos projekta posmos var iekļaut pārejas periodus, kuru laikā iekārtas nodod ekspluatācijā ar zemāku veikspējas līmeni.

d) Ja jauna ekspluatācijas atļauja nav vajadzīga, ir ieteicams panākt atbilstību šai SITS. Ja atbilstību nav iespējams panākt, līgumslēdzējs par neatbilstības iemesliem informē dalībvalsti.";

12) pielikuma 7.3.2. iedaļas 2. punktu svītro;

13) pievieno jaunu 7.3.5. iedaļu:

"7.3.5. *Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas*

Piemērojamā procedūra un energoapgādes apakšsistēmas parametri, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāizmanto, lai pārbaudītu savietojamību ar maršrutu, ir aprakstīti Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 (*) pielikuma 4.2.2.5. punktā un D1. papildinājumā.

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

14) pielikuma 7.4.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.4.1. Vispārīgi noteikumi

1. Turpmāk 7.4.2. punktā uzskaitītie īpašie gadījumi raksturo īpašus noteikumus, kas ir vajadzīgi un apstiprināti katras dalībvalsts konkrētajā dzelzceļa tīklā.
2. Īpašos gadījumus iedala šādi:
 - “P” gadījumi: “pastāvīgi” gadījumi,
 - “T” gadījumi: “pagaidu” gadījumi, kad mērķsis­tēma jāsas­niedz līdz 2035. gada 31. decembrim.

Visus īpašos gadījumus un to attiecīgos datumus atkārtoti pārskata SITS turpmākās pārskatīšanas gaitā, lai to tehnisko un ģeogrāfisko darbības jomu ierobežotu, pamatojoties uz novērtējumu par to ietekmi uz drošību, savstarpēju izmantojamību, pārrobežu pārvadājumiem, TEN-T koridoriem un par to saglabāšanas vai atcelšanas praktisko un ekonomisko ietekmi. Īpaši ņem vērā ES finansējuma pieejamību.

Īpašos gadījumus attiecina tikai uz maršrutu vai tīklu, kur tie ir noteikti vajadzīgi, un ņem vērā, izmantojot maršruta savietojamības procedūras.”

IV PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1302/2014 pielikumu groza šādi:

1) pielikuma 1.1. iedaļu groza šādi:

- a) atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 1. pantā” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 1. pantā”;
- b) atsauci “Direktīvas 2008/57/EK II pielikuma 2.7. iedaļā” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikuma 2.7. iedaļā”;
- c) tekstu “Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 1.2. un 2.2. iedaļā” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 2. iedaļā”;
- d) tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 1. panta 3. punktā” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 1. panta 3. un 4. punktā”;

2) pielikuma 1.2.–1.3. iedaļu aizstāj ar šādām:

“1.2. Ģeogrāfiskā darbības joma

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir Savienības dzelzceļu sistēma, kā noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikumā, izņemot Direktīvas (ES) 2016/797 1. panta 3. un 4. punktā minētos gadījumus.”;

1.3. Šīs SITS saturs

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

- a) norādīta tās paredzētā darbības joma (2. nodaļa);
- b) noteiktas pamatprasības ritošā sastāva apakšsistēmai “Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām (3. nodaļa);
- c) noteiktas funkcionālās un tehniskās specifikācijas, kuru izpilde nodrošināma attiecībā uz apakšsistēmu un tās saskarnēm ar citām apakšsistēmām (4. nodaļa);
- d) noteikti savstarpējas izmantojamības komponenti un saskarnes, uz ko jāattiecinā Eiropas specifikācijas, tostarp Eiropas standarti, kuri vajadzīgi, lai panāktu Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību (5. nodaļa);
- e) noteikts, kādas procedūras katrā attiecīgā gadījumā izmantojamas, lai, no vienas puses, novērtētu savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību vai piemērotību lietošanai un, no otras puses, veiktu apakšsistēmu “EK” verifikāciju (6. nodaļa);
- f) norādīta šīs SITS īstenošanas stratēģija (7. nodaļa);
- g) norādīta attiecīgajam personālam nepieciešamā profesionālā kvalifikācija, kā arī veselības un drošības nosacījumi darbā, kuri nepieciešami apakšsistēmas ekspluatācijai un tehniskajai apkopei, kā arī šīs SITS īstenošanai (4. nodaļa);
- h) norādīti esošajai ritošā sastāva apakšsistēmai piemērojamie noteikumi, jo īpaši modernizācijas un atjaunošanas gadījumā, un šādos gadījumos – pārveidošanas darbi, kam vajadzīgs pieteikums jaunai atļaujai;
- i) norādīti ritošā sastāva apakšsistēmas parametri, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāpārbauda, un procedūras, kas piemērojamas minēto parametru pārbaudei pēc tam, kad piešķirta atļauja ritekli laist tirgū, un pirms ritekļa pirmās izmantošanas reizes, lai nodrošinātu savietojamību starp riteklīm un maršrutiem, kuros tos paredzēts ekspluatēt.

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 5. punktu noteikumi par īpašajiem gadījumiem norādīti 7. nodaļā.”;

- 3) pielikuma 2.1. iedaļā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797”;
- 4) pielikuma 2.2. iedaļā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 2. panta c) apakšpunktā” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 3. punktā”;
- 5) pielikuma 2.2.2. iedaļas tekstu aizstāj ar šādu:

“2.2.2. Ritošais sastāvs

Turpmāk norādītās definīcijas ir ietvertas trīs grupās, kā noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 2. iedaļā.

A. Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs, tostarp dīzeļvilces vai elektrovilces vienības, pašgājēji pasažieru dīzeļvilcieni vai elektrovilcieni un pasažieru vagoni

1. Dīzeļvilces vai elektrovilces vienības

“Lokomotīve” ir vilces riteklis (vai vairāku ritekļu kopums), kas nav paredzēts lietderīgās kravas pārvadāšanai un ko normālas ekspluatācijas apstākļos var atkabināt no vilciena un ekspluatēt neatkarīgi.

“Manevru lokomotīve” ir vilces vienība, ko paredzēts izmantot vienīgi šķīrotavās, stacijās un depo.

Vilcienu var vilkt arī motorizēts riteklis ar mašīnista kabīni vai bez tās, un šādu ritekli normālas ekspluatācijas apstākļos nav paredzēts atkabināt no vilciena. Vispārīgā nozīmē šādu ritekli dēvē par “motorvienību” (vai “motorvagonu”) vai par “galvas vagonu”, ja tas atrodas vienā vilciena sekcijas galā un ir aprīkots ar mašīnista kabīni.

2. Pašgājēji pasažieru dīzeļvilcieni vai elektrovilcieni

“Vilciena sekcija” ir pastāvīgs formējums, ko var ekspluatēt kā vilcienu un ko pēc definīcijas nav paredzēts pārkonfigurēt; to var pārkonfigurēt tikai darbnīcā. Tas sastāv vai nu tikai no motorizētiem, vai arī no motorizētiem un nemotorizētiem ritekļiem.

“Elektrovilciens un/vai dīzeļvilciens” ir vilciena sekcija, kuras visi ritekļi ir piemēroti lietderīgās kravas (pasažieru vai bagāžas/pasta sūtījumu vai kravas) pārvadāšanai.

“Automotrise” ir riteklis, ko var ekspluatēt autonomi un kas ir piemērots lietderīgās kravas (pasažieru vai bagāžas/pasta sūtījumu vai kravas) pārvadāšanai.

“Tramvajvilciens” ir riteklis, kas paredzēts kombinētai izmantošanai gan vieglā dzelzceļa infrastruktūrā, gan smagā dzelzceļa infrastruktūrā.

3. Pasažieru vagoni un citi līdzīgi vagoni

“Pasažieru vagoni” ir riteklis bez vilces pastāvīga vai mainīga formējuma vilcienā, kas paredzēts pasažieru pārvadāšanai (šajā SITS noteiktās prasības pasažieru vagoniem attiecīgi paredzēts piemērot arī restorānvagoniem, guļamvagoniem, kupeju vagoniem utt.).

“Bagāžas vagoni” ir riteklis bez vilces, ar kuru nepārvadā pasažierus, bet kas ir piemērots citas lietderīgās kravas, piemēram, bagāžas vai pasta sūtījumu, pārvadāšanai un kuru iekļauj pasažieru pārvadāšanai paredzētā pastāvīgā vai mainīgā formējumā.

“Vadības piekabvagoni” ir riteklis bez vilces, kas aprīkots ar mašīnista kabīni.

Pasažieru vagonu var aprīkot ar mašīnista kabīni. Šādu pasažieru vagonu sauc par “vadības vagonu”.

Bagāžas vagonu var aprīkot ar mašīnista kabīni. Šādu bagāžas vagonu sauc par “vadības bagāžas vagonu”.

“Vagons automobiļu pārvadāšanai” ir riteklis bez vilces, kas paredzēts pasažieru motorizēto transportlīdzekļu pārvadāšanai bez pasažieriem tajos un ko iekļauj pasažieru vilciena sastāvā.

“Nedalāms pasažieru vagonu sastāvs” ir formējums, kurā “puspastāvīgi” sakabināti vairāki pasažieru vagoni vai kuru var pārkonfigurēt, tikai pārtraucot ekspluatāciju.

- B. Kravas vagoni, tostarp visam tīklam paredzētie zemās grīdas riteklī un kravas automobiļu pārvadāšanai paredzētie riteklī

Šīs SITS darbības jomā šie riteklī nav iekļauti. Tiem piemēro Regulu (ES) Nr. 321/2013 (“kravas vagonu” SITS).

- C. Specializētie riteklī, piemēram, sliežu ceļa mašīnas

“Sliežu ceļa mašīnas (SCM)” ir īpaši konstruēti riteklī, kas paredzēti sliežu ceļu un infrastruktūras būvei un tehniskajai apkopei. SCM lieto dažādos režīmos: darba režīmā, transporta režīmā kā pašgājēju riteklī, transporta režīmā kā velkamu riteklī.

“Infrastruktūras kontroles riteklī” tiek izmantoti infrastruktūras stāvokļa uzraudzībai. Tos ekspluatē tāpat kā kravas vai pasažieru vilcienus, nenošķirot transporta režīmu no darba režīma.”;

- 6) pielikuma 2.3.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“2.3.1. Ritošā sastāva veidi

Turpmāk ir izklāstīta šīs SITS darbības joma attiecībā uz ritošo sastāvu, kas iedalīts trīs grupās, kā noteikts Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 2. iedaļā.

- A. Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs, tostarp dīzeļvilces vai elektrovilces vienības, pašgājēji pasažieru dīzeļvilcieni vai elektrovilcieni un pasažieru vagoni

1. Dīzeļvilces vai elektrovilces vienības

Šajā kategorijā iekļauti vilces riteklī, kas nav piemēroti lietderīgās kravas pārvadāšanai, piemēram, dīzeļlokomotīves vai elektrolokomotīves vai motorvienības.

Attiecīgie vilces riteklī ir paredzēti kravas vai/un pasažieru pārvadāšanai.

Izslēgšana no darbības jomas

Šīs SITS darbības jomā nav iekļautas manevru lokomotīves (kā definēts 2.2. iedaļā). Ja tās paredzēts ekspluatēt Savienības dzelzceļu tīklā (kustība starp šķirotavām, stacijām un depo), piemēro Direktīvas (ES) 2016/797 1. panta 4. punkta b) apakšpunktu.

2. Pašgājēji pasažieru dīzeļvilcieni vai elektrovilcieni

Šajā kategorijā iekļauti visi vilcieni ar pastāvīgu vai iepriekšnoteiktu formējumu, ko veido riteklī, kuri paredzēti pasažieru pārvadāšanai, un/vai riteklī, kuri nav paredzēti pasažieru pārvadāšanai.

Dažos vilciena riteklī ir uzstādīts dīzeļvilces vai elektrovilces aprīkojums, un vilciens ir aprīkots ar mašīnista kabīni.

Izslēgšana no darbības jomas

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 1. panta 3. punktu, 1. panta 4. punkta d) apakšpunktu un 1. panta 5. punktu no SITS darbības jomas izslēdz šādu ritošo sastāvu:

— ritošais sastāvs, ko paredzēts ekspluatēt vietējos, pilsētas vai piepilsētas tīklos, kuri funkcionāli ir nošķirti no pārējās dzelzceļu sistēmas,

- ritošais sastāvs, ko galvenokārt izmanto vieglā dzelzceļa infrastruktūrā, bet kas aprīkots ar dažiem smagā dzelzceļa komponentiem, kas nepieciešami, lai ļautu veikt tranzītu caur norobežotu un ierobežotu smagā dzelzceļa infrastruktūras posmu tikai savienojamības nolūkā,
- tramvajvilcieni.

3. Pasažieru vagoni un citi līdzīgi vagoni

Pasažieru vagoni

Šajā kategorijā iekļauti ritekļi bez vilces, kuros pārvadā pasažierus (pasažieru vagoni, kā definēts 2.2. iedaļā) un kurus ekspluatē mainīgā formējumā ar ritekļiem no iepriekš norādītās kategorijas “dīzeļvilces vai elektrovilces vienības”, lai nodrošinātu vilces funkciju.

Ritekļi, kas nav paredzēti pasažieru pārvadāšanai un kas iekļauti pasažieru vilcienā

Šajā kategorijā iekļauti ritekļi bez vilces, kas iekļauti pasažieru vilcienos (piemēram, bagāžas vai pasta vagoni, vagoni automobiļu pārvadāšanai, pakalpojumu nodrošināšanas ritekļi utt.); tie iekļauti šīs SITS darbības jomā kā ritekļi, kas saistīti ar pasažieru pārvadājumiem.

B. Kravas vagoni, tostarp visam tīklam paredzētie zemās grīdas ritekļi un kravas automobiļu pārvadāšanai paredzētie ritekļi

Šīs SITS darbības jomā nav iekļauti kravas vagoni; pat ja šie vagoni ir iekļauti pasažieru vilciena sastāvā (šādā gadījumā vilciena sastāva veidošana ir ekspluatācijas aspekts), tiem piemēro “kravas vagonu” SITS.

Šīs SITS darbības jomā nav iekļauti ritekļi, kas paredzēti motorizēto autotransporta līdzekļu pārvadāšanai (ja šajos autotransporta līdzekļos atrodas cilvēki).

C. Specializētie ritekļi, piemēram, sliežu ceļa mašīnas

Šīs kategorijas ritošais sastāvs iekļauts šīs SITS darbības jomā vienīgi tad, ja:

- 1) kustībai tas izmanto pats savus dzelzceļa riteņus; un
- 2) tas konstruēts tā, lai satiksmes vadības vajadzībām to varētu uztvert ar sliežu ceļos izvietotu vilcienā detektēšanas sistēmu palīdzību; un
- 3) SCM gadījumā tas darbojas transporta (kustības) režīmā kā pašgājējs ritekļis vai kā velkams ritekļis.

Izslēgšana no šīs SITS darbības jomas

SCM gadījumā darba režīma konfigurācija neietilpst šīs SITS darbības jomā.”;

7) pielikuma 3. nodaļā atsaucies uz Direktīvas 2008/57/EK III pielikumu aizstāj ar atsaucēm uz Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumu attiecīgajā locījumā;

8) pielikuma 3.1. iedaļu 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 šīs SITS 4. nodaļā noteiktās specifikācijas.

Ritošā sastāva apakšsistēmas elementu un pamatprasību atbilstība

Piezīme. Norādīti tikai tie 4.2. iedaļas punkti, kuros ietvertas prasības.

Atsauce uz punktu	Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Drošība	Drošums un darbīgavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība
4.2.2.2.2.	Iekšējā sakabe	3.1.1. 1.4.2.				
4.2.2.2.3.	Gala sakabe	3.1.1. 1.4.2.				
4.2.2.2.4.	Avārijas sakabe		2.4.2.			2.5.3.
4.2.2.2.5.	Personāla piekļuve sakabināšanai un atkabināšanai	5.1.1.		2.5.1.		2.5.3.
4.2.2.3.	Pārejas	5.1.1.				
4.2.2.4.	Ritekļa konstrukcijas stiprība	3.1.1. 1.4.2.				
4.2.2.5.	Pasīvā drošība	1.4.2.				
4.2.2.6.	Celšana un pacelšana ar domkratu					2.5.3.
4.2.2.7.	Ierīču piestiprināšana pie vagona korpusa konstrukcijas	3.1.1.				
4.2.2.8.	Durvis uz personāla un kravas telpām	5.1.1. 1.4.2.				
4.2.2.9.	Stiklu mehāniskie raksturlielumi	1.4.2.				
4.2.2.10.	Slodzes režīmi un masas raksturojumi	3.1.1.				
4.2.3.1.	Gabarītu noteikšana					3.4.2.
4.2.3.2.1.	Ass slodzes parametrs					3.4.2.
4.2.3.2.2.	Riteņa slodze	3.1.1.				
4.2.3.3.1.	Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas sistēmu savietojamības raksturlielumi	1.1.1.				3.4.2. 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. 2.1.1.				3.4.2.
4.2.3.4.2.	Gaitas dinamiskie parametri	1.1.1. 2.1.1.				3.4.2.
4.2.3.4.2.1.	Drošas braukšanas robežvērtības	1.1.1. 2.1.1.				3.4.2.
4.2.3.4.2.2.	Sliežu ceļa noslogojuma robežvērtības					3.4.2.

Atsauce uz punktu	Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Drošība	Drošums un darbīgavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība
4.2.3.4.3.	Ekvivalents koniskums	1.1.1. 2.1.1.				3.4.2.
4.2.3.4.3.1.	Jaunu riteņu profilu projektētās vērtības	1.1.1. 2.1.1.				3.4.2.
4.2.3.4.3.2.	Riteņpāru ekvivalentā koniskuma ekspluatācijas vērtības	2.1.1.	1.2.			3.4.2.
4.2.3.5.1.	Ratiņu rāmja uzbūve	1.1.1. 2.1.1.				
4.2.3.5.2.1.	Riteņpāru mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi	1.1.1. 2.1.1.				3.4.2.
4.2.3.5.2.2.	Riteņu mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi	1.1.1. 2.1.1.				
4.2.3.5.3.	Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas	1.1.1. 1.1.2., 1.1.3.	1.2.			1.5.
4.2.3.6.	Līkuma minimālais rādiuss	1.1.1. 2.1.1.				3.4.2.
4.2.3.7.	Ritekļa aizsardzības sistēma (sliežu ceļa attīrītāji)	1.1.1.				
4.2.4.2.1.	Funkcionālās prasības bremzēšanai	1.1.1. 1.4.2.	2.4.2.			1.5.
4.2.4.2.2.	Drošības prasības bremzēšanai	1.1.1.	1.2. 2.4.2.			
4.2.4.3.	Bremžu sistēmas tips					3.4.2.
4.2.4.4.1.	Avārijas bremzēšanas vadība	1.4.2.				3.4.2.
4.2.4.4.2.	Darba bremzēšanas vadība					3.4.2.
4.2.4.4.3.	Tiešās bremzēšanas vadība					3.4.2.
4.2.4.4.4.	Dinamiskās bremzēšanas vadība	3.1.1.				
4.2.4.4.5.	Stāvbremzes vadība					3.4.2.
4.2.4.5.1.	Bremzēšanas veiktspēja – vispārīgas prasības	1.1.1. 1.4.2.	2.4.2.			1.5.
4.2.4.5.2.	Avārijas bremzēšana	2.1.1. 1.4.2.				3.4.2.

Atsauce uz punktu	Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Drošība	Drošums un darbīgavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība
4.2.4.5.3.	Darba bremzēšana					3.4.2.
4.2.4.5.4.	Siltumietilpības aprēķini	1.4.2.				3.4.2.
4.2.4.5.5.	Stāvbremze	1.4.2.				3.4.2.
4.2.4.6.1.	Riteņa un sliedes saķeres profila robežvērtība	1.4.2.	1.2. 2.4.2.			
4.2.4.6.2.	Riteņu pretslidēšanas aizsardzības sistēma	1.4.2.	1.2. 2.4.2.			
4.2.4.7.	Dinamiskās bremzes – ar vilces sistēmu saistīta dinamiskās bremzēšanas sistēma	1.4.2.	1.2. 2.4.2.			
4.2.4.8.1.	No saķeres apstākļiem neatkarīga bremzēšanas sistēma – vispārīgi noteikumi	1.4.2.	1.2. 2.4.2.			
4.2.4.8.2.	Magnētiskās sliežu ceļa bremzes					3.4.2.
4.2.4.8.3.	Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes					3.4.2.
4.2.4.9.	Bremžu stāvokļa un bojājumu indikācija	1.1.1.	1.2. 2.4.2.			
4.2.4.10.	Prasības bremzēšanai glābšanas vajadzībām		2.4.2.			
4.2.5.1.	Sanitārās sistēmas				1.4.1.	
4.2.5.2.	Akustiska sakaru sistēma	1.4.2.				
4.2.5.3.	Trauksmes signāls pasažieriem	1.4.2.				
4.2.5.4.	Pasažieriem paredzētas sakaru ierīces	1.4.2.				
4.2.5.5.	Ārdurvis – piekļuve ritošajam sastāvam un izeja no tā	1.4.2.				
4.2.5.6.	Ārdurvis – sistēmas uzbūve	3.1.1. 1.4.2.				
4.2.5.7.	Starpvagonu durvis	5.1.1.				
4.2.5.8.	Gaisa kvalitāte iekštelpās			2.3.1.		
4.2.5.9.	Sānu logi	5.1.1.				

Atsauce uz punktu	Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Drošība	Drošums un darbīgavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība
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					3.4.2.
4.2.6.2.3.	Maksimālās spiediena svārstības tuneļos					3.4.2.
4.2.6.2.4.	Sānvējš	1.1.1.				
4.2.6.2.5.	Aerodinamiskā ietekme uz balastētu sliežu ceļu	1.1.1.				3.4.2.
4.2.7.1.1.	Galvenie lukturi					3.4.2.
4.2.7.1.2.	Gabarītlukturi	1.1.1.				3.4.2.
4.2.7.1.3.	Aizmugurējie gabarītlukturi	1.1.1.				3.4.2.
4.2.7.1.4.	Lukturu vadība					3.4.2.
4.2.7.2.1.	Taure (akustiska brīdinājuma ierīce) – vispārīgi noteikumi	1.1.1.				3.4.2. 3.6.2.
4.2.7.2.2.	Brīdinājuma taures skaņas signāla spiediena līmeņi	1.1.1.		1.3.1.		
4.2.7.2.3.	Aizsardzība					3.4.2.
4.2.7.2.4.	Taures skaņas signālu vadība	1.1.1.				3.4.2.
4.2.8.1.	Vilces veiktspēja					3.4.2. 3.6.2.
4.2.8.2. 4.2.8.2.1. līdz 4.2.8.2.9.	Elektroapgāde					1.5. 3.4.2. 2.2.3.
4.2.8.2.10.	Vilciena elektriskā aizsardzība	1.4.2.				
4.2.8.3.	Dīzeļdzinēja un citas siltumdzinēja vilces sistēmas	1.4.2.				1.4.1.
4.2.8.4.	Elektrodrošība	1.4.2.				
4.2.9.1.1.	Mašīnista kabīne – vispārīgi noteikumi	—	—	—	—	—
4.2.9.1.2.	Piekļuve un izeja	5.1.1.				3.4.2.
4.2.9.1.3.	Ārējā redzamība	1.1.1.				3.4.2.

Atsauce uz punktu	Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Drošība	Drošums un darbīgātvība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība
4.2.9.1.4.	Iekštelpas plānojums	5.1.1.				
4.2.9.1.5.	Mašīnista sēdeklis			1.3.1.		
4.2.9.1.6.	Mašīnista vadības pulsts ergonomika	5.1.1.		1.3.1.		
4.2.9.1.7.	Klimata kontrole un gaisa kvalitāte			1.3.1.		
4.2.9.1.8.	Iekšējais apgaismojums					3.6.2.
4.2.9.2.1.	Vējstikla mehāniskās īpašības	1.4.2.				
4.2.9.2.2.	Vējstikla optiskās īpašības					3.4.2.
4.2.9.2.3.	Vējstikla aprīkojums					3.4.2.
4.2.9.3.1.	Mašīnista darbības uzraudzības funkcija	1.1.1.				3.6.2.
4.2.9.3.2.	Ātruma rādītājs	5.1.1.				
4.2.9.3.3.	Mašīnista displejs un ekrāni	5.1.1.				
4.2.9.3.4.	Vadības ierīces un indikatori	5.1.1.				
4.2.9.3.5.	Apzīmējumi					3.6.2.
4.2.9.3.6.	Personālam paredzēta radio tālvadības funkcija manevrēšanai	1.1.1.				
4.2.9.4.	Borta instrumenti un portatīvās iekārtas	1.4.2.				3.4.2. 3.6.2.
4.2.9.5.	Personālam paredzēts nodalījums personīgo mantu glabāšanai	—	—	—	—	—
4.2.9.6.	Datu reģistrēšanas ierīce					4.4.2.
4.2.10.2.	Ugunsdrošības profilakses pasākumi	4.1.1.		2.3.1.	1.4.2.	
4.2.10.3.	Pasākumi ugunsgrēka atklāšanai/kontrolēšanai	4.1.1.				
4.2.10.4.	Prasības, kas attiecas uz avārijas situācijām	1.4.2.				
4.2.10.5.	Prasības, kas attiecas uz evakuāciju	1.4.2.				
4.2.11.2.	Vilciena tīrīšana no ārpusēs					1.5.
4.2.11.3.	Tualešu iztukšošanas sistēmas pieslēgumi					1.5.

Atsauce uz punktu	Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Drošība	Drošums un darbīgatavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība
4.2.11.4.	Ūdens krājumu atjaunošanas iekārtas			1.3.1.		
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 – elektroapgāde					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. 1.6.2. 2.6.2.
4.2.12.4.	Ekspluatācijas dokumentācija	1.1.1.				2.4.2. 1.6.2. 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.”;

9) pielikuma 4.1. iedaļā tekstu “Direktīva 2008/57/EK” aizstāj ar tekstu “Direktīva (ES) 2016/797”;

10) pielikuma 4.2.1.1. iedaļā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 8. punktu” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 8. punktu”;

11) pielikuma 4.2.1.2. iedaļu groza šādi:

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

b) tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 6. punktu un 17. panta 3. punktu” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 6. punktu un 13. panta 2. punktu”;

12) pielikuma 4.2.2.2.3. iedaļas b-2) **apakšpunktu aizstāj ar šādu:**

“b-2) Vienību savstarpējā savietojamība

Vienībām, kas aprīkotas ar *UIC* tipa neautomātisko (manuālo) sakabes sistēmu (kā aprakstīts 5.3.2. punktā) un ar pneimatisko bremžu sistēmu, kura ir savietojama ar *UIC* tipu (kā aprakstīts 4.2.4.3. punktā), piemēro turpmāk uzskaitītās prasības:

1) buferus un skrūves sakabi uzstāda saskaņā ar J-1. papildinājuma 110. rindā minētās specifikācijas 5. un 6. punktu;

2) bremžu gaisa cauruļu un šļūtenu, sakabju un krānu izmēri un konstrukcija atbilst prasībām, kas noteiktas J-1. papildinājuma 110. rindā minētās specifikācijas 7. un 8. punktā.”;

13) pielikuma 4.2.2.5. iedaļas 5.–9. punktu aizstāj ar šādiem:

“5. Pasīvās drošības sistēmas papildina aktīvos drošības pasākumus gadījumos, kad visi pārējie pasākumi ir neveiksmīgi. Tādēļ sadursmes gadījumā ritekļu mehāniskajai konstrukcijai jānodrošina cilvēku aizsardzība:

- ierobežojot palēninājumu,
- zonās, kurās atrodas cilvēki, saglabājot izdzīvošanas telpu un konstrukcijas integritāti,
- samazinot pāri pārbraukšanas risku,
- samazinot no sliedēm nobraukšanas risku,
- ierobežojot trieciena sekas pēc vilciena sadursmes ar šķērslī uz sliedēm.

Lai izpildītu šīs funkcionālās prasības, ja turpmāk nav norādīts citādi, vienībām jāatbilst J-1. papildinājuma 8. rindā minētajā specifikācijā noteiktajām detalizētajām prasībām attiecībā uz C-I kategorijas konstrukciju triecienizturību sadursmē (atbilstīgi J-1. papildinājuma 8. rindā minētās specifikācijas 5. iedaļas 1. tabulai).

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 šķērslī (piemēram, vieglo automobili uz pārbrauktuves, dzīvnieku, akmeni u. c.).

6. Šie scenāriji ir aprakstīti J-1. papildinājuma 8. rindā minētās specifikācijas 5. iedaļas 3. tabulā.

7. Šajā SITS ir noteiktas tās darbības jomā piemērojamās prasības attiecībā uz triecienizturību sadursmē; tāpēc nepiemēro J-1. papildinājuma 8. rindā minētās specifikācijas A pielikumu. J-1. papildinājuma 8. rindā minētās specifikācijas 6. iedaļā noteiktās prasības piemēro attiecībā uz iepriekšminētajiem sadursmes scenārijiem.

8. Lai mazinātu sekas, vilcienam saduroties ar šķērslī uz sliedēm, lokomotīves, galvas vagonu, vadības vagonu un vilciena sekciju velkošajos galos uzstāda šķēršļu vairogus. Šķēršļu vairogiem piemērojamās prasības noteiktas J-1. papildinājuma 8. rindā minētās specifikācijas 6.5. iedaļā.”;

14) pielikuma 4.2.2.10. iedaļas 1. punktā atsauci “2.1. punktā” aizstāj ar atsauci “4.5. punktā”;

15) pēc 4.2.3.3.2.2. iedaļas 2. punkta pievieno jaunu 2.a punktu šādā redakcijā:

“2.a Vienībām, kas paredzētas ekspluatēšanai 1 668 mm sistēmā, ritošā sastāva zona uztveršanai ar lauka iekārtām ir 1. tabulā noteiktā zona attiecībā uz J-1. papildinājuma 15. rindā minētās specifikācijas parametriem.

1. tabula

Mērķzona un aizlieguma zona vienībām, ko paredzēts ekspluatēt 1 668 mm tīklā

Sliežu ceļa platums (mm)	YTA (mm)	WTA (mm)	LTA (mm)	YPZ (mm)	WPZ (mm)	LPZ (mm)
1 668	1 176 ± 10	≥ 55	≥ 100	1 176 ± 10	≥ 110	≥ 500”;

16) pielikuma 4.2.3.3.2.2. iedaļas 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Attiecībā uz vienībām, kas paredzētas ekspluatēšanai uz citiem sliežu ceļiem, kuru platums nav 1 435 mm vai 1 668 mm, pēc vajadzības paziņo īpašu gadījumu (attiecīgajam tīklam pieejams harmonizētais noteikums).”;

17) pielikuma 4.2.3.4.2. iedaļas 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. 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 16. rindā minētajā specifikācijā.

To novērtē, pārbaudot, vai ir ievērotas turpmāk šīs SITS 4.2.3.4.2.1. un 4.2.3.4.2.2. punktā noteiktās robežvērtības. Atbilstības novērtēšanas procedūra ir aprakstīta šīs SITS 6.2.3.4. punktā.”;

18) pielikuma 4.2.3.4.2. iedaļas 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. Gaitas dinamisko parametru testa ziņojumu (tostarp izmantošanas robežvērtības un sliežu ceļa noslogojuma parametrus) ietver šīs SITS 4.2.1.2. 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 16. rindā minētajā specifikācijā.”;

19) pielikuma 4.2.3.4.2.1. iedaļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Vienības drošas braukšanas robežvērtības ir noteiktas J-1. papildinājuma 17. rindā minētajā specifikācijā.”;

20) pielikuma 4.2.3.4.2.2. iedaļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Vienības sliežu ceļa noslogojuma robežvērtības (novērtējot ar parasto metodi) ir noteiktas J-1. papildinājuma 19. rindā minētajā specifikācijā.”;

21) pielikuma 4.2.3.5.2.3. iedaļu svītro;

22) pēc 4.2.3.5.2.2. iedaļas pievieno 4.2.3.5.3. iedaļu šādā redakcijā:

“4.2.3.5.3. *Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas*

1. Šo prasību piemēro vienībām, kurām uzstādīta sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēma, kam ir riteņu ass pozīcijas pārstatīšanas mehānisms un kas nodrošina vienības savietojamību ar 1 435 mm sliežu ceļa platumu un citu(-iem) sliežu ceļa platumu(-iem) šīs SITS darbības jomā, izbraucot cauri sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīcei.
2. Pārstatīšanas mehānisms nodrošina riteņa nostiprināšanu pareizajā paredzētajā ass pozīcijā.
3. Pēc izbraukšanas cauri sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīcei pārbauda nostiprināšanas sistēmas stāvokli (nostiprināta vai nenostiprināta) un riteņu pozīciju, izmantojot vienu vai vairākus no šiem līdzekļiem – vizuālu kontroli, borta vadības sistēmu vai infrastruktūras/ierīces vadības sistēmu. Borta vadības sistēmas gadījumā ir iespējama pastāvīga uzraudzība.
4. Ja gaitas daļa ir aprīkota ar bremžu iekārtu, kuras pozīcija var mainīties sliežu ceļa platuma maiņas laikā, sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēma nodrošinās šīs iekārtas pozīciju un drošu nostiprināšanu pareizā stāvoklī vienlaicīgi ar riteņiem.
5. Riteņu un bremžu iekārtas (attiecīgā gadījumā) pozīcijas nostiprināšanas atteicei ekspluatācijas laikā piemīt tipisks un ticams potenciāls tieši izraisīt katastrofālu nelaimes gadījumu (ar daudziem letāliem gadījumiem). Ņemot vērā šo atteices seku smagumu, jāpierāda, ka risks tiek kontrolēts pieņemamā līmenī.

6. Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstāšanās sistēmu definē kā savstarpējas izmantojamības komponentu (5.3.4. punkta b) apakšpunkts). Atbilstības novērtēšanas procedūra ir noteikta šīs SITS 6.1.3.1.a punktā (SIK līmenis), 6.2.3.5. punktā (drošības prasība) un 6.2.3.7.b punktā (apakšsistēmas līmenis).
7. Ar vienību savietojamo sliežu ceļa platumu reģistrē tehniskajā dokumentācijā. Tehniskajā dokumentācijā iekļauj arī pārstāšanās parastā režīma aprakstu, norādot arī ar vienību savietojamās(-o) sliežu ceļa platuma pārstāšanās ierīces(-ču) tipu(-us) (skatīt arī šīs SITS 4.2.12.4. punkta 1. apakšpunktu).
8. Citās šīs SITS iedaļās noteiktās prasības un atbilstības novērtējumus neatkarīgi piemēro katrai vienam sliežu ceļa platumam atbilstošai riteņa pozīcijai un atbilstīgi dokumentē.”;

23) pielikuma 4.2.4.8.2. iedaļu 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 šīs SITS 4.2.3.3.1.2. iedaļas 10. punktā.
2. Magnētiskās sliežu ceļa bremzes avārijas bremzēšanai atļauts izmantot atbilstīgi INF SITS 4.2.6.2.2. punktā minētajiem noteikumiem.
3. Ģeometriskie izmēri magnēta gala elementiem, kuri saskaras ar sliedi, atbilst vienam no noteiktajiem tiem, kas aprakstīti J-1. papildinājuma 31. rindā minētajā specifikācijā.
4. Magnētiskās sliežu ceļa bremzes neizmanto, ja ātrums pārsniedz 280 km/h.
5. Šīs SITS 4.2.4.5.2. punktā norādīto vienības bremzēšanas veikspēju nosaka ar magnētisko sliežu ceļa bremžu izmantošanu un bez tās.”;

24) pielikuma 4.2.4.8.3. iedaļu 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. Atsauce uz prasībām virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzēm, kas noteiktas savietojamībai ar vilcienu detektēšanas sistēmu uz asu skaitītāju bāzes, sliežu ceļa elektriskajām ķēdēm, riteņu detektoriem un ritekļu detektoriem uz induktīvo cilpu bāzes norādīta šīs SITS 4.2.3.3.1.2. iedaļas 10. punktā.
3. Ja virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzēm ir nepieciešams pārvietot to magnētus 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 14. rindā minēto specifikāciju.
4. Šīs SITS 4.2.12. punktā minētajā 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, ja 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. Šīs 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.”;

25) pielikuma 4.2.6.2. iedaļas 1. punktu 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.”;

26) pielikuma 4.2.6.2.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“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. Vienības ar maksimālo konstruktīvo ātrumu $v_{tr, max} > 160$ km/h, kuras brīvā dabā pārvietojas ar references ātrumu $v_{tr, ref}$ nedrīkst nevienā mērījumu punktā, kas definēts 4.2.2.1. punktā un J-1. papildinājuma 108. rindā minētās specifikācijas 5. tabulā, radīt gaisa ātrumu, kas pārsniedz J-1. papildinājuma 108. rindā minētās specifikācijas 5. tabulā noteikto $u_{95 \% max}$ vērtību.
2. Vienībām, kuras paredzēts ekspluatēt tīklos ar sliežu ceļa platumu 1 524 mm un 1 668 mm, piemēro atbilstīgās 4. tabulā norādītās vērtības attiecība uz J-1. papildinājuma 108. rindā minētās specifikācijas parametriem.

4. tabula

Robežkritēriji

Sliežu ceļa platums (mm)	Maksimālais konstruktīvais ātrums $v_{tr, max}$ (km/h)	Mērījuma vieta		Maksimālais pieļaujamais gaisa ātrums pie sliežu ceļa ($u_{95 \% max}$ robežvērtības (m/s))	References ātrums $v_{tr, ref}$ (km/h)
		Mērījums attiecīgajā augstumā virs sliežu galviņas augšas līmeņa	Mērījums attiecīgajā attālumā no sliežu ceļa ass līnijas		
1 524	$160 < v_{tr, max} < 250$	0,2 m	3,0 m	22,5	Maksimālais konstruktīvais ātrums
		1,4 m	3,0 m	18	200 km/h vai maksimālais konstruktīvais ātrums atkarībā no tā, kas ir mazāks
1 668	$160 < v_{tr, max} < 250$	0,2 m	3,1 m	20	Maksimālais konstruktīvais ātrums
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h vai maksimālais konstruktīvais ātrums atkarībā no tā, kas ir mazāks
	$250 \leq v_{tr, max}$	0,2 m	3,1 m	22	300 km/h vai maksimālais konstruktīvais ātrums atkarībā no tā, kas ir mazāks
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h

3. Testējamais vilciena formējums pastāvīgiem/iepriekšnoteiktiem formējumiem un vienībām, ko novērtē vispārējai ekspluatācijai, ir norādīts attiecīgi J-1. papildinājuma 108. rindā minētās specifikācijas 4.2.2.2. un 4.2.2.4. punktā. Atsevišķas vienības, kas aprīkotas ar mašīnista kabīni, testē formējumā, kas atbilst J-1. papildinājuma 108. rindā minētās specifikācijas 4.2.2.3. punkta prasībām.
4. Atbilstības novērtēšanas procedūra ir aprakstīta šīs SITS 6.2.3.13. punktā.”;

27) pielikuma 4.2.6.2.2. iedaļu groza šādi:

a) 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Divi garāmbraucoši vilcieni rada aerodinamisko slodzi, kas ietekmē abus vilcienus. Prasība attiecībā uz vilciena galvas radīto spiediena vilni brīvā dabā ļauj noteikt robežvērtības aerodinamiskajai slodzei, ko rada ritošais sastāvs brīvā dabā, pieņemot attālumu starp sliežu ceļa ass līnijām sliežu ceļam, uz kura ir paredzēts ekspluatēt vilcienu.

Attālums starp sliežu ceļa ass līnijām ir atkarīgs no ātruma un līnijas sliežu ceļa platuma. Attāluma starp sliežu ceļa ass līnijām minimālās vērtības atkarībā no ātruma un sliežu ceļa platuma ir noteiktas saskaņā ar INF SITS.”;

b) 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Vienības, kuru maksimālais konstruktīvais ātrums ir virs 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 109. rindā minētās specifikācijas 2. tabulā un novērtētas J-1. papildinājuma 109. rindā minētās specifikācijas 4.1.2. punktā noteiktajās mērījumu pozīcijās.”;

c) 3. punktu aizstāj ar šādu:

“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 109. rindā minētās specifikācijas parametriem.

4.a tabula

Robežkritēriji

Sliežu ceļa platums	Maksimālais konstruktīvais ātrums $v_{tr,max}$ (km/h)	Mērījuma vieta		Pieļaujamās spiediena izmaiņas ($\Delta p_{95\%,max}$)	References ātrums $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Mērījums attiecīgajā augstumā virs sliežu galviņas augšas līmeņa	Mērījums attiecīgajā attālumā no sliežu ceļa ass līnijas		
1 524 mm	$160 < v_{tr,max} < 250$	starp 1,5 un 3,0 m	2,5 m	1 600 Pa	Maksimālais konstruktīvais ātrums
1 668 mm	$160 < v_{tr,max} < 250$	starp 1,5 un 3,0 m	2,6 m	800 Pa	Maksimālais konstruktīvais ātrums
	$250 \leq v_{tr,max}$	starp 1,5 un 3,0 m	2,6 m	800 Pa	250 km/h”;

28) pielikuma 4.2.6.2.5. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.2.6.2.5. Aerodinamiskā ietekme uz balastētiem sliežu ceļiem

1. Šo prasību piemēro vienībām ar maksimālo konstruktīvo ātrumu virs 250 km/h.
2. Prasība par vilcienu aerodinamisko ietekmi uz balastētiem sliežu ceļiem, lai ierobežotu balasta izsviešanas (balasta pacelšanas) radītos riskus, ir atklāts punkts.”;

29) pielikuma 4.2.7.1. iedaļas 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Šo prasību nepiemēro lukturiem, kuru gaismas stiprums nepārsniedz 100 cd un kuri ietverti pasažieru durvju vadības pogās (un nav nepārtraukti iedegti).”;

30) pēc 4.2.8.2.9.1.1. iedaļas 4) punkta pievieno jaunu 5) punktu šādā redakcijā:

“5) no 3 920 mm līdz 5 700 mm virs sliežu galviņas augšas līmeņa elektrovilces vienībām, kas paredzētas ekspluatēšanai 1 500 V līdzstrāvas sistēmā atbilstīgi IRL gabarītam (1 600 mm sliežu ceļa platuma sistēma).”;

31) pielikuma 4.2.8.2.9.2. iedaļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. Elektrovilces vienībām, kas paredzētas ekspluatēšanai cita sliežu ceļa platuma sistēmās, kas nav 1 520 mm vai 1 600 mm sistēma, vismaz viena uzstādāmā pantogrāfa galvas ģeometrijas tipam jāatbilst vienai no divām specifikācijām, kuras norādītas turpmāk 4.2.8.2.9.2.1. un 4.2.8.2.9.2.2. punktā.”;

32) pēc 4.2.8.2.9.2. iedaļas 2. punkta pievieno jaunu 2.a punktu šādā redakcijā:

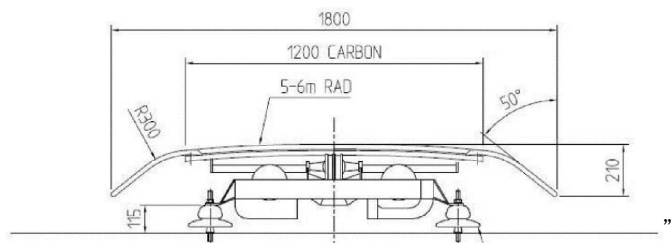
“2.a Elektrovilces vienībām, kas paredzētas ekspluatēšanai tikai 1 600 mm sistēmā, vismaz viena uzstādāmā pantogrāfa galvas ģeometrijas tipam jāatbilst specifikācijām, kuras norādītas turpmāk 4.2.8.9.2.3.a punktā.”;

33) pielikuma 4.2.8.2.9.3. iedaļu pārnumurē par 4.2.8.2.9.3.a iedaļu;

34) pēc 4.2.8.2.9.2.3. iedaļas pievieno 4.2.8.2.9.3. iedaļu šādā redakcijā:

“4.2.8.2.9.3. 1 800 mm tipa pantogrāfa galvas ģeometrija

1. Pantogrāfa galvas profilam ir jābūt šādam:



35) pielikuma 4.2.11.6. iedaļas 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. vienpola elektroapgādes līniju (1 kV maiņstrāvas, 1,5 kV maiņstrāvas/līdzstrāvas, 3 kV līdzstrāvas) saskaņā ar J-1. papildinājuma 111. rindā minēto specifikāciju.”;

36) pielikuma 4.2.12.1. iedaļā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK VI pielikuma 2.4. punktā” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 IV pielikuma 2.4. punkta a) apakšpunktā”;

37) pielikuma 4.2.12.1. iedaļā 2. un 3. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Šo dokumentāciju, kas ietilpst tehniskajā dokumentācijā, apkopo pieteikuma iesniedzējs, un tā jāpievieno “EK” verifikācijas deklarācijai. Pieteikuma iesniedzējs to glabā visu apakšsistēmas ekspluatācijas laiku.”;

38) pēc 4.2.12.1. iedaļas 2. punkta pievieno jaunu 3. punktu šādā redakcijā:

“3. Pieteikuma iesniedzējs vai jebkura pieteikuma iesniedzēja pilnvarota struktūra (piemēram, turētājs) šīs dokumentācijas daļu, kas vajadzīga Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/798 (*) 14. panta 3. punkta b) apakšpunktā noteiktajai apkopes dokumentācijas pārvaldībai, iesniedz par tehnisko apkopi atbildīgajai struktūrai, tiklīdz tā ir norīkota konkrētās vienības tehniskās apkopes nodrošināšanai.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).”;

39) pielikuma 4.2.12.1. iedaļas 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4. Dokumentācijā ietver arī drošībai būtisko komponentu sarakstu. Drošībai būtiski komponenti ir komponenti, kuru vienai atteicei piemīt ticams potenciāls tieši izraisīt smagu negadījumu, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/798 3. panta 12. punktā.

5. Dokumentācijas saturs aprakstīts turpmākajos punktos.”;

40) pēc 4.2.12.2. iedaļas 3) punkta pievieno jaunu 3.a) punktu šādā redakcijā:

“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. Saziņas protokoliem (ja ir izmantoti) ir jāatbilst J-1. papildinājuma 112. rindā minētajai specifikācijai.”;

41) pēc 4.2.12.2. iedaļas 9) punkta pievieno jaunu 9.a) punktu šādā redakcijā:

“9.a) maksimālais attālums starp virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzēm un sliežu ceļu, kas atbilst stāvoklim “bremzes atlaistas”, noteikta ātruma robežvērtība, vertikālais spēks un bremzēšanas spēks kā vilciena ātruma funkcija gadījumā, kad virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes tiek izmantotas pilnībā (avārijas bremzēšana) vai ierobežoti (darba bremzēšana), atbilst 4.2.4.8.3. punkta prasībām.”;

42) pielikuma 4.2.12.3. iedaļas 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Tehniskās apkopes plāna pamatojuma dokumentācija, kur izskaidrotas tehniskās apkopes darbību noteikšanas un plānošanas metodes, ar ko ritošā sastāva ekspluatācijas laikā nodrošina tā raksturlielumu saglabāšanu pieļaujamās izmantošanas robežās.

Lai noteiktu pārbaudes kritērijus un tehniskās apkopes regularitāti, tehniskās apkopes plāna pamatojuma dokumentācijā iekļauj ievaddatus.”;

43) pielikuma 4.2.12.3. iedaļas 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Tehniskās apkopes apraksta dokumentācija, kur izskaidrots, kā ieteicams veikt tehnisko apkopi.”;

44) pēc 4.2.12.3.1. iedaļas 1. punkta pievieno jaunu 1.a) punktu šādā redakcijā:

“1.a drošībai būtisko komponentu un to īpašo ekspluatācijas, apkalpošanas, tehniskās apkopes un izsekojamības prasību noteikšanai izmantotie precedenti, principi un metodes.”;

45) pēc 4.2.12.3.2. iedaļas 6. punkta pievieno jaunu 6.a) punktu šādā redakcijā:

“6.a Drošībai būtisko komponentu saraksts: drošībai būtisko komponentu sarakstā iekļauj īpašās prasības attiecībā uz apkalpošanu, tehnisko apkopi un apkalpošanas/tehniskās apkopes izsekojamību.”;

46) pielikuma 4.2.12.4. iedaļas 1) punktu aizstāj ar šādu:

“1) ekspluatācijas apraksts parastā režīmā, tostarp vienības ekspluatācijas raksturlielumi un ierobežojumi (piemēram, ritekļa gabarīts, maksimālais konstruktīvais ātrums, ass slodzes, bremzēšanas veiktspēja, ar vienību savietojamās(-o) sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīces(-ču) tips(-i) un ekspluatācija u. c.)”;

47) pēc 4.2.12.4. iedaļas 3) punkta pievieno jaunu 3.a) punktu šādā redakcijā:

“3.a) drošībai būtisko komponentu saraksts: drošībai būtisko komponentu sarakstā iekļauj īpašās prasības attiecībā uz ekspluatāciju un izsekojamību.”;

48) pielikuma 4.3.2. iedaļas 7. tabulu aizstāj ar šādu:

“7. tabula

Saskarne ar Infrastruktūras apakšsistēmu

Atsauce uz LOC un PAS SITS		Atsauce uz Infrastruktūras SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Ritošā sastāva kinemātiskais gabarīts	4.2.3.1.	Būvju gabarīts	4.2.3.1.
		Attālums starp sliežu ceļu asīm	4.2.3.2.
		Vertikālas līknes minimālais rādiuss	4.2.3.5.
Ass slodzes parametrs	4.2.3.2.1.	Sliežu ceļa izturība pret vertikālām slodzēm	4.2.6.1.
		Sliežu ceļa izturība pret sānspēkiem	4.2.6.3.
		Jaunu tiltu izturība pret satiksmes slodzēm	4.2.7.1.
		Jaunu uzbērumsu un zemes spiediena ietekmes ekvivalentā vertikālā slodze	4.2.7.2.
		Esošo tiltu un uzbērumsu 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.	Sliedes galviņas profils līdznam sliežu ceļam	4.2.4.6.
Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstāšanās sistēmas	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.	Tādu jaunu struktūru izturība, kuras atrodas pāri vai blakus sliežu ceļiem	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.

Atsauce uz LOC un PAS SITS		Atsauce uz Infrastruktūras SITS	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Sānvējš	4.2.6.2.4.	Sānvēja ietekme	4.2.10.2.
Aerodinamiskā ietekme uz balastētu sliežu ceļu	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 iekārtas	4.2.11.4.	Ūdens krājumu atjaunošana	4.2.12.4.
Ūdens krājumu atjaunošanas saskarne	4.2.11.5.		
Degvielas uzpildes aprīkojums	4.2.11.7.	Degvielas uzpilde	4.2.12.5.
Īpašas prasības, ja vilciens novietots stāvēšanai	4.2.11.6.	Stacionāras energoapgādes iekārtas	4.2.12.6.”;

49) pēc 4.4. iedaļas 3. punkta pievieno jaunu 3.a punktu šādā redakcijā:

“3.a Drošībai būtiskajiem komponentiem īpašās prasības attiecībā uz ekspluatāciju un izsekojamību projektētāji/ražotāji izstrādā projektēšanas posmā un, projektētājiem/ražotājiem sadarbojoties ar attiecīgajiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, pēc ritekļu nodošanas ekspluatācijā.”;

50) pielikuma 4.5. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.5. Tehniskās apkopes noteikumi

1. Ņemot vērā 3. nodaļā minētās pamatprasības, šīs SITS darbības jomā iekļautā ritošā sastāva tehniskās apkopes noteikumi ir izklāstīti:
 - 4.2.11. punktā “Apkalpošana”,
 - 4.2.12. punktā “Ekspluatācijas un tehniskās apkopes dokumentācija”.
2. Citos 4.2. iedaļas punktos (4.2.3.4. un 4.2.3.5. punktā) noteiktas konkrētu raksturlielumu robežvērtības, kuras verificējamās tehniskās apkopes procesā.
- 2.a Drošībai būtiskos komponentus un to īpašās prasības attiecībā uz apkalpošanu, tehnisko apkopi un apkalpošanas/tehniskās apkopes izsekojamību projektētāji/ražotāji nosaka projektēšanas posmā un, projektētājiem/ražotājiem sadarbojoties ar attiecīgajām par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrām, pēc ritekļu nodošanas ekspluatācijā.
3. Ņemot vērā iepriekšminēto informāciju un informāciju, kas sniegta 4.2. punktā, tehniskās apkopes darbības līmenī par tehnisko apkopi atbildīgās struktūras (nav iekļautas šajā SITS paredzētā novērtējuma darbības jomā) nosaka atbilstīgas pielāides un intervālu, lai nodrošinātu ritošā sastāva atbilstību pamatprasībām visā tā ekspluatācijas laikā, un vienpersoniski uzņemas par to atbildību; tostarp veic šādas darbības:
 - nosaka ekspluatācijas vērtības, ja tādas nav noteiktas šajā SITS vai ja ekspluatācijas apstākļu dēļ pieļaujams izmantot no šajā SITS noteiktajām atšķirīgas ekspluatācijas robežvērtības,
 - pamato ekspluatācijas vērtības, sniedzot 4.2.12.3.1. punktā “Tehniskās apkopes plāna pamatojuma dokumentācija” prasītajai informācijai līdzvērtīgu informāciju.
4. Pamatojoties uz šajā punktā minēto informāciju, tehniskās apkopes darbības līmenī par tehnisko apkopi atbildīgās struktūras (nav iekļautas šajā SITS paredzētā novērtējuma darbības jomā) nosaka tehniskās apkopes plānu, kurā paredz detalizētu tehniskās apkopes uzdevumu kopumu, iekļaujot tajā tehniskās apkopes darbības, testus un procedūras, līdzekļus, tehniskās apkopes kritērijus, regularitāti un tehniskās apkopes uzdevumu veikšanai vajadzīgo darba laika ilgumu, un vienpersoniski uzņemas par to atbildību.

5. Attiecībā uz borta iekārtu programmatūru projektētājs/ražotājs katrai borta iekārtu programmatūras modifikācijai norāda visas tehniskās apkopes prasības un procedūras (tostarp iekārtu darbības uzraudzību, diagnostiku, testēšanas metodes un rīkus, kā arī vajadzīgo profesionālo kompetenci), kas nepieciešamas šīs SITS obligātajās prasībās minēto pamatprasību un vērtību sasniegšanai visā darbmūža laikā (uzstādīšana, normāla ekspluatācija, atteices, remonta pasākumi, pārbaude un tehniskā apkope, izņemšana no ekspluatācijas utt.).”;

51) pielikuma 4.7. iedaļā atsauci “Direktīvā 2008/57/EK” aizstāj ar atsauci “Direktīvā (ES) 2016/797”;

52) pielikuma 4.8. iedaļā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 34. panta 2.a punktu” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 48. panta 3. punkta a) apakšpunktu”;

53) pēc 4.8. iedaļas 3. punkta pievieno jaunu 4.9. iedaļu šādā redakcijā:

“4.9. Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas

Apakšsistēmas “Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” parametri, ko dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums izmanto maršruta savietojamības pārbaudes vajadzībām, ir raksturoti Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 (*) D1. papildinājumā.

(*) Komisijas 2019. gada 16. maijs Īstenošanas regula (ES) 2019/773 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 139 I, 27.5.2019., 5. lpp.).”;

54) pielikuma 5.1. iedaļā atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 2. panta f) punktā” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 7. punktā”;

55) pēc 5.3.4. iedaļas pievieno jaunu 5.3.4a iedaļu šādā redakcijā:

“5.3.4a. Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas

1. SIK “sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēma” projektē un novērtē izmantošanas telpai, ko nosaka atbilstīgi:

— sliežu ceļa platumam, kam sistēma ir projektēta,

— maksimālo statisko ass slodžu diapazonam (atbilst šīs SITS 4.2.2.10. punktā noteiktajai konstrukcijas masai normālā lietderīgās kravnesības režīmā),

— riteņu velšanās loka nominālo diametru diapazonam,

— maksimālajam konstruktīvajam vienības ātrumam,

— sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīces(-ču) tipam(-iem), kam sistēma ir projektēta, norādot nominālo ātrumu izbraukšanai cauri sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīcei(-ēm) un maksimālos aksiālos spēkus automātiskās sliežu ceļa platuma pārstatīšanas procesa laikā.

2. Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmai jāatbilst 4.2.3.5.2.3. punktā izklāstītajām prasībām, un šīs prasības novērtē SIK līmenī atbilstīgi 6.1.3.1.a punkta noteikumiem.”;

56) pielikuma 6.1.1. iedaļā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 13. panta 1. punktā un IV pielikumā” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 10. pantā”;

57) pēc 6.1.1. iedaļas 2. punkta pievieno jaunu 3. punktu šādā redakcijā:

“3. Ja uz komponentu, kas šīs SITS 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 šīs SITS 4. un 5. nodaļai un ja īpašais gadījums neattiecas uz valsts noteikumu (t. i., papildprasība, kas savietojama ar SITS pamatu un ir pilnībā norādīta SITS).

Citos gadījumos verifikāciju veic apakšsistēmas līmenī. Ja komponentam piemēro valsts noteikumu, attiecīgā dalībvalsts var noteikt attiecīgās piemērojamās atbilstības novērtēšanas procedūras.”;

58) pielikuma 6.1.2. iedaļas otrajā tabulā zem rindas “5.3.4. Ritenis” pievieno jaunu rindu šādā redakcijā:

“5.3.4.a	Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas		X (*)		X	X	X (*)	X”;

59) pēc 6.1.3.1. iedaļas 8. punkta pievieno jaunu 6.1.3.1.a iedaļu šādā redakcijā:

“6.1.3.1.a Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēma (5.3.4.a punkts)

1. Novērtēšanas procedūra jāpamato ar validēšanas plānu, kur iekļauti visi 4.2.3.5.3. un 5.3.4.a punktā minētie aspekti.
2. Validēšanas plānam jāskaidro ar 4.2.3.5.3. punktā prasīto drošības analīzi un jādefinē novērtējums, kas nepieciešams visos šādos atšķirīgajos posmos:
 - konstrukcijas pārskatīšana,
 - statiskie testi (testi uz stenda un integrēšanas gaitas daļā/vienībā testēšana),
 - ekspluatācijas apstākļiem reprezentatīva testēšana uz sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīces (-cēm),
 - ekspluatācijas apstākļiem reprezentatīva testēšana uz sliežu ceļa.
3. Attiecībā uz atbilstības 4.2.3.5.3. punkta 5. apakšpunktam pierādīšanu skaidri jādokumentē pieņēmumi, kas apsvērti drošības analīzei saistībā ar ritekli, kurā ir paredzēts integrēt šo sistēmu, un ar šī ritekļa uzdevuma profilu.
4. Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmai 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 sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīces(-ču) tipu(-us) un ekspluatācijas apstākļus, kam sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēma ir novērtēta.”;

60) pielikuma 6.1.6. iedaļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

- “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),
 - sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēma (skatīt 6.1.3.1.a punktu),
 - riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma (skatīt 6.1.3.2. punktu),
 - ieliktni (skatīt 6.1.3.8. punktu).”;

61) pielikuma 6.2.1. iedaļā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 18. pantā un VI pielikumā” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 15. pantā un IV pielikumā”;

62) pielikuma 6.2.3.3. iedaļas 1. punktu aizstāj ar šādu:

- “1. Atbilstību apliecina saskaņā ar vienu no metodēm, kas noteiktas J-1. papildinājuma 83. rindā minētajā specifikācijā.”;

63) pielikuma 6.2.3.4. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6.2.3.4. Gaitas dinamiskie parametri – tehniskās prasības (4.2.3.4.2.a punkts)

1. Vienībām, kas paredzētas ekspluatēšanai 1 435 mm vai 1 524 mm, vai 1 668 mm sistēmā, atbilstību apliecina saskaņā ar J-1. papildinājuma 84. rindā minētās specifikācijas 7. punktu.

4.2.3.4.2.1. un 4.2.3.4.2.2. punktā minētos parametrus novērtē, izmantojot kritērijus, kas noteikti J-1. papildinājuma 84. rindā minētajā specifikācijā.”;

64) pielikuma 6.2.3.5. iedaļas 3. punktu aizstāj ar šādu:

“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 turpmāk nosauktajām metodēm:

- 1) saskaņota pieļaujamā riska 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 pieļaujamā riska kritērijs, kas noteikts kopīgā drošības metodē riska novērtēšanai (CSM riska novērtēšanai) un tās grozījumos (Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 402/2013 (*)).

Pieteikuma iesniedzējs atbilstību saskaņotajam kritērijam pierāda, piemērojot CSM riska novērtēšanai I pielikuma 3. punktu. 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 sniegto pierādījumu. Šo uzdevumu veic vai nu pazīņotā iestāde, kas atbild par ritošā sastāva apakšsistēmas verificēšanu, vai novērtēšanas iestāde, kas definēta CSM riska novērtēšanai.

Visas dalībvalstis atzīst šo pierādījumu; vai

- 2) riska noteikšana un novērtēšana saskaņā ar CSM riska novērtēšanai, lai noteiktu izmantojamo pieļaujamā riska kritēriju un pierādītu atbilstību šim kritērijam.

Pieteikuma iesniedzējs var jebkurā gadījumā izvēlēties šo metodi.

Pieteikuma iesniedzējs izraugās novērtēšanas iestādi, kas definēta CSM riska novērtēšanai un kas novērtē tā iesniegtos pierādījumus.

Iesniedz drošības novērtējuma ziņojumu saskaņā ar CSM riska novērtēšanai un tās grozījumu prasībām.

Atļaujas piešķirējai struktūrai jāņem vērā drošības novērtējuma ziņojums, kā noteikts CSM riska novērtēšanai I pielikuma 2.5.6. iedaļā un 15. panta 2. punktā.

(*) Komisijas 2013. gada 30. aprīļa Īstenošanas regula (ES) Nr. 402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK 6. panta 3. punkta a) apakšpunktam (OV L 121, 3.5.2013., 8. lpp.).”;

65) pielikuma 6.2.3.6. iedaļas 1. punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

“Ekvivalentā koniskuma novērtēšana ir izklāstīta J-1. papildinājuma 107. rindā minētajā specifikācijā.”;

66) pēc 6.2.3.7. iedaļas pievieno jaunu 6.2.3.7.a iedaļu šādā redakcijā:

“6.2.3.7.a Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēma

1. Drošības analīzi, kas pieprasīta 4.2.3.5.3. punkta 5. apakšpunktā un veikta SIK līmenī, konsolidē vienības (ritekļa) līmenī – lai ņemtu vērā ritekli un tā uzdevuma profilu, var būt nepieciešams pārskatīt īpaši tos pieņēmumus, kas izdarīti atbilstīgi 6.1.3.1.a punkta 3. apakšpunktam.
2. Novērtējums par SIK integrēšanu gaitas daļā/vienībā un tehnisko savietojamību ar sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīci ietver:
 - verificēšanu, kas attiecas uz atbilstību 5.3.4.a punkta 1. apakšpunktā definētajai izmantošanas telpai,

- verificēšanu, kas attiecas uz SIK pareizu integrēšanu gaitas daļā/vienībā, ieskaitot tās borta vadības/monitoringa sistēmas (ja tāda ir) pareizu veiktspēju, un
- ekspluatācijas apstākļiem reprezentatīvu testēšanu uz sliežu ceļa, tostarp uz sliežu ceļa platuma pārstāšanās ierīces (cēmn).”;

67) pielikuma 6.2.3.13. iedaļu 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 nomaļos (4.2.6.2.1. punkts)

1. Atbilstību šīs SITS 4.2.6.2.1. punktā minētajai maksimālā pieļaujamā gaisa ātruma pie sliežu ceļa robežvērtībai pierāda, pamatojoties uz tādu vispusīgu testu rezultātiem, kuri veikti uz taisna sliežu ceļa saskaņā ar J-1. papildinājuma 94. rindā minētās specifikācijas 6.2.2.1. punkta prasībām.
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 definētais novērtējums. Šādos gadījumos vienkāršotā atbilstības novērtēšana, kas noteikta J-1. papildinājuma 94. rindā minētās specifikācijas 4.2.4. punktā, ir iespējama, ja konstrukcijas atšķirības nepārsniedz J-1. papildinājuma 94. rindā minētās specifikācijas 7. tabulā norādītās robežvērtības.”;

68) pielikuma 6.2.3.14. iedaļu 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 95. rindā minētās specifikācijas 6.1.2.1. punktā. Atbilstības novērtēšanai var izmantot arī vai nu J-1. papildinājuma 95. rindā minētās specifikācijas 6.1.2.4. punktā izklāstīto validēto plūsmu dinamikas datorizēto (CFD) modelēšanas metodi, vai kā alternatīvu atbilstības novērtējumu ir atļauts izmantot modelēšanu ar kustīgiem objektiem, kā noteikts J-1. papildinājuma 95. rindā minētās specifikācijas 6.1.2.2. punktā.
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 definētais novērtējums. Šādos gadījumos vienkāršotā atbilstības novērtēšana, kas noteikta J-1. papildinājuma 95. rindā minētās specifikācijas 4.1.4. punktā, ir iespējama, ja konstrukcijas atšķirības nepārsniedz J-1. papildinājuma 95. rindā minētās specifikācijas 4. tabulā norādītās robežvērtības.”;

69) pielikuma 6.2.6. iedaļā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 18. panta 3. punktā” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 4. punktā”;

70) pēc 6.2.7. iedaļas pievieno jaunu 6.2.7.a iedaļu šādā redakcijā:

“6.2.7.a *Neobligātas papildu prasības vispārējai ekspluatācijai paredzētām vienībām*

1. Atbilstība 2.–9. punktā paredzētajam nosacījumu kopumam nav obligāta, un tās mērķis ir tikai vienkāršot vispārējai ekspluatācijai paredzētu vienību apmaiņu. Atbilstība šiem noteikumiem negarantē vienību pilnīgu savstarpēju aizstājamību un neatbrīvo dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu no tā 6.2.7. punktā minētajiem pienākumiem attiecībā uz šo vienību izmantošanu vilciena formējumā. Ja pieteikuma iesniedzējs izvēlas šo iespēju, paziņotajai iestādei jānovērtē atbilstība “EK” verificēšanas procedūras gaitā. Tas jānorāda 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 22. rindā minētajā specifikācijā.
4. Vienībai jāatbilst šīs SITS prasībām vismaz T1 temperatūras diapazonā (no – 25 °C līdz + 40 °C; nominālais diapazons), kā noteikts šīs SITS 4.2.6.1. punktā un J-1. papildinājuma 34. rindā minētajā specifikācijā.

5. Pielikuma 4.2.7.1. punktā prasītos aizmugurējos gabarītlukturus nodrošina, izmantojot stacionārus aizmugurējos lukturus.
 6. Ja vienību aprīko ar pārejām, tām jāatbilst J-1. papildinājuma 113. rindā minētajai specifikācijai.
 7. Elektroapgādei jāatbilst 4.2.11.6. punkta 4. apakšpunkta prasībām.
 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 114. rindā minētās specifikācijas 2. plāksnē.
 9. Vienību apzīmē ar vismaz vienu no šādiem apzīmējumiem saskaņā ar J-1. papildinājuma 115. rindā minēto specifikāciju:
 - garums virs buferiem,
 - elektroapgāde.”;
- 71) pielikuma 6.3.2. iedaļā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 17. pantu” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 14. pantu”;
- 72) pielikuma 7.1.1.1. iedaļas 1. punktā tekstu “sliežu ceļa mašīnām (SCM)” aizstāj ar tekstu “specializētajiem riteklīm, piemēram, sliežu ceļa mašīnām”;
- 73) pielikuma 7.1.1.2.1. iedaļas 1. punktā tekstu “saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 3. punkta f) apakšpunktu” aizstāj ar tekstu “saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 3. punkta f) apakšpunktu”;
- 74) pielikuma 7.1.1.2.1. iedaļas 3. punktu aizstāj ar šādu:
- “3. Ritošajam sastāvam, uz kuru attiecas viens no iepriekšminētajiem trim gadījumiem, nav obligāti jāpiemēro šī SITS, ja izpildīts viens no šādiem nosacījumiem.
- Tāda ritošā sastāva gadījumā, kas ietverts 2008. gada ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS vai 2011. gada parasto dzelzceļu sistēmas lokomotīvu un pasažieru ritošā sastāva SITS darbības jomā, piemēro attiecīgo(-ās) SITS, tostarp īstenošanas noteikumus un “tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta” derīguma periodu (7 gadi). Šis noteikums neattiecas uz riteklīm, kas neatbilst 2008. gada ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS vai 2011. gada parasto dzelzceļu sistēmas lokomotīvu un pasažieru ritošā sastāva SITS un kas laisti tirgū pēc 2017. gada 31. maija.
 - Ja ritošais sastāvs nav ietverts ne 2008. gada ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva SITS, ne 2011. gada parasto dzelzceļu sistēmas lokomotīvu un pasažieru ritošā sastāva SITS darbības jomā, ekspluatācijas atļauju izdod pārejas periodā, kas beidzas 2020. gada 31. decembrī.”;
- 75) pielikuma 7.1.1.2.1. iedaļas 4. punktā tekstu “ekspluatācijas atļauju atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 22.–25. pantam” aizstāj ar tekstu “atļauju laist tirgū ritekli atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/797 21. pantam”;
- 76) pielikuma 7.1.1.2.2. iedaļas 1. punktā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 2. panta t) punktā” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 23. punktā”;
- 77) pielikuma 7.1.1.3. iedaļas virsrakstu “Piemērošana dzelzceļa infrastruktūras būvei un apkopei paredzētām mobilām iekārtām” aizstāj ar virsrakstu “Piemērošana specializētajiem riteklīm, piemēram, sliežu ceļa mašīnām”;
- 78) pielikuma 7.1.1.3. iedaļas 3. punktā tekstu “atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 24. vai 25. pantam” aizstāj ar tekstu “atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/797 21. pantam saskaņā ar valsts noteikumiem attiecībā uz šīs SITS pamatparametriem”;
- 79) pielikuma 7.1.1.4. iedaļas 3. punktā tekstu “atbilstīgi Direktīvas 2008/57/EK 24. vai 25. pantam” aizstāj ar tekstu “atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/797 21. pantam saskaņā ar valsts noteikumiem attiecībā uz šīs SITS pamatparametriem”;
- 80) pielikuma 7.1.1.4.a. iedaļā atsauci “4.2.8.2.8.” aizstāj ar atsauci “4.2.8.2.8.4.”;

81) pielikuma 7.1.1.5. iedaļas 1. punktā tekstu “pēc trīs gadiem pēc šīs SITS piemērošanas sākuma datuma” aizstāj ar tekstu “2018. gada 1. janvārī”;

82) pielikuma 7.1.1. iedaļā pēc 7.1.1.7. iedaļas pievieno jaunu 7.1.1.8. iedaļu šādā redakcijā:

“7.1.1.8. Pārejas pasākums attiecībā uz pasīvās drošības prasību

4.2.2.5. punkta 6. apakšpunktā noteiktās prasības pārejas periodā, kas beidzas 2022. gada 1. janvārī, nav obligātas attiecībā uz lokomotīvēm ar vienu centrālo kabīni, kuras 2019. gada 27. maijā ir projekti izstrādes beigu posmā, uz kurām attiecas spēkā esoši līgumi un kuras ir esoša projekta ritošais sastāvs, kā noteikts šīs SITS 7.1.1.2. punktā.

Ja 4.2.2.5. punkta 6. apakšpunktā noteiktās prasības netiek piemērotas, kā alternatīvu metodi atbilstības apliecināšanai saskaņā ar 4.2.2.5. punkta 5. apakšpunktā minētā 3. scenārija prasībām ir atļauts izmantot šādus kritērijus:

- lokomotīves rāmis ir projektēts saskaņā ar J-1. papildinājuma 7. rindā minētās specifikācijas L kategoriju (kā jau ir noteikts šīs SITS 4.2.2.4. punktā),
- attālums starp buferiem un kabīnes vārstiklu ir vismaz 2,5 m.”;

83) pielikuma 7.1.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.1.2. *Esošā ritošā sastāva vai ritošā sastāva tipa izmaiņas*

7.1.2.1. *Ievads*

1. Šajā 7.1.2. punktā ir noteikti principi, kurus piemēro izmaiņu rīkotāji un atļaujas piešķirējas struktūras, saskaņā ar “EK” verifikācijas procedūru, kas aprakstīta Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 9. punktā, 21. panta 12. punktā un IV pielikumā. Šī procedūra ir sīkāk izklāstīta Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 (*) 13., 15. un 16. pantā un Komisijas Lēmumā 2010/713/EK (**).
2. Šo 7.1.2. punktu piemēro visos gadījumos, kad tiek veiktas jebkādas esošā ritošā sastāva vai ritošā sastāva tipa izmaiņas, tostarp atjaunošana vai modernizācija. To nepiemēro gadījumā, ja izmaiņas:
 - nerada novirzi no tehniskās dokumentācijas, kas pievienota apakšsistēmu “EK” verifikācijas 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 vai 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 punktu, atbilstība šīs SITS, Trokšņa SITS (Komisijas Regula (ES) Nr. 1304/2014, skatīt šīs SITS 7.2. punktu) un PRM SITS (Komisijas Regula (ES) Nr. 1300/2014 (**), skatīt šīs SITS 7.2.3. punktu) prasībām ir nepieciešama tikai attiecībā uz tiem šajā SITS noteiktajiem pamatparametriem, kurus varētu būt ietekmējušas izmaiņas.
3. Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. un 16. pantu un Lēmumu 2010/713/ES un, piemērojot “EK” verifikācijas 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. Šo informāciju izmaiņu rīkotājs sniedz, iekļaujot atbilstīgas atsauces uz tehnisko dokumentāciju, kas saistīta ar esošo “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu.

4. Neskarot Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasīto vispārējās drošības vērtējumu, ja izmaiņu gadījumā ir nepieciešama 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 noteikto drošības prasību atkārtota novērtēšana, 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 CSM riska novērtēšanai
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 (*)	Pārbaudīt (*)	Pārbaudīt (*)
	Nav piemērota CSM riska novērtēšanai	Nav iespējams	Nav iespējams	Nav iespējams

(*) 17. tabulā vārds "Pārbaudīt" nozīmē, ka pieteikuma iesniedzējs piemēros CSM riska novērtēšanai I pielikumu, lai pierādītu, ka izmainītā ritekļa drošības līmenis ir līdzvērtīgs vai augstāks. Šo pierādījumu neatkarīgi novērtē novērtēšanas iestāde, kas definēta CSM riska novērtēšanai. Ja šī iestāde secina, ka jaunais drošības novērtējums liecina par zemāku drošības līmeni, vai ja rezultāts nav skaidrs, pieteikuma iesniedzējs pieprasa atļauju ritekli laist tirgū.

- 4.a Neskarot Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasīto vispārējās drošības 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 drošuma pētījums, tiek prasīta jauna atļauja ritekli laist tirgū, ja vien paziņotā iestāde nav secinājusi, ka ar drošību saistītās prasības, kuras aptver drošuma 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 vispārējās drošības vērtējumu, izmaiņas kategorizē šādi:
- a) Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētās izmaiņas, ja tās pārsniedz 3. slejā noteiktās robežvērtības un ir zemākas nekā 4. slejā noteiktās robežvērtības, ja vien Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasītais drošības vērtējums neparedz tās kategorizēt kā 15. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētās izmaiņas; vai
- b) Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētās izmaiņas, ja tās pārsniedz 4. slejā noteiktās robežvērtības vai ja Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasītais drošības vērtējums paredz tās kategorizēt kā 15. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētās izmaiņas.

To, vai izmaiņas nesasniedz vai pārsniedz iepriekšminētās 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. iedaļas 6. punkts, 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 minētās izmaiņas, ja vien Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasītais drošības vērtējums neparedz tās kategorizēt kā 15. panta 1. punkta d) apakšpunktā minētās izmaiņas.
8. Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā prasītais drošības vērtējums aptver izmaiņas, kas attiecas uz 3.1. iedaļas 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 jāsaglabā atbilstība piemērojamajām SITS.
10. Ja pastāvīgā formējumā pēc nopietniem bojājumiem aizvieto vienu vai vairākus riteklus, nav nepieciešams veikt novērtējumu par atbilstību šai SITS, ja vienība vai riteklis(-ļi) tehnisko parametru un funkcijas ziņā ir identiski tiem, kurus aizvieto. Šādām vienībām jābūt izsekojamām un sertificētām saskaņā ar visiem valsts vai starptautiskiem noteikumiem vai jebkuru dzelzceļa nozarē vispāratzītu prakses kodeksu.

17.a tabula

Ar LOC un PAS SITS noteiktajiem pamatparametriem saistītie galvenie konstrukcijas raksturliedumi

1. SITS punkts	2. Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturliedums(-i)	3. Galveno konstrukcijas raksturliedumu ietekmējošās izmaiņas, kas nav klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas	4. Galveno konstrukcijas raksturliedumu ietekmējošās izmaiņas, kas klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas
4.2.2.2.3. Gala sakabe	Gala sakabes tips	Gala sakabes tipa izmaiņas	N/P
4.2.2.10. Slodzes režīmi un masas raksturojumi	Konstrukcijas masa darba režīmā	Jebkura atbilstīgā galvenā konstrukcijas raksturlieduma izmaiņas, kas rada ar ritekli savietojamās(-o) līnijas(-u) kategorijas(-u) izmaiņas	N/P
4.2.3.2.1. Ass slodzes parametrs	Konstrukcijas masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā		
	Konstrukcijas masa ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā		
	Maksimālais projektētais ātrums (km/h)		
	Statiskā ass slodze darba režīmā		
	Statiskā ass slodze ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā		
	Ritekļa garums		
	Statiskā ass slodze normālā lietderīgās kravnesības režīmā		
	Asu izvietoējums vienības korpusā (attālums starp asīm)		

1. SITS punkts	2. Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	3. Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas nav klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas	4. Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas
	Ritekļa kopējā masa (katram vienības riteklim)	Jebkura atbilstīgā galvenā konstrukcijas raksturlieluma izmaiņas, kas rada ar ritekli savietojamās(-o) 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) līnijas(-u) kategorijas(-u) izmaiņas, vai Izmaiņas par vairāk nekā $\pm 10 \%$	N/P
4.2.3.1. Gabarītu noteikšana	References profils	N/P	Riteklim atbilstīgā references profila izmaiņas
	Vertikālas izliektas līknes minimālais rādiuss	Ar ritekli savietojamā vertikālas izliektas līknes minimālā rādiusa izmaiņas, kas pārsniedz 10%	N/P
	Vertikālas ieliektas līknes minimālais rādiuss	Ar ritekli savietojamā vertikālas ieliektas līknes minimālā rādiusa izmaiņas, kas pārsniedz 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 — cīlpas iekārta
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 dinamiskās īpašības	Maksimālā ātruma un maksimālā ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta kombinācija, attiecībā uz kuru ritekļis ticis 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 sānslīpums	N/P	Riteklim atbilstīgā(-o) sliežu sānslīpuma(-u) izmaiņas (*)
4.2.3.5.2.1. Riteņpāru mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi	Riteņpāra kontūra	N/P	Ar riteņpāri savietojamā sliežu ceļa platuma izmaiņas

1. SITS punkts	2. Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	3. Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas nav klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas	4. Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas
4.2.3.5.2.2. Riteņu raksturlielumi	Minimālā nepieciešamā riteņa diametra eksploatācijas robežvērtība	Minimālās nepieciešamās riteņa diametra eksploatācijas robežvērtības izmaiņas, kas pārsniedz ± 10 mm	N/P
4.2.3.5.2.3. Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas	Riteņpāra kontūras pārstatīšanas ierīce	Ritekļa izmaiņas, kuras izraisa ar riteņpāri savietojamās(-o) pārstatīšanas ierīces(-ču) izmaiņas	Ar riteņpāri savietojamā(-o) sliežu ceļa platuma(-u) izmaiņas
4.2.3.6. Līkuma minimālais rādiuss	Horizontālas līknes minimālais rādiuss	Horizontālas līknes minimālā rādiusa palielinājums, kas pārsniedz 5 m	N/P
4.2.4.5.1. Bremzēšanas veiktspēja – vispārīgas prasības	Maksimālais vidējais palēninājums	Izmaiņas, kas pārsniedz ± 10 % no maksimālā vidējā bremzēšanas palēninājuma	N/P
4.2.4.5.2. Bremzēšanas veiktspēja – avārijas bremzēšana	Bremzēšanas ceļš un palēninājuma diagramma katram slodzes režīmam atbilstoši maksimālajam konstruktīvajam ātrumam	Bremzēšanas ceļa izmaiņas, kas pārsniedz ± 10 % <i>Piezīme.</i> Var izmantot arī bremzēšanas masas procentu (saukts arī "lambda" vai "bremzētās masas procents") vai bremzēto masu, ko var aprēķināt (tieši vai ņemot vērā bremzēšanas ceļu), izmantojot palēninājuma diagrammas. Pieļaujamās izmaiņas ir tādas pašas (± 10 %)	N/P
4.2.4.5.3. Bremzēšanas veiktspēja – darba bremzēšana	Bremzēšanas ceļš un maksimālais palēninājums slodzes režīmam "konstrukcijas masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā" pie maksimālā konstruktīvā ātruma	Bremzēšanas ceļa izmaiņas, kas pārsniedz ± 10 %	N/P
4.2.4.5.4. Bremzēšanas veiktspēja – siltumietilpība	Maksimālā bremzēšanas siltumietilpība vai Siltumietilpība attiecībā uz līnijas maksimālo slīpumu, attiecīgo garumu un eksploatācijas ātrumu	N/P Izmaiņas attiecībā uz maksimālo slīpumu, attiecīgo garumu vai eksploatācijas ātrumu, kam paredzēta bremzēšanas sistēma, saistībā ar bremzēšanas siltumietilpību	Maksimālās bremzēšanas siltumenerģijas izmaiņas ≥ 10 %
4.2.4.5.5. Bremzēšanas veiktspēja – stāvbremzes	Maksimālais slīpums, kādā vienība ir noturama nekustīga tikai ar stāvbremzi (ja riteklis ar to aprīkots)	Deklarētā maksimālā slīpuma izmaiņas, kas pārsniedz ± 10 %	N/P

1. SITS punkts	2. Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	3. Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas nav klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas	4. Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas
4.2.4.6.2. Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma	Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma	N/P	RPA funkcijas uzstādīšana/demontāža
4.2.4.8.2. Magnētiskās sliežu ceļa bremzes	Magnētiskās sliežu ceļa bremzes	N/P	Magnētisko sliežu ceļa bremžu funkcijas uzstādīšana/demontāža
	Iespēja neizmantot magnētiskās sliežu ceļa bremzes	N/P	Bremžu vadības, kas ļauj aktivēt/deaktivēt 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/demontāža
	Iespēja neizmantot virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes	N/P	Bremžu vadības, kas ļauj aktivēt/deaktivēt virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes, uzstādīšana/demontāža
4.2.6.1.1. Temperatūra	Temperatūras diapazons	Temperatūras diapazons (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 diapazons (nomināli vai bargi) izmaiņas	N/P
4.2.8.2.2. Eksploatācija sprieguma 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, cits) sprieguma(-u)/frekvences(-ču) izmaiņas
4.2.8.2.3. Reģeneratīvā bremzēšana, novadot enerģiju gaisvadu kontaktīklā	Reģeneratīvā bremzēšana	N/P	Reģeneratīvās bremzēšanas funkcijas uzstādīšana/demontāža
	Iespēja neizmantot reģeneratīvo bremzēšanu, ja tāda uzstādīta	Iespējas neizmantot reģeneratīvo bremzēšanu uzstādīšana/demontāža	N/P
4.2.8.2.4. Maksimālā jauda un maksimālā 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/demontāža	N/P

1. SITS punkts	2. Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	3. Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas nav klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas	4. Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas
4.2.8.2.5. Maksimālā strāva līdzstrāvas sistēmās stāvēšanas laikā	Maksimālā strāva stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu katrai līdzstrāvas sistēmai, kurai riteklis aprīkots	Maksimālās strāvas vērtības izmaiņas par 50 A, nepārsniedzot SITS noteikto robežvērtību	N/P
4.2.8.2.9.1.1. Saskares augstums ar kontaktvadiem (ritošā sastāva līmenis)	Pantogrāfa saskares augstums ar kontaktvadiem (virs sliežu 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 tipiem
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 dinamiskie raksturlielumi	Vidējā kontaktspēka līkne	Izmaiņas, kuru dēļ jāveic jauna pantogrāfa dinamisko raksturlielumu novērtēšana	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 pastāvēgos 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 iekārta (ADD)	Automātiskas nolaišanas iekārtas (ADD) funkcija uzstādīta/demontēta	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 kopējai ekspluatācijai	Vilciena sekciju vai lokomotīvu, kas sakabinātas kopā kopējai ekspluatācijai, maksimālais skaits	N/P	Vilciena sekciju vai lokomotīvu, kas sakabinātas kopā kopējai ekspluatācijai, maksimālā pieļaujamā skaita izmaiņas

1. SITS punkts	2. Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	3. Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas nav klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas	4. Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās 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

(*) Uzskatāms, ka ritošais sastāvs, kas atbilst vienam no turpmākajiem nosacījumiem, ir savietojams ar visiem sliežu sānslīpumiem:

- ritošais sastāvs, kas novērtēts saskaņā ar EN 14363:2016,
- ritošais sastāvs, kas novērtēts saskaņā ar EN 14363:2005 (ar vai bez ERA/TD/2012-17/INT paredzētajiem grozījumiem) vai UIC 518:2009, kā rezultātā nav ierobežojuma līdz vienam sliežu sānslīpumam,
- ritošais sastāvs ir novērtēts saskaņā ar EN 14363:2005 (ar vai bez ERA/TD/2012-17/INT paredzētajiem grozījumiem) vai UIC 518:2009, kā rezultātā konstatēts, ka ir ierobežojums līdz vienam sliežu sānslīpumam, un jauns riteņa un sliedes saķeres testēšanas apstākļu novērtējums, kas balstīts uz reāliem riteņu un sliežu profiliem un izmērīto sliežu ceļa platumu, liecina, ka ritošais sastāvs atbilst EN 14363:2016 prasībām par riteņa un sliedes saķeres nosacījumiem.

17.b tabula

Ar PRM SITS noteiktajiem pamatparametriem saistītie galvenie konstrukcijas raksturlielumi

1. SITS punkts	2. Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	3. Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas nav klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas	4. Galveno konstrukcijas raksturlielumu ietekmējošās izmaiņas, kas klasificētas kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas
4.2.2.11. Pakāpienu novietojums iekāpšanai ritekļi un izkāpšanai no tā	Peronu augstumi, kādiem ritekļi paredzēti	N/P	Ar ritekli savietojamā perona augstuma izmaiņas

11. Lai izdotu “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 izdarītas izmaiņas vai arī izdarītās izmaiņas neietekmē apakšsistēmas atbilstību, ar noteikumu, ka šis sertifikāts vēl ir spēkā (B posma 7 gadu periodā),
- “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes papildu sertifikātu (ar kuru groza sākotnējo sertifikātu), kas izdots pārveidotajām konstrukcijas daļām, kuras ietekmē apakšsistēmas atbilstību šīs SITS jaunākajai, tobrīd spēkā esošajai redakcijai.

12. Jebkurā gadījumā izmaiņu rīkotājs nodrošina, ka tehniskā dokumentācija saistībā ar “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu tiek attiecīgi atjaunināta.

13. Atjaunināto tehnisko dokumentāciju saistībā ar “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu norāda tehniskajā dokumentācijā, kas pievienota izmaiņu rīkotāja izdotajai “EK” verifikācijas deklarācijai attiecībā uz ritošo sastāvu, kas deklarēts kā atbilstīgs pārveidotajam tipam.

7.1.2.2.a Īpaši noteikumi esošam ritošajam sastāvam, kam nav “EK” verifikācijas deklarācijas un kam pirmā ekspluatācijas atļauja izdota pirms 2015. gada 1. janvāra

1. Esošam ritošajam sastāvam, kam pirmā ekspluatācijas atļauja izdota pirms 2015. gada 1. janvāra, papildus 7.1.2.2. punktam piemēro turpmākos noteikumus, ja izmaiņu joma ietekmē “EK” deklarācijā neiekļautos pamatparametrus (ja tādi ir).

2. 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. iedaļas 3. punktu. Šo pamatojumu iekļauj tehniskajā dokumentācijā, ja tāda ir, vai ritekļa sākotnējā tehniskajā dokumentācijā.
3. Šīs iedaļas 2. punktā izklāstītais īpašais noteikums nav piemērojams pamatparametru izmaiņām, kas 17.c un 17.d tabulā klasificētas kā 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas. Šo izmaiņu gadījumā atbilstība SITS prasībām ir obligāta.

17.c tabula

Pamatparametru izmaiņas, kuru gadījumā atbilstība SITS prasībām ir obligāta ritošajam sastāvam bez “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 minētās izmaiņas
4.2.3.1. Gabarītu noteikšana	References profils	Riteklim atbilstīgā references profila 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: — sliežu ceļa elektriskās ķēdes — asu skaitītāji — cilpas iekārta
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. Sliežu ceļa platuma automātiskās pārstāšanās sistēmas	Riteņpāra kontūras pārstāšanās 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/demontāža

17.d tabula

PRM SITS pamatparametru izmaiņas, kuru gadījumā atbilstība SITS prasībām ir obligāta ritošajam sastāvam bez “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 minētās izmaiņas
4.2.2.11. Pakāpienu novietojums iekāpšanai ritekļi un izkāpšanai no tā	Peronu augstumi, kādiem ritekļi paredzēti	Ar ritekli savietojamā perona augstuma izmaiņas

7.1.2.2.b Īpaši noteikumi ritekļiem, kas pārveidoti, lai ierobežotu laikposmu testētu tehnoloģiju jauninājumu veikspēju vai drošumu

1. Gadījumā, ja viens atļautais riteklis pārveidots, lai ierobežotu laikposmu, kas nepārsniedz 1 gadu, testētu tehnoloģiju jauninājumu veikspēju un drošumu, papildus 7.1.2.2. punktam piemēro turpmākos noteikumus. Tos nepiemēro, ja tādi paši pārveidojumi veikti vairākiem ritekļiem.
2. 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.

(*) Komisijas 2018. gada 4. aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2018/545, 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.).

(**) Komisijas 2010. gada 9. novembra Lēmums 2010/713/ES par atbilstības novērtēšanas, piemērotības lietošanai novērtēšanas un EK verificēšanas procedūru moduļiem, kas lietojami savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās, kuras pieņemtas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/57/EK (OV L 319, 4.12.2010., 1. lpp.).

(***) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1300/2014 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.).”;

84) pielikuma 7.1.3. iedaļas nosaukumu “*Tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu noteikumi*” aizstāj ar “*“EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikātu noteikumi*”;

85) pielikuma 7.1.3.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.1.3.1. Ritošā sastāva apakšsistēma

1. Šis punkts attiecas uz ritošā sastāva tipu (vienības tipu šajā SITS), kas definēts Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 26) punktā un kuram atbilstīgi šīs SITS 6.2. iedaļai piemēro “EK” tipa vai konstrukcijas verificācijas procedūru. To piemēro arī “EK” tipa vai konstrukcijas verificācijas procedūrai saskaņā ar Trokšņa SITS (Komisijas Regula (ES) Nr. 1304/2014 (*)) un PRM SITS (Regula (ES) Nr. 1300/2014), kas atsaucas uz šo SITS apakšsistēmas “Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs” piemērošanas jomā.
2. “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes novērtējuma pamats saskaņā ar SITS noteikts šīs SITS H papildinājuma 2. un 3. slejā (“Konstrukcijas pārskatīšana” un “Tipa tests”).

A posms

3. A posms sākas brīdī, kad pieteikuma iesniedzējs ir izvēlējies par “EK” verificāciju atbildīgo paziņoto iestādi, un beidzas “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta izdošanas brīdī.
4. Tipa novērtējuma pamatu saskaņā ar SITS nosaka A posma periodam, kas nav ilgāks par septiņiem gadiem. A posma periodā nemaina novērtējuma pamatu, kuru paziņotā iestāde izmanto, lai veiktu “EK” verificāciju.
5. Ja A posma periodā stājas spēkā šīs SITS, Trokšņa SITS vai PRM SITS pārskatīta redakcija, ir atļauts – bet nav obligāti – izmantot pārskatīto redakciju vai nu pilnībā, vai konkrētas tās iedaļas, ja vien šo SITS pārskatītajās redakcijās nav skaidri norādīts citādi. Ja pieteikums attiecas uz konkrētām iedaļām, pieteikuma iesniedzējam jāpamato un jādokumentē, ka piemērojamās prasības joprojām ir konsekvantas, un paziņotajai iestādei tas jāpāstiprina.

B posms

6. B posma periods nosaka paziņotās iestādes izdota “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāta derīguma ilgumu. Šajā laikā vienībām var izdot “EK” sertifikātu, pamatojoties uz atbilstību tipam.

7. Šīs apakšsistēmas “EK” verifikācijas “EK” tipa vai konstrukcijas pārbaudes sertifikāts ir spēkā B posma septiņu gadu periodā no tā izdošanas datuma, pat ja stājas spēkā šīs SITS, Trokšņa SITS vai PRM SITS pārskatīta redakcija, ja vien šo SITS pārskatītajās redakcijās nav skaidri norādīts citādi. Šajā derīguma periodā jaunu tā paša tipa ritošo sastāvu atļauts laist tirgū, pamatojoties uz “EK” verifikācijas deklarāciju, kurā dota norāde uz tipa verifikācijas sertifikātu.

(*) Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1304/2014 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.).;

86) pielikuma 7.2. iedaļu groza šādi:

- a) atsauci “Direktīvas 2008/57/EK 34. pantu” aizstāj ar atsauci “Direktīvas (ES) 2016/797 48. pantu”;
- b) tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 35. pantu un Komisijas Īstenošanas lēmumu 2011/633/ES” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 48. pantu un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/777 (*)”.

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

87) pielikuma 7.3.1. iedaļas 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Īpašos gadījumus iedala šādi:

- “P” gadījumi – pastāvīgi gadījumi,
- “T0” gadījumi – nenoteikta ilguma pagaidu gadījumi, kad mērķsistēma jāsasniedz datumā, kas vēl jānosaka,
- “T1” gadījumi – pagaidu gadījumi, kad mērķsistēma jāsasniedz līdz 2025. gada 31. decembrim,
- “T2” gadījumi – pagaidu gadījumi, kad mērķsistēma jāsasniedz līdz 2035. gada 31. decembrim.

Visus īpašos gadījumus un to attiecīgos datumus atkārtoti pārskata SITS turpmākās pārskatīšanas gaitā, lai to tehnisko un ģeogrāfisko darbības jomu ierobežotu, pamatojoties uz novērtējumu par to ietekmi uz drošību, savstarpēju izmantojamību, pārrobežu pārvadājumiem, TEN-T koridoriem un par to saglabāšanas vai atcelšanas praktisko un ekonomisko ietekmi. Īpaši ņem vērā ES finansējuma pieejamību.

Īpašos gadījumus attiecina tikai uz maršrutu vai tīklu, kur tie ir noteikti vajadzīgi, un ņem vērā, izmantojot maršruta savietojamības procedūras.”;

88) pēc 7.3.1. iedaļas 5. punkta pievieno jaunu 6. punktu šādā redakcijā:

- “6. Ja īpašais gadījums tiek piemērots komponentam, kas šīs SITS 5.3. iedaļā definēts kā savstarpējas izmantojamības komponents, atbilstības novērtēšanu veic saskaņā ar 6.1.1. punkta 3. apakšpunktu.”;

89) pielikuma 7.3.2.3. iedaļā svītrot šādu tekstu:

“Īpašais gadījums – Portugāle (“P”)

Vienībām, kuras paredzēts ekspluatēt Portugāles dzelzceļa tīklā (1 668 mm platuma sliežu ceļš) un kuru ass gultņu stāvokļa monitoringam izmanto lauka iekārtas, mērķzonai, kam jāpaliek brīvai, lai netraucētu HADB lauka iekārtu veiktās pārbaudes, un tās pozīcijai attiecībā pret ritekļa ass līniju jābūt:

- YTA = 1 000 mm (mērķzonas centra sānu pozīcija attiecībā pret ritekļa ass līniju),
- WTA ≥ 65 mm (mērķzonas platums sānvirzienā),

- LTA ≥ 100 mm (mērķzonas garums garenvirzienā),
- YPZ = 1 000 mm (aizlieguma zonas centra sānu pozīcija attiecībā pret ritekļa ass līniju),
- WPZ ≥ 115 mm (aizlieguma zonas platums sānvirzienā),
- LPZ ≥ 500 mm (aizlieguma zonas garums garenvirzienā).

Īpašais gadījums – Spānija (“P”)

Ritošajam sastāvam, kuru paredzēts ekspluatēt Spānijas dzelzceļa tīklā (1 668 mm platuma sliežu ceļš) un kura ass gultņu stāvokļa monitoringam izmanto lauka iekārtas, ritošā sastāva zonai, kas redzama lauka iekārtai, jābūt EN 15437-1:2009 5.1. un 5.2. punktā noteiktajai zonai, dotās vērtības aizvietojo ar šādām:

- YTA = 1 176 $\pm$ 10 mm (mērķzonas centra sānu pozīcija attiecībā pret ritekļa ass līniju),
- WTA ≥ 55 mm (mērķzonas platums sānvirzienā),
- LTA ≥ 100 mm (mērķzonas garums garenvirzienā),
- YPZ = 1 176 $\pm$ 10 mm (aizlieguma zonas centra sānu pozīcija attiecībā pret ritekļa ass līniju),
- WPZ ≥ 110 mm (aizlieguma zonas platums sānvirzienā),
- LPZ ≥ 500 mm (aizlieguma zonas garums garenvirzienā).”;

90) pielikuma 7.3.2.3. iedaļā tekstu “**Īpašais gadījums – Zviedrija (“T”)**” aizstāj ar tekstu “**Īpašais gadījums – Zviedrija (“T1”)**”;

91) pielikuma 7.3.2.4. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.3.2.4. Drošība pret nobraukšanu no sliedēm uz līkumota sliežu ceļa (4.2.3.4.1. punkts)

Īpašais gadījums – Apvienotā Karaliste (Lielbritānija) (“P”)

Attiecībā uz visām vienībām un gadījumiem ir atļauts izmantot EN14363:2016 6.1.5.3.1. punktā noteikto 3. metodi.

Šis īpašais gadījums neliedz SITS atbilstīga ritošā sastāva piekļuvi valsts tīklam.”;

92) pielikuma 7.3.2.5. iedaļu aizstāj ar šādu:

“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 izmantot 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 $\pm$ 50 metri,
- sliežu ceļa kvalitātes parametri gaitas dinamiskajai testēšanai atbilst RATO 13 (sliežu ceļa pārbaude),
- mērījumu metodes atbilst EN 13848:2003+A1.

Īpašais gadījums – Īrija un Apvienotā Karaliste (Ziemeļīrija) (“P”)

Lai nodrošinātu tehnisko savietojamību ar esošo tīklu, novērtējot gaitas dinamiskos parametrus, ir atļauts izmantot paziņotus 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 rādītājiem:

$$250 \text{ m} \leq R_m < 400 \text{ m}.$$

Robežvērtība ir: $(Y_{qst})_{\text{lim}} = 66 \text{ kN}$.

Lai normalizētu aplēsto vērtību rādītājam $R_m = 350 \text{ m}$ 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 robežvērtības ir iespējams pielāgot 1 668 mm platuma sliežu ceļam, reizinot attiecīgās 1 435 mm parametra vērtības ar šādu pārrēķināšanas koeficientu: 1733/1500.

Īpašais gadījums – Apvienotā Karaliste (Lielbritānija) (“P”)

Lai nodrošinātu tehnisko savietojamību ar esošo tīklu, ir atļauts izmantot valsts tehniskos noteikumus, ar ko groza EN 14363 prasības un kas ir paziņoti gaitas dinamisko parametru vajadzībām. Šis īpašais gadījums neliedz SITS atbilstīga ritošā sastāva piekļuvi valsts tīklam.”;

93) pielikuma 7.3.2.6. iedaļas 21. tabulu aizstāj ar šādu:

	“Apzīmējums	Riteņa diametrs D (mm)	Minimālā vērtība (mm)	Maksimālā vērtība (mm)
1 600 mm	Loka platums (B_R) (ar maksimālo riteņa paplašināšanos 5 mm apmērā)	$690 \leq D \leq 1\,016$	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	–”;

94) pielikuma 7.3.2.6. iedaļas 22. tabulu aizstāj ar šādu:

	“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 apmērā)	$690 \leq D \leq 1\,016$	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	–”;

95) pielikuma 7.3.2.6. iedaļā zem 22. tabulas 7.3.2.6. punkta tekstu “**Īpašais gadījums – Spānija (“P”)**” aizstāj ar tekstu “**Īpašais gadījums – Spānija (1 668 mm platuma sliežu ceļš) (“P”)**”;

96) pēc 7.3.2.6. iedaļas pievieno jaunu 7.3.2.6.a iedaļu šādā redakcijā:

“7.3.2.6a 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.”;

97) pielikuma 7.3.2.10. iedaļā tekstu “7.4.2.8.1. punktā” aizstāj ar tekstu “7.4.2.9.1. punktā”;

98) pielikuma 7.3.2.11. iedaļu groza šādi:

- tekstu “Īpašais gadījums – Igaunija (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Igaunija (“T1”)
- tekstu “Īpašais gadījums – Francija (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Francija (“T2”)
- tekstu “Īpašais gadījums – Latvija (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Latvija (“T1”)

99) pielikuma 7.3.2.11. iedaļā tekstu “7.4.2.3.1. punktā” aizstāj ar tekstu “7.4.2.4.1. punktā”;

100) pielikuma 7.3.2.12. iedaļā tekstu “(“T”)” aizstāj ar tekstu “(“T1”)

101) pielikuma 7.3.2.14. iedaļu groza šādi:

- tekstu “Īpašais gadījums – Horvātija (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Horvātija (“T1”)
- tekstu “Īpašais gadījums – Somija (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Somija (“T1”)
- tekstu “Īpašais gadījums – Francija (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Francija (“T2”)
- tekstu “Īpašais gadījums – Itālija (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Itālija (“T0”)
- tekstu “Īpašais gadījums – Portugāle (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Portugāle (“T0”)
- tekstu “Īpašais gadījums – Slovēnija (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Slovēnija (“T0”)
- tekstu “Īpašais gadījums – Zviedrija (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Zviedrija (“T1”)

102) pielikuma 7.3.2.16. iedaļu groza šādi:

- tekstu “Īpašais gadījums – Francija (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Francija (“T2”)
- tekstu “Īpašais gadījums – Zviedrija (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Zviedrija (“T1”)

103) pielikuma 7.3.2.20. iedaļā tekstu “Īpašais gadījums – Itālija (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Itālija (“T0”)

104) pielikuma 7.3.2.20. iedaļā pievieno šādu daļu:

“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.”;

105) pielikuma 7.3.2.21. iedaļā tekstu “Īpašais gadījums – Lamanša tunelis (“T”)” aizstāj ar tekstu “Īpašais gadījums – Lamanša tunelis (“P”)

106) pēc 7.3.2.26. iedaļas pievieno jaunu 7.3.2.27. iedaļu šādā redakcijā:

“7.3.2.27. Noteikumi par ritošā sastāva vai ritošā sastāva tipa izmaiņu pārvaldību (7.1.2.2. punkts)

Īpašais gadījums – Apvienotā Karaliste (Lielbritānija) (“P”)

Visas izmaiņas ritekļa aplocē, kā noteikts gabarīta noteikšanas procesa vajadzībām paziņotajos valsts tehniskajos noteikumos (piemēram, kā aprakstīts RIS-2773-RST), kategorizē kā Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētās izmaiņas, nevis kā Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta a) apakšpunktā minētās izmaiņas.”;

107) pēc 7.5.1.2. iedaļas pievieno jaunu 7.5.1.3. iedaļu šādā redakcijā:

“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 konstruktīvais ātrums pārsniedz 250 km/h.

Tā kā esošajā situācijā nav iespējams noteikt harmonizētas prasības vai novērtēšanas metodiku, SITS ļauj piemērot valsts noteikumus.

Šis noteikums būs jāpārskata, lai ņemtu vērā turpmāk minēto:

- balasta pacelšanas gadījumu pētījumu un attiecīgo ietekmi uz drošību (ja tāda ir),
- ES teritorijā piemērojamas harmonizētas un izmaksu ziņā lietderīgas metodikas izstrādi.”;

108) pēc 7.5.2.1. iedaļas pievieno jaunu 7.5.2.2. iedaļu šādā redakcijā:

“7.5.2.2. Nosacījumi, kas jāizpilda, lai saņemtu atļauju ritekli laist tirgū, kuras darbības joma neaprobežojas ar konkrētiem tīkliem

Lai veicinātu lokomotīvu un pasažieru vagonu brīvu apriti, ERA 2015. gada 17. decembra ieteikuma ERA-REC-111-2015-REC sagatavošanas laikā ir izstrādāti nosacījumi, kas jāizpilda, lai saņemtu atļauju ritekli laist tirgū, kuras darbības joma neaprobežojas ar konkrētiem tīkliem.

Šie noteikumi būtu jāizstrādā sīkāk, lai tos pielāgotu Direktīvai (ES) 2016/797 un lai ņemtu vērā valstu tehnisko noteikumu sakārtošanu, sevišķu uzmanību pievēršot pasažieru vagoniem.”;

109) pēc 7.5.2.2. iedaļas pievieno jaunu 7.5.2.3. iedaļu šādā redakcijā:

“7.5.2.3. Izmantošanas telpas paplašināšanas noteikumi esošajam ritošajam sastāvam, kam nav “EK” verifikācijas deklarācijas

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 54. panta 2. un 3. punktu ritekli, kam ekspluatācijas atļauja izdota pirms 2016. gada 15. jūnija, saņem atļauju ritekli laist tirgū saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. pantu, lai tos varētu ekspluatēt vienā tīklā vai vairākos tīklos, uz ko vēl neattiecas to atļauja. Šādiem ritekļiem tādējādi jābūt atbilstīgiem šai SITS vai jāizmanto šīs SITS nepiemērošana saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 7. panta 1. punktu.

Lai veicinātu ritekļu brīvu apriti, izstrādā noteikumus, kuros paredzēts elastīguma līmenis, ko varētu attiecināt uz šādiem ritekļiem, kā arī uz ritekļiem, uz kuriem neattiecas atļaujas piešķiršana, attiecībā uz atbilstību SITS prasībām, vienlaikus izpildot pamatprasības, saglabājot pienācīgu drošības līmeni un, ja praktiski iespējams, to uzlabojot.”;

110) pielikuma 7.5.3.1. iedaļu groza šādi:

a) atsauci “Direktīvā 2008/57/EK” aizstāj ar atsauci “Direktīvā (ES) 2016/797”;

b) tekstu “saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 17. pantu vai iekļaujot tos tās pašas direktīvas 35. pantā minētajā Infrastruktūras reģistrā” aizstāj ar tekstu “saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 14. pantu vai iekļaujot tos tās pašas direktīvas 49. pantā minētajā Infrastruktūras reģistrā”;

- 111) pēc 7. nodaļas sarakstā "PAPILDINĀJUMI" tekstu "A papildinājums. Buferi un vilces iekārta" aizstāj ar "A papildinājums. Ar nolūku svītrots";
- 112) A papildinājuma tekstu aizstāj ar frāzi "Ar nolūku svītrots";
- 113) C papildinājuma C.3. iedaļu aizstāj ar šādu:

"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.

Piemēro šādas papildu atkāpes no J-1. papildinājuma 16. rindā minētās specifikācijas:

- šāda veida mašīnām vienmēr izmanto testēšanu kā vienkāršotu metodi,
- ja gaitas testi atbilstīgi J-1. papildinājuma 16. rindā minētajai specifikācijai ir veikti ar jauna riteņa profilu, testa rezultāti ir spēkā maksimālajam nobraukumam 50 000 km. Pēc 50 000 km:
 - vai nu jāmaina riteņu profils,
 - vai jāpārreķina nodiluša profila ekvivalents koniskums un jāpārbauda, vai šī atšķirība nepārsniedz 50 % no J-1. papildinājuma 16. rindā minētajā specifikācijā noteiktās testa vērtības (maksimālā atšķirība 0,05),
 - vai jāveic jauns tests ar nodilušu riteņa profilu saskaņā ar J-1. papildinājuma 16. rindā minēto specifikāciju,
- kopumā nav nepieciešams veikt J-1. papildinājuma 16. rindā minētās specifikācijas 5.3.1. punktā noteiktos stacionāros testus, lai noteiktu gaitas daļas raksturlielumu parametrus,
- ja mašīna pati nevar sasniegt testam vajadzīgo ātrumu, testēšanas laikā mašīna jāvelk.

Gaitas parametrus var pierādīt, izmantojot J-1. papildinājuma 16. rindā minētajā specifikācijā izklāstītos modelēšanas testus (ar iepriekšminētajiem izņēmumiem), ja ir pieejams validēts reprezentatīvā sliežu ceļa modelis un mašīnas ekspluatācijas apstākļi.

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.”;

- 114) H papildinājumu aizstāj ar šādu:

"H papildinājums

Ritošā sastāva apakšsistēmas novērtēšana

H.1. Darbības joma

Šajā papildinājumā norādīta ritošā sastāva apakšsistēmas atbilstības novērtēšana.

H.2. Raksturlielumi un moduļi

Dažādos projektēšanas, izstrādes un ražošanas posmos vērtējamie apakšsistēmas raksturlielumi H.1. tabulā atzīmēti ar "X". Krustiņš H.1. tabulas 4. slejā norāda, ka attiecīgo raksturlielumu verificē, testējot katru atsevišķu apakšsistēmu.

H.1. tabula

Ritošā sastāva apakšsistēmas novērtēšana

1		2	3	4	5
Vērtējamie raksturlielumi, kas noteikti šīs SITS 4.2. punktā		Projektēšanas un izstrādes posms		Ražošanas posms	Īpaša novērtēšanas procedūra
		Konstrukcijas pārskatīšana	Tipa tests	Regulārā testēšana	
Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Punkts				Punkts
Uzbūve un mehāniskās daļas	4.2.2.				
Iekšējā sakabe	4.2.2.2.2.	X	n. p.	n. p.	—
Gala sakabe	4.2.2.2.3.	X	n. p.	n. p.	—
SIK automātiskā centra bufera sakabe	5.1.3.	X	X	X	—
SIK neautomātiska (manuāla) gala sakabe	5.2.3.	X	X	X	—
Avārijas sakabe	4.2.2.2.4.	X	X	n. p.	—
SIK avārijas sakabe	5.3.3.	X	X	X	—
Personāla piekļuve sakabināšanai un atkabināšanai	4.2.2.2.5.	X	X	n. p.	—
Pārejas	4.2.2.3.	X	X	n. p.	—
Ritekļa konstrukcijas stiprība	4.2.2.4.	X	X	n. p.	—
Pasīvā drošība	4.2.2.5.	X	X	n. p.	—
Celšana un pacelšana ar domkratu	4.2.2.6.	X	X	n. p.	—
Ierīču piestiprināšana pie vagona korpusa konstrukcijas	4.2.2.7.	X	n. p.	n. p.	—
Durvis uz personāla un kravas telpām	4.2.2.8.	X	X	n. p.	—
Stiklu mehāniskie raksturlielumi	4.2.2.9.	X	n. p.	n. p.	—
Slodzes režīmi un masas raksturojumi	4.2.2.10.	X	X	X	6.2.3.1.
Mijiedarbība ar sliežu ceļu un gabarītu noteikšana	4.2.3.				
Gabarītu noteikšana	4.2.3.1.	X	n. p.	n. p.	—
Riteņa slodze	4.2.3.2.2.	X	X	n. p.	6.2.3.2.
Ritošā sastāva un vilcienu detektēšanas sistēmu savietojamības raksturlielumi	4.2.3.3.1.	X	X	X	—
Ass gultņu stāvokļa monitorings	4.2.3.3.2.	X	X	n. p.	—

1		2	3	4	5
Vērtējamie raksturlielumi, kas noteikti šīs SITS 4.2. punktā		Projektēšanas un izstrādes posms		Ražošanas posms	Īpaša novērtēšanas procedūra
		Konstrukcijas pārskatīšana	Tipa tests	Regulārā testēšana	
Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Punkts				Punkts
Drošība pret nobraukšanu no sliedēm uz likumota sliežu ceļa	4.2.3.4.1.	X	X	n. p.	6.2.3.3.
Gaitas dinamisko parametru prasības	4.2.3.4.2. punkta a) apakšpunkts	X	X	n. p.	6.2.3.4.
Drošības prasības aktīvajām sistēmām	4.2.3.4.2. punkta b) apakšpunkts	X	n. p.	n. p.	6.2.3.5.
Drošas braukšanas robežvērtības	4.2.3.4.2.1.	X	X	n. p.	6.2.3.4.
Sliežu ceļa noslogojuma robežvērtības	4.2.3.4.2.2.	X	X	n. p.	6.2.3.4.
Ekvivalents koniskums	4.2.3.4.3.	X	n. p.	n. p.	—
Jaunu riteņu profilu projektētās vērtības	4.2.3.4.3.1.	X	n. p.	n. p.	6.2.3.6.
Riteņpāru ekvivalentā koniskuma ekspluatācijas vērtības	4.2.3.4.3.2.	X			—
Ratiņu rāmja uzbūve	4.2.3.5.1.	X	X.	n. p.	—
Riteņpāru mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi	4.2.3.5.2.1.	X	X	X	6.2.3.7.
Riteņu mehāniskie un ģeometriskie raksturlielumi	4.2.3.5.2.2.	X	X	X	—
Riteņi (SIK)	5.2.3.	X	X	X	6.1.3.1.
Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas	4.2.3.5.3.	X	X	X	6.2.3.7.a
Sliežu ceļa platuma automātiskas pārstatīšanas sistēmas (SIK)	5.3.4.a	X	X	X	6.1.3.1.a
Līkuma minimālais rādiuss	4.2.3.6.	X	n. p.	n. p.	—
Ritekļa aizsardzības sistēma (sliežu ceļa attīrītāji)	4.2.3.7.	X	n. p.	n. p.	—
Bremzēšana	4.2.4.				
Funkcionālās prasības	4.2.4.2.1.	X	X	n. p.	—
Drošības prasības	4.2.4.2.2.	X	n. p.	n. p.	6.2.3.5.
Bremžu sistēmas tips	4.2.4.3.	X	X	n. p.	—

1		2	3	4	5
Vērtējamie raksturlielumi, kas noteikti šīs SITS 4.2. punktā		Projektēšanas un izstrādes posms		Ražošanas posms	Īpaša novērtēšanas procedūra
		Konstrukcijas pārskatīšana	Tipa tests	Regulārā testēšana	
Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Punkts				Punkts
Bremzēšanas vadība	4.2.4.4.				
Avārijas bremzēšana	4.2.4.4.1.	X	X	X	—
Darba bremzēšana	4.2.4.4.2.	X	X	X	—
Tiešās bremzēšanas vadība	4.2.4.4.3.	X	X	X	—
Dinamiskās bremzēšanas vadība	4.2.4.4.4.	X	X	n. p.	—
Stāvbremzes vadība	4.2.4.4.5.	X	X	X	—
Bremzēšanas veikspēja	4.2.4.5.				
Vispārīgas prasības	4.2.4.5.1.	X	n. p.	n. p.	—
Avārijas bremzēšana	4.2.4.5.2.	X	X	X	6.2.3.8.
Darba bremzēšana	4.2.4.5.3.	X	X	X	6.2.3.9.
Siltumietilpības aprēķini	4.2.4.5.4.	X	n. p.	n. p.	—
Stāvbremzes	4.2.4.5.5.	X	n. p.	n. p.	—
Riteņa un sliedes saķeres profila robežvērtība	4.2.4.6.1.	X	n. p.	n. p.	—
Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma	4.2.4.6.2.	X	X	n. p.	6.2.3.10.
Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma (SIK)	5.5.3.	X	X	X	6.1.3.2.
Saskarne ar vilci – ar vilci saistītas bremzēšanas sistēmas (elektriskas, hidro dinamiskas)	4.2.4.7.	X	X	X	—
No saķeres apstākļiem neatkarīga bremzēšanas sistēma	4.2.4.8.				
Vispārīgi noteikumi	4.2.4.8.1.	X	n. p.	n. p.	—
Magnētiskās sliežu ceļa bremzes	4.2.4.8.2.	X	X	n. p.	—
Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes	4.2.4.8.3.	X	X	n. p.	—
Bremžu stāvokļa un bojājumu indikācija	4.2.4.9.	X	X	X	—

1		2	3	4	5
Vērtējamie raksturlielumi, kas noteikti šīs SITS 4.2. punktā		Projektēšanas un izstrādes posms		Ražošanas posms	Īpaša novērtēšanas procedūra
		Konstrukcijas pārskatīšana	Tipa tests	Regulārā testēšana	
Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Punkts				Punkts
Prasības bremsēšanai glābšanas vajadzībām	4.2.4.10.	X	X	n. p.	—
Pasažieriem paredzētais aprīkojums	4.2.5.				
Sanitārās sistēmas	4.2.5.1.	X	n. p.	n. p.	6.2.3.11.
Akustiska sakaru sistēma	4.2.5.2.	X	X	X	—
Trauksmes signāls pasažieriem	4.2.5.3.	X	X	X	—
Drošības prasības attiecībā uz trauksmes signālu pasažieriem	4.2.5.3.	X	n. p.	n. p.	6.2.3.5.
Pasažieriem paredzētas sakaru ierīces	4.2.5.4.	X	X	X	—
Ārdurvis – iekļūšana ritošajā sastāvā un izeja no tā	4.2.5.5.	X	X	X	—
Drošības prasības attiecībā uz ārdurvīm	4.2.5.5.	X	n. p.	n. p.	6.2.3.5.
Ārduvju sistēmas uzbūve	4.2.5.6.	X	n. p.	n. p.	—
Starpvagonu durvis	4.2.5.7.	X	X	n. p.	—
Gaisa kvalitāte iekšējās telpās	4.2.5.8.	X	n. p.	n. p.	6.2.3.12.
Sānu logi	4.2.5.9.	X			—
Vides apstākļi un aerodinamiskā ietekme	4.2.6.				
Vides apstākļi	4.2.6.1.				
Temperatūra	4.2.6.1.1.	X	n. p. X ⁽¹⁾	n. p.	—
Sniegs, ledus un krusa	4.2.6.1.2.	X	n. p. X ⁽¹⁾	n. p.	—
⁽¹⁾ Pieteikuma iesniedzēja noteiktā tipa pārbaude (ja vajadzīga).					
Aerodinamiskā ietekme	4.2.6.2.				
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.	X	X	n. p.	6.2.3.13.

1		2	3	4	5
Vērtējamie raksturlielumi, kas noteikti šīs SITS 4.2. punktā		Projektēšanas un izstrādes posms		Ražošanas posms	Īpaša novērtēšanas procedūra
		Konstrukcijas pārskatīšana	Tipa tests	Regulārā testēšana	
Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Punkts				Punkts
Vilciena galvas radītais spiediena vilnis	4.2.6.2.2.	X	X	n. p.	6.2.3.14.
Maksimālās spiediena svārstības tuneļos	4.2.6.2.3.	X	X	n. p.	6.2.3.15.
Sānvējš	4.2.6.2.4.	X	n. p.	n. p.	6.2.3.16.
Ārējie lukturi un vizuāla un akustiska brīdinājuma signālierīces	4.2.7.				
Ārējie priekšējie un aizmugurējie lukturi	4.2.7.1.				
Galvenie lukturi SIK	4.2.7.1.1. 5.6.3.	X	X	n. p.	– 6.1.3.3.
Gabarītlukturi SIK	4.2.7.1.2. 5.7.3.	X	X	n. p.	– 6.1. 3.4.
Aizmugurējie gabarītlukturi SIK	4.2.7.1.3. 5.8.3.	X	X	n. p.	– 6.1.3.5.
Lukturu vadība	4.2.7.1.4.	X	X	n. p.	—
Taure	4.2.7.2.				
Vispārīgi noteikumi attiecībā uz brīdinājuma signālu SIK	4.2.7.2.1. 5.9.3.	X	X	n. p.	– 6.1.3.6.
Brīdinājuma taures skaņas signāla spiediena līmeņi	4.2.7.2.2. 5.9.3.	X	X	n. p.	6.2.3.17. 6.1.3.6.
Aizsardzība	4.2.7.2.3.	X	n. p.	n. p.	—
Vadība	4.2.7.2.4.	X	X	n. p.	—
Vilces iekārtas un elektroiekārtas	4.2.8.				
Vilces veikspēja	4.2.8.1.				
Vispārīgi noteikumi	4.2.8.1.1.				
Prasības veikspējai	4.2.8.1.2.	X	n. p.	n. p.	—

1		2	3	4	5
Vērtējamie raksturlielumi, kas noteikti šīs SITS 4.2. punktā		Projektēšanas un izstrādes posms		Ražošanas posms	Īpaša novērtēšanas procedūra
		Konstrukcijas pārskatīšana	Tipa tests	Regulārā testēšana	
Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Punkts				Punkts
Energoapgāde	4.2.8.2.				
Vispārīgi noteikumi	4.2.8.2.1.	X	n. p.	n. p.	—
Ekspluatācija sprieguma un frekvenču diapazonā	4.2.8.2.2.	X	X	n. p.	—
Reģeneratīvā bremzēšana, novadot enerģiju gaisvadu kontakttīklā	4.2.8.2.3.	X	X	n. p.	—
Maksimālā jauda un maksimālā strāva no gaisvadu kontakttīkla	4.2.8.2.4.	X	X	n. p.	6.2.3.18.
Maksimālā strāva stāvēšanas laikā līdzstrāvas sistēmās	4.2.8.2.5.	X	X	n. p.	—
Jaudas koeficients	4.2.8.2.6.	X	X	n. p.	6.2.3.19.
Sistēmas energoapgādes traucējumi	4.2.8.2.7.	X	X	n. p.	—
Elektroenerģijas patēriņa mērīšanas funkcija	4.2.8.2.8.	X	X	n. p.	—
Ar pantogrāfu saistītās prasības	4.2.8.2.9.	X	X	n. p.	6.2.3.20. un 6.2.3.21.
Pantogrāfs (SIK)	5.3.10.	X	X	X	6.1.3.7.
Ieliktni (SIK)	5.3.11.	X	X	X	6.1.3.8.
Vilciena elektriskā aizsardzība (SIK) Galvenais jaudas slēdzis	4.2.8.2.10. 5.3.12.	X	X	n. p.	—
Dīzeļdzinēja un citas siltumdzinēja vilces sistēmas	4.2.8.3.	—	—	—	Cita direktīva
Elektrodrošība	4.2.8.4.	X	X	n. p.	—
Mašīnista kabīne un ekspluatācija	4.2.9.				
Mašīnista kabīne	4.2.9.1.	X	n. p.	n. p.	—
Vispārīgi noteikumi	4.2.9.1.1.	X	n. p.	n. p.	—
Pieklūve un izeja	4.2.9.1.2.	X	n. p.	n. p.	—

1		2	3	4	5
Vērtējamie raksturlielumi, kas noteikti šīs SITS 4.2. punktā		Projektēšanas un izstrādes posms		Ražošanas posms	Īpaša novērtēšanas procedūra
		Konstrukcijas pārskatīšana	Tipa tests	Regulārā testēšana	
Rītošā sastāva apakšsistēmas elements	Punkts				Punkts
Pieklūve un izeja ekspluatācijas apstākļos	4.2.9.1.2.1.	X	n. p.	n. p.	—
Mašīnista kabīnes avārijas izeja	4.2.9.1.2.2.	X	n. p.	n. p.	—
Ārējā redzamība	4.2.9.1.3.	X	n. p.	n. p.	—
Priekšējā redzamība	4.2.9.1.3.1.	X	n. p.	n. p.	—
Aizmugures un sānu redzamība	4.2.9.1.3.2.	X	n. p.	n. p.	—
Iekšējais plānojums	4.2.9.1.4.	X	n. p.	n. p.	—
Mašīnista sēdekļi	4.2.9.1.5.	X	n. p.	n. p.	—
SIK	5.3.13.	X	X	X	—
Mašīnista vadības pults ergonomika	4.2.9.1.6.	X	n. p.	n. p.	—
Klimata kontrole un gaisa kvalitāte	4.2.9.1.7.	X	X	n. p.	6.2.3.12.
Iekšējais apgaismojums	4.2.9.1.8.	X	X	n. p.	—
Vējstikla mehāniskās īpašības	4.2.9.2.1.	X	X	n. p.	6.2.3.22.
Vējstikla optiskās īpašības	4.2.9.2.2.	X	X	n. p.	6.2.3.22.
Vējstikla aprīkojums	4.2.9.2.3.	X	X	n. p.	—
Mašīnista un mašīnas saskarne	4.2.9.3.				
Mašīnista darbības uzraudzības funkcija	4.2.9.3.1.	X	X	X	—
Ātruma rādītājs	4.2.9.3.2.	—	—	—	—
Mašīnista displejs un ekrāni	4.2.9.3.3.	X	X	n. p.	—
Vadības ierīces un indikatori	4.2.9.3.4.	X	X	n. p.	—
Apzīmējumi	4.2.9.3.5.	X	n. p.	n. p.	—
Personālam paredzēta radio tālvadības funkcija manevrēšanai	4.2.9.3.6.	X	X	n. p.	—

1		2	3	4	5
Vērtējamie raksturlielumi, kas noteikti šīs SITS 4.2. punktā		Projektēšanas un izstrādes posms		Ražošanas posms	Īpaša novērtēšanas procedūra
		Konstrukcijas pārskatīšana	Tipa tests	Regulārā testēšana	
Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Punkts				Punkts
Borta instrumenti un portatīvās iekārtas	4.2.9.4.	X	n. p.	n. p.	—
Personālam paredzēts nodalījums personīgo mantu glabāšanai	4.2.9.5.	X	n. p.	n. p.	—
Datu reģistrēšanas ierīce	4.2.9.6.	X	X	X	—
Ugunsdrošība un evakuācija	4.2.10.				
Vispārīgi noteikumi un kategorijas	4.2.10.1.	X	n. p.	n. p.	—
Ugunsdrošības profilakses pasākumi	4.2.10.2.	X	X	n. p.	—
Pasākumi ugunsgrēka atklāšanai/kontrolēšanai	4.2.10.3.	X	X	n. p.	—
Prasības, kas attiecas uz avārijas situācijām	4.2.10.4.	X	X	n. p.	—
Prasības, kas attiecas uz evakuāciju	4.2.10.5.	X	X	n. p.	—
Apkalpošana	4.2.11.				
Mašīnista kabīnes vējstikla tīrīšana	4.2.11.2.	X	X	n. p.	—
Tualešu iztukšošanas sistēmas pieslēgumi SIK	4.2.11.3. 5.3.14.	X	n. p.	n. p.	—
Ūdens krājumu atjaunošanas iekārtas	4.2.11.4.	X	n. p.	n. p.	—
Ūdens krājumu atjaunošanas saskarne SIK	4.2.11.5. 5.3.15.	X	n. p.	n. p.	—
Īpašas prasības, ja vilciens novietots stāvēšanai	4.2.11.6.	X	X	n. p.	—
Degvielas uzpildes aprīkojums	4.2.11.7.	X	n. p.	n. p.	—
Vilciena iekštelpu tīrīšana – energoapgāde	4.2.11.8.	X	n. p.	n. p.	—
Ekspluatācijas un tehniskās apkopes dokumentācija	4.2.12.				
Vispārīgi noteikumi	4.2.12.1.	X	n. p.	n. p.	—

1		2	3	4	5
Vērtējamie raksturlielumi, kas noteikti šīs SITS 4.2. punktā		Projektēšanas un izstrādes posms		Ražošanas posms	Īpaša novērtēšanas procedūra
		Konstrukcijas pārskatīšana	Tipa tests	Regulārā testēšana	
Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Punkts				Punkts
Vispārēja dokumentācija	4.2.12.2.	X	n. p.	n. p.	—
Tehniskās apkopes dokumentācija	4.2.12.3.	X	n. p.	n. p.	—
Tehniskās apkopes plāna pamatojuma dokumentācija	4.2.12.3.1.	X	n. p.	n. p.	—
Tehniskās apkopes dokumentu kopums	4.2.12.3.2.	X	n. p.	n. p.	—
Ekspluatācijas dokumentācija	4.2.12.4.	X	n. p.	n. p.	—
Pacelšanas shēma un instrukcijas	4.2.12.4.	X	n. p.	n. p.	—
Glābšanas instrukcijas	4.2.12.5.	X	n. p.	n. p.	—”;

115) 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 1. 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. Ekvivalentais 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	Neobligāts aprīkojums. Elektromagnētiskā savietojamība ar attiecīgo tīklu
Aerodinamiskā ietekme uz bala-stētu sliežu ceļu ritošajam sastāvam ar konstruktīvo ātrumu > 250 km/h	4.2.6.2.5.	Robežvērtība un atbilstības novērtēšana, lai ierobežotu bala-sta 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	Šīs SITS punkts	Šajā SITS neiekļautie tehniskie aspekti	Piezīmes
Ugunsgrēka ierobežošanas un kontroles sistēmas	4.2.10.3.4.	FCCS, kas nav pilnīgi atdalošas šķērssienas, atbilstības novērtēšana	Uguns un dūmu izplatīšanās kontroles efektivitātes novērtēšanas procedūra, kuru izstrādājusi CEN pēc ERA iesniegta standartu izstrādes pieprasījuma”;

116) J papildinājumu aizstāj ar šādu:

“J papildinājums

Šajā SITS minētās tehniskās specifikācijas

J.1. Standarti vai normatīvie dokumenti

Rindas Nr.	SITS		Normatīvais dokuments	
	Novērtējamais raksturlielums	Punkts	Dokumenta Nr.	Obligātie punkti
1	Iekšējā sakabe šarnīrvienībām	4.2.2.2.2.	EN 12663-1:2010 +A1:2014	6.5.3., 6.7.5.
2	Gala sakabe – UIC tipa neautomātiskā (manuālā) – cauruļu saskarne	4.2.2.2.3.	EN 15807:2011	Attiecīgais punkts (!)
3	Gala sakabe – UIC tipa neautomātiskā (manuālā) – gala krāni	4.2.2.2.3.	EN 14601:2005+ A1:2010	Attiecīgais punkts (!)
4	Gala sakabe – UIC tipa neautomātiskā (manuālā) – bremžu gaisa cauruļu un krānu novietojums šķērsvirzienā	4.2.2.2.3.	UIC 648:Sept 2001	Attiecīgais punkts (!)
5	Avārijas sakabe – saskarne ar glābšanas vienu	4.2.2.2.4.	UIC 648:Sept 2001	Attiecīgais punkts (!)
6	Personāla piekļuve sakabināšanai un atkabināšanai – telpa manevrēšanas personālam	4.2.2.2.5.	EN 16839:2017	4
7	Ritekļa konstrukcijas stiprība – vispārīgi noteikumi	4.2.2.4.	EN 12663-1:2010 +A1:2014	Attiecīgais punkts (!)
	Ritekļa konstrukcijas stiprība – ritošā sastāva kategorijas			5.2.
	Ritekļa konstrukcijas stiprība – verifikācijas metode			9.2.
	Ritekļa konstrukcijas stiprība – alternatīvas prasības SCM	C papildinājums C.1. iedaļa		6.1.–6.5.

Rindas Nr.	SITS		Normatīvais dokuments	
	Novērtējamais raksturlielums	Punkts	Dokumenta Nr.	Obligātie punkti
8	Pasīvā drošība – vispārīgi noteikumi	4.2.2.5.	FprEN 15227:2017	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾ Izņemot A pielikumu
	Pasīvā drošība – kategorijas			5–1. tabula
	Pasīvā drošība – scenāriji			5–3. tabula, 6.
	Pasīvā drošība – šķēršļu vairogs			6.5.
9	Celšana un pacelšana ar domkratu – pastāvīgi iebūvētu un pārvietojamu punktu ģeometrija	4.2.2.6.	EN 16404:2016	5.2., 5.3.
10	Celšana un pacelšana ar domkratu – apzīmējumi	4.2.2.6.	EN 15877-2:2013	4.5.17.
11	Celšana un pacelšana ar domkratu – stiprības verificēšanas metode	4.2.2.6.	EN 12663-1:2010 +A1:2014	6.3.2., 6.3.3., 9.2.
12	Ierīču piestiprināšana pie vagona korpusa konstrukcijas	4.2.2.7.	EN 12663-1:2010 +A1:2014	6.5.2.
13	Slodzes režīmi un masas raksturojumi – slodzes režīmi slodzes režīmu hipotēze	4.2.2.10.	EN 15663:2009 /AC:2010	2.1. Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
14	Gabarītu noteikšana – metode, references kontūras	4.2.3.1.	EN 15273-2:2013 +A1:2016	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
	Gabarītu noteikšana – metode, references kontūras virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu verificēšana pantogrāfa gabarītu verificēšana	4.2.4.8.3. punkta 3. apakšpunkts		A.3.12.
	Gabarītu noteikšana – metode, references kontūras virpuļstrāvas sliežu ceļa bremžu verificēšana pantogrāfa gabarītu verificēšana	4.2.3.1.		Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
15	Ass gultņa stāvokļa monitorings – zona uztveršanai ar lauka iekārtām	4.2.3.3.2.2.	EN 15437-1:2009	5.1., 5.2.
16	Gaitas dinamiskie parametri	4.2.3.4.2. C papildinājums	EN 14363:2016	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
17	Gaitas dinamiskie parametri – drošas braukšanas robežvērtības	4.2.3.4.2.1.	EN 14363:2016	7.5.

Rindas Nr.	SITS		Normatīvais dokuments	
	Novērtējamais raksturlielums	Punkts	Dokumenta Nr.	Obligātie punkti
18	NEIZMANTO			
19	Gaitas dinamiskie parametri – sliežu ceļa noslogojuma robežvērtības	4.2.3.4.2.2.	EN 14363: 2016	7.5.
20	Ratiņu rāmja uzbūve	4.2.3.5.1.	EN 13749:2011	6.2., C pielikums
21	Ratiņu rāmja uzbūve – korpusa un ratiņu savienojums	4.2.3.5.1.	EN 12663-1:2010 +A1:2014	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
22	Bremzēšana – bremžu sistēmas tips, UIC bremžu sistēma	4.2.4.3. 6.2.7.a	EN 14198:2016	5.4.
23	Bremzēšanas veiktspēja – aprēķini – vispārīgi nosacījumi	4.2.4.5.1.	EN 14531-1:2005 vai EN 14531-6:2009	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
24	Bremzēšanas veiktspēja – berzes koeficients	4.2.4.5.1.	EN 14531-1:2005	5.3.1.4.
25	Avārijas bremzēšanas veiktspēja – atbildes reakcijas laiks/kavējuma laiks	4.2.4.5.2.	EN 14531-1:2005	5.3.3.
	Avārijas bremzēšanas veiktspēja – bremzēšanas masas procents			5.12.
26	Avārijas bremzēšanas veiktspēja – aprēķini	4.2.4.5.2.	EN 14531-1:2005 vai EN 14531-6:2009	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
27	Avārijas bremzēšanas veiktspēja – berzes koeficients	4.2.4.5.2.	EN 14531-1:2005	5.3.1.4.
28	Darba bremzēšanas veiktspēja – aprēķini	4.2.4.5.3.	EN 14531-1:2005 vai EN 14531-6:2009	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
29	Stāvbremžu veiktspēja – aprēķini	4.2.4.5.5.	EN 14531-1:2005 vai EN 14531-6:2009	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
30	Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma – konstrukcija	4.2.4.6.2.	EN 15595:2009 +A1:2011	4
	Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma – verifikācijas metode			5., 6.
	Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma – riteņu rotācijas monitoringa sistēma			4.2.4.3.
31	Magnētiskās sliežu ceļa bremzes	4.2.4.8.2.	EN 16207:2014	C pielikums

Rindas Nr.	SITS		Normatīvais dokuments	
	Novērtējamais raksturlielums	Punkts	Dokumenta Nr.	Obligātie punkti
32	Šķēršļu noteikšana durvīs – jutīgums	4.2.5.5.3.	EN 14752:2015	5.2.1.4.1.
	Šķēršļu noteikšana durvīs – maksimālais spēks			5.2.1.4.2.2.
33	Durvju atvēršana ārkārtas gadījumos – durvju neautomātiskai (manuālai) atvēršanai vajadzīgais spēks	4.2.5.5.9.	EN 14752:2015	5.5.1.5.
34	Vides apstākļi – temperatūra	4.2.6.1.1.	EN 50125-1:2014	4.3.
35	Vides apstākļi – sniega, ledus un krusas apstākļi	4.2.6.1.2.	EN 50125-1:2014	4.7.
36	Vides apstākļi – šķēršļu vairogs	4.2.6.1.2.	EN 15227:2008 +A1:2011	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
37	Aerodinamiskā ietekme – sānvēja verifikācijas metode	4.2.6.2.4.	EN 14067-6:2010	5
38	Galvenie lukturi – krāsa tālās gaismas galveno lukturu gaismas stipruma izlīdzināšana	4.2.7.1.1.	EN 15153-1:2013 +A1:2016	5.3.3. 5.3.5.
	Galvenie lukturi – tuvās gaismas galveno lukturu gaismas stiprums			5.3.4. punkta 2. tabulas pirmā rinda
	Galvenie lukturi – tālās gaismas galveno lukturu gaismas stiprums			5.3.4. punkta 2. tabulas pirmā rinda
	Galvenie lukturi – izlīdzināšana			5.5.3.
39	Gabarītlukturi – krāsa	4.2.7.1.2.	EN 15153-1:2013 +A1:2016	5.4.3.1. punkta 4. tabula
	Gabarītlukturi – gaismas spektrālais sadalījums			5.4.3.2.
	Gabarītlukturi – gaismas stiprums			5.4.4. punkta 6. tabula
40	Aizmugurējie gabarītlukturi – krāsa	4.2.7.1.3.	EN 15153-1:2013 +A1:2016	5.5.3. punkta 7. tabula
	Aizmugurējie gabarītlukturi – gaismas stiprums			5.5.4. punkta 8. tabula
41	Brīdinājuma taures skaņas signāla spiediena līmeņi	4.2.7.2.2.	EN 15153-2:2013	5.2.2.
42	Reģeneratīvā bremzēšana, novadot enerģiju gaisvadu kontaktīklā	4.2.8.2.3.	EN 50388:2012 un EN 50388:2012/AC:2013	12.1.1.

Rindas Nr.	SITS		Normatīvais dokuments	
	Novērtējamais raksturlielums	Punkts	Dokumenta Nr.	Obligātie punkti
43	Maksimālā jauda un maksimālā strāva no gaisvadu kontakttīkla – strāvas automātiska regulēšana	4.2.8.2.4.	EN 50388:2012 un EN 50388:2012/AC:2013	7.2.
44	Jaudas koeficients – verifikācijas metode	4.2.8.2.6.	EN 50388:2012 un EN 50388:2012/AC:2013	6
45	Mainstrāvas sistēmu energoapgādes traucējumi – harmonikas un dinamiskie efekti	4.2.8.2.7.	EN 50388:2012 un EN 50388:2012/AC:2013	10.1.
	Mainstrāvas sistēmu energoapgādes traucējumi – savietojamības pētījums			10.3. 5. tabula D pielikums 10.4.
46	Pantogrāfa augstuma darba diapazons (SIK līmenis) – raksturlielumi	4.2.8.2.9.1.2.	EN 50206-1:2010	4.2., 6.2.3.
47	Pantogrāfa galvas ģeometrija	4.2.8.2.9.2.	EN 50367:2012 un EN 50367:2012/AC:2013	5.3.2.2.
48	Pantogrāfa galvas ģeometrija – 1 600 mm tips	4.2.8.2.9.2.1.	EN 50367:2012 un EN 50367:2012/AC:2013	A.2. pielikums A.6. attēls
49	Pantogrāfa galvas ģeometrija – 1 950 mm tips	4.2.8.2.9.2.2.	EN 50367:2012 un EN 50367:2012/AC:2013	A.2. pielikums A.7. attēls
50	Pantogrāfa strāvas jauda (SIK līmenis)	4.2.8.2.9.3.	EN 50206-1:2010	6.1.3.2.
51	Pantogrāfa nolaišana (ritošā sastāva līmenis) – pantogrāfa nolaišanas laiks	4.2.8.2.9.10.	EN 50206-1:2010	4.7.
	Pantogrāfa nolaišana (ritošā sastāva līmenis) – ADD			4.8.
52	Pantogrāfa nolaišana (ritošā sastāva līmenis) – dinamiskās izolācijas attālums	4.2.8.2.9.10.	EN 50119:2009 un EN 50119:2009/A1:2013	2. tabula
53	Vilciena elektriskā aizsardzība – aizsardzības koordinēšana	4.2.8.2.10.	EN 50388:2012 un EN 50388:2012/AC:2013	11
54	Elektrodrošība	4.2.8.4.	EN 50153:2014	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
55	Vējstikls – mehāniskās īpašības	4.2.9.2.1.	EN 15152:2007	4.2.7., 4.2.9.

Rindas Nr.	SITS		Normatīvais dokuments	
	Novērtējamais raksturlielums	Punkts	Dokumenta Nr.	Obligātie punkti
56	Vējstikls – leņķis starp primāro un sekundāro attēlu	4.2.9.2.2.	EN 15152:2007	4.2.2.
	Vējstikls – attēla deformācija			4.2.3.
	Vējstikls – gaismas izkliede			4.2.4.
	Vējstikls – gaismas caurlaidība			4.2.5.
	Vējstikls – krāsainība			4.2.6.
57	Datu reģistrēšanas ierīce – funkcionālās prasības	4.2.9.6.	EN/IEC 62625-1:2013	4.2.1., 4.2.2., 4.2.3., 4.2.4.
	Datu reģistrēšanas ierīce – reģistrēšanas veiktspēja			4.3.1.2.2.
	Datu reģistrēšanas ierīce – integritāte			4.3.1.4.
	Datu reģistrēšanas ierīce – datu integritātes aizsardzība			4.3.1.5.
	Datu reģistrēšanas ierīce – aizsardzības līmenis			4.3.1.7.
58	Ugunsdrošības profilakses pasākumi – prasības attiecībā uz materiāliem	4.2.10.2.1.	EN 45545-2:2013 +A1:2015	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
59	Īpaši pasākumi attiecībā uz uzliesmojošiem šķidrumiem	4.2.10.2.2.	EN 45545-2:2013 +A1:2015	5. tabula
60	Uguns izplatīšanās aizsardzības pasākumi pasažieru ritošajam sastāvam – šķērssienu testēšana	4.2.10.3.4.	EN 1363-1:2012	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
61	Uguns izplatīšanās aizsardzības pasākumi pasažieru ritošajam sastāvam – šķērssienu testēšana	4.2.10.3.5.	EN 1363-1:2012	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
62	Avārijas apgaismojums – apgaismojuma līmenis	4.2.10.4.1.	EN 13272:2012	5.3.
63	Kustības spēja	4.2.10.4.4.	EN 50553:2012 un EN 50553:2012/AC:2013	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
64	Ūdens krājumu atjaunošanas saskarne	4.2.11.5.	EN 16362:2013	4.1.2. 1. attēls
65	Īpašas prasības, ja vilciens novietots stāvēšanai – vietējais ārējais energoapgādes papildu avots	4.2.11.6.	EN/IEC 60309-2:1999 un grozījumi EN 60309-2:1999/A11:2004, A1:2007 un A2:2012	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
66	Automātiskā centra bufera sakabe – 10. tips	5.1.3.	EN 16019:2014	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾

Rindas Nr.	SITS		Normatīvais dokuments	
	Novērtējamais raksturlielums	Punkts	Dokumenta Nr.	Obligātie punkti
67	Neautomātiska (manuāla) gala sakabe – UIC tips	5.2.3.	EN 15551:2017	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
68	Neautomātiska (manuāla) gala sakabe – UIC tips	5.2.3.	EN 15566:2016	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
69	Avārijas sakabe	5.3.3.	EN 15020:2006 +A1:2010	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
70	Galvenais jaudas slēdzis – aizsardzības koordinēšana	5.3.12.	EN 50388:2012 un EN 50388:2012/AC:2013	11
71	Riteņi – verifikācijas metode izvēles kritēriji	6.1.3.1.	EN 13979-1:2003 +A2:2011	7.2.1., 7.2.2. 7.2.3.
	Riteņi – verifikācijas metode Papildu verifikācijas metode			7.3.
	Riteņi – verifikācijas metode Termomehāniskās īpašības			6
72	Riteņu pretslīdēšanas aizsardzība – verifikācijas metode	6.1.3.2.	EN 15595:2009 +A1:2011	5
	Riteņu pretslīdēšanas aizsardzība – testēšanas programma			tikai 6.2.3. punkts no 6.2. iedaļas
73	Galvenie lukturi – krāsa	6.1.3.3.	EN 15153-1:2013 +A1:2016	6.3.
	Galvenie lukturi – gaismas stiprums			6.4.
74	Gabarītlukturi – krāsa	6.1.3.4.	EN 15153-1:2013 +A1:2016	6.3.
	Gabarītlukturi – gaismas stiprums			6.4.
75	Aizmugurējie gabarītlukturi – krāsa	6.1.3.5.	EN 15153-1:2013 +A1:2016	6.3.
	Aizmugurējie gabarītlukturi – gaismas stiprums			6.4.
76	Taure – signāla tonis	6.1.3.6.	EN 15153-2:2013	6
	Taure – skaņas spiediena līmenis			6
77	Pantogrāfs – statiskais kontaktspēks	6.1.3.7.	EN 50367:2012 un EN 50367:2012/AC:2013	7.2.
78	Pantogrāfs – robežvērtība	6.1.3.7.	EN 50119:2009 un EN 50119:2009/A1:2013	5.1.2.
79	Pantogrāfs – verifikācijas metode	6.1.3.7.	EN 50206-1:2010	6.3.1.

Rindas Nr.	SITS		Normatīvais dokuments	
	Novērtējamais raksturlielums	Punkts	Dokumenta Nr.	Obligātie punkti
80	Pantogrāfs – dinamiskās īpašības	6.1.3.7.	EN 50318:2002	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
81	Pantogrāfs – mijiedarbības raksturlielumi	6.1.3.7.	EN 50317:2012 un EN 50317:2012/AC:2012	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
82	Ieliktni – verifikācijas metode	6.1.3.8.	EN 50405:2015	7.2., 7.3. 7.4., 7.6. 7.7.
83	Drošība pret nobraukšanu no sliedēm uz līkumota sliežu ceļa	6.2.3.3.	EN 14363:2016	4., 5., 6.1.
84	Gaitas dinamiskie parametri – verifikācijas metode kritēriju novērtēšana novērtēšanas apstākļi	6.2.3.4.	EN 14363:2016	4., 5., 7.
85	Ekvivalents koniskums – sliežu ceļa sekciju definīcijas	6.2.3.6.	EN 13674-1:2011	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
86	Ekvivalents koniskums – riteņa profilu definīcijas	6.2.3.6.	EN 13715:2006 +A1:2010	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
87	Riteņpāris – mezgls	6.2.3.7.	EN 13260:2009 +A1:2010	3.2.1.
88	Riteņpāris – asis, verifikācijas metode	6.2.3.7.	EN 13103:2009 +A1:2010 +A2:2012	4., 5., 6.
	Riteņpāris – asis, izvēles kritēriji			7
89	Riteņpāris – asis, verifikācijas metode	6.2.3.7.	EN 13104:2009 +A1:2010	4., 5., 6.
	Riteņpāris – asis, izvēles kritēriji			7
90	Ass bukses/gultņi	6.2.3.7.	EN 12082:2007 +A1:2010	6
91	Avārijas bremzēšanas veiktspēja	6.2.3.8.	EN 14531-1:2005	5.11.3.
92	Darba bremzēšanas veiktspēja	6.2.3.9.	EN 14531-1:2005	5.11.3.
93	Riteņu pretslīdēšanas aizsardzība, veiktspējas verifikācijas metode	6.2.3.10.	EN 15595:2009 +A1:2011	6.4.
94	Pazemināta gaisa spiediena zonas iedarbība – vispusīgi testi	6.2.3.13.	EN 14067-4:2013	6.2.2.1.
	Pazemināta gaisa spiediena zonas iedarbība – vienkāršota novērtēšana			4.2.4. punkts un 7. tabula

Rindas Nr.	SITS		Normatīvais dokuments	
	Novērtējamais raksturlielums	Punkts	Dokumenta Nr.	Obligātie punkti
95	Vilciena galvas radītais spiediena vilnis – verifikācijas metode	6.2.3.14.	EN 14067-4:2013	6.1.2.1.
	Vilciena galvas radītais spiediena vilnis – CFD			6.1.2.4.
	Vilciena galvas radītais spiediena vilnis – modelēšana ar kustīgiem objektiem			6.1.2.2.
	Vilciena galvas radītais spiediena vilnis – vienkāršotas novērtēšanas metode			4.1.4. punkts un 4. tabula
96	Maksimālās spiediena svārstības – attālums x_p starp ieejas portālu un mērījuma vietu, Δp_{Fr} , Δp_N un Δp_T definīcijas, minimālais tuneļa garums	6.2.3.15.	EN 14067-5:2006 +A1:2010	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
97	Taure – skaņas spiediena līmenis	6.2.3.17.	EN 15153-2:2013 +A1:2016	5
98	Maksimālā jauda un maksimālā strāva no gaisvadu kontakttīkla – verifikācijas metode	6.2.3.18.	EN 50388:2012 un EN 50388:2012/AC:2013	15.3.
99	Jaudas koeficients – verifikācijas metode	6.2.3.19.	EN 50388:2012 un EN 50388:2012/AC:2013	15.2.
100	Strāvas noņemšanas dinamiskās īpašības – dinamiskā testēšana	6.2.3.20.	EN 50317:2012 un EN 50317:2012/AC:2012	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
101	Vējstikls – raksturlielumi	6.2.3.22.	EN 15152:2007	6.2.1.–6.2.7.
102	Konstrukcijas stiprība	C papildinājums C.1. iedaļa.	EN 12663-2:2010	5.2.1.–5.2.4.
103	NEIZMANTO			
104	NEIZMANTO			
105	NEIZMANTO			
106	NEIZMANTO			
107	Jaunu riteņu profilu projektētās vērtības – ekvivalentā koniskuma novērtēšana	6.2.3.6.	EN 14363:2016	O un P pielikums
108	Pazemināta gaisa spiediena zonas iedarbība – prasības	4.2.6.2.1.	EN 14067-4:2013	4.2.2.1., 4.2.2.2., 4.2.2.3. un 4.2.2.4.
109	Vilciena galvas radītais spiediena vilnis – prasības	4.2.6.2.2.	EN 14067-4:2013	4.1.2.

Rindas Nr.	SITS		Normatīvais dokuments	
	Novērtējamais raksturlielums	Punkts	Dokumenta Nr.	Obligātie punkti
110	Gala sakabe – vienību savstarpējā savietojamība – UIC tipa neautomātiskā (manuālā)	4.2.2.2.3.	EN 16839:2017	5., 6. 7., 8.
111	Vienpola elektroapgādes līnija	4.2.11.6.	CLC/TS 50534:2010	A pielikums
112	Saziņas protokoli	4.2.12.2.	IEC 61375-1:2012	Attiecīgais punkts ⁽¹⁾
113	Pārejas – uzmalas savienojumu pieslēgumi	6.2.7.a	EN 16286-1:2013	A un B pielikums
114	Vienību fiziskā saskarne signālu pārraidīšanai	6.2.7.a	UIC 558:1996. gada janvāris	2. plāksne
115	Marķējums: garums virs bufera un elektroapgāde	6.2.7.a	EN 15877-2:2013	4.5.5.1. 4.5.6.3.
116	Atrašanās vietas noteikšanas borta funkcija – prasības	4.2.8.2.8.1.	EN 50463-3:2017	4.4.
117	Elektroenerģijas mērīšanas funkcija – aktīvās elektroenerģijas mērījumu precizitāte	4.2.8.2.8.2.	EN 50463-2:2017	4.2.3.1. un 4.2.3.4.
	Elektroenerģijas mērīšanas funkcija – kategorijas			4.3.3.4., 4.3.4.3. un 4.4.4.2.
	Elektroenerģijas mērīšanas funkcija – novērtēšana	6.2.3.19.b		5.4.3.4.1., 5.4.3.4.2., 5.4.4.3.1., 3. tabula, 5.4.3.4.3.1. un 5.4.4.3.2.1.
118	Elektroenerģijas patēriņa mērīšanas funkcija: patēriņa punkta noteikšana – definēšana	4.2.8.2.8.3.	EN 50463-1:2017	4.2.5.2.
119	Elektroenerģijas borta mēraparātu sistēmas (EMS) un stacionāras enerģijas datu apkopšanas sistēmas (DCS) saskarnes protokoli – prasības	4.2.8.2.8.4.	EN 50463-4:2017	4.3.3.1., 4.3.3.3., 4.3.4., 4.3.5., 4.3.6. un 4.3.7.
120	Elektroenerģijas patēriņa mērīšanas funkcija: katras ierīces vidējais temperatūras koeficients – novērtēšanas metodika	6.2.3.19.b	EN 50463-2:2017	5.4.3.4.3.2. un 5.4.4.3.2.2.
121	Datu apkopšana un apstrāde datu apstrādes sistēmā – novērtēšanas metodika	6.2.3.19.b	EN 50463-3:2017	5.4.8.3., 5.4.8.5. un 5.4.8.6.
122	Elektroenerģijas borta mēraparātu sistēma – testēšana	6.2.3.19.b	EN 50463-5:2017	5.3.3. un 5.5.4.

⁽¹⁾ Standarta punkti, kas ir tieši saistīti ar 3. slejā norādītajā SITS punktā noteiktajām prasībām.

J.2. Tehniskie dokumenti (pieejami ERA tīmekļa vietnē)

Rindas Nr.	SITS		ERA tehniskais dokuments	
	Novērtējamais raksturlielums	Punkts	Obligātā atsaucē dokumenta Nr.	Punkts
1	Saskarne starp vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmu un citām apakšsistēmām	4.2.3.3.1.	ERA/ERTMS/033281 rev 4.0	3.1. un 3.2.
2	Riteņu velšanās loka bremžu berzes elementi kravas vagoniem	7.1.4.2.	ERA/TD/2013-02/INT v.3.0	Visi”.

V PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1303/2014 pielikumu groza šādi:

- 1) pielikuma 1.1., 3., 4.1., 4.4. un 6.2.5. iedaļā atsaucies uz Direktīvu 2008/57/EK aizstāj ar atsaucēm uz Direktīvu (ES) 2016/797 attiecīgajā locījumā;
- 2) pielikuma 1.1.1. iedaļas a) punktā tekstu “Eiropas Savienības dzelzceļa tīklā” aizstāj ar “Savienības dzelzceļa sistēmas tīklā”;
- 3) pielikuma 1.1.3.1. iedaļā “Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmā” aizstāj ar “Savienības dzelzceļa sistēmas tīklā”;
- 4) pielikuma 1.1.4. iedaļu groza šādi:

“1.1.4. *Riska darbības joma*

1.1.4.1. Riski, kurus šī SITS aptver

- a) Šī SITS aptver tikai iepriekšminēto apakšsistēmu raksturīgos riskus, kas apdraud pasažieru un vilciena personāla drošību tuneļos.
- b) Ja riska analīzes rezultātā izdarīts secinājums, ka citi ar tuneli saistīti starpgadījumi varētu būt svarīgi, nosaka īpašus pasākumus rīcībai šādu scenāriju gadījumā.

1.1.4.2. Riski, kurus šī SITS neaptver

- a) Šī SITS neaptver šādus riskus:
 - 1) tuneļu stacionāro iekārtu tehniskās apkopes personāla veselība un drošība;
 - 2) finansiālie zaudējumi, kas izriet no konstrukcijām un vilcieniem nodarītajiem bojājumiem, un tādējādi arī zaudējumi, ko rada tuneļa neizmantojamība remonta dēļ;
 - 3) nesankcionēta iekļūšana tunelī caur tuneļa portāliem;
 - 4) terorisms kā tiša un apzināta darbība, kuras nolūks ir bezjēdzīgi iznīcināt, radīt ievainojumus un cilvēku upurus;
 - 5) riski, kas apdraud cilvēkus tuneļa tuvumā, ja konstrukcijas sabrukšana varētu radīt katastrofiskas sekas.”;

- 5) pielikuma 1.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“1.2. **Ģeogrāfiskā darbības joma**

Šīs SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir Savienības dzelzceļa sistēmas tīkls, kas raksturots Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikumā, izņemot Direktīvas (ES) 2016/797 1. panta 3. punktā un 1. panta 4. punktā minētos gadījumus.”;

- 6) pielikuma 1.1.1. iedaļas b) punktā, 2.2.1. iedaļas b) punktā, 2.4. iedaļas c) punktā, 4.2.1.7. un 4.2.3. iedaļā, 4.4.1. iedaļas c) punktā, 4.4.2. iedaļas a) punktā un 4.4.6. iedaļā terminu “ugunsdzēsības punkts” aizstāj ar “evakuācijas un glābšanas punkts(-i)” attiecīgajā locījumā;
- 7) pielikuma 2.2.3. iedaļas b) punktā tekstu “paniku un” svītros;
- 8) pielikuma 2.3. iedaļas c) punkta 1) apakšpunktā tekstu “tunelī” svītros;
- 9) pielikuma 2.3. iedaļas f) punktu aizstāj ar šādu:

“f) Ja glābšanas dienestu izteiktās prognozes operatīvās rīcības plānos pārsniedz iepriekš aprakstītos pieņēmumus, var apsvērt nepieciešamību pēc papildu pasākumiem vai tuneļa aprīkojuma.”;
- 10) pielikuma 2.4. iedaļā kā b.1) punktu pievieno šādu termina “galīgā drošā vieta” definīciju:

“b.1) “galīgā drošā vieta”: galīgā drošā vieta ir tāda vieta, kur pasažierus un personālu vairs neskar sākotnējā starpgadījuma ietekme (piemēram, dūmainība un dūmu toksiskums, temperatūra). Tā ir evakuācijas beigu punkts.”;

11) pielikuma 2.4. iedaļas c) punktu aizstāj ar šādu:

“c) “evakuācijas un glābšanas punkts”: evakuācijas un glābšanas punkts ir noteikta vieta tunelī vai ārpus tā, kurā glābšanas dienesti var izmantot ugunsdzēsības aprīkojumu un uz kuru pasažierus un personālu var evakuēt no vilciena;”;

12) kā g) punktu pievieno šādu termina “CSM riska novērtēšanai” definīciju:

“g) “CSM riska novērtēšanai”: šo terminu izmanto, lai apzīmētu Komisijas 2013. gada 30. aprīļa Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu (OV L 121, 3.5.2013., 8. lpp.) I pielikumu;”;

13) pielikuma 3. iedaļu aizstāj ar šādu:

“3. PAMATPRASĪBAS

a) Turpmāk tabulā norādīti šīs SITS pamatparametri un to atbilstība pamatprasībām, kas noteiktas un sanumurētas Direktīvas (ES) 2016/797 III pielikumā.

b) Lai izpildītu pamatprasības, jāpiemēro atbilstošie 4.2.1., 4.2.2. un 4.2.3. iedaļā minētie parametri.

3.1. Infrastruktūras un energoapgādes apakšsistēmas

a) Lai izpildītu pamatprasību “Drošība”, kas piemērojama infrastruktūras un energoapgādes apakšsistēmām, CSM riska novērtēšanai ir iespējams piemērot kā alternatīvu atbilstošajiem 4.2.1. un 4.2.2. iedaļā minētajiem parametriem.

b) Attiecīgi 1.1.4. iedaļā noteiktajiem riskiem un 2.2. iedaļā uzskaitītajiem scenārijiem risku var novērtēt ar:

1) salīdzinājumu ar atsauces sistēmu;

2) precīzu riska aplēsi un izvērtējumu.

c) Lai izpildītu pamatprasības, kas nav “Drošība”, piemēro atbilstošos 4.2.1. un 4.2.2. iedaļā minētos parametrus.

Infrastruktūras apakšsistēmas elements	Atsauce	Drošība	Drošums un darbgtavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un tehniskajām telpām	4.2.1.1.	2.1.1.					
Tuneļa konstrukciju ugunsizturība	4.2.1.2.	1.1.4. 2.1.1.					
Būvmateriālu ugunsreakcija	4.2.1.3.	1.1.4. 2.1.1.		1.3.2.	1.4.2.		
Ugunsgrēka atklāšana	4.2.1.4.	1.1.4. 2.1.1.					
Evakuācijas nodrošinājums	4.2.1.5.	1.1.5. 2.1.1.					
Evakuācijas pārejas	4.2.1.6.	2.1.1.					
Evakuācijas un glābšanas punkti	4.2.1.7., izņemot b) punktu	2.1.1.					
Evakuācijas un glābšanas punkti	4.2.1.7. iedaļas b) punkts					1.5.	

Infrastruktūras apakšsistēmas elements	Atsauce	Drošība	Drošums un darbgtavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
Avārijas sakari	4.2.1.8.	2.1.1.					
Elektroapgāde glābšanas dienestiem	4.2.1.9.	2.1.1.					
Elektrosistēmu drošums	4.2.1.10.	2.1.1.					
Kontakttīkla sadalīšana sekcijās	4.2.2.1.	2.2.1.					
Kontakttīkla zemēšana	4.2.2.2.	2.2.1.					

3.2. Ritošā sastāva apakšsistēma

a) Lai izpildītu pamatprasības, piemēro atbilstošos 4.2.3. iedaļā minētos parametrus.

Ritošā sastāva apakšsistēmas elements	Atsauce	Drošība	Drošums un darbgtavība	Veselība	Vides aizsardzība	Tehniskā savietojamība	Pieejamība
Pasākumi ugunsgrēka profilaksei	4.2.3.1.	1.1.4. 2.4.1.		1.3.2.	1.4.2.		
Pasākumi ugunsgrēka atklāšanai un ierobežošanai	4.2.3.2.	1.1.4. 2.4.1.					
Ar avārijas situācijām saistītas prasības	4.2.3.3.	2.4.1.	2.4.2.			1.5. 2.4.3.	
Ar evakuāciju saistītas prasības	4.2.3.4.	2.4.1.”;					

14) pielikuma 4.1. iedaļā tekstu “Eiropas Savienības dzelzceļa sistēma” aizstāj ar “Savienības dzelzceļa sistēma”;

15) pielikuma 4.2.1.2. iedaļas b) punktu svītrot;

16) pielikuma 4.2.1.3. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.2.1.3. Būvmateriālu ugunsreakcija

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem.

a) Šo specifikāciju piemēro būvizstrādājumiem un būvelementiem, ko izmanto tuneļu iekšienē. Šiem izstrādājumiem jāatbilst Komisijas Regulas (ES) 2016/364 (*) prasībām.

1. Tuneļu būvmateriāliem jāatbilst prasībām, kas noteiktas klasei A2.
2. Paneļiem, kas nav strukturālie paneļi, un citam aprīkojumam jāatbilst prasībām, kas noteiktas klasei B.
3. Virsapmetuma kabeļiem jābūt ar zemu uzliesmojamību, zemu uguns izplatīšanas spēju, zemu toksiskumu un zemu dūmu blīvumu. Šīs prasības ir izpildītas, ja kabeļi atbilst vismaz B2ca klases s1a, a1 prasībām.

Ja klase ir zemāka nekā B2ca, s1a, a1, kabeļu klasi pēc riska novērtēšanas var noteikt infrastruktūras pārvaldītājs, ņemot vērā tuneļa raksturlielumus un paredzēto ekspluatācijas režīmu. Lai novērstu šaubas, dažādām instalācijām vienā un tajā pašā tunelī var izmantot dažādu klašu kabeļus ar nosacījumu, ka ir izpildītas šā punkta prasības.

- b) Norāda materiālus, kas būtiski neietekmētu ugunsšlodzi. Ir pieļaujams, ka tie neatbilst iepriekš noteiktajam.

(*) Komisijas 2015. gada 1. jūlija Deleģētā regula (ES) 2016/364 par būvizrādājumu ugunsdrošības klasifikāciju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 305/2011 (OV L 68, 15.3.2016., 4. lpp.).”;

- 17) pielikuma 4.2.1.4. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.2.1.4. Ugunsgrēka atklāšana tehniskajās telpās

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 1 km.

- a) Ugunsgrēks tehniskajās telpās jāatklāj, lai brīdinātu infrastruktūras pārvaldītāju.”;

- 18) pielikuma 4.2.1.5.2. iedaļas b) punkta 3) apakšpunktu svītrot;

- 19) pielikuma 4.2.1.5.4. iedaļā vārdus “uz evakuācijas ceļiem” un “pēc iespējas zemāk” svītrot un c) punktu aizstāj ar šādu:

“c) Autonomija un drošums: alternatīva elektroapgāde ir pieejama attiecīgu laikposmu pēc galvenā apgādes avota atteices. Nepieciešamais laiks atbilst evakuācijas scenārijiem un ir norādīts operatīvās rīcības plānā.”;

- 20) [grozījums neattiecas uz tekstu latviešu valodā];

- 21) pielikuma 4.2.1.6. iedaļas a) punktā vārdus “galviņas augšas” aizstāj ar vārdu “apakšas”;

- 22) pielikuma 4.2.1.7. iedaļu groza šādi:

- a) iedaļas a) punkta 1) apakšpunktā vārdus “vilciena garums” aizstāj ar vārdiem “pasažieru vilciena garums”;

- b) iedaļas a) punkta 2) apakšpunktā vārdus “drošajā platībā” aizstāj ar vārdiem “klajā vietā esošajā zonā” un vārdus “pa drošu platību” svītrot;

- 23) tabulu 4.2.1.7. iedaļā aizstāj ar šādu:

“Ritošā sastāva kategorija saskaņā ar 4.2.3. iedaļu	Maksimālais attālums no portāliem līdz evakuācijas un glābšanas punktam un starp evakuācijas un glābšanas punktiem
A kategorija	5 km
B kategorija	20 km”;

- 24) pielikuma 4.2.1.7. iedaļas c) punkta 4) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“4) ir iespējams atvienot un iezemēt kontakttīklu vai nu uz vietas, vai attālināti.”;

- 25) pievieno jaunu 4.2.1.9. iedaļu ar šādu tekstu:

“4.2.1.9. Elektroapgāde glābšanas dienestiem

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas ir garāki par 1 km.

Elektroapgādes sistēma tunelī ir piemērota glābšanas dienestu aprīkojumam saskaņā ar tunelim izstrādāto operatīvās rīcības plānu. Dažas valsts glābšanas dienestu grupas var savām vajadzībām nodrošināt autonomu elektroapgādi. Šādā gadījumā šīm grupām var nenodrošināt elektroapgādes iekārtas. Tomēr šāds lēmums jāapraksta operatīvās rīcības plānā.”;

26) pievieno jaunu 4.2.1.10. iedaļu ar šādu tekstu:

“4.2.1.10. Elektrosistēmu drošums

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas ir garāki par 1 km.

- a) Elektrosistēmas, kuras infrastruktūras pārvaldītājs ir noteicis kā būtiskas pasažieru drošībai tunelī, jāturpina izmantot tik ilgi, cik tas nepieciešams saskaņā ar operatīvās rīcības plānā ietvertajiem evakuācijas scenārijiem.
- b) Autonomija un drošums: alternatīva elektroapgāde ir pieejama attiecīgu laikposmu pēc galvenā apgādes avota atteices. Nepieciešamais laiks atbilst apsvērtajiem evakuācijas scenārijiem un ir ietverts operatīvās rīcības plānā.”;

27) pievieno jaunu 4.2.1.11. iedaļu ar šādu tekstu:

“4.2.1.11. Sakaru līdzekļi un apgaismojums pārslēgšanas vietās

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas garāki par 1 km.

- a) Ja kontaktīkls ir sadalīts sekcijās, ko iespējams pārslēgt uz vietas, pārslēgšanas vietā jānodrošina sakaru līdzekļi un apgaismojums.”;

28) pielikuma 4.2.2.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.2.2.1. Kontakttīkla sadalīšana sekcijās

Šo specifikāciju piemēro visiem tuneļiem, kas ir garāki par 1 km.

- a) Vilces energoapgādes sistēma tuneļos var būt sadalīta sekcijās.
- b) Šādā gadījumā jābūt iespējai atvienot katru kontakttīkla sekciju vai nu uz vietas, vai attālināti.”;

29) pielikuma 4.2.2.2. iedaļā vārdus “Gaisvadu līnijas vai kontaktsliežu zemējums” aizstāj ar “Kontakttīkla zemēšana”;
c) punktu un vārdu “darbībām” b) punktā svītrot un vārdu “zemēšanas” aizstāj ar “zemēšanai”;

30) pielikuma 4.2.2.3. iedaļu svītrot;

31) pielikuma 4.2.2.4. iedaļu svītrot;

32) pielikuma 4.2.2.5. iedaļu svītrot;

33) pielikuma 4.3.1. iedaļas tabulā atsauci “4.2.2.4. punkta a) apakšpunkts” aizstāj ar atsauci “4.2.1.3.”;

34) pielikuma 4.3.2. iedaļas tabulā vārdus “Īpašas prasības vilciena apkalpei un palīgpersonālam” un “4.6.3.2.3.” svītrot;

35) pielikuma 4.4. iedaļā vārdus “18. panta 3. punktā” aizstāj ar “15. panta 4. punktā” un “VI pielikumā” aizstāj ar “IV pielikumā”;

36) pielikuma 4.4.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.4.2. Tuneļa operatīvās rīcības plāns

Šos noteikumus piemēro tuneļiem, kas ir garāki par 1 km.

- a) Infrastruktūras pārvaldītāja(-u) vadībā, sadarbojoties ar glābšanas dienestiem un attiecīgajām iestādēm, katram tunelim izstrādā operatīvās rīcības plānu. Ja vienu vai vairākas stacijas izmanto kā drošu zonu vai kā evakuācijas un glābšanas punktu, iesaista arī staciju apsaimniekotājus. Ja operatīvās rīcības plāns attiecas uz esošu tuneli, jāapspriežas ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri jau izmanto šo tuneli. Ja operatīvās rīcības plāns attiecas uz jaunu tuneli, var apspriesties ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri plāno izmantot šo tuneli.
- b) Operatīvās rīcības plāns ir saderīgs ar pieejamo pašizglābšanās, evakuācijas, ugunsdzēsības un glābšanas nodrošinājumu.

- c) Operatīvās rīcības plāna vajadzībām sīki izstrādā tunelim raksturīgu starpgadījumu scenārijus, kas pielāgoti konkrētā tuneļa apstākļiem.
- d) Izstrādāto operatīvās rīcības plānu iesniedz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri paredz izmantot šo tuneli.”;

37) pielikuma 4.4.4. iedaļu groza šādi:

“4.4.4. Atvienošanas un zemēšanas procedūras

Šos noteikumus piemēro visiem tuneļiem.

- a) Gadījumā, kad nepieciešams atvienot vilces energoapgādes sistēmu, infrastruktūras pārvaldītājs nodrošina to, ka tiek atvienotas kontakttīkla attiecīgās sekcijas, un informē glābšanas dienestus, pirms tie ieiet tunelī vai tuneļa posmā.
- b) Infrastruktūras pārvaldītājs atbild par vilces energoapgādes atvienošanu.
- c) Infrastruktūras pārvaldītājs un glābšanas dienesti vienojas par kontakttīkla zemēšanas procedūru un atbildību par kontakttīkla zemēšanu un norāda tās operatīvās rīcības plānā. Paredz noteikumu par tās sekcijas atvienošanu, kurā noticis starpgadījums.”;

38) pielikuma 4.4.6. iedaļas a) punktā tekstu “4.8.1. punktā minētajā infrastruktūras reģistrā un” svītros;

39) pielikuma 4.4.6. iedaļas c) punktā tekstu “paniku un” svītros;

40) pielikuma 4.8. iedaļu svītros;

41) pielikuma 6.2.5. iedaļas a) punktu groza šādi:

- a) vārdus “18. panta 3. punktā” aizstāj ar vārdiem “15. panta 4. punktā”;
- b) vārdus “paziņotā iestāde” aizstāj ar vārdiem “pieteikuma iesniedzējs”;

42) pielikuma 6.2.6. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6.2.6. Novērtējums par atbilstību infrastruktūras un energoapgādes apakšsistēmām piemērojamajām drošības prasībām

- a) Šo pantu piemēro, ja salīdzinājumu ar atsaucē sistēmu vai precīzu riska aplēsi izmanto infrastruktūras un energoapgādes apakšsistēmām piemērojamās pamatprasības “Drošība” izpildei.
- b) Šādā gadījumā pieteikuma iesniedzējs:
 - 1) nosaka riska pieņemšanas principu, riska novērtēšanas metodiku, sistēmas izpildāmās drošības prasības un to izpildes pierādījumus;
 - 2) ar attiecīgo(-ajām) valsts iestādi(-ēm) vienojas par riska pieņemšanas līmeņiem;
 - 3) izraugās neatkarīgo novērtēšanas iestādi, kā definēts CSM riska novērtēšanai. Šī novērtēšanas iestāde var būt paziņotā iestāde, kas izvēlēta infrastruktūras vai energoapgādes apakšsistēmai, ja tā ir atzīta vai akreditēta saskaņā ar CSM riska novērtēšanai 7. iedaļu.
- c) Iesniedz drošības novērtējuma ziņojumu saskaņā ar prasībām, kas noteiktas CSM riska novērtēšanai.
- d) Paziņotās iestādes izdotajā EK sertifikātā precīzi norāda riska pieņemšanas principu, kas izmantots šīs SITS prasības “Drošība” izpildei. Tajā norāda arī riska novērtēšanai izmantoto metodiku un riska pieņemšanas līmeņus.”;

43) pielikuma 6.2.7. iedaļu groza šādi:

pielikuma 6.2.7.1. iedaļā visu tekstu aizstāj ar “Neizmanto”;

pielikuma 6.2.7.2. iedaļas a) punkta 2. apakšpunktu svītros;

pielikuma 6.2.7.3. iedaļas a) punktā vārdus “4.2.1.3. punkta c) apakšpunktam” aizstāj ar vārdiem “4.2.1.3. punkta b) apakšpunktam”;

pielikuma 6.2.7.4. iedaļas b) punktu svīturo;

pielikuma 6.2.7.5. iedaļu aizstāj ar šādu tekstu:

“6.2.7.5. Avārijas apgaismojums modernizētos/atjaunos tuneļos

Modernizētiem/atjaunotiem tuneļiem, kā noteikts 7.2.2.1. punktā, novērtēšana ir pārliecināšanās par apgaismojuma esību. Piemērot sīkākas prasības nav nepieciešams.”;

pielikuma 6.2.7.6. iedaļā vārdu “Elektroinstalāciju” aizstāj ar “Elektrosistēmu” un atsauci “4.2.2.5. punkta” aizstāj ar atsauci “4.2.1.10. punkta”;

44) pielikuma 7. iedaļas b) punktu groza šādi:

tekstu “piemēroti drošai integrācijai saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 15. panta 1. punktu ar visiem tuneļiem, kas nav atbilstīgi SITS, šīs SITS ģeogrāfiskajā darbības jomā.” aizstāj ar tekstu “tehniski savietojami ar visiem tuneļiem, kas nav atbilstīgi SITS, šīs SITS ģeogrāfiskajā darbības jomā saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 3. punktu.”;

45) pielikuma 7.1.1. iedaļas b) punktu groza šādi:

tekstu “Šādā gadījumā piemēro Direktīvas 2008/57/EK 24. un 25. pantu.” svīturo;

46) pielikuma 7.2.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.2.2. *Tuneļu modernizācijas un atjaunošanas pasākumi*

Gadījumā, ja tunelis tiek modernizēts vai atjaunots, paziņotā iestāde saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 7. punktu un IV pielikumu izdod verifikācijas sertifikātus tām apakšsistēmas daļām, kuras veido tuneli šīs modernizācijas vai atjaunošanas darbības jomā.

7.2.2.1. *Tuneļa modernizācija vai atjaunošana*

- a) Tuneli uzskata par modernizētu vai atjaunotu šīs SITS kontekstā, ja tuneli veidojošai apakšsistēmai (vai tās daļai) ir veikti nozīmīgi pārveidošanas vai nomaiņas darbi.
- b) Mezgliem un komponentiem, kas nav iekļauti konkrētas modernizēšanas vai atjaunošanas programmas darbības jomā, nav jāpanāk atbilstība šādas programmas īstenošanas laikā.
- c) Modernizācijas vai atjaunošanas darbu laikā piemēro šādus parametrus, ja tie ietilpst darbu jomā:
 - 4.2.1.1. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un tehniskajām telpām
 - 4.2.1.3. Būvmateriālu ugunsreakcija
 - 4.2.1.4. Ugunsgrēka atklāšana tehniskajās telpās
 - 4.2.1.5.4. Avārijas apgaismojums: ja tas ir nodrošināts, piemērot sīkākas prasības nav nepieciešams
 - 4.2.1.5.5. Evakuācijas zīmes
 - 4.2.1.8. Avārijas sakari
- d) Tuneļa operatīvās rīcības plāns jāpārskata.

7.2.2.2. *Tuneļa paplašināšana*

- a) Tuneli uzskata par paplašinātu šīs SITS kontekstā, ja ir mainīta tā ģeometrija (piemēram, pagarināšana, savienošana ar citu tuneli).
- b) Tuneļa paplašināšanas laikā attiecībā uz paplašināšanā iekļautajiem mezgliem un komponentiem jāīsteno turpmāk minētie pasākumi. To piemērošanas mērķiem par tuneļa garumu uzskata kopējo tuneļa garumu pēc paplašināšanas:
 - 4.2.1.1. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un tehniskajām telpām
 - 4.2.1.2. Tuneļa konstrukciju ugunsizturība
 - 4.2.1.3. Būvmateriālu ugunsreakcija

- 4.2.1.4. Ugunsgrēka atklāšana tehniskajās telpās
- 4.2.1.5.4. Avārijas apgaismojums
- 4.2.1.5.5. Evakuācijas zīmes
- 4.2.1.6. Evakuācijas pārejas
- 4.2.1.8. Avārijas sakari
- 4.2.1.9. Elektroapgāde glābšanas dienestiem
- 4.2.1.10. Elektrosistēmu drošums
- 4.2.1.11. Sakaru līdzekļi un apgaismojums pārslēgšanas vietās
- 4.2.2.1. Kontakttīkla sadalīšana sekcijās
- 4.2.2.2. Kontakttīkla zemēšana

- c) CSM riska novērtēšanai īsteno, kā aprakstīts 6.2.6. punktā, lai noteiktu, cik svarīgi ir piemērot citus 4.2.1.5. un 4.2.1.7. punktā minētos pasākumus visam pēc paplašināšanas izveidotajam tunelim.
- d) Attiecīgā gadījumā pārskata tuneļa operatīvās rīcības plānu.”;

47) pielikuma 7.3.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.3.1. Vispārīgi noteikumi

1. Nākamajā punktā uzskaitītie īpašie gadījumi raksturo īpašus noteikumus, kas ir vajadzīgi un apstiprināti katras dalībvalsts konkrētajā tīklā.
2. Šos īpašos gadījumus iedala šādi:
 - “P” gadījumi: pastāvīgi gadījumi,
 - “T0” gadījumi: nenoteikta ilguma pagaidu gadījumi, kad mērķsis­tēma jāsasniedz līdz datumam, kas vēl jānosaka,
 - “T1” gadījumi: pagaidu gadījumi, kad mērķsis­tēma jāsasniedz līdz 2025. gada 31. decembrim,
 - “T2” gadījumi: pagaidu gadījumi, kad mērķsis­tēma jāsasniedz līdz 2035. gada 31. decembrim.

Visus īpašos gadījumus un to attiecīgos datumus atkārtoti pārskata SITS turpmākās pārskatīšanas gaitā, lai to tehnisko un ģeogrāfisko darbības jomu ierobežotu, pamatojoties uz novērtējumu par to ietekmi uz drošību, savstarpēju izmantojamību, pārrobežu pārvadājumiem, TEN-T koridoriem un par to saglabāšanas vai atcelšanas praktisko un ekonomisko ietekmi. Īpaši ņem vērā ES finansējuma pieejamību.

Īpašos gadījumus attiecina tikai uz maršrutu vai tīklu, kur tie ir noteikti vajadzīgi, un ņem vērā, izmantojot maršruta savietojamības procedūras.

3. Visi īpašie gadījumi, kas piemērojami šīs SITS darbības jomā esošam ritošajam sastāvam, izklāstīti LOC&PAS SITS.

7.3.2. Eksploatācijas noteikumi saistībā ar vilcieniem, kas brauc pa tuneļiem (4.4.6. punkts)

7.3.2.1. Īpašais gadījums – Itālija (“T0”)

Papildu priekšraksti ritošajam sastāvam, ko paredzēts ekspluatēt Itālijas tuneļos, kas nav atbilstīgi SITS, izklāstīti LOC&PAS SITS 7.3.2.20. punktā.

7.3.2.2. Īpašais gadījums – Lamanša tunelis (“P”)

Papildu priekšraksti pasažieru ritošajam sastāvam, ko paredzēts ekspluatēt Lamanša tunelī, izklāstīti LOC&PAS SITS 7.3.2.21. punktā.”;

48) tabulu B papildinājumā aizstāj ar šādu:

"Novērtējamais raksturlielums"	Projekta posms		Īpašas novērtēšanas procedūras
	Projekta pārbaude	Montāža pirms nodošanas ekspluatācijā	
	1	2	3
4.2.1.1. Nesankcionētas piekļuves liegšana avārijas izejām un tehniskajām telpām	X	X	
4.2.1.2. Tuneļa konstrukciju ugunsizturība	X		6.2.7.2.
4.2.1.3. Būvmateriālu ugunsreakcija	X		6.2.7.3.
4.2.1.4. Ugunsgrēka atklāšana tehniskajās telpās	X	X	
4.2.1.5. Evakuācijas nodrošinājums	X	X	6.2.7.4. 6.2.7.5.
4.2.1.6. Evakuācijas pārejas	X	X	
4.2.1.7. Evakuācijas un glābšanas punkti	X	X	
4.2.1.8. Avārijas sakari	X		
4.2.1.9. Elektroapgāde glābšanas dienestiem	X		
4.2.1.10. Elektrosistēmu drošums	X		6.2.7.6.
4.2.2.1. Kontakttīkla sadalīšana sekcijās	X	X	
4.2.2.2. Kontakttīkla zemēšana	X	X".	

VI PIELIKUMS

Regulas (ES) 2016/919 pielikumu groza šādi:

1) pielikuma 1.1. iedaļu groza šādi:

a) otrajā daļā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK I pielikuma 1.2. un 2.2. punktā” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 2. punktā”;

b) iedaļas 1) līdz 4) punktu aizstāj ar šādiem:

“1) lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs, tostarp dīzeļvilces vai elektrovilces vienības, pašgājēji pasažieru dīzeļvilcieni vai elektrovilcieni un pasažieru vagoni, ja tie ir aprīkoti ar mašīnista kabīni;

2) specializētie ritekļi, piemēram, sliežu ceļa mašīnas, ja tie ir aprīkoti ar mašīnista kabīni un paredzēti izmantošanai transporta režīmā uz saviem riteņiem.

Šajā ritekļu sarakstā iekļauj ritekļus, kuri ir īpaši projektēti, lai tos ekspluatētu dažādu tipu ātrgaitas līnijās, kas aprakstītas 1.2. punktā (Ģeogrāfiskā darbības joma).”;

2) pielikuma 1.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“1.2. Ģeogrāfiskā darbības joma

Šis SITS ģeogrāfiskā darbības joma ir visas dzelzceļu sistēmas tīkls, kas aprakstīts Direktīvas (ES) 2016/797 I pielikuma 1. punktā, un neietver infrastruktūras gadījumus, kas minēti Direktīvas (ES) 2016/797 1. panta 3. un 4. punktā.

Šo SITS piemēro tīkliem ar 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm un 1 668 mm sliežu ceļa platumu. Tomēr to nepiemēro īsām robežu šķērsojošām līnijām ar 1 520 mm sliežu ceļa platumu, kuras ir savienotas ar trešo valstu tīklu.”;

3) pielikuma 1.3. iedaļu groza šādi:

a) tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 3. punktu” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 3. punktu”;

b) pēc 7) punkta pievieno 8) un 9) punktu šādā redakcijā:

“8) norāda esošajām apakšsistēmām piemērojamos noteikumus, jo īpaši modernizācijas un atjaunošanas gadījumā, un šādos gadījumos – pārveidošanas darbus, kam vajadzīgs pieteikums jaunai atļaujai attiecībā uz ritekli vai lauka iekārtu apakšsistēmu – 7. nodaļa (Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmu SITS īstenošana);

9) norāda apakšsistēmu parametrus, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam jāpārbauda, un procedūras, kas piemērojamas minēto parametru pārbaudei pēc tam, kad piešķirta atļauja ritekli laist tirgū, un pirms ritekļa pirmās izmantošanas reizes, lai nodrošinātu savietojamību starp ritekļiem un maršrutiem, kuros tos paredzēts ekspluatēt – 4. nodaļa (Apakšsistēmu raksturojums).”;

c) tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 5. panta 5. punktu” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 4. panta 5. punktu”;

4) pielikuma 2.1. iedaļas pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas ir definētas Direktīvas (ES) 2016/797 II pielikumā šādi:

a) vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtas kā “visas stacionārās lauka iekārtas, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu vilcienu satiksmes drošību un kontrolētu to vilcienu kustību, kuriem atļauts izmantot attiecīgo tīklu”;

b) vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtas kā “visas borta iekārtas, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu vilcienu satiksmes drošību un kontrolētu to vilcienu kustību, kuriem atļauts izmantot attiecīgo tīklu.”;

5) pielikuma 2.2. iedaļu groza šādi:

a) pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu (CCS) apakšsistēmas SITS nosaka tikai tās prasības, kuras nepieciešamas, lai nodrošinātu Savienības dzelzceļu sistēmas savstarpēju izmantojamību un atbilstību pamatprasībām (*).

(*) Patlaban CCS SITS nav noteiktas savstarpējas izmantojamības prasības attiecībā uz centralizācijas sistēmām, pārbrauktuvēm un dažiem citiem CCS elementiem.”;

b) tekstu “B klases sistēmas Eiropas dzelzceļu sistēmas tīklā ir ierobežots tādu vilcienu aizsardzības mantoto sistēmu kopums, kuras Eiropas dzelzceļu tīklā tika izmantotas pirms 2001. gada 20. aprīļa” aizstāj ar tekstu “B klases sistēmas Eiropas dzelzceļu sistēmas tīklā ir ierobežots tādu vilcienu aizsardzības un balss radiosakaru mantoto sistēmu kopums, kuras Eiropas dzelzceļu tīklā jau tika izmantotas pirms 2001. gada 20. aprīļa”;

c) tekstu “B klases sistēmas Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas tīkla citās daļās ir ierobežots tādu vilcienu aizsardzības mantoto sistēmu kopums, kuras minētajā tīklā tika izmantotas pirms 2015. gada 1. jūlija” aizstāj ar tekstu “B klases sistēmas Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas tīkla citās daļās ir ierobežots tādu vilcienu aizsardzības un balss radiosakaru mantoto sistēmu kopums, kuras minētajos tīklos jau tika izmantotas pirms 2015. gada 1. jūlija”;

d) tekstu “B klases sistēmu saraksts ir noteikts Eiropas Dzelzceļa aģentūras tehniskajos dokumentos “CCS B klases sistēmu saraksts”, ERA/TD/2011-11, versija 3.0.” aizstāj ar tekstu “B klases sistēmu saraksts ir noteikts Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras tehniskajā dokumentā “CCS B klases sistēmu saraksts”, ERA/TD/2011-11, versija 4.0.”;

e) pielikuma 2.2. iedaļas beigās pievieno tekstu “Visas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas, pat ja tās nav norādītas šajā SITS, novērtē atbilstoši Komisijas Īstenošanas regulai (ES) Nr. 402/2013.”;

6) pielikuma 2.3. iedaļu aizstāj ar šādu:

“2.3. Lauka iekārtu lietojuma līmeņi (ETCS)

Saskarnes, kas norādītas šajā SITS, nosaka līdzekļus datu pārraidei uz vilcieniem un (vajadzības gadījumā) no tiem. ETCS specifikācijas, kas norādītas šajā SITS, nosaka lietojuma līmeņus, no kuriem īstenošanai lauka iekārtās var izvēlēties prasībām atbilstošus pārraides līdzekļus.

Šajā SITS ir noteiktas visiem lietojuma līmeņiem piemērojamās prasības.

ETCS lietojuma līmeņu tehnisko definīciju skatīt A pielikuma 4.1. punkta c) apakšpunktā.”;

7) pielikuma 3.1. iedaļu groza šādi:

a) tekstu “Direktīvā 2008/57/EK” aizstāj ar tekstu “Direktīvā (ES) 2016/797”;

b) pēc 5) punkta pievieno jaunu 6) punktu šādā redakcijā:

“6) pieejamība.”;

8) pielikuma 3.2.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“3.2.1. Drošība

Katrā vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmu projektā īsteno pasākumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu, ka negadījuma iespējamības riska pakāpe vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmu darbības jomā nav augstāka par pakalpojuma mērķi.

Lai nodrošinātu, ka drošības panākšanai veiktie pasākumi neapdraud savstarpēju izmantojamību, ņem vērā pamatparametra prasības, kas noteiktas 4.2.1. punktā (Ar drošumu, darbīgatvību un drošību saistīti vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu raksturlielumi, kas ir būtiski savstarpējai izmantojamībai).

ETCS A klases sistēmas drošības mērķis vienlīdz attiecas uz vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmu un lauka iekārtu apakšsistēmu. Pamatparametra prasības ir sīki izklāstītas 4.2.1. punktā (Ar drošumu, darbīgumu un drošību saistīti vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu raksturlielumi, kas ir būtiski savstarpējai izmantojamībai). Šī drošības prasība jāizpilda kopā ar darbīguma prasībām, kas noteiktas 3.2.2. punktā (Drošums un darbīgums).

Attiecībā uz ETCS A klases sistēmu:

- a) dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju veiktās izmaiņas pārvalda atbilstoši to drošības pārvaldības sistēmas procesiem un procedūrām;
- b) citu dalībnieku (piemēram, ražotāju vai citu piegādātāju) veiktās izmaiņas pārvalda saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 (*) I pielikumā izklāstīto riska pārvaldības procesu, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/798 (**) 6. panta 1. punkta a) apakšpunktā.

Turklāt Regulas (ES) Nr. 402/2013 I pielikumā izklāstītā riska pārvaldības procesa pareizu piemērošanu, kā arī šīs piemērošanas rezultātu atbilstību neatkarīgi novērtē kopīgās drošības metodes (CSM) novērtēšanas iestāde saskaņā ar minētās regulas 6. pantu. CSM novērtēšanas iestāde ir akreditēta vai atzīta saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 402/2013 II pielikuma prasībām tādās jomās kā "Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtas" un "Droša sistēmu integrācija", kā norādīts ERADIS novērtēšanas iestāžu datubāzes ieraksta 5. punktā "klasifikācija".

A pielikuma A3. tabulā minēto specifikāciju piemērošana ir atbilstošs līdzeklis pilnvērtīgai riska pārvaldības procesa ievērošanai, kā noteikts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 I pielikumā, attiecībā uz savstarpējas izmantojamības komponentu un apakšsistēmu projektēšanu, īstenošanu, ražošanu, uzstādīšanu un validāciju (tai skaitā drošības akceptēšanu). Ja piemēro specifikācijas, kas nav A pielikuma 3. tabulā minētās specifikācijas, nepieciešams pierādīt vismaz to līdzvērtību A pielikuma 3. tabulas specifikācijām.

Ja A pielikuma A3. tabulā minētās specifikācijas tiek izmantotas kā atbilstošs līdzeklis pilnvērtīgai riska pārvaldības procesa ievērošanai, kā noteikts Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 I pielikumā, lai izvairītos no nevajadzīgas neatkarīgās novērtēšanas darba dublēšanās, neatkarīgās drošības novērtēšanas darbības, kas paredzētas A pielikuma A3. tabulā minētajās specifikācijās, veic novērtēšanas iestāde, kas ir akreditēta vai atzīta saskaņā ar iepriekš minēto iedaļu, nevis neatkarīgs drošības novērtētājs saskaņā ar Cenelec.

(*) Komisijas 2013. gada 30. aprīļa Īstenošanas regula (ES) Nr. 402/2013 par kopīgo drošības metodi riska noteikšanai un novērtēšanai un par Regulas (EK) Nr. 352/2009 atcelšanu (OV L 121, 3.5.2013., 8. lpp.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību (OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.).

- 9) pielikuma 3.2.2. iedaļas otro daļu aizstāj ar šādu:

"Uzrauga apakšsistēmā izmantoto komponentu kalpošanas ilguma un nolietojuma radīto riska pakāpi. Ievēro 4.5. punktā norādītās tehniskās apkopes prasības."

- 10) pielikuma 3.2.5.2. iedaļu svītros;

- 11) pievieno jaunu 3.2.6. iedaļu šādā redakcijā:

"3.2.6. *Pieejamība*

CCS apakšsistēmām nav izvirzītas nekādas prasības attiecībā uz pamatprasību "pieejamība".

- 12) pielikuma 4.1.1. iedaļu groza šādi:

- a) [grozījums neattiecas uz tekstu latviešu valodā];

- b) iedaļai pievieno šādu jaunu 17) punktu:

"17) ETCS un radiosakaru sistēmu savietojamība (4.2.17. punkts).";

- 13) pielikuma 4.1.2. iedaļā tekstu “neierobežojot SITS atbilstošu borta iekārtu apakšsistēmu darbību” aizstāj ar tekstu “neierobežojot tādu ritekļu kustību, kuros ir SITS atbilstīgas borta iekārtu apakšsistēmas.”;
- 14) pielikuma 4.1.3. iedaļas 4.1. tabulu aizstāj ar šādu:

“4.1. tabula

Apakšsistēma	Daļa	Pamatparametri
Vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēma	Vilcienu aizsardzība	4.2.1., 4.2.2., 4.2.5., 4.2.6., 4.2.8., 4.2.9., 4.2.12., 4.2.14., 4.2.16., 4.2.17.
	Balss radiosakari	4.2.1.2., 4.2.4.1., 4.2.4.2., 4.2.5.1., 4.2.13., 4.2.16., 4.2.17.
	Datu radiosakari	4.2.1.2., 4.2.4.1., 4.2.4.3., 4.2.5.1., 4.2.6.2., 4.2.16., 4.2.17.
Vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēma	Vilcienu aizsardzība	4.2.1., 4.2.3., 4.2.5., 4.2.7., 4.2.8., 4.2.9., 4.2.15., 4.2.16., 4.2.17.
	Balss radiosakari	4.2.1.2., 4.2.4., 4.2.5.1., 4.2.7., 4.2.16., 4.2.17.
	Datu radiosakari	4.2.1.2., 4.2.4., 4.2.5.1., 4.2.7., 4.2.16., 4.2.17.
	Vilcienu detektēšana	4.2.10., 4.2.11., 4.2.16.”;

- 15) pielikuma 4.2.1. iedaļas virsrakstu aizstāj ar virsrakstu “Ar drošumu, darbīgas un drošību saistīti vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu raksturlielumi, kas ir būtiski savstarpējai izmantojamībai”;
- 16) pielikuma 4.2.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.2.2. ETCS borta iekārtu funkcionalitāte

Pamatparametrs, kas attiecas uz ETCS borta iekārtu funkcionalitāti, nosaka visas funkcijas, kas nepieciešamas, lai droši vadītu vilcienu. Galvenā funkcija ir nodrošināt automātisku vilciena aizsardzību un signalizāciju kabīnē, proti:

- 1) vilciena raksturlielumu (piemēram, vilciena maksimālā ātruma, bremzēšanas veiktspējas) noteikšanu;
- 2) uzraudzības režīma izvēli, pamatojoties uz informāciju no lauka iekārtām;
- 3) nobrauktā attāluma mērīšanas funkciju veikšanu;
- 4) vilciena pozicionēšanu koordinātu sistēmā, pamatojoties uz Eurobalise atrašanās vietām;
- 5) ātruma dinamiskā profila aprēķināšanu vilciena gaitai, pamatojoties uz vilciena raksturlielumiem un informāciju no lauka iekārtām;
- 6) ātruma dinamiskā profila uzraudzību vilciena gaitas laikā;
- 7) iejaukšanās funkcijas nodrošināšanu.

Šīs funkcijas īsteno saskaņā ar A pielikuma 4.2.2.b punkta prasībām, un to darbība atbilst A pielikuma 4.2.2.a punkta prasībām.

Prasības testiem norādītas A pielikuma 4.2.2.c punktā.

Galveno funkcionalitāti atbalsta citas funkcijas, uz kurām arī attiecas A pielikuma 4.2.2.a un 4.2.2.b punkta prasības kopā ar turpmāk norādītajām papildu specifikācijām:

- 1) sakari ar vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmu:
 - a) Eurobalise datu pārraide. Skatīt 4.2.5.2. punktu (Eurobalise sakari ar vilcienu);

- b) *Euroloop* datu pārraide. Skatīt 4.2.5.3. punktu (*Euroloop* sakari ar vilcienu); Borta iekārtu sistēmā šī funkcionalitāte nav obligāta, izņemot gadījumus, kad 1. līmeņa *ETCS* lauka iekārtās ir uzstādīta *Euroloop* un palaišanas ātrums iestatīts uz nulli drošības apsvērumu dēļ (piemēram, aizsardzībai bīstamos punktos);
 - c) datu radiopārraide uz papildu radiosakaru (*infill*) iekārtu. Skatīt A pielikuma 4.2.2.d punktu, 4.2.5.1. punktu (Radiosakari ar vilcienu), 4.2.6.2. punktu (*GSM-R* datu radiosakaru un *ETCS* saskarne) un 4.2.8. punktu (Šifratslēgu pārvaldība). Borta iekārtu sistēmā šī funkcionalitāte nav obligāta, izņemot gadījumus, kad 1. līmeņa *ETCS* lauka iekārtās ir uzstādīta datu radiopārraide uz papildu radiosakaru iekārtu un palaišanas ātrums iestatīts uz nulli drošības apsvērumu dēļ (piemēram, aizsardzībai bīstamos punktos);
 - d) datu radiopārraide. Skatīt 4.2.5.1. punktu (Radiosakari ar vilcienu), 4.2.6.2. punktu (*GSM-R* datu radiosakaru un *ETCS* saskarne) un 4.2.8. punktu (Šifratslēgu pārvaldība). Šī datu radiopārraides funkcionalitāte nav obligāta, izņemot gadījumus, kad ekspluatācija notiek 2. līmeņa vai 3. līmeņa *ETCS* līnijā;
- 2) sakari ar mašīnistu. Skatīt A pielikuma 4.2.2.e punktu un 4.2.12. punktu (*ETCS DMI*);
- 3) sakari ar īpašo pārraides moduli (*STM*). Skatīt 4.2.6.1. punktu (*ETCS* un *STM* saskarne). Šajā funkcijā ietilpst:
- a) *STM* izvades pārvaldība;
 - b) *STM* izmantojamo datu nodrošināšana;
 - c) *STM* pārslēgšanās pārvaldība;
- 4) informācijas par vilciena pilnīgumu (vilciena veselumu) pārvaldība – nodrošina borta iekārtu apakšsistēmai informāciju par vilciena veselumu; funkcionalitāte nav obligāta, izņemot gadījumus, kad tas nepieciešams lauka iekārtām;
- 5) iekārtu darbības uzraudzība un atbalsts traucētas darbības režīmā. Šajā funkcijā ietilpst:
- a) *ETCS* borta iekārtu funkcionalitātes inicializēšana;
 - b) atbalsta nodrošināšana traucētas darbības režīmā;
 - c) *ETCS* borta iekārtu funkcionalitātes izolēšana;
- 6) datu ierakstīšanas atbalsts regulatīvām vajadzībām. Skatīt 4.2.14. punktu (Saskarne ar datu reģistrēšanas ierīci regulatīvām vajadzībām);
- 7) informācijas/rīkojumu nodošana un informācijas saņemšana par ritošā sastāva stāvokli:
- a) uz *DMI*. Skatīt 4.2.12. punktu (*ETCS DMI*);
 - b) uz vilciena saskarnes bloku un no tā. Skatīt A pielikuma 4.2.2.f punktu.”;
- 17) pielikuma 4.2.3. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.2.3. *ETCS* lauka iekārtu funkcionalitāte

Šis pamatparametrs nosaka *ETCS* lauka iekārtu funkcionalitāti. Tas ietver visu *ETCS* funkcionalitāti, lai konkrētam vilcienam nodrošinātu drošu ceļu.

Galvenā funkcionalitāte ir:

- 1) konkrēta vilciena pozicionēšana koordinātu sistēmā, pamatojoties uz *Eurobalise* atrašanās vietām (2. līmenis un 3. līmenis);
- 2) lauka signalizācijas iekārtu informācijas pārveidošana vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmas standarta formātā;
- 3) kustības atļauju nosūtīšana, tostarp sliežu ceļa apraksts un rīkojumi konkrētam vilcienam.

Šīs funkcijas īsteno saskaņā ar A pielikuma 4.2.3.b punkta prasībām, un to darbība atbilst A pielikuma 4.2.3.a punkta prasībām.

Galveno funkcionalitāti atbalsta citas funkcijas, uz kurām arī attiecas A pielikuma 4.2.3.a un 4.2.3.b punkta prasības kopā ar turpmāk norādītajām papildu specifikācijām:

- 1) sakari ar vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmu. Tostarp:
 - a) *Eurobalise* datu pārraide. Skatīt 4.2.5.2. punktu (*Eurobalise* sakari ar vilcienu) un 4.2.7.4. punktu (*Eurobalise*/sliežu ceļu elektroniskais bloks (*LEU*));
 - b) *Euroloop* datu pārraide. Skatīt 4.2.5.3. punktu (*Euroloop* sakari ar vilcienu) un 4.2.7.5. punktu (*Euroloop*/*LEU*). *Euroloop* attiecas tikai uz 1. līmeni, kurā tā nav obligāta;
 - c) datu radiopārraide uz papildu radiosakaru (*infill*) iekārtu. Skatīt A pielikuma 4.2.3.d punktu, 4.2.5.1. punktu (Radiosakari ar vilcienu), 4.2.7.3. punktu (*GSM-R/ETCS* lauka iekārtu funkcionalitāte) un 4.2.8. punktu (Šifratslēgu pārvaldība). Papildu radiosakaru iekārta attiecas tikai uz 1. līmeni, kurā tā nav obligāta;
 - d) datu radiopārraide. Skatīt 4.2.5.1. punktu (Radiosakari ar vilcienu), 4.2.7.3. punktu (*GSM-R/ETCS* lauka iekārtu funkcionalitāte) un 4.2.8. punktu (Šifratslēgu pārvaldība). Datu radiopārraide attiecas tikai uz 2. līmeni un 3. līmeni;
- 2) *ETCS* borta iekārtām paredzētās informācijas/rīkojumu ģenerēšana, piemēram, informācijas, kas saistīta ar gaisa vārstu atvēršanu/aizvēršanu, pantogrāfa nolaišanu/pacelšanu, galvenā energoapgādes slēdža atvēršanu/aizvēršanu, pāreju no A vilces sistēmas uz B vilces sistēmu. Šīs funkcionalitātes īstenošana lauka iekārtās nav obligāta; tomēr tā var būt prasīta citās piemērojamās SITS vai valstu noteikumos, vai, piemērojot riska izvērtēšanu un novērtēšanu, lai nodrošinātu apakšsistēmu drošu integrāciju;
- 3) pārslēgšanās nodrošināšana starp zonām, kuras uzrauga dažādi radiobloku centri (RBC) (attiecas tikai uz 2. līmeni un 3. līmeni). Skatīt 4.2.7.1. punktu (Funkcionālā saskarne starp RBC) un 4.2.7.2. punktu (Tehniskā saskarne starp RBC).”;

18) pielikuma 4.2.6.3. iedaļā svītrot atsauci “4.2.6.f punkta”;

19) pielikuma 4.2.11. iedaļā tekstu “vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu” aizstāj ar tekstu “vilcienu vadības un signalizācijas vilcienu detektēšanas iekārtu”;

20) pielikuma 4.2.16. iedaļā tekstu “Vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmām” aizstāj ar tekstu “Vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu savstarpējās izmantojamības komponentiem un apakšsistēmām”;

21) pievieno šādu jaunu 4.2.17. iedaļu šādā redakcijā:

“4.2.17. *ETCS un radiosakaru sistēmu savietojamība*

Sakarā ar dažādajām īstenošanas iespējām un situāciju pārejā uz pilnībā atbilstīgām CCS apakšsistēmām veic pārbaudes, kuru mērķis ir pierādīt tehnisko savietojamību starp CCS borta iekārtu un lauka iekārtu apakšsistēmām. Šo pārbaudžu nepieciešamību uzskata par pasākumu CCS apakšsistēmu tehniskās savietojamības uzticamības palielināšanai. Paredzams, ka šīs pārbaudes tiks samazinātas, līdz tiks sasniegts 6.1.2.1. punktā minētais princips.

4.2.17.1. *ETCS sistēmu savietojamība*

ETCS sistēmu savietojamību (*ESC*) reģistrē kā CCS apakšsistēmu *ETCS* borta iekārtu daļas un *ETCS* lauka iekārtu daļas tehnisko savietojamību konkrētā izmantošanas telpā.

ESC tips ir vērtība, kas piešķirta, lai reģistrētu *ETCS* borta iekārtu tehnisko savietojamību ar konkrētu izmantošanas telpas posmu. Visiem Savienības tīkla posmiem, kuriem nepieciešams viens un tas pats pārbaudžu kopums *ESC* pierādīšanai, ir vienāds *ESC* tips.

4.2.17.2. *Radiosakaru sistēmu savietojamība*

Radiosakaru sistēmu savietojamību (*RSC*) reģistrē kā CCS apakšsistēmu balss vai datu radiosakaru borta iekārtu daļas un *GSM-R* lauka iekārtu daļas tehnisko savietojamību.

RSC tips ir vērtība, kas piešķirta, lai reģistrētu balss vai datu radiosakaru tehnisko savietojamību ar konkrētu izmantošanas telpas posmu. Visiem Savienības tīkla posmiem, kuriem nepieciešams viens un tas pats pārbaudžu kopums *RSC* pierādīšanai, ir vienāds *RSC* tips.”;

22) pielikuma 4.3. iedaļu groza šādi:

- a) [grozījums neattiecas uz tekstu latviešu valodā];
b) pielikuma 4.3.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.3.1. Saskaņe ar satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu

Saskaņe ar Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS			
Atsauce uz CCS SITS		Atsauce uz Satiksmes nodrošināšanas un vadības SITS ⁽¹⁾	
Parametrs	Punkts	Parametrs	Punkts
Ekspluatācijas noteikumi (normālos un traucētas darbības apstākļos)	4.4.	Procedūru rokasgrāmata Ekspluatācijas noteikumi	4.2.1.2.1. 4.4.
Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu lauka objektu redzamība	4.2.15.	Gar dzelzceļa līniju izvietoto signālu un zīmju saskatāmība	4.2.2.8.
Vilciena bremzēšanas veiktspēja un tās raksturlielumi	4.2.2.	Bremzēšanas veiktspēja	4.2.2.6.
Smiltņicas izmantošana Uzmalas eļļošana vilcienā Kompozītmateriālu bremžu kļuču izmantošana	4.2.10.	Procedūru rokasgrāmata	4.2.1.2.1.
Saskaņe ar datu reģistrēšanas ierīci regulatīvām vajadzībām	4.2.14.	Datu reģistrēšana vilcienā	4.2.3.5.
ETCS DMI	4.2.12.	Vilciena kustības numurs	4.2.3.2.1.
GSM-R DMI	4.2.13.	Vilciena kustības numurs	4.2.3.2.1.
Šifratslēgu pārvaldība	4.2.8.	Vilciena darb gatavības nodrošināšana	4.2.2.7.
Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas	4.9.	Parametri ritekļa un vilciena savietojamībai ar maršrutu, ko paredzēts izmantot	D.1. papildinājums

⁽¹⁾ Komisijas 2015. gada 8. jūnija Regula (ES) 2015/995, ar ko izdara grozījumus Lēmumā 2012/757/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas “satiksmes nodrošināšanas un vadības” apakšsistēmu (OV L 165, 30.6.2015., 1. lpp.).”;

c) pielikuma 4.3.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“4.3.2. Saskaņe ar ritošā sastāva apakšsistēmu

Saskaņe ar Ritošā sastāva SITS				
Atsauce uz CCS SITS		Atsauce uz Ritošā sastāva SITS		
Parametrs	Punkts	Parametrs		Punkts
Savietojamība ar vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmām: ritekļa konstrukcija	4.2.10.	Ritošā sastāva raksturlielumi savietojamībai ar vilcienu detektēšanas sistēmām uz sliežu ceļa elektrisko ķēžu bāzes	HS RS SITS ⁽¹⁾ riteņpāru novietojums slodze uz ass smiltņicas izmantošana elektriskā pretestība starp riteņiem CR RS SITS ⁽²⁾ LOC & PAS SITS ⁽³⁾ Kravas vagonu SITS ⁽⁴⁾	4.2.7.9.2. 4.2.3.2. 4.2.3.10. 4.2.3.3.1. 4.2.3.3.1.1. 4.2.3.3.1.1. 4.2.3.2.

Saskarne ar Ritošā sastāva SITS				
Atsauce uz CCS SITS		Atsauce uz Ritošā sastāva SITS		
Parametrs	Punkts	Parametrs		Punkts
		Ritošā sastāva raksturlielumi savietojamībai ar vilcienu detektēšanas sistēmām uz asu skaitītāju bāzes	<i>HS RS SITS</i> riteņpāra ģeometrija riteņi <i>CR RS SITS</i> <i>LOC & PAS SITS</i> Kravas vagonu SITS	4.2.7.9.2. 4.2.7.9.3. 4.2.3.3.1.2. 4.2.3.3.1.2. 4.2.3.3.
		Ritošā sastāva raksturlielumi savietojamībai ar induktīvās cilpas iekārtām	<i>HS RS SITS</i> <i>CR RS SITS</i> <i>LOC & PAS SITS</i> Kravas vagonu SITS	Nav 4.2.3.3.1.3. 4.2.3.3.1.3. 4.2.3.3.
Ritošā sastāva un vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu elektromagnētiskā savietojamība	4.2.1.1.	Ritošā sastāva raksturlielumi savietojamībai ar vilcienu detektēšanas sistēmām uz sliežu ceļa elektrisko ķēžu bāzes	<i>HS RS SITS</i> <i>CR RS SITS</i> <i>LOC & PAS SITS</i> Kravas vagonu SITS	4.2.6.6.1. 4.2.3.3.1.1. 4.2.3.3.1.1. 4.2.3.3.
		Ritošā sastāva raksturlielumi savietojamībai ar vilcienu detektēšanas sistēmām uz asu skaitītāju bāzes	<i>HS RS SITS</i> <i>CR RS SITS</i> <i>LOC & PAS SITS</i> Kravas vagonu SITS	4.2.6.6.1. 4.2.3.3.1.2. 4.2.3.3.1.2. 4.2.3.3.
Vilciena bremsēšanas veikspēja un tās raksturlielumi	4.2.2.	Avārijas bremsēšanas veikspēja	<i>HS RS SITS</i> avārijas bremsēšana darba bremsēšana <i>CR RS SITS</i> avārijas bremsēšana darba bremsēšana <i>LOC & PAS SITS</i> avārijas bremsēšana darba bremsēšana Kravas vagonu SITS	4.2.4.1. 4.2.4.4. 4.2.4.5.2. 4.2.4.5.3. 4.2.4.5.2. 4.2.4.5.3. 4.2.4.1.2.
Vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu antenu novietojums	4.2.2.	Gabarīta kontūra	<i>HS RS SITS</i> <i>CR RS SITS</i> <i>LOC & PAS SITS</i> Kravas vagonu SITS	4.2.3.1. 4.2.3.1. 4.2.3.1. Nav
ETCS borta iekārtu funkcionalitātes izolēšana	4.2.2.	Ekspluatācijas noteikumi	<i>HS RS SITS</i> <i>CR RS SITS</i> <i>LOC & PAS SITS</i> Kravas vagonu SITS	4.2.7.9.1. 4.2.12.3. 4.2.12.3. Nav
Datu saskarnes	4.2.2.	Uzraudzības un diagnostikas koncepcijas	<i>HS RS SITS</i> <i>CR RS SITS</i> <i>LOC & PAS SITS</i> Kravas vagonu SITS	4.2.7.10. 4.2.1.1. 4.2.1.1. Nav

Saskarne ar Ritošā sastāva SITS				
Atsauce uz CCS SITS		Atsauce uz Ritošā sastāva SITS		
Parametrs	Punkts	Parametrs		Punkts
Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu lauka objektu redzamība	4.2.15.	Ārējā redzamība Galvenie lukturi	HS RS SITS CR RS SITS LOC & PAS SITS Kravas vagonu SITS	4.2.7.4.1.1. 4.2.7.1.1. 4.2.7.1.1. Nav
		Mašīnista ārējais redzeslauks	HS RS SITS tiešās redzamības līnija vējstikls CR RS SITS tiešās redzamības līnija vējstikls LOC & PAS SITS tiešās redzamības līnija vējstikls Kravas vagonu SITS	4.2.2.6.b 4.2.2.7. 4.2.9.1.3.1. 4.2.9.2. 4.2.9.1.3.1. 4.2.9.2. Nav
Saskarne ar datu reģistrēšanas ierīci regulatīvām vajadzībām	4.2.14.	Datu reģistrēšanas ierīce	HS RS SITS CR RS SITS LOC & PAS SITS Kravas vagonu SITS	4.2.7.10. 4.2.9.6. 4.2.9.6. Nav
Komandas ritošā sastāva iekārtām	4.2.2.	Fāžu atdalīšana	HS RS SITS	4.2.8.3.6.7.
	4.2.3.		CR RS SITS LOC & PAS SITS Kravas vagonu SITS	4.2.8.2.9.8. 4.2.8.2.9.8. Nav
Avārijas bremzēšanas vadība	4.2.2.	Avārijas bremzēšanas vadība	HS RS SITS CR RS SITS LOC & PAS SITS Kravas vagonu SITS	Nav 4.2.4.4.1. 4.2.4.4.1. Nav
Iekārtu konstrukcija	4.2.16.	Prasības attiecībā uz materiāliem	HS RS SITS CR RS SITS LOC & PAS SITS Kravas vagonu SITS	4.2.7.2.2. 4.2.10.2.1. 4.2.10.2.1. Nav

(¹) HS RS SITS ir Komisijas 2008. gada 21. februāra Lēmums 2008/232/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas ātrgaitas dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmai.

(²) CR RS SITS ir Komisijas 2011. gada 26. aprīļa Lēmums 2011/291/ES par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs".

(³) LOC & PAS SITS ir Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1302/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas ritošā sastāva apakšsistēmu "Lokomotīves un pasažieru ritošais sastāvs".

(⁴) Kravas vagonu SITS ir Komisijas 2013. gada 13. marta Regula (ES) Nr. 321/2013 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu "Ritošais sastāvs – kravas vagoni" un par Komisijas Lēmuma 2006/861/EK atcelšanu.”;

d) pielikuma 4.3.4. iedaļā tekstu "Fāžu atdalīšanas sekcijas" aizstāj ar tekstu "Fāžu atdalīšanas sekcijas";

23) [grozījums neattiecas uz tekstu latviešu valodā];

24) pielikuma 4.5.1. iedaļas 1) punkta beigās pievieno šādu tekstu: "Attiecībā uz iekārtu kļūdu labojumiem skatīt 6.5. punktu;"

25) pielikuma 4.8. iedaļu aizstāj ar šādu:

"4.8. Reģistri

Informācija, kas jāsniedz Direktīvas (ES) 2016/797 48. un 49. pantā norādītajiem reģistriem, ir informācija, kas norādīta Komisijas Īstenošanas lēmumā 2011/665/ES (*) un Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2019/777 (**).

(*) Komisijas 2011. gada 4. oktobra Īstenošanas lēmums 2011/665/ES par Eiropas apstiprināto dzelzceļa ritekļu tipu reģistru (OV L 264, 8.10.2011., 32. lpp.).

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

26) pēc 4.8. iedaļas pievieno jaunu 4.9. iedaļu šādā redakcijā:

"4.9. Maršruta savietojamības pārbaudes pirms atļauto ritekļu izmantošanas

CCS borta iekārtu apakšsistēmas parametri, kas dzelzceļa pārvadājumu uzņemumam jāizmanto, lai pārbaudītu savietojamību ar maršrutu, ir aprakstīti Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 (*) D1. papildinājumā.

(*) Komisijas 2019. gada 16. maija Īstenošanas regula (ES) 2019/773 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 139 I, 27.5.2019., 5. lpp.).

27) pielikuma 5.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

"5.1. Definīcija

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 7. punktu savstarpējas izmantojamības komponenti ir jebkura atsevišķa detaļa, detaļu grupa, iekārtas mezgla daļa vai vesels mezgls, kas iekļauts vai paredzēts iekļaušanai apakšsistēmā un no kura tieši vai netieši ir atkarīga dzelzceļu sistēmas savstarpēja izmantojamība, aptverot gan materiālas lietas, gan nemateriālas lietas.";

28) pielikuma 5.2.2. iedaļas beigās pievieno jaunu daļu šādā redakcijā:

"SIK grupas iekšējo saskarņu atbilstība 4. nodaļas pamatparametriem nav jāpārbauda. SIK grupas ārējo saskarņu atbilstība jāpārbauda, lai pierādītu atbilstību pamatparametriem, kas saistīti ar šo ārējo saskarņu prasībām.";

29) pielikuma 5.3. iedaļu groza šādi:

a) iedaļas 5.1.a tabulu aizstāj ar šādu:

"5.1.a tabula

Savstarpējas izmantojamības pamatkomponenti vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmā

1	2	3	4
Nr.	Savstarpējas izmantojamības komponents (SIK)	Raksturlielumi	Īpašās prasības, kas jānovērtē, ar norādi uz 4. nodaļu
1.	ETCS borta iekārtas	Drošums, darbīgātvība, remontējamība, drošība (RAMS)	4.2.1. 4.5.1.
		ETCS borta iekārtu funkcionalitāte (izņemot nobrauktā at-tāluma mērīšanu)	4.2.2.

1	2	3	4
Nr.	Savstarpējas izmantojamības komponents (SIK)	Raksturlielumi	Īpašās prasības, kas jānovērtē, ar norādi uz 4. nodaļu
		ETCS un GSM-R gaisa spraugas saskarnes — RBC (datu radiopārraide nav obligāta) — Papildu radiosakaru iekārta (funkcionalitāte nav obligāta) — Eurobalise gaisa sprauga — Euroloop gaisa sprauga (funkcionalitāte nav obligāta)	4.2.5. 4.2.5.1. 4.2.5.1. 4.2.5.2. 4.2.5.3.
		Saskarnes — STM (K saskarnes īstenošana nav obligāta) — GSM-R ETCS tikai datu radiopārraide — Nobrauktā attāluma mērīšana — Šifrslēgu pārvaldības sistēma — ETCS-ID pārvaldība — ETCS mašīnista un mašīnas saskarne — Vilciena saskarne — Datu reģistrēšanas borta ierīce	4.2.6.1. 4.2.6.2. 4.2.6.3. 4.2.8. 4.2.9. 4.2.12. 4.2.2. 4.2.14.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.
2.	Nobrauktā attāluma mērīšanas iekārta	Drošums, darb gatavība, remontējamība, drošība (RAMS)	4.2.1. 4.5.1.
		ETCS borta iekārtu funkcionalitāte: tikai nobrauktā attāluma mērīšana	4.2.2.
		Saskarnes — ETCS borta iekārtas	4.2.6.3.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.
3.	Ārējā STM saskarne	Saskarnes — ETCS borta iekārtas	4.2.6.1.
4.	GSM-R balss radiosakari kabīnē Piezīme: SIM karte, antena, savienojošie kabeļi un filtri nav šā savstarpējās izmantojamības komponenta daļas	Drošums, darb gatavība, remontējamība (RAM)	4.2.1.2. 4.5.1.
		Sakaru pamatfunkcijas	4.2.4.1.
		Balss un operatīvo sakaru lietojumi	4.2.4.2.
		Saskarnes — GSM-R gaisa sprauga — GSM-R mašīnista un mašīnas saskarne	4.2.5.1. 4.2.13.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.
5.	GSM-R ETCS tikai datu radiopārraide Piezīme: SIM karte, antena, savienojošie kabeļi un filtri nav šā savstarpējās izmantojamības komponenta daļas	Drošums, darb gatavība, remontējamība (RAM)	4.2.1.2. 4.5.1.
		Sakaru pamatfunkcijas	4.2.4.1.
		ETCS datu sakaru lietojumi	4.2.4.3.

1	2	3	4
Nr.	Savstarpējas izmantojamības komponents (SIK)	Raksturlielumi	Īpašās prasības, kas jānovērtē, ar norādi uz 4. nodaļu
		Saskarnes — ETCS borta iekārtas — GSM-R gaisa sprauga	4.2.6.2. 4.2.5.1.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.
6.	GSM-R SIM karte Piezīme: GSM-R tīkla operators ir atbildīgs par GSM-R termināliekārtā ievietojamo SIM karšu piegādi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem	Sakaru pamatfunkcijas	4.2.4.1.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.”;

b) iedaļas 5.1.b tabulu aizstāj ar šādu:

“5.1.b tabula

Vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmas savstarpējas izmantojamības komponentu grupas

(Šī tabula ir piemērs, kurā parādīta struktūra. Ir iespējamas citas grupas.)

1	2	3	4
Nr.	Savstarpējas izmantojamības komponentu grupa	Raksturlielumi	Īpašās prasības, kas jānovērtē, ar norādi uz 4. nodaļu
1.	ETCS borta iekārtas Nobrauktā attāluma mērīšanas iekārta	Drošums, darbīgatvība, remontējamība, drošība (RAMS)	4.2.1. 4.5.1.
		ETCS borta iekārtu funkcionalitāte	4.2.2.
		ETCS un GSM-R gaisa spraugas saskarnes — RBC (datu radiopārraide nav obligāta) — Papildu radiosakaru iekārta (funkcionalitāte nav obligāta) — Eurobalise gaisa sprauga — Euroloop gaisa sprauga (funkcionalitāte nav obligāta)	4.2.5. 4.2.5.1. 4.2.5.1. 4.2.5.2. 4.2.5.3.
		Saskarnes — STM (K saskarnes īstenošana nav obligāta) — GSM-R ETCS tikai datu radiopārraide — Šifrslēgu pārvaldības sistēma — ETCS-ID pārvaldība — ETCS mašīnista un mašīnas saskarne — Vilciena saskarne — Datu reģistrēšanas borta ierīce	4.2.6.1. 4.2.6.2. 4.2.8. 4.2.9. 4.2.12. 4.2.2. 4.2.14.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.”;

c) iedaļas 5.2.a tabulu aizstāj ar šādu:

“5.2.a tabula

Savstarpējas izmantojamības pamatkomponenti vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmā

1	2	3	4
Nr.	Savstarpējas izmantojamības komponents (SIK)	Raksturlielumi	Īpašās prasības, kas jānovērtē, ar norādi uz 4. nodaļu
1.	RBC	Drošums, darb gatavība, remontējamība, drošība (RAMS)	4.2.1. 4.5.1.
		ETCS lauka iekārtu funkcionalitāte (izņemot sakarus, izmantojot Eurobalise, papildu radiosakaru iekārtu un Euro-loop)	4.2.3.
		ETCS un GSM-R gaisa spraugas saskarnes: tikai radiosakari ar vilcienu	4.2.5.1.
		Saskarnes — Blakusesošie RBC — Datu radiosakari — Šifrslēgu pārvaldības sistēma — ETCS-ID pārvaldība	4.2.7.1., 4.2.7.2. 4.2.7.3. 4.2.8. 4.2.9.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.
2.	Papildu radiosakaru iekārta	Drošums, darb gatavība, remontējamība, drošība (RAMS)	4.2.1. 4.5.1.
		ETCS lauka iekārtu funkcionalitāte (izņemot sakarus, izmantojot Eurobalise, Euroloop un 2. līmeņa un 3. līmeņa funkcionalitāti)	4.2.3.
		ETCS un GSM-R gaisa spraugas saskarnes: tikai radiosakari ar vilcienu	4.2.5.1.
		Saskarnes — Datu radiosakari — Šifrslēgu pārvaldības sistēma — ETCS-ID pārvaldība — Centralizācijas sistēma un LEU	4.2.7.3. 4.2.8. 4.2.9. 4.2.3.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.
3.	Eurobalise	Drošums, darb gatavība, remontējamība, drošība (RAMS)	4.2.1. 4.5.1.
		ETCS un GSM-R gaisa spraugas saskarnes: tikai Eurobalise sakari ar vilcienu	4.2.5.2.
		Saskarnes — LEU – Eurobalise	4.2.7.4.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.

1	2	3	4
Nr.	Savstarpējas izmantojamības komponents (SIK)	Raksturlielumi	Īpašās prasības, kas jānovērtē, ar norādi uz 4. nodaļu
4.	Euroloop	Drošums, darbġatavība, remontējamība, drošība (RAMS)	4.2.1. 4.5.1.
		ETCS un GSM-R gaisa spraugas saskarnes: tikai Euroloop sakari ar vilcienu	4.2.5.3.
		Saskarnes — LEU – Euroloop	4.2.7.5.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.
5.	LEU Eurobalise	Drošums, darbġatavība, remontējamība, drošība (RAMS)	4.2.1. 4.5.1.
		ETCS lauka iekārtu funkcionalitāte (izņemot sakarus, izmantojot papildu radiosakaru iekārtu, Euroloop un 2. līmeņa un 3. līmeņa funkcionalitāti)	4.2.3.
		Saskarnes — LEU – Eurobalise	4.2.7.4.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.
6.	LEU Euroloop	Drošums, darbġatavība, remontējamība, drošība (RAMS)	4.2.1. 4.5.1.
		ETCS lauka iekārtu funkcionalitāte (izņemot sakarus, izmantojot papildu radiosakaru iekārtu, Eurobalise un 2. līmeņa un 3. līmeņa funkcionalitāti)	4.2.3.
		Saskarnes — LEU – Euroloop	4.2.7.5.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.
7.	Asu skaitītājs	Vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmas (tikai parametri, kas attiecas uz asu skaitītājiem)	4.2.10.
		Elektromagnētiskā savietojamība (tikai parametri, kas attiecas uz asu skaitītājiem)	4.2.11.
		Iekārtu konstrukcija	4.2.16.”;

30) pielikuma 6.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6.1. Ievads

6.1.1. Vispārīgi principi

6.1.1.1. Atbilstība pamatparametriem

Šis SITS 3. nodaļā noteikto pamatprasību izpildi nodrošina, panākot atbilstību 4. nodaļā noteiktajiem pamatparametriem.

Šo atbilstību pierāda:

- 1) novērtējot 5. nodaļā norādīto savstarpējas izmantojamības komponentu atbilstību (skatīt 6.2.1., 6.2.2., 6.2.3., 6.2.4. punktu);
- 2) verificējot apakšsistēmas (skatīt 6.3. un 6.4. punktu).

6.1.1.2. Pamatprasības, ko izpilda atbilstīgi valstu noteikumiem

Noteiktos gadījumos dažu pamatprasību izpildi var nodrošināt, panākot atbilstību valstu noteikumiem, ar šādu pamatojumu:

- 1) B klases sistēmu izmantošana;
- 2) SITS atklātie punkti;
- 3) SITS nepiemērošana (izņēmumi) atbilstoši Direktīvas (ES) 2016/797 7. pantam;
- 4) īpašie gadījumi, kas aprakstīti 7.6. punktā.

Šādos gadījumos attiecīgo dalībvalstu atbildībā ir novērtēt atbilstību minētajiem noteikumiem saskaņā ar paziņotajām procedūrām. Skatīt 6.4.2. punktu.

6.1.1.3. Daļēja SITS prasību izpilde

Attiecībā uz pārbaudi, vai ir izpildītas pamatprasības, nodrošinot atbilstību pamatparametriem, un neskarot šīs SITS 7. nodaļā noteiktos pienākumus, vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu savstarpējas izmantojamības komponentiem un apakšsistēmām, kas nenodrošina visas funkcijas, darbības parametrus un saskarnes, kā noteikts 4. nodaļā (tostarp specifikācijās, kas minētas A pielikumā), var piešķirt "EK" atbilstības sertifikātus vai attiecīgi verifikācijas sertifikātus, ievērojot šādus sertifikātu izdošanas un izmantošanas nosacījumus:

- 1) vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmas "EK" verifikācijas pieteikuma iesniedzēja atbildībā ir izlemt, kuras funkcijas, darbības parametri un saskarnes jānodrošina, lai sasniegtu pakalpojuma mērķus un lai nodrošinātu, ka no prasībām, kas ir pretrunā ar SITS vai pārsniedz SITS, neizriet nekādas prasības vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmām;
- 2) ja ekspluatē vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmu, kas nenodrošina visas šajā SITS norādītās funkcijas, darbības parametrus un saskarnes, uz to var attiekties izmantošanas nosacījumi un ierobežojumi saistībā ar savietojamību un/vai drošu integrāciju ar vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmām. Neskarot paziņotās iestādes uzdevumus, kas aprakstīti attiecīgajos Savienības tiesību aktos un saistītajos dokumentos, "EK" verifikācijas pieteikuma iesniedzēja atbildībā ir nodrošināt, ka tehniskajā dokumentācijā ietilpst visa informācija (*), kas ekspluatantam vajadzīga, lai identificētu šādus izmantošanas nosacījumus un ierobežojumus;
- 3) pienācīgi pamatotu iemeslu dēļ atļaujas piešķirēja struktūra var atteikt ekspluatācijas atļauju vai atļauju rīteklī laist tirgū vai noteikt izmantošanas nosacījumus un ierobežojumus ekspluatācijā vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām, kas nenodrošina visas šajā SITS norādītās funkcijas, darbības parametrus un saskarnes.

Ja vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu savstarpējas izmantojamības komponents vai apakšsistēma nenodrošina visas šajā SITS norādītās funkcijas, darbības parametrus un saskarnes, piemēro 6.4.3. punkta noteikumus.

6.1.2. ETCS un GSM-R testēšanas principi

6.1.2.1. Princips

Princips ir tāds, ka vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēma, kam ir "EK" verifikācijas deklarācija, spēj darboties jebkurā vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmā, kam ir "EK" verifikācijas deklarācija, saskaņā ar šajā SITS norādītajiem nosacījumiem un bez papildu verifikācijas.

Šā principa izpildi atvieglo:

- 1) vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu un lauka iekārtu apakšsistēmu projektēšanas un uzstādīšanas noteikumi;
- 2) specifikācijas testiem, ar ko pierāda, ka vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu un lauka iekārtu apakšsistēmas atbilst šīs SITS prasībām un ir savstarpēji savietojamas.

6.1.2.2. Darbības testa scenāriji

Šajā SITS “darbības testa scenārijs” ir secīgi notikumi uz lauka un vilcienā, kas saistīti ar vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām vai ietekmē tās (piemēram, ziņojumu nosūtīšana/saņemšana, ātruma ierobežojuma pārsniegšana, operatoru darbības), un konkrēta laika norādīšana starp tiem, lai testētu dzelzceļa sistēmas ieplānoto darbību situācijās, kas attiecas uz *ETCS* un *GSM-R* (piemēram, vilciena iebraukšana aprīkotā zonā, vilciena aktivēšana, signāla bloķēšana pieturvietā).

Darbības testu scenāriji ir balstīti uz projekta vajadzībām pieņemtajiem inženiertehniskajiem noteikumiem.

Pārbaudīt reālas īstenošanas atbilstību darbības testa scenārijam ir iespējams, vācot informāciju ar viegli pieejamu saskarņu (vēlams ar šajā SITS noteiktu standarta saskarņu) palīdzību.

6.1.2.3. Darbības testa scenāriju prasības

Ar inženiertehnisko noteikumu kopumu attiecībā uz *ETCS* un *GSM-R* lauka daļām un saistītiem darbības testa scenārijiem attiecībā uz vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmu jāprietiek, lai aprakstītu visas plānotās sistēmas darbības, kas attiecas uz vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmu normālas darbības un identificētās traucētas darbības situācijās, un:

- 1) tiem jābūt saskanīgiem ar šajā SITS minētajām specifikācijām;
- 2) tajos jāpieņem, ka vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmu, kas mijiedarbojas ar lauka iekārtu apakšsistēmu, funkcijas, saskarnes un darbības parametri atbilst šīs SITS prasībām;
- 3) tiem jābūt tādiem, ko izmanto vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmas “EK” verifikācijā, lai pārbaudītu, ka nodrošinātās funkcijas, saskarnes un darbības parametri spēj garantēt, ka tiek ievērota paredzētā sistēmas darbība apvienojumā ar attiecīgajiem režīmiem un pārslēgšanos starp vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmu līmeņiem un režīmiem.

6.1.2.4. *ETCS* sistēmu savietojamības prasības

Aģentūra tehniskā dokumentā nosaka un pārvalda pārbaūžu kopumu, kura mērķis ir pierādīt borta iekārtu apakšsistēmas tehnisko savietojamību ar lauka iekārtu apakšsistēmu.

Infrastrukturā pārvaldītāji ar to piegādātāju atbalstu, kuri to tīklam piegādā *ETCS*, ne vēlāk kā līdz 2020. gada 16. janvārim iesniedz Aģentūrai savā tīklā nepieciešamo pārbaūžu definīciju (kā noteikts 4.2.17. punktā).

Infrastrukturā pārvaldītāji *ETCS* līnijas klasificē saskaņā ar *ESC* tipiem *RINF*.

Infrastrukturā pārvaldītāji paziņo Aģentūrai visas minēto pārbaūžu izmaiņas savā tīklā. Aģentūra atjaunina tehnisko dokumentu piecu darbdienu laikā.

6.1.2.5. Radiosakaru sistēmu savietojamības prasības

Aģentūra tehniskā dokumentā nosaka un pārvalda pārbaūžu kopumu, kura mērķis ir pierādīt borta iekārtu apakšsistēmas tehnisko savietojamību ar lauka iekārtu apakšsistēmu.

Infrastrukturā pārvaldītāji ar to piegādātāju atbalstu, kuri to tīklam piegādā *GSM-R*, ne vēlāk kā līdz 2020. gada 16. janvārim iesniedz Aģentūrai savā tīklā nepieciešamo pārbaūžu definīciju (kā noteikts 4.2.17. punktā).

Infrastrukturā pārvaldītāji klasificē savas līnijas atbilstīgi *RSC* balss radiosakaru un, attiecīgā gadījumā, *ETCS* datu radiosakaru tipiem *RINF*.

Infrastrukturā pārvaldītāji paziņo Aģentūrai visas minēto pārbaūžu izmaiņas savā tīklā. Aģentūra atjaunina tehnisko dokumentu piecu darbdienu laikā.

(*) Šīs informācijas sniegšanai izmantojamā veidne tiks noteikta piemērošanas rokasgrāmatā.”;

31) pielikuma 6.2. iedaļu groza šādi:

a) pielikuma 6.2.1. iedaļā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 13. panta 1. punktu un IV pielikumu” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 9. panta 2. punktu un 10. panta 1. punktu”;

b) iedaļas 6.1. tabulu aizstāj ar šādu:

“6.1. tabula

Atbilstības novērtēšanas prasības savstarpējas izmantojamības komponentam vai savstarpējas izmantojamības komponentu grupai

Nr.	Aspekts	Kas jānovērtē	Apstiprinoši pierādījumi
1.	Funkcijas, saskarnes un darbības parametri	Pārbauda, vai visas obligātās funkcijas, saskarnes un darbības parametri, kā noteikts pamatparametros, uz kuriem izdarīta atsauce 5. nodaļas attiecīgajā tabulā, ir īstenoti un atbilst šīs SITS prasībām	Projekta dokumentācija un testu gadījumu un testu secības izpilde, kā noteikts pamatparametros, uz kuriem izdarīta atsauce 5. nodaļas attiecīgajā tabulā
		Pārbauda, kuras izvēles funkcijas un saskarnes, kā noteikts pamatparametros, uz kuriem izdarīta atsauce 5. nodaļas attiecīgajā tabulā, ir īstenotas un vai tās atbilst šīs SITS prasībām	Projekta dokumentācija un testu gadījumu un testu secības izpilde, kā noteikts pamatparametros, uz kuriem izdarīta atsauce 5. nodaļas attiecīgajā tabulā
		Pārbauda, kuras papildu funkcijas un saskarnes (kas nav norādītas šajā SITS) ir īstenotas un vai tās nav pretrunā ar īstenotajām šajā SITS norādītajām funkcijām	Ietekmes analīze
2.	Iekārtu konstrukcija	Pārbauda atbilstību obligātajiem nosacījumiem, ja tie norādīti pamatparametros, uz kuriem izdarīta atsauce 5. nodaļas attiecīgajā tabulā	Dokumentācija par izmantotajiem materiāliem un vajadzības gadījumā testi nolūkā nodrošināt, ka ir izpildītas 5. nodaļas attiecīgajā tabulā norādīto pamatparametru prasības
		Papildus pārbauda, vai savstarpējas izmantojamības komponents pareizi darbojas vienes apstākļos, kādiem tas projektēts	Testi atbilstoši pieteikuma iesniedzēja specifikācijām
3.	Drošums, darbīgātvība, remontējamība, drošība (RAMS)	Pārbauda atbilstību drošības prasībām, kas noteiktas pamatparametros, uz kuriem izdarīta atsauce 5. nodaļas attiecīgajā tabulā, t. i.,: 1. Vai nejaušas atteices gadījumu izraisītā pieļaujamā atteices intensitāte (THR) atbilst kvantitatīvajiem rādītājiem? 2. Vai izstrādes procesā ir iespējams konstatēt un novērst sistemātiskas atteices?	1. Nejaušas atteices gadījumu izraisītas THR aprēķins, pamatojoties uz drošuma datiem. 2.1. Ražotāja kvalitātes un drošības pārvaldība visā projektēšanas, ražošanas un testēšanas procesā atbilst atzītam standartam (skatīt piezīmi). 2.2. Programmatūras izstrādes cikls, aparatūras izstrādes cikls, kā arī aparatūras un programmatūras integrācija ir veikta saskaņā ar atzītu standartu (skatīt piezīmi).

Nr.	Aspekts	Kas jānovērtē	Apstiprinoši pierādījumi
			2.3. Drošības verifikācijas un validācijas process ir veikts saskaņā ar atzītu standartu (skatīt piezīmi), un ir ievērotas drošības prasības, kas noteiktas pamatparametros, uz kuriem izdarīta atsauce 5. nodaļas attiecīgajā tabulā. 2.4. Funkcionālās un tehniskās drošības prasības (pareiza darbība darbderīgā stāvoklī, atteices un ārējo faktoru ietekmes sekas) ir verificētas saskaņā ar atzītu standartu (skatīt piezīmi). <i>Piezīme.</i> Standartam jāatbilst vismaz šādām prasībām: 1. Tam jāatbilst prakses kodeksa prasībām, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 402/2013 I pielikuma 2.3.2. punktā. 2. Tam ir jābūt plaši atzītam dzelzceļa nozarē. Ja tā nav, standarta atbilstība jāpamato un jānodrošina, lai to atzītu paziņotā iestāde. 3. Tam jābūt tādām standartam, kas attiecas uz to risku pārvaldību, kuri tiek aplūkoti, veicot sistēmas novērtējumu. 4. Tam jābūt publiski pieejamam visiem dalībniekiem, kuri vēlas to izmantot.
4.		Pārbauda, vai ir sasniegts pieteikuma iesniedzēja norādītais drošuma kvantitatīvais mērķis (kas saistīts ar nejaušām atteicēm)	Aprēķini
5.		Sistemātisku atteicu novēršana	Iekārtu testi (visam savstarpējas izmantojamības komponentam vai tā atsevišķiem mezgliem) darbības apstākļos, veicot remontu, ja tiek konstatēti bojājumi. Sertifikātam pievieno dokumentus, kuros norādīts, kāda veida verifikācijas ir veiktas, kādi standarti ir piemēroti un kādi kritēriji ir pieņemti, lai uzskatītu testus par pabeigtiem (atbilstīgi pieteikuma iesniedzēja lēmumiem).
6.		Pārbauda atbilstību tehniskās apkopes prasībām – 4.5.1. punkts	Dokumentu pārbaude;

c) pielikuma 6.2.4.1. iedaļas 2) punktu aizstāj ar šādu:

“2) šie testi ir veikti laboratorijā, kas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 765/2008 (*) un A pielikuma A4. tabulā minētajiem standartiem akreditēta testu veikšanai, izmantojot A pielikuma 4.2.2.c punktā norādīto testu arhitektūru un procedūru.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 9. jūlija Regula (EK) Nr. 765/2008, ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93 (OV L 218, 13.8.2008., 30. lpp.).”;

d) pielikuma 6.2.5. un 6.2.6. iedaļu svītros;

32) pielikuma 6.3. iedaļu groza šādi:

a) pielikuma 6.3.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6.3.1. Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmu novērtēšanas procedūras

Šajā nodaļā sniegts izklāsts par vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmas “EK” verifikācijas deklarāciju un vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmas “EK” verifikācijas deklarāciju.

Pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma paziņotā iestāde saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 IV pielikumu veic vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmas vai vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmas “EK” verifikāciju.

Pieteikuma iesniedzējs saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 1. punktu un 15. panta 9. punktu sagatavo vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmas vai vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmas “EK” verifikācijas deklarāciju.

“EK” verifikācijas deklarācijas saturam jāatbilst Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 9. punktam.

Novērtēšanas procedūru veic, izmantojot moduļus, kas norādīti 6.3.2. punktā (Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmu moduļi).

Uzskata, ka vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmas un vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmas “EK” verifikācijas deklarācijas kopā ar atbilstības sertifikātiem pietiekamā mērā nodrošina, ka apakšsistēmas ir savietojamas saskaņā ar šajā SITS norādītajiem nosacījumiem.”;

b) pielikuma 6.3.2.3. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6.3.2.3. Nosacījumi moduļu izmantošanai borta iekārtu un lauka iekārtu apakšsistēmām

Atsaucoties uz SB moduļa (tipa pārbaude) 4.2. punktu, jāveic projekta pārskatīšana.

Atsaucoties uz SH1 moduļa (visaptveroša kvalitātes vadības sistēma ar projekta pārbaudi) 4.2. punktu, jāveic papildu tipa tests.”;

c) pielikuma 6.3.3. iedaļas 6.2. tabulu aizstāj ar šādu:

“6.2. tabula

Borta iekārtu apakšsistēmas atbilstības novērtēšanas prasības

Nr.	Aspekts	Kas jānovērtē	Apstiprinoši pierādījumi
1.	Savstarpējas izmantojamības komponentu izmantošana	Pārbauda, vai visiem savstarpējas izmantojamības komponentiem, kurus paredzēts integrēt apakšsistēmā, ir “EK” atbilstības deklarācija un attiecīgais sertifikāts. Apakšsistēma jāpārbauda ar SIM karti, kas atbilst šīs SITS prasībām. SIM kartes nomaina uz citu SIM karti, kas atbilst SITS, nav apakšsistēmas modifikācija.	Dokumentu esība un saturs
		Pārbauda savstarpējas izmantojamības komponentu izmantošanas nosacījumus un ierobežojumus, ņemot vērā apakšsistēmas un vides raksturlielumus.	Analīze, ko veic, pamatojoties uz dokumentu pārbaudēm
		Attiecībā uz savstarpējas izmantojamības komponentiem, kas sertificēti atbilstoši CCS SITS redakcijai, kura atšķiras no redakcijas, kas tika piemērota apakšsistēmas “EK” verifikācijai, un/vai atbilstoši specifikāciju kopumam, kurš atšķiras no specifikāciju kopuma, kas tika piemērots apakšsistēmas “EK” verifikācijai, pārbauda, vai sertifikāts joprojām nodrošina apakšsistēmas atbilstību pašlaik spēkā esošās SITS prasībām.	Ietekmes analīze, ko veic, pamatojoties uz dokumentu pārbaudēm

Nr.	Aspekts	Kas jānovērtē	Apstiprinoši pierādījumi
2.	Savstarpējas izmantojamības komponentu integrācija apakšsistēmā	Pārbauda, vai apakšsistēmas iekšējās saskarnes ir ierīkotas pareizi un darbojas pareizi – 4.2.6. pamatparametrs	Pārbaudes saskaņā ar specifikācijām
		Pārbauda, vai papildu funkcijas (kas nav norādītas šajā SITS), neietekmē obligātās funkcijas	Ietekmes analīze
		Pārbauda, vai ETCS ID vērtības ir atļautajās robežās un, ja tas pieprasīts šajā SITS, vai vērtības ir unikālas – 4.2.9. pamatparametrs	Projekta specifikāciju pārbaude
3.	Integrācija ar ritošo sastāvu	Pārbauda, vai iekārta ir pareizi uzstādīta – 4.2.2., 4.2.4., 4.2.14. pamatparametrs un ražotāja norādītie iekārtas uzstādīšanas nosacījumi	Pārbaumu rezultāti (saskaņā ar pamatparametros norādītajām specifikācijām un ražotāja uzstādīšanas noteikumiem)
		Pārbauda, vai vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēma ir savietojama ar ritošā sastāva vidi – 4.2.16. pamatparametrs	Dokumentu pārbaude (savstarpējas izmantojamības komponentu sertifikāti un iespējamās integrācijas metodes, kas pārbaudītas attiecībā uz atbilstību ritošā sastāva raksturlielumiem)
		Pārbauda, vai ir pareizi konfigurēti parametri (piemēram, bremzēšanas parametri) un vai tie ir atļautajās robežās	Dokumentu pārbaude (parametru vērtības, kas pārbaudītas attiecībā uz atbilstību ritošā sastāva raksturlielumiem)
4.	Integrācija ar B klases iekārtām	Pārbauda, vai ārējais STM ir savienots ar ETCS borta iekārtām ar SITS atbilstošām saskarnēm	Nekas nav jātestē, ja: ir standarta saskarne, kas jau testēta savstarpējas izmantojamības komponenta līmenī. Tās darbība jau ir testēta, kad tika pārbaudīta savstarpējas izmantojamības komponentu integrācija apakšsistēmā
		Pārbauda, vai ETCS borta iekārtu sistēmā iestrādātās B klases funkcijas – 4.2.6.1. pamatparametrs – pārslēgšanās dēļ nerada papildu prasības vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmai	Nekas nav jātestē, ja: viss jau ir testēts savstarpējas izmantojamības komponenta līmenī.
		Pārbauda, vai atsevišķa B klases iekārta, kas nav savienota ar ETCS borta iekārtu – 4.2.6.1. pamatparametrs –, pārslēgšanās dēļ nerada papildu prasības vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmai	Nekas nav jātestē, ja: nav saskarnes ⁽¹⁾
		Pārbauda, vai atsevišķa B klases iekārta, kas savienota ar ETCS borta iekārtu, izmantojot (daļēji) SITS neatbilstošas saskarnes – 4.2.6.1. pamatparametrs –, pārslēgšanās dēļ nerada papildu prasības vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmai. Pārbauda arī to, vai nav ietekmētas ETCS funkcijas	Ietekmes analīze
5.	Integrācija ar vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmām	Pārbauda, vai var izlasīt Eurobalise telegrammas (šis tests aprobežojas ar pārbaudi, vai antena ir uzstādīta pareizi. Savstarpējas izmantojamības komponenta līmenī jau veiktie testi nav jāatkārto) – 4.2.5. pamatparametrs	Tests, izmantojot sertificētu Eurobalise: spēja pareizi nolasīt telegrammu ir apstiprinošs pierādījums

Nr.	Aspekts	Kas jānovērtē	Apstiprinoši pierādījumi
		Pārbauda, vai var izlasīt <i>Euroloop</i> telegrammas (attiecīgā gadījumā) – 4.2.5. pamatparametrs	Tests, izmantojot sertificētu <i>Euroloop</i> : spēja pareizi nolasīt telegrammu ir apstiprinošs pierādījums
		Pārbauda, vai iekārta var apstrādāt GSM-R balss izsaukumu un datu pieprasījumu (attiecīgā gadījumā) – 4.2.5. pamatparametrs	Tests, izmantojot sertificētu GSM-R tīklu. Spēja izveidot, uzturēt un atvienot savienojumu ir apstiprinošs pierādījums
6.	Drošums, darbīgavība, remontējamība, drošība (RAMS)	Pārbauda, vai iekārta atbilst drošības prasībām – 4.2.1. pamatparametrs	Izmanto kopīgajā drošības metodē riska noteikšanai un novērtēšanai norādītās procedūras
		Pārbauda, vai ir sasniegts kvantitatīvais drošuma mērķis – 4.2.1. pamatparametrs	Aprēķini
		Pārbauda atbilstību tehniskās apkopes prasībām – 4.5.2. punkts	Dokumentu pārbaude
7.	Integrācija ar vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmām un citām apakšsistēmām: testi apstākļos, kas atbilst paredzētajai darbībai	Testē apakšsistēmas darbības parametrus tik daudzos atšķirīgos apstākļos, kas atbilst paredzētajai darbībai, cik praktiski iespējams (piemēram, dzelzceļa līnijas slīpums, vilciena ātrums, vibrācijas, vilces jauda, laika apstākļi, vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu funkcionalitātes projekts). Testā jāgūst apliecinājums par: 1. nobrauktā attāluma mērīšanas funkciju pareizu izpildi – 4.2.2. pamatparametrs; 2. vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmas savietojamību ar ritošā sastāva vidi – 4.2.16. pamatparametrs. Šiem testiem arī jāpalielina pārliecība, ka nebūs sistēmātisku atteikumu. Šajā testu sērijā neietver testus, kas jau veikti citos posmos: ņem vērā savstarpējas izmantojamības komponentiem veiktos testus un testus, kas apakšsistēmai veikti simulētā vidē. GSM-R balss sakaru borta iekārtai nav vajadzīgi testi vides apstākļos. Piezīme: sertifikātā norāda, kādi apstākļi ir testēti un kādi standarti piemēroti.	Ziņojumi par testa braucieniem

(¹) Šajā gadījumā pārslēgšanās vadības novērtēšanu veic atbilstoši valsts specifikācijām.”;

d) pēc 6.2. tabulas pievieno jaunu 6.3.3.1. iedaļu šādā redakcijā:

“6.3.3.1. ETCS un radiosakaru sistēmu savietojamības pārbaudes

Īpašu uzmanību pievērš tam, lai novērtētu CCS borta iekārtu apakšsistēmas atbilstību 4.2.17. punktā minētajam pamatparametram, kas attiecas uz ETCS un radiosakaru sistēmu savietojamību.

Neatkarīgi no moduļa, kas izvēlēts borta iekārtu apakšsistēmas iepriekšējai "EK" verifikācijas procedūrai, paziņotā iestāde pārbauda:

- a) tehniskās savietojamības pārbaumu rezultātu pieejamību attiecībā uz izvēlēto ritekļa izmantošanas telpu;
- b) ka tehniskās savietojamības pārbaudes ir veiktas saskaņā ar Aģentūras publicēto tehnisko dokumentu, kas minēts 6.1.2.4. un 6.1.2.5. punktā;
- c) pamatojoties uz pārbaumu ziņojumu – ka tehniskās savietojamības pārbaumu rezultāti norāda uz visām neatbilstībām un kļūdām, kas konstatētas tehniskās savietojamības pārbaumu laikā.

Paziņotā iestāde atkārtoti nepārbauda tos aspektus, kuri jau tika aptverti borta iekārtu apakšsistēmai veiktajā "EK" verifikācijas procedūrā.

Paziņotā iestāde, kas veic šīs pārbaudes, var nebūt paziņotā iestāde, kas veic borta iekārtu apakšsistēmas "EK" verifikācijas procedūru.

Šo pārbaumu veikšana arī savstarpējas izmantojamības komponenta līmenī var samazināt pārbaumu apjomu vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas līmenī.”;

- e) pielikuma 6.3.4. iedaļas 6.3. tabulu aizstāj ar šādu:

“6.3. tabula

Lauka iekārtu apakšsistēmas atbilstības novērtēšanas prasības

Nr.	Aspekts	Kas jānovērtē	Apstiprinoši pierādījumi
1.	Savstarpējas izmantojamības komponentu izmantošana	Pārbauda, vai visiem savstarpējas izmantojamības komponentiem, kurus paredzēts integrēt apakšsistēmā, ir "EK" atbilstības deklarācija un attiecīgais sertifikāts.	Dokumentu esība un saturs
		Pārbauda savstarpējas izmantojamības komponentu izmantošanas nosacījumus un ierobežojumus, ņemot vērā apakšsistēmas un vides raksturlielumus.	Ietekmes analīze, kas veikta, pamatojoties uz dokumentu pārbaudi
		Attiecībā uz savstarpējas izmantojamības komponentiem, kas sertificēti atbilstoši vilcienu vadības un signalizācijas SITS redakcijai, kura atšķiras no redakcijas, kas tika piemērota apakšsistēmas "EK" verifikācijai, un/vai atbilstoši specifikāciju kopumam, kurš atšķiras no specifikāciju kopuma, kas tika piemērots apakšsistēmas "EK" verifikācijai, pārbauda, vai sertifikāts joprojām nodrošina apakšsistēmas atbilstību pašlaik spēkā esošās SITS prasībām.	Ietekmes analīze, salīdzinot specifikācijas, kas norādītas SITS, un savstarpējas izmantojamības komponentu sertifikātus
2.	Savstarpējas izmantojamības komponentu integrācija apakšsistēmā	Pārbauda, vai apakšsistēmas iekšējās saiknes ir ierīkotas pareizi un darbojas pareizi – 4.2.5., 4.2.7. pamatparametrs un ražotāja norādītie nosacījumi (Neattiecas uz SIK "asu skaitītājs")	Pārbaudes saskaņā ar specifikācijām
		Pārbauda, vai papildu funkcijas (kas nav norādītas šajā SITS), neietekmē obligātās funkcijas	Ietekmes analīze

Nr.	Aspekts	Kas jānovērtē	Apstiprinoši pierādījumi
		Pārbauda, vai <i>ETCS</i> ID vērtības ir atļautajās robežās un, ja tas pieprasīts šajā <i>SITS</i> , vai vērtības ir unikālas – 4.2.9. pamatparametrs (Neattiecas uz SIK “asu skaitītājs”)	Projekta specifیکāciju pārbaude
		Attiecībā (tikai) uz SIK “asu skaitītājs”: jāpārbauda SIK integrācija apakšsistēmā: pārbauda tikai indeksa 77 dokumenta 3.1.2.1., 3.1.2.4. un 3.1.2.5. punktu; pārbauda, vai iekārta ir pareizi uzstādīta, kā arī ražotāja un/vai infrastruktūras pārvaldītāja norādīto nosacījumu izpildi.	Dokumentu pārbaude
3.	Vilcienu vadības iekārtu lauka objektu redzamība	Pārbauda, vai ir izpildītas šajā <i>SITS</i> norādītās prasības signālzīmēm (raksturlielumi, savietojamība ar infrastruktūras prasībām (gabarīti, ...), savietojamība ar mašīnista redzeslauku) – 4.2.15. pamatparametrs	Projekta dokumentācija, testu rezultāti vai testa braucieni ar <i>SITS</i> atbilstošu ritošo sastāvu
4.	Integrācija ar infrastruktūru	Pārbauda, vai iekārta ir pareizi uzstādīta – 4.2.3., 4.2.4. pamatparametrs un ražotāja norādītie uzstādīšanas nosacījumi	Pārbaužu rezultāti (saskaņā ar pamatparametros norādītajām specifیکācijām un ražotāja norādītajiem uzstādīšanas noteikumiem)
		Pārbauda, vai vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmas iekārtas ir savietojamas ar lauka vidi – 4.2.16. pamatparametrs	Dokumentu pārbaude (savstarpējas izmantojamības komponentu sertifikāti un iespējamās integrācijas metodes, kas pārbaudītas attiecībā uz atbilstību lauka apstākļu raksturlielumiem)
5.	Integrācija ar signalizācijas lauka iekārtām	Pārbauda, vai visas funkcijas, kas nepieciešamas lietojumam, ir īstenotas saskaņā ar šajā <i>SITS</i> norādītajām specifیکācijām – 4.2.3. pamatparametrs	Dokumentu pārbaude (pieteikuma iesniedzēja projekta specifیکācija un savstarpējas izmantojamības komponentu sertifikāti)
		Pārbauda, vai ir pareizi konfigurēti parametri (<i>Eurobalise</i> telegrammas, RBC ziņojumi, signālzīmju izvietojums utt.)	Dokumentu pārbaude (parametru vērtības, kas pārbaudītas attiecībā uz atbilstību lauka apstākļu un signalizācijas sistēmu raksturlielumiem)
		Pārbauda, vai saskarnes ir ierīkotas pareizi un darbojas pareizi	Projekta verifikācija un testi atbilstoši pieteikuma iesniedzēja sniegtajai informācijai
		Pārbauda, vai vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēma darbojas pareizi atbilstoši informācijai saskarnēs ar signalizācijas lauka iekārtām (piemēram, <i>LEU</i> pareizi ģenerē <i>Eurobalise</i> telegrammas vai RBC – ziņojumus)	Projekta verifikācija un testi atbilstoši pieteikuma iesniedzēja sniegtajai informācijai

Nr.	Aspekts	Kas jānovērtē	Apstiprinoši pierādījumi
6.	Integrācija ar vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmām un ritošo sastāvu	Pārbauda GSM-R pārklājumu – 4.2.4. pamatparametrs	Mērījumi darba apstākļos
		Pārbauda, vai visas funkcijas, kas nepieciešamas lietojumam, ir īstenotas saskaņā ar šajā SITS norādītajām specifikācijām – 4.2.3., 4.2.4. un 4.2.5. pamatparametrs	Ziņojumi par 6.1.2. punktā norādītajiem darbības testa scenārijiem, izmantojot vismaz divas sertificētas vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmas no atšķirīgiem piegādātājiem. Ziņojumā norāda, kādi darbības testa scenāriji ir testēti, kādas borta iekārtas ir izmantotas un to, vai testi ir veikti laboratorijās, testa līnijās vai reālos ekspluatācijas apstākļos
7.	Vilcienu detektēšanas sistēmu savietojamība (izņemot asu skaitītājus)	Pārbauda, vai vilcienu detektēšanas sistēmas atbilst šīs SITS prasībām – 4.2.10. un 4.2.11. pamatparametrs Pārbauda, vai iekārta ir pareizi uzstādīta, kā arī ražotāja un/vai infrastruktūras pārvaldītāja norādīto nosacījumu izpildi	Pierādījumi par iekārtu savietojamību, kas iegūti no jau uzstādītajām iekārtām (sistēmām, kas jau tiek izmantotas); jauniem tiem veic testus saskaņā ar standartiem. Mērījumi uz vietas nolūkā apliecināt iekārtu uzstādīšanas pareizību. Dokumentu pārbaude attiecībā uz iekārtu pareizu uzstādīšanu
8.	Drošums, darbīgavība, remontējamība, drošība (RAMS) (izņemot vilcienu detektēšanu)	Pārbauda atbilstību drošības prasībām – 4.2.1.1. pamatparametrs	Izmanto kopīgajā drošības metodē riska noteikšanai un novērtēšanai norādītās procedūras
		Pārbauda, vai ir sasniegti kvantitatīvie drošuma mērķi – 4.2.1.2. pamatparametrs	Aprēķini
		Pārbauda atbilstību tehniskās apkopes prasībām – 4.5.2. punkts	Dokumentu pārbaude
9.	Integrācija ar vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmām un ritošo sastāvu: testi apstākļos, kas atbilst paredzētajai darbībai	Testē apakšsistēmas darbības parametrus tik daudzos atšķirīgos apstākļos, kas atbilst paredzētajai darbībai, cik praktiski iespējams (piemēram, vilciena ātrums, vilcienu skaits līnijā, laika apstākļi). Testā jāgūst apliecinājums par: 1. vilcienu detektēšanas sistēmu veiktspēju – 4.2.10., 4.2.11. pamatparametrs; 2. vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmas savietojamību ar lauka vidi – 4.2.16. pamatparametrs. Šiem testiem arī jāpalielina pārlicība par to, ka nebūs sistemātisku atteiciu. Šajā testu sērijā neietver testus, kas jau veikti citos posmos: ņem vērā testus, kas veikti savstarpējas izmantojamības komponentu līmenī, un testus, kas apakšsistēmai veikti simulētā vidē. Piezīme: sertifikātā norāda, kādi apstākļi ir testēti un kādi standarti piemēroti.	Ziņojumi par testa braucieniem

Nr.	Aspekts	Kas jānovērtē	Apstiprinoši pierādījumi
10.	ETCS un radiosakaru sistēmu savietojamība	Nepieciešamās ESC un RSC pārbaudes definīciju dara pieejamu Aģentūrai – 4.2.17. pamatparametrs.	ESC un RSC tehniskās savietojamības pārbaudes publicē un informāciju uztur Aģentūra”;

33) pielikuma 6.4. iedaļu aizstāj šādi:

a) pielikuma 6.4.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6.4.1. Vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmu daļu novērtēšana

Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 7. punktu paziņotā iestāde var izdot verifikācijas sertifikātus noteiktām apakšsistēmas daļām, ja tas atļauts saskaņā ar attiecīgo SITS.

Kā norādīts šīs SITS 2.2. punktā (Darbības joma), vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu un borta iekārtu apakšsistēmām ir 4.1. punktā (Ievads) norādītās daļas.

Verifikācijas sertifikātu var izdot katrai šajā SITS norādītajai daļai vai šo daļu kombinācijai; paziņotā iestāde pārbauda tikai to, vai šī konkrētā daļa atbilst SITS prasībām.

Neatkarīgi no izvēlētā moduļa paziņotā iestāde pārbauda, vai:

- 1) attiecīgā apakšsistēmas daļa atbilst SITS prasībām; un
- 2) joprojām tiek izpildītas SITS prasības, kas jau novērtētas attiecībā uz citām tās pašas apakšsistēmas daļām.”;

b) pielikuma 6.4.2. iedaļā tekstu “sertifikātā” aizstāj ar tekstu “EK sertifikātā”;

c) pielikuma 6.4.3.3. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6.4.3.3. Sertifikātu saturs

Jebkurā gadījumā paziņotās iestādes darba grupā, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 24. pantu, saskaņo ar Aģentūru to, kā savstarpējas izmantojamības komponentu un apakšsistēmu izmantošanas nosacījumi un ierobežojumi tiek pārvaldīti attiecīgajos sertifikātos un tehniskajā dokumentācijā.”;

d) pielikuma 6.4.4. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6.4.4. Verifikācijas starpposma apliecinājums

Ja atbilstību novērtē apakšsistēmu daļām, kuras norādījis pieteikuma iesniedzējs un kuras atšķiras no šīs SITS 4.1. tabulā atļautajām daļām, vai ja ir veikti tikai daži verifikācijas procedūras posmi, var izsniegt tikai verifikācijas starpposma apliecinājumu.”;

34) pielikuma 6.5. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6.5. Kļūdu pārvaldība

Ja testu laikā vai apakšsistēmas darbības laikā ir konstatētas novirzes no paredzētajām funkcijām un/vai darbības parametriem, pieteikuma iesniedzēji un/vai ekspluatanti nekavējoties informē Aģentūru un atļaujas piešķirēju struktūru, kura attiecīgajām lauka iekārtu apakšsistēmām vai riteklīm ir izdevusi atļaujas, lai uzsāktu procedūras, kas paredzētas Direktīvas (ES) 2016/797 16. pantā. Minētās direktīvas 16. panta 3. punkta piemērošanas rezultātā:

- 1) ja novirze ir radusies sakarā ar šīs SITS nepareizu piemērošanu vai kļūdām iekārtu konstrukcijā vai uzstādīšanā, attiecīgo sertifikātu pieteikuma iesniedzējs veic vajadzīgās korektīvās darbības un tiek atjaunināti attiecīgie (savstarpējas izmantojamības komponentu un/vai apakšsistēmu) sertifikāti un/vai atbilstīgā tehniskā dokumentācija kopā ar atbilstīgajām “EK” deklarācijām;

- 2) ja novirze ir radusies sakarā ar kļūdām šajā SITS vai tajā minētajās specifikācijās, uzsāk Direktīvas (ES) 2016/797 6. pantā paredzēto procedūru.

Aģentūra organizē efektīvu visas saņemtās informācijas apstrādi nolūkā atvieglot izmaiņu kontroles pārvaldības procesu specifikāciju, tostarp testu specifikāciju, uzlabošanas/turpmākas izstrādāšanas vajadzībām.”;

35) pielikuma 7.2. iedaļu groza šādi:

a) pēc 7.2.1. iedaļas pievieno divas jaunas 7.2.1.a un 7.2.1.b iedaļas šādā redakcijā:

“7.2.1.a Esošas borta iekārtu apakšsistēmas izmaiņas

Šajā punktā ir definēti principi, kurus piemēro izmaiņu rīkotāji un atļaujas piešķirējas struktūras, saskaņā ar “EK” verifikācijas procedūru, kas aprakstīta Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 9. punktā, 21. panta 12. punktā un IV pielikumā. Šī procedūra ir sīkāk izklāstīta Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 (¹) 13., 15. un 16. pantā, kā arī Komisijas Lēmumā 2010/713/ES (²).

Šis punkts attiecas uz jebkādam esošas borta iekārtu apakšsistēmas vai borta iekārtu apakšsistēmas tipa izmaiņām, tai skaitā arī uz to atjaunošanu vai modernizāciju. Tas neattiecas uz izmaiņām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta a) apakšpunkts.

7.2.1.a.1. Noteikumi izmaiņu pārvaldībai CCS borta iekārtu apakšsistēmās

1. Borta iekārtu apakšsistēmas daļas, kas noteiktas šīs SITS 4.1. tabulā, un pamatparametrus, ko neietekmē veicamās izmaiņas, neiekļauj novērtējumā par atbilstību šajā SITS noteiktajām prasībām.- To daļu un pamatparametru sarakstu, ko ietekmē izmaiņas, iesniedz izmaiņu rīkotājs.
2. Jauns novērtējums par atbilstību attiecīgajai SITS ir nepieciešams tikai tiem pamatparametriem, kurus var būt ietekmējušas izmaiņas.
3. Izmaiņu rīkotājs informē paziņoto iestādi par visām izmaiņām, kas ietekmē apakšsistēmas atbilstību attiecīgās(-o) SITS prasībām, prasot jaunas pārbaudes, saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. un 16. pantu un Lēmumu 2010/713/ES, kā arī, piemērojot SB, SD/SF vai SH1 moduļus “EK” verifikācijai, un nepieciešamības gadījumā Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 5. punktu. Šo informāciju sniedz izmaiņu rīkotājs ar atbilstošām atsaucēm uz tehniskajiem dokumentiem, kas attiecas uz esošo “EK” sertifikātu.
4. Izmaiņu rīkotājam jāpamato un jādokumentē, ka piemērojamās prasības apakšsistēmas līmenī joprojām ir konsekventas, un tas jāizvērtē paziņotajai iestādei.
5. Izmaiņas, kas ietekmē borta iekārtu apakšsistēmas galvenos konstrukcijas raksturlielumus, ir noteiktas 7.1. tabulā. “Galvenie konstrukcijas raksturlielumi”, un tās klasificē atbilstoši Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta c) apakšpunktam vai 15. panta 1. punkta d) apakšpunktam, bet saskaņā ar 7.1. tabulu “Galvenie konstrukcijas raksturlielumi” izmaiņas, kas ir saistītas ar galvenajiem konstrukcijas raksturlielumiem, bet tos neietekmē, izmaiņu rīkotājs klasificē atbilstoši Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta b) apakšpunktam.
6. Izmaiņas, uz kurām neattiecas 7.2.1.a.1. punkta 5. apakšpunkts, uzskata par tādām, kas neietekmē galvenos konstrukcijas raksturlielumus. Tās izmaiņu rīkotājs klasificē atbilstoši Īstenošanas regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta a) apakšpunktam vai 15. panta 1. punkta b) apakšpunktam.

Piezīme. 7.2.1.a.1. punkta 5. apakšpunktā un 7.2.1.a.1. punkta 6. apakšpunktā minēto izmaiņu klasifikāciju veic izmaiņu rīkotājs, neskarot Direktīvas (ES) 2016/797 21. panta 12. punkta b) apakšpunktā noteikto drošības vērtējumu.

7. Visas izmaiņas atbilst piemērojamajām SITS (³) neatkarīgi no to klasifikācijas.

7.1. tabula

Galvenie konstrukcijas raksturlielumi

1. SITS punkts	2. Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	3. Izmaiņas, kas neietekmē galvenos konstrukcijas raksturlielumus, saskaņā ar Regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta b) apakšpunktu	4. Izmaiņas, kas ietekmē galvenos konstrukcijas raksturlielumus, bet iekļaujas pieņemamā parametru diapazonā, un tāpēc klasificējamās saskaņā ar Regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta c) apakšpunktu	5. Izmaiņas, kas ietekmē galvenos konstrukcijas raksturlielumus un neiekļaujas pieņemamā parametru diapazonā, un tāpēc klasificējamās saskaņā ar Regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta d) apakšpunktu
4.2.2. ETCS borta iekārtu funkcionalitāte	A pielikuma specifikāciju kopums	Neattiecas	Neattiecas	Izmanto citu A pielikuma specifikāciju kopumu
	ETCS īstenošana borta iekārtās	Visi 7.2.1.a.2. punkta nosacījumi ir izpildīti (realizācijas izmaiņas)	Neattiecas	Visi 7.2.1.a.2. punkta nosacījumi nav izpildīti (funkcionālas izmaiņas)
	Informācijas par vilciena pilnīgumu pārvaldība	Neattiecas	Vilciena veseluma uzraudzības pievienošana vai noņemšana	Neattiecas
4.2.17.1. ETCS sistēmu savietojamība	ETCS sistēmu savietojamība	Neattiecas	ESC paziņojumu pievienošana vai noņemšana pēc tam, kad tos pārbaudījusi paziņotā iestāde	Neattiecas
4.2.4. Mobilo sakaru funkcijas dzelzceļiem – GSM-R 4.2.4.2. Balss un operatīvo sakaru lietojums	GSM-R bāzlinija	Izmanto citu bāzliniju, kas atbilst visiem 7.2.1.a.3. punkta nosacījumiem	Neattiecas	Izmanto citu bāzliniju, kas neatbilst visiem 7.2.1.a.3. punkta nosacījumiem
	Balss un operatīvo sakaru īstenošana	Visi 7.2.1.a.3. punkta nosacījumi ir izpildīti (realizācijas izmaiņas)	Neattiecas	Visi 7.2.1.a.3. punkta nosacījumi nav izpildīti (funkcionālas izmaiņas)
	SIM kartes atbalsts grupas 555 ID funkcijai	Neattiecas	Maina SIM kartes atbalstu grupas 555 ID funkcijai	Neattiecas
4.2.17.2. Radiosakaru sistēmu savietojamība	Balss radiosakaru sistēmu savietojamība	Neattiecas	RSC paziņojumu pievienošana vai noņemšana pēc tam, kad tos pārbaudījusi paziņotā iestāde	Neattiecas
4.2.4. Mobilo sakaru funkcijas dzelzceļiem – GSM-R 4.2.4.3. ETCS datu sakaru lietojumi	GSM-R bāzlinija	Izmanto citu bāzliniju, kas atbilst visiem 7.2.1.a.3. punkta nosacījumiem	Neattiecas	Izmanto citu bāzliniju, kas neatbilst visiem 7.2.1.a.3. punkta nosacījumiem
	ETCS datu sakaru īstenošana	Visi 7.2.1.a.3. punkta nosacījumi ir izpildīti (realizācijas izmaiņas)	Neattiecas	Visi 7.2.1.a.3. punkta nosacījumi nav izpildīti (funkcionālas izmaiņas)
4.2.17.2. Radiosakaru sistēmu savietojamība	Datu radiosakaru sistēmu savietojamība	Neattiecas	RSC paziņojumu pievienošana vai noņemšana pēc tam, kad tos pārbaudījusi paziņotā iestāde	Neattiecas
4.2.4. Mobilo sakaru funkcijas dzelzceļiem – GSM-R 4.2.4.1. Sakaru pamatfunkcija	SIM kartes GSM-R vietējais sakaru tīkls	Neattiecas	SITS atbilstošās GSM-R SIM kartes nomaiņa pret citu SITS atbilstošu GSM-R SIM karti ar citu GSM-R vietējo sakaru tīklu	Neattiecas

1. SITS punkts	2. Saistītais(-ie) galvenais(-ie) konstrukcijas raksturlielums(-i)	3. Izmaiņas, kas neietekmē galvenos konstrukcijas raksturlielumus, saskaņā ar Regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta b) apakšpunktu	4. Izmaiņas, kas ietekmē galvenos konstrukcijas raksturlielumus, bet iekļaujas pieņemamā parametru diapazonā, un tāpēc klasificējamās saskaņā ar Regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta c) apakšpunktu	5. Izmaiņas, kas ietekmē galvenos konstrukcijas raksturlielumus un neiekļaujas pieņemamā parametru diapazonā, un tāpēc klasificējamās saskaņā ar Regulas (ES) 2018/545 15. panta 1. punkta d) apakšpunktu
4.2.6.1. ETCS un B klases vilcienu aizsardzība	B klases vilcienu aizsardzības mantotā sistēma	Par prasībām B klases sistēmai ir atbildīga attiecīgā dalībvalsts.	Par prasībām B klases sistēmai ir atbildīga attiecīgā dalībvalsts.	Pievieno vai noņem B klases vilcienu aizsardzības sistēmas. Par prasībām B klases sistēmai ir atbildīga attiecīgā dalībvalsts.
4.2.5.1. Radiosakari ar vilcienu	B klases radiosakaru mantotā sistēma	Par prasībām B klases sistēmai ir atbildīga attiecīgā dalībvalsts.	Par prasībām B klases sistēmai ir atbildīga attiecīgā dalībvalsts.	Pievieno vai noņem B klases radiosakaru mantotās sistēmas. Par prasībām B klases sistēmai ir atbildīga attiecīgā dalībvalsts.

8. Lai izdotu "EK" sertifikātu, paziņotā iestāde drīkst atsaukties uz:

- sākotnējo "EK" 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,
- grozījumiem sākotnējā "EK" sertifikātā attiecībā uz konstrukcijas daļām, kurās ir veiktas izmaiņas, kas ietekmē apakšsistēmas atbilstību tai SITS redakcijai, kas izmantota "EK" verificācijas procesā.

9. Jebkurā gadījumā izmaiņu rīkotājs nodrošina, ka tehniskie dokumenti saistībā ar "EK" sertifikātu tiek attiecīgi atjaunināti.

10. Atjauninātie tehniskie dokumenti, kas saistīti ar "EK" sertifikātu, ir norādīti tehniskajā dokumentācijā, kura pievienota "EK" verificācijas deklarācijai, ko izmaiņu rīkotājs izdevis borta iekārtu apakšsistēmai, kura deklarēta kā atbilstīga izmainītajam tipam.

11. "Sistēmas identifikators" ir numerācijas shēma, kuras mērķis ir identificēt CCS apakšsistēmas sistēmas versiju un nošķirt funkcionālo identifikatoru no realizācijas identifikatora. "Funkcionālais identifikators" ir sistēmas identifikatora daļa, kas ir skaitlis (vai skaitļi), ko nosaka individuālās konfigurācijas pārvaldības ietvaros, un kas ir norāde uz CCS apakšsistēmā īstenotajiem CCS galvenajiem konstrukcijas raksturlielumiem. "Realizācijas identifikators" ir sistēmas identifikatora daļa, kas ir skaitlis (vai skaitļi), ko nosaka piegādātāja individuālās konfigurācijas pārvaldības ietvaros, un kas ir īpaša CCS apakšsistēmas konfigurācija (piemēram, HW un SW). Sistēmas identifikatoru, funkcionālo identifikatoru un realizācijas identifikatoru nosaka katrs piegādātājs.

7.2.1.a.2. Nosacījumi borta iekārtu ETCS funkcionalitātes izmaiņām, kas neietekmē galvenos konstrukcijas raksturlielumus

1. Mērķa funkcionalitāte (*) paliek nemainīga vai ir iestatīta uz stāvokli, kas jau ir bijis paredzēts sākotnējā sertifikācijas vai atļaujas piešķiršanas procesā.
2. Saskarnes, kas attiecas uz drošību un tehnisko savietojamību, paliek nemainīgas vai ir iestatītas uz stāvokli, kas jau ir bijis paredzēts sākotnējā sertifikācijas vai atļaujas piešķiršanas procesā.
3. Drošības vērtējuma rezultāts (piemēram, drošības analīze saskaņā ar EN 50126) paliek nemainīgs.
4. Izmaiņu dēļ nav pievienoti nekādi jauni ar drošību saistīti piemērošanas nosacījumi vai savstarpējas izmantojamības ierobežojumi.

5. Novērtēšanas iestāde (CSM RA), kā norādīts 3.2.1. punktā, ir neatkarīgi novērtējusi pieteikuma iesniedzēja riska novērtējumu un tajā ietverto apliecinājumu, ka izmaiņām nav nelabvēlīgas ietekmes uz drošību. Pieteikuma iesniedzēja apliecinājumā ietver pierādījumus, ka izmaiņas faktiski novērš funkcionalitātes sākotnējās novirzes cēloņus.
 6. Izmaiņas veic saskaņā ar paziņotās iestādes apstiprinātu kvalitātes vadības sistēmu (piemēram, saskaņā ar moduļiem CH1, SH1, CD, SD). Attiecībā uz citiem moduļiem (piemēram, CF, SF) jāpamato, ka veiktā verifikācija paliek spēkā (*).
 7. "Sistēmas identifikators" (kas definēts 7.2.1.a.1.11. punktā) ir noteikts individuālajā konfigurācijas pārvaldībā, un funkcionālā daļa pēc izmaiņu veikšanas nav mainīta.
 8. Izmaiņas ietilpst konfigurācijas pārvaldībā, kas paredzēta Regulas (ES) 2018/545 5. pantā.
- 7.2.1.a.3. Nosacījumi dzelzceļa mobilo sakaru borta iekārtu funkciju izmaiņām, kas neietekmē galvenos konstrukcijas raksturlielumus
1. Mērķa funkcionalitāte (**) paliek nemainīga vai ir iestatīta uz stāvokli, kas jau ir bijis paredzēts sākotnējā sertifikācijas vai atļaujas piešķiršanas procesā.
 2. Saskarnes, kas attiecas uz tehnisko savietojamību, paliek nemainīgas vai ir iestatītas uz stāvokli, kas jau ir bijis paredzēts sākotnējā sertifikācijas vai atļaujas piešķiršanas procesā.
 3. Izmaiņas veic saskaņā ar paziņotās iestādes apstiprinātu kvalitātes vadības sistēmu (piemēram, saskaņā ar moduļiem CH1, SH1, CD, SD). Attiecībā uz citiem moduļiem (piemēram, CF, SF) jāpamato, ka veiktā verifikācija paliek spēkā (**).
 4. Izmaiņas ietilpst konfigurācijas pārvaldībā, kas paredzēta Regulas (ES) 2018/545 5. pantā.
- 7.2.1.b. *Esošas lauka iekārtu apakšsistēmas izmaiņas*
- Šajā punktā ir definēti principi, kurus piemēro izmaiņu rīkotāji un atļaujas piešķirējas struktūras, saskaņā ar "EK" verifikācijas procedūru, kas aprakstīta Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 9. punktā, 18. panta 6. punktā un Lēmumā 2010/713/EK.
- 7.2.1.b.1. Noteikumi izmaiņu pārvaldībai CCS lauka iekārtu apakšsistēmās
- Gadījumos, kad tiek modernizētas vai atjaunotas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmas, kurām ir izdots "EK" verifikācijas sertifikāts, piemēro šādus noteikumus.
1. Izmaiņām nepieciešama jauna atļauja, ja tās ietekmē 7.2. tabulā norādītos pamatparametrus.

7.2. tabula

Lauka iekārtu pamatparametru modifikācijas, kurām nepieciešama jauna atļauja

	Pamatparametrs	Modifikācija, kam nepieciešama jauna atļauja
4.2.3.	ETCS lauka iekārtu funkcionalitāte	Visi 7.2.1.b.2. punkta nosacījumi nav izpildīti
4.2.4.	Mobilo sakaru funkcijas dzelzceļiem – GSM-R	Visi 7.2.1.b.3. punkta nosacījumi nav izpildīti
4.2.4.2.	Balss un operatīvo sakaru lietojums	
4.2.4.	Mobilo sakaru funkcijas dzelzceļiem – GSM-R	Visi 7.2.1.b.3. punkta nosacījumi nav izpildīti
4.2.4.3.	ETCS datu sakaru lietojumi	

2. Izmaiņas var tikt izskatītas, tikai atkārtoti novērtējot tās modifikācijas, kas ietekmē apakšsistēmas atbilstību tai SITS redakcijai, kas izmantota "EK" verifikācijas procesā. Izmaiņu rīkotājam jāpamato un jādokumentē, ka piemērojamās prasības apakšsistēmas līmenī joprojām ir konsekventas, un tas jāizvērtē paziņotajai iestādei.
3. Izmaiņu rīkotājs informē paziņoto iestādi par visām izmaiņām, kas var ietekmēt apakšsistēmas atbilstību attiecīgās(-o) SITS prasībām vai sertifikāta spēkā esības nosacījumiem.

Šo informāciju sniedz izmaiņu rīkotājs ar atbilstošām atsaucēm uz tehniskajiem dokumentiem, kas attiecas uz esošo "EK" sertifikātu.

4. Lai izdotu "EK" sertifikātu, paziņotā iestāde drīkst atsaukties uz:
 - sākotnējo "EK" 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,
 - papildu "EK" sertifikātu (ar kuru tiek grozīts sākotnējais sertifikāts) attiecībā uz konstrukcijas daļām, kurās ir veiktas izmaiņas, kas ietekmē apakšsistēmas atbilstību tai SITS redakcijai, kas izmantota "EK" verifikācijas procesā.
5. Jebkurā gadījumā izmaiņu rīkotājs nodrošina, ka tehniskie dokumenti saistībā ar "EK" sertifikātu tiek attiecīgi atjaunināti.
6. "Sistēmas identifikators" ir numerācijas shēma, kuras mērķis ir identificēt CCS apakšsistēmas sistēmas versiju un nošķirt funkcionālo identifikatoru no realizācijas identifikatora. "Funkcionālais identifikators" ir sistēmas identifikatora daļa, kas ir skaitlis (vai skaitļi), ko nosaka individuālās konfigurācijas pārvaldības ietvaros, un kas ir norāde uz CCS apakšsistēmā īstenotajiem CCS galvenajiem konstrukcijas raksturlielumiem. "Realizācijas identifikators" ir sistēmas identifikatora daļa, kas ir skaitlis (vai skaitļi), ko nosaka piegādātāja individuālās konfigurācijas pārvaldības ietvaros, un kas ir īpaša CCS apakšsistēmas konfigurācija (piemēram, HW un SW). Sistēmas identifikatoru, funkcionālo identifikatoru un realizācijas identifikatoru nosaka katrs piegādātājs.
7. "Konfigurācijas pārvaldība" ir sistemātisks organizatorisks, tehnisks un administratīvs process, kura mērķis ir nodrošināt dokumentu konsekvenču un izmaiņu izsekojamības iedibināšanu un uzturēšanu tā, lai:
 - a) ir izpildītas attiecīgo Savienības tiesību aktu un valsts noteikumu prasības;
 - b) izmaiņas tiek vadītas un ir dokumentētas tehniskajā dokumentācijā vai dokumentācijā, kas pievienota piešķirtajai atļaujai;
 - c) informācija un dati tiek pastāvīgi atjaunināti un ir precīzi;
 - d) attiecīgās personas vajadzības gadījumā tiek informētas par izmaiņām.

7.2.1.b.2. Lauka iekārtu ETCS funkcionalitātes izmaiņu nosacījumi, kuru neizpildes gadījumā nepieciešama jauna ekspluatācijas atļauja

1. Mērķa funkcionalitāte (*) paliek nemainīga vai ir iestatīta uz stāvokli, kas jau ir bijis paredzēts sākotnējā sertifikācijas vai atļaujas piešķiršanas procesā.
2. Saskarnes, kas attiecas uz drošību un tehnisko savietojamību, paliek nemainīgas vai ir iestatītas uz stāvokli, kas jau ir bijis paredzēts sākotnējā sertifikācijas vai atļaujas piešķiršanas procesā.
3. Drošības vērtējuma rezultāts (piemēram, drošības analīze saskaņā ar EN 50126) paliek nemainīgs.
4. Izmaiņu dēļ nav pievienoti nekādi jauni ar drošību saistīti piemērošanas nosacījumi vai savstarpējas izmantojamības ierobežojumi.
5. Ja tas prasīts 3.2.1. punktā, novērtēšanas iestāde (CSM RA) ir neatkarīgi novērtējusi pieteikuma iesniedzēja riska novērtējumu un tajā ietverto apliecinājumu, ka izmaiņām nav nelabvēlīgas ietekmes uz drošību. Pieteikuma iesniedzēja apliecinājumā ietver pierādījumus, ka izmaiņas faktiski novērš funkcionalitātes sākotnējās novirzes cēloņus.

6. Izmaiņas veic saskaņā ar paziņotās iestādes apstiprinātu kvalitātes vadības sistēmu (piemēram, saskaņā ar moduļiem CH1, SH1, CD, SD). Attiecībā uz citiem moduļiem (piemēram, CF, SF, SG) jāpamato, ka veiktā verifikācija paliek spēkā ⁽⁹⁾.
 7. "Sistēmas identifikators" (kas definēts 7.2.1.b.1.6. punktā) ir noteikts individuālajā konfigurācijas pārvaldībā, un funkcionālā daļa pēc izmaiņu veikšanas nav mainīta.
 8. Izmaiņas ietilpst konfigurācijas pārvaldībā, kas definēta 7.2.1.b.1.7. punktā.
- 7.2.1.b.3. Lauka iekārtu dzelzceļa mobilo sakaru funkciju izmaiņu nosacījumi, kuru neizpildes gadījumā nepieciešama jauna ekspluatācijas atļauja
1. Mērķa funkcionalitāte ⁽¹⁰⁾ paliek nemainīga vai ir iestatīta uz stāvokli, kas jau ir bijis paredzēts sākotnējā sertifikācijas vai atļaujas piešķiršanas procesā.
 2. Saskarnes, kas attiecas uz tehnisko savietojamību, paliek nemainīgas vai ir iestatītas uz stāvokli, kas jau ir bijis paredzēts sākotnējā sertifikācijas vai atļaujas piešķiršanas procesā.
 3. Izmaiņas veic saskaņā ar paziņotās iestādes apstiprinātu kvalitātes vadības sistēmu (piemēram, saskaņā ar moduļiem CH1, SH1, CD, SD). Attiecībā uz citiem moduļiem (piemēram, CF, SF, SG) jāpamato, ka veiktā verifikācija paliek spēkā ⁽¹¹⁾.
 4. Izmaiņas ietilpst konfigurācijas pārvaldībā, kas definēta 7.2.1.b.1.7. punktā.
- 7.2.1.b.4. Ietekme uz CCS apakšsistēmu borta iekārtu daļas un lauka iekārtu daļas tehnisko savietojamību

Infrastrukturā pārvaldītāji nodrošina, ka izmaiņas esošā lauka iekārtu apakšsistēmā ļauj turpināt SITS atbilstošu ⁽¹²⁾ borta iekārtu apakšsistēmu darbību līnijās, uz kurām attiecas izmaiņas.

Šī prasība nav piemērojama gadījumā, kad izmaiņas izraisa jauna līmeņa lietojuma īstenošana lauka iekārtās, ievērojot prasības, kas noteiktas 7.2.6. punkta 1) un 3) apakšpunktā, vai šīs SITS A pielikumā minēta specifikāciju kopuma nesaderīga piemērošana, ja par šādām izmaiņām ir paziņots vismaz 3 gadus iepriekš, ja vien infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kas veic pārvadājumus pa attiecīgajiem sliežu ceļiem, nav vienojušies par īsāku laikposmu ⁽¹³⁾.

⁽¹⁾ Komisijas 2018. gada 4. aprīļa Īstenošanas regula (ES) 2018/545, 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.).

⁽²⁾ Komisijas 2010. gada 9. novembra Lēmums 2010/713/ES par atbilstības novērtēšanas, piemērotības lietošanai novērtēšanas un EK verificēšanas procedūru moduļiem, kas lietojami savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās, kuras pieņemtas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/57/EK (OV L 319, 4.12.2010., 1. lpp.).

⁽³⁾ Saskaņā ar Aģentūras Ieteikumu 2017/3 gadījumā, ja nav nepieciešama jauna atļauja, piemērojamā SITS atbilst tai, kas izmantota sākotnējā sertifikācijā. Ja ir nepieciešama jauna atļauja, piemērojamā SITS atbilst jaunākajai SITS.

⁽⁴⁾ Mērķa funkcionalitāte attiecas uz ETCS funkcionalitāti, kas ir tikusi novērtēta apakšsistēmas "EK" sertifikātā. Uzskata, ka Aģentūras publicētie tehniskie atzinumi, kas labo kļūdas SITS, nosaka funkcionalitātes stāvokli, kas jau ir bijis paredzēts sākotnējā sertifikācijas vai atļaujas piešķiršanas procesā.

⁽⁵⁾ Visām darbībām, kas nepieciešamas, lai veiktu modifikācijas ārpus paziņotās iestādes apstiprinātas kvalitātes vadības sistēmas tvēruma, var tikt prasītas papildu pārbaudes vai testi, ko veic paziņotā iestāde.

⁽⁶⁾ Mērķa funkcionalitāte attiecas uz mobilo sakaru funkcionalitāti, kas ir tikusi novērtēta apakšsistēmas "EK" sertifikātā. Uzskata, ka Aģentūras publicētie tehniskie atzinumi, kas labo kļūdas SITS, nosaka funkcionālā stāvokli, kas jau ir bijis paredzēts sākotnējā sertifikācijas vai atļaujas piešķiršanas procesā.

⁽⁷⁾ Visām darbībām, kas nepieciešamas, lai veiktu modifikācijas ārpus paziņotās iestādes apstiprinātas kvalitātes vadības sistēmas tvēruma, var tikt prasītas papildu pārbaudes vai testi, ko veic paziņotā iestāde.

⁽⁸⁾ Mērķa funkcionalitāte attiecas uz ETCS funkcionalitāti, kas ir tikusi novērtēta apakšsistēmas "EK" sertifikātā. Uzskata, ka Aģentūras publicētie tehniskie atzinumi, kas labo kļūdas SITS, nosaka funkcionalitātes stāvokli, kas jau ir bijis paredzēts sākotnējā sertifikācijas vai atļaujas piešķiršanas procesā.

- (⁹) Visām darbībām, kas nepieciešamas, lai veiktu modifikācijas ārpus paziņotās iestādes apstiprinātas kvalitātes vadības sistēmas tvēruma, var tikt prasītas papildu pārbaudes vai testi, ko veic paziņotā iestāde.
- (¹⁰) Mērķa funkcionalitāte attiecas uz ETCS funkcionalitāti, kas ir tikusi novērtēta apakšsistēmas "EK" sertifikātā. Uzskata, ka Aģentūras publicētie tehniskie atzinumi, kas labo kļūdas SITS, nosaka funkcionalitātes stāvokli, kas jau ir bijis paredzēts sākotnējā sertifikācijas vai atļaujas piešķiršanas procesā.
- (¹¹) Visām darbībām, kas nepieciešamas, lai veiktu modifikācijas ārpus paziņotās iestādes apstiprinātas kvalitātes vadības sistēmas tvēruma, var tikt prasītas papildu pārbaudes vai testi, ko veic paziņotā iestāde.
- (¹²) Borta iekārtu apakšsistēmas ar izmantošanas nosacījumiem un ierobežojumiem vai neatklātiem trūkumiem netiek uzskatītas par atbilstošām šim punktam.
- (¹³) Jaukta veida satiksmei izmantotu sliežu ceļu modernizācija līdz ETCS 3. līmenim veicama tikai tad, ja pasažieru un kravas vilcieni saglabā piekļuvi šiem sliežu ceļiem.”;
- b) pielikuma 7.2.3. iedaļā tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktā” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktā”;
- c) pielikuma 7.2.6. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.2.6. Noteikumi attiecībā uz obligātajām un izvēles funkcijām

Vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmas “EK” verifikācijas pieteikuma iesniedzējs pārbauda, vai vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu funkcijas, kas šajā SITS definētas kā “izvēles” funkcijas, ir prasītas citās SITS vai valsts noteikumos, vai risku izvērtēšanā un novērtēšanā, lai nodrošinātu apakšsistēmu drošu integrāciju.

Ja lauka iekārtās īsteno valsts noteiktās vai izvēles funkcijas, tas nedrīkst traucēt izmantot šo infrastruktūru vilcienam, kas atbilst tikai A klases borta iekārtu sistēmas obligātajām prasībām, izņemot to, kas vajadzīgs šādām borta iekārtu izvēles funkcijām:

- 1) ETCS 3. līmeņa lauka iekārtu lietojumam nepieciešama borta iekārtu spēja apstiprināt vilciena veselumu;
- 2) ETCS 1. līmeņa lauka iekārtu lietojumam ar papildu funkcionalitāti nepieciešama atbilstīga borta iekārtu datu pārraides (*Euroloop* vai radiosakaru) papildu funkcionalitāte, ja palaišanas ātrums iestatīts uz nulli drošības apsvērumu dēļ (piemēram, aizsardzība bīstamos punktos);
- 3) ja ETCS ir vajadzīga datu pārraide pa radio, ir nepieciešama datu radiosakaru daļa, kā norādīts šajā SITS.

Ja borta iekārtu apakšsistēmā ietilpst KER STM, dažkārt var būt jāuzstāda “K” saskarne.”;

36) pielikuma 7.3.2. iedaļu groza šādi:

- a) tekstu “punkts” aizstāj ar tekstu “posms”;
- b) tekstu “jau tiek ekspluatēta” aizstāj ar tekstu “jau ir tirgū”;

37) pielikuma 7.4.1. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.4.1. Lauka iekārtas

Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2017/6 (*) 1. un 2. pantu un I pielikumu piemēro atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1315/2013 (**) 47. pantam.

Lauka iekārtās neuzstāda un neekspluatē *Euroloop* un papildu radiosakaru iekārtu datu pārraidei, izņemot gadījumus, kad jau pastāv iekārtas vai ir plānoti projekti, kuros izmantota šāda datu pārraide. Par šādiem plānotiem projektiem Eiropas Komisijai paziņo līdz 2020. gada 30. jūnijam.

7.4.1.1. Ātrgaitas dzelzceļu tīkls

ETCS lauka iekārtu uzstādīšana ir obligāta, ja:

- 1) pirmo reizi tiek uzstādīta vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmas vilcienu aizsardzības daļa (ar B klases sistēmu vai bez tās); vai

- 2) tiek modernizēta jau esoša vilcienu vadības un signalizācijas lauka iekārtu apakšsistēmas vilcienu aizsardzības daļa un tas mainītu esošās mantotās sistēmas funkcijas, veikspēju un/vai savstarpējai izmantojamībai būtiskas saskarnes (gaisa spraugas). Tas neattiecas uz modifikācijām, kas uzskatāmas par nepieciešamām, lai mazinātu ar drošību saistītus trūkumus mantotajās iekārtās.

(*) Komisijas 2017. gada 5. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2017/6 attiecībā uz Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas Eiropas stratēģisko izvēšanas plānu (OV L 3, 6.1.2017., 6. lpp.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.);

38) pielikuma 7.4.2.1. iedaļu groza šādi:

“7.4.2.1. Jauni riteklī

1. Lai saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 21. pantu laistu tirgū (*) jaunus riteklis, tostarp riteklis, kuriem piešķirta atļauja, kas pamatojas uz atbilstību tipam, tos aprīko ar ETCS atbilstīgi šīs SITS A pielikumam un tiem jāatbilst A pielikuma A2. tabulā minētajam 2. vai 3. specifikāciju kopumam.
2. Prasība par aprīkošanu ar ETCS neattiecas uz:
 - 1) jaunām dzelzceļa infrastruktūras būvei un tehniskajai apkopei paredzētām mobilajām iekārtām;
 - 2) jaunām manevrēšanas lokomotīvēm;
 - 3) citiem jauniem riteklīm, kas nav paredzēti ekspluatācijai ātrgaitas līnijās:
 - a) ja tie ir paredzēti vienīgi ekspluatācijai valsts satiksmē ārpus koridoriem, kuri definēti Īstenošanas regulas (ES) 2017/6 I pielikumā, un ārpus dzelzceļa līnijām, kas nodrošina savienojumus ar Īstenošanas regulas (ES) 2017/6 2. panta 1. punktā definētajām galvenajām Eiropas ostām, šķīrotavām, kravas termināļiem un kravas transporta zonām; vai
 - b) ja tie ir paredzēti ekspluatācijai ārpus TEN pārrobežu satiksmē, t. i., satiksmē līdz pirmajai stacijai kaimiņvalstī vai līdz pirmajai stacijai, kur ir tālāki savienojumi kaimiņvalstī, izmantojot tikai ārpus TEN esošas līnijas.
3. Visas riteklja tipa atļaujas, kas piešķirtas, pamatojoties uz atbilstību šīs SITS A pielikuma A2. tabulā minētajam 1. specifikāciju kopumam, nav derīgas nolūkā piešķirt atļauju jauniem riteklīm, kas atbilst šiem riteklja tiptiem (neskarot 7.4.2.3. punkta piemērošanu). Tas neskar visus tos riteklis, kuriem jau ir piešķirtas atļaujas atbilstoši šiem riteklja tiptiem.

(*) Vai nodotu ekspluatācijā saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK, ja Direktīva (ES) 2016/797 vēl nav piemērojama.”;

39) pievieno jaunu 7.4.2.3. iedaļu šādā redakcijā:

“7.4.2.3. SITS prasību piemērošana jauniem riteklīm pārejas perioda laikā

1. Atsevišķu tādu projektu vai līgumu dēļ, kuru īstenošana sāka pirms šīs SITS piemērošanas sākuma datuma, var tikt iesniegti pieteikumi atļaujai laist tirgū (*) tādus jaunus riteklis, kuri aprīkoti ar ETCS, kas atbilst šīs SITS A pielikuma A2.1. tabulā minētajai 1. specifikācijai, taču pilnībā neatbilst šīs SITS 7.4.2.1. iedaļai. Riteklīm, uz ko attiecas minētie projekti vai līgumi, saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797/EK 4. panta 3. punkta f) apakšpunktu ir noteikts pārejas periods, kurā šīs SITS 7.4.2.1. iedaļas piemērošana nav obligāta.
2. Šis pārejas periods līdz 2020. gada 31. decembrim attiecas uz jauniem riteklīm, kuriem pirms 2019. gada 1. janvāra kādā dalībvalstī, pamatojoties uz atbilstību šīs SITS A pielikuma A2.1. tabulā minētajam 1. specifikāciju kopumam, piešķirta atļauja, kas pamatojas uz atbilstību tipam (**).
3. Pārejas periods ir:
 - a) līdz 2020. gada 31. decembrim: lai saskaņā ar Direktīvas 2016/797/EK 21. pantu laistu tirgū (*) jaunus riteklis, kas minēti 2. punktā, tos aprīko ar ETCS atbilstīgi šīs SITS A pielikuma A2. tabulā minētajam 1., 2. vai 3. specifikāciju kopumam;

- b) ja izmanto 1. specifikāciju kopumu, atļaujā šos ritekļus laist tirgū (*) ietver izmantošanas nosacījumu, kas paredz ne vēlāk kā līdz 2023. gada 1. jūlijam nodrošināt atbilstību 2. vai 3. specifikāciju kopumam.

(*) Vai nodot ekspluatācijā saskaņā ar Direktīvu 2008/57/EK, ja Direktīva (ES) 2016/797 vēl nav piemērojama.

(**) Uzskata, ka ritekļa tipa variantiem vai versijām ir piešķirta atļauja, kas pamatojas uz atbilstību esošam atļautam tipam. Ja piemērojams Direktīvā 2008/57/EK paredzētais režīms, izmaiņas, kuru rezultātā ritekļa tipa varianti vai versijas rastos saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2018/545, arī uzskatāmas par balstītām uz esošu atļautu ritekļa tipu.”;

40) pielikuma 7.4.3. iedaļā tekstu “ekspluatācijas atļauja” aizstāj ar tekstu “atļauja laist tirgū”;

41) pielikuma 7.4.4. iedaļu groza šādi:

- a) pirmajā daļā tekstu “šo dzelzceļa līniju aprikošanai ar ETCS un B klases sistēmu izņemšanai no ekspluatācijas” aizstāj ar tekstu “šo dzelzceļa līniju aprikošanai ar ETCS un A klases radiosistēmām un B klases sistēmu izņemšanai no ekspluatācijas”;
- b) iedaļas 1) punktā tekstu “vispārējo un konteksta aprakstu, tostarp faktus un skaitļus par esošajām vilcienu aizsardzības sistēmām, piemēram, jaudu, drošību, darbības drošumu, uzstādīto iekārtu atlikušo lietderīgās lietošanas laiku un ETCS ieviešanas izmaksu un ieguvumu analīzi” aizstāj ar tekstu “vispārējo un konteksta aprakstu, iekļaujot:
- 1) faktus un skaitļus par esošajām vilcienu aizsardzības sistēmām, piemēram, jaudu, drošību, darbības drošumu;
 - 2) uzstādīto iekārtu atlikušo lietderīgās lietošanas laiku un ETCS, kā arī A klases radiosistēmu īstenošanas izmaksu un ieguvumu analīzi;
 - 3) valstu prasības, kas attiecas uz 3. bāzlīnijas borta iekārtām;
 - 4) informāciju par sakaru sistēmām starp borta iekārtām un lauka iekārtām (piemēram, radiosakaru ķēžu komutāciju vai pakešu komutāciju, ETCS papildu funkcionalitātes iespējām; B klases sakaru sistēmām);”;
- c) iedaļas 4. punkta i) apakšpunktā tekstu “ETCS ieviešanas datumus” aizstāj ar tekstu “ETCS un A klases radiosistēmu ieviešanas datumus”;
- d) iedaļas 4. punkta iii) apakšpunktā tekstu “vai citās tīkla daļās” aizstāj ar tekstu “vai citās tīkla daļās, tostarp apkalpes iekārtās”;
- e) trešajā daļā tekstu “vismaz reizi piecos gados” aizstāj ar tekstu “vismaz ik pēc pieciem gadiem. Atjauninot valstu īstenošanas plānus, ņem vērā nākamās paaudzes sakaru sistēmas(-u) ieviešanu, tostarp, bet ne tikai, ekspluatācijas uzsākšanas datumu un attiecīgā gadījumā datumu, kurā GSM-R tiek izņemts no ekspluatācijas tīklā (vai tā daļās).”;
- f) tekstu “Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktā” aizstāj ar tekstu “Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktā”;

42) pēc 7.4.4. iedaļas pievieno jaunu 7.4.a iedaļu šādā redakcijā:

“7.4.a ETCS un radiosakaru sistēmu savietojamības pārbaudi īstenošanas noteikumi

Esošos ritekļus uzskata par savietojamiem ar ETCS un radiosakaru sistēmu savietojamības tipiem tīklos, kuros tie darbojas līdz 2020. gada 16. janvārim, un tiem nenosaka nekādas papildu pārbaudes, saglabājot esošos izmantošanas ierobežojumus vai nosacījumus.

Jebkādas turpmākas ritekļu vai infrastruktūras modifikācijas attiecībā uz tehnisko vai maršruta savietojamību pārvalda saskaņā ar ETCS un radiosakaru sistēmu savietojamības prasībām.”;

43) pielikuma 7.5. iedaļas ceturto daļu aizstāj ar šādu:

“Ieviest šīs SITS prasībām atbilstošu vilcienu detektēšanas sistēmu var neatkarīgi no ETCS vai GSM-R uzstādīšanas.”;

44) pielikuma 7.6.1. iedaļā tekstu “punktos, būtu jāskata kopā” aizstāj ar tekstu “punktos, jāskata kopā”;

45) pielikuma 7.6.1. iedaļas beigās pievieno jaunu daļu šādā redakcijā:

“Visus īpašos gadījumus un to attiecīgos datumus atkārtoti pārskata SITS turpmākās pārskatīšanas gaitā, lai to tehnisko un ģeogrāfisko darbības jomu ierobežotu, pamatojoties uz novērtējumu par to ietekmi uz drošību, savstarpēju izmantojamību, pārrobežu pārvadājumiem, TEN-T koridoriem un par to saglabāšanas vai atcelšanas praktisko un ekonomisko ietekmi. Īpaši ņem vērā ES finansējuma pieejamību.

Īpašos gadījumus attiecina tikai uz maršrutu vai tīklu, kur tie ir noteikti vajadzīgi, un ņem vērā, izmantojot maršruta savietojamības procedūras.”;

46) pielikuma 7.6.2.1. iedaļu groza šādi:

- a) tekstu “riteklīm ir jābūt” aizstāj ar tekstu “riteklīm jābūt”;
- b) tekstu “Indekss 77, 3.1.2.4. punkts” aizstāj ar tekstu “Indekss 77, 3.1.2.3. punkts”;
- c) tekstu “Indekss 77, 3.1.8. punkts” aizstāj ar tekstu “Indekss 77, 3.1.7. punkts”;

47) pielikuma 7.6.2.2. iedaļu groza šādi:

- a) tekstu “Indekss 77, 3.1.2.4. punkts” aizstāj ar tekstu “Indekss 77, 3.1.2.3. punkts”;

48) tabulas trešās slejas pēdējās divās rindās tekstu “2. specifikāciju kopumu” aizstāj ar tekstu “2. vai 3. specifikāciju kopumu”;

49) pielikuma 7.6.2.3. iedaļu groza šādi:

- a) tekstu “Indekss 77, 3.1.2.4. punkts” aizstāj ar tekstu “Indekss 77, 3.1.2.3. punkts”;
- b) tekstu “Indekss 77, 3.1.8. punkts” aizstāj ar tekstu “Indekss 77, 3.1.7. punkts”;
- c) tabulas otrās slejas pirmajā rindā tekstu “T3” aizstāj ar tekstu “P”;
- d) tabulas trešās slejas pirmajā rindā tekstu “Šis īpašais gadījums ir saistīts ar TVM izmantošanu” aizstāj ar tekstu “Šis īpašais gadījums ir saistīts ar tādu sliežu ceļa elektrisko ķēžu izmantošanu, kurās pielietoti elektriskie savienojumi”;
- e) tabulas pirmās slejas trešajā rindā tekstu “riteklīm ir jābūt” aizstāj ar tekstu “riteklīm jābūt”;
- f) tabulas beigās pievieno šādu jaunu rindu:

“4.2.10. Vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmas Indekss 77, 3.1.4.1. punkts Papildus SITS prasībām pieļaujamais maksimālais smilšu daudzums uz vienību un uz sliedi 30 sekunžu laikā ir: 750 g	P	Šis īpašais gadījums ir saistīts ar tādu sliežu ceļa elektrisko ķēžu izmantošanu, kurām ir paaugstināta jutība attiecībā uz izolācijas slāni starp riteņiem un sliedēm, ņemot vērā smiltņū izmantošanu Francijas tīklā.”;

50) pielikuma 7.6.2.6. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.6.2.6. Zviedrija

Īpašais gadījums	Kategorija	Piezīmes
4.2.4. Mobilo sakaru funkcijas dzelzceļiem – GSM-R Indekss 33, 4.2.3. paziņojums: ir atļauts laist tirgū vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtu apakšsistēmas, kurās iekļauti 2 vatu GSM-R kabīnes balss radio un ETCS radio tikai datu pārraidei. Apakšsistēmām jāspēj darboties tīklos ar – 82 dBm.	P	Nav ietekmes uz savstarpējo izmantojamību.
4.2.10. Vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmas Indekss 77, 3.1.2.1. punkts: maksimālais attālums starp divām asīm ≤ 17,5 m (atbilstoši 3.1.2.1. punkta 1. attēlam).	P	

Īpašais gadījums	Kategorija	Piezīmes
4.2.10. Vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmas Indekss 77, 3.1.2.3. punkts: minimālais attālums starp pirmo un pēdējo asi $\geq 4,5$ m (L-b1-b2 atbilstoši 3.1.2.3. punkta 1. attēlam).	P	
4.2.10. Vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmas Indekss 77, 3.2.2.5. punkts: Frekvenču diapazons: 0,0–2,0 Hz Traucējumu strāvas robežvērtība [vidējā kvadrātiskā vērtība]: 25,0 A Novērtēšanas metode: zemfrekvences filtrs Novērtēšanas parametri: (lieluma samazināšana līdz 1 kHz, kam seko) 2,0 Hz 4. kārtas <i>Butterworth</i> zemfrekvences filtrs, kam seko ideāls taisngriezis absolūtās vērtības iegūšanai. Dzelzceļa riteklim maksimālā traucējumu strāvas vērtība nedrīkst pārsniegt 25,0 A frekvenču diapazonā 0,0–2,0 Hz. Izsitienstrāva var pārsniegt 45,0 A ne ilgāk par 1,5 sekundi un 25 A ne ilgāk par 2,5 sekundēm.	P”;	

51) pielikuma 7.6.2.7. iedaļā tekstu “Indekss 77, 3.1.2.4. punkts” aizstāj ar tekstu “Indekss 77, 3.1.4.1. punkts”;

52) pielikuma 7.6.2.8. iedaļā tabulas beigās pievieno šādu jaunu rindu:

“4.2.10. Vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmas Indekss 77, 3.2.2.5. punkts: Frekvenču diapazons: 93–110 Hz Traucējumu strāvas robežvērtība [vidējā kvadrātiskā vērtība]: 2,8 A (ietekmētājai vienībai) 2 A (vilces vienībai) Novērtēšanas metode: frekvenču joslu caurlaides filtri Novērtēšanas parametri: — frekvenču joslu caurlaides filtru raksturlielumi: centrālās frekvences: 95, 96, 98, 100, 104, 106 un 108 Hz 3 dB joslas platums: 4 Hz <i>Butterworth</i>, 6. kārtā — vidējās kvadrātiskās vērtības aprēķins: integrācijas laiks: 0,5 s laika daļēja pārklāšanās: 50 %	T3	Šis īpašais gadījums ir nepieciešams, jo šīs sliežu ceļa elektriskās ķēdes var tikt modificētas, izmainot centrālo frekvenci no 100 Hz uz 106,7 Hz. Šādā gadījumā ar ritekli saistītais valsts tehniskais noteikums, kurā prasīta 100 Hz monitoringa sistēma, vairs nebūtu spēkā.”;

53) pēc 7.6.2.8. iedaļas pievieno jaunu 7.6.2.9. iedaļu šādā redakcijā:

“7.6.2.9. Itālija

Īpašais gadījums	Kategorija	Piezīmes
4.2.10. Vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmas Indekss 77, 3.2.2.4. un 3.2.2.6. punkts: Frekvenču diapazons: 82–86 Hz Traucējumu strāvas robežvērtība [vidējā kvadrātiskā vērtība]: 1 125 A Novērtēšanas metode: Ātrā Furjē transformācija Novērtēšanas parametri: laika logs 1 s, Hanninga logs, 50 % pārklāšanās, vidēji 6 secīgos logos	P”;	

54) pēc 7.6.2.9. iedaļas pievieno jaunu 7.6.2.10. iedaļu šādā redakcijā:

“7.6.2.10. Čehija

Īpašais gadījums	Kategorija	Piezīmes
4.2.10. Vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmas Indekss 77, 3.2.2.4. un 3.2.2.6. punkts: Frekvenču diapazons: 70,5–79,5 Hz Traucējumu strāvas robežvērtība [vidējā kvadrātiskā vērtība]: 1 A Novērtēšanas metode: frekvenču joslu caurlaides filtri Novērtēšanas parametri: — frekvenču joslu caurlaides filtru raksturlielumi: - centrālās frekvences: 73, 75, 77 Hz (nepārtraukta josla) 3 dB joslas platums: 5 Hz <i>Butterworth</i>, 2*4. kārtā — vidējās kvadrātiskās vērtības aprēķins: - integrācijas laiks: 0,5 s - laika daļēja pārklāšanās: vismaz 75 % - Frekvenču diapazons: 271,5–278,5 Hz - Traucējumu strāvas robežvērtība [vidējā kvadrātiskā vērtība]: 0,5 A Novērtēšanas metode: frekvenču joslu caurlaides filtri Novērtēšanas parametri: — frekvenču joslu caurlaides filtru raksturlielumi: - centrālās frekvences: 274, 276 Hz (nepārtraukta josla) 3 dB joslas platums: 5 Hz <i>Butterworth</i>, 2*4. kārtā — vidējās kvadrātiskās vērtības aprēķins: - integrācijas laiks: 0,5 s - laika daļēja pārklāšanās: vismaz 75 %	T3	Šis īpašais gadījums ir nepieciešams tik ilgi, kamēr tiek izmantotas EFCEP tipa sliežu ceļa elektriskās ķēdes.”;

55) pēc 7.6.2.10. iedaļas pievieno jaunu 7.6.2.11. iedaļu šādā redakcijā:

“7.6.2.11. Nīderlande

Īpašais gadījums	Kategorija	Piezīmes
4.2.10. Vilcienu detektēšanas lauka iekārtu sistēmas Indekss 77, 3.2.2.6. punkts: Frekvenču diapazons: 65–85 Hz (ATBEG robežvērtība) Traucējumu strāvas robežvērtība [vidējā kvadrātiskā vērtība]: 0,5 A Novērtēšanas metode: frekvenču joslu caurlaides filtri Novērtēšanas parametri: — frekvenču joslu caurlaides filtru raksturlielumi: - centrālā frekvence: 75 Hz 3 dB joslas platums: 20 Hz 20 dB joslas platums: 40 Hz — vidējās kvadrātiskās vērtības aprēķins - integrācijas laiks: 5 s - laika daļēja pārklāšanās: 80 % Pārejas fāzi, kas īsāka par 1 s un pārsniedz tikai ATBEG robežvērtību, bet nepārsniedz GRS robežvērtību, var ignorēt. Frekvenču diapazons: 65–85 Hz (GRS TC robežvērtība) Traucējumu strāvas robežvērtība [vidējā kvadrātiskā vērtība]: 1,7 A Novērtēšanas metode: frekvenču joslu caurlaides filtri Novērtēšanas parametri: — frekvenču joslu caurlaides filtru raksturlielumi: - centrālā frekvence: 75 Hz 3 dB joslas platums: 20 Hz 20 dB joslas platums: 40 Hz — vidējās kvadrātiskās vērtības aprēķins - integrācijas laiks: 1,8 s - laika daļēja pārklāšanās: 80 %	T3	Šis īpašais gadījums ir nepieciešams B klases sistēmas AT-BEG kontekstā.”;

56) A pielikumu aizstāj ar šādu:

“A PIELIKUMS

Atsauces

Tabulā norādītas katrai atsaucei, kas izdarīta pamatparametros (šīs SITS 4. nodaļa), atbilstošās obligātās specifikācijas, šim nolūkam izmantojot A2. tabulā (A2.1. tabulā, A2.2. tabulā, A2.3. tabulā) iekļauto indeksu.

A1. tabula

Atsauce 4. nodaļā	Indeksa Nr. (skatīt A2. tabulu)
4.1.	
4.1.a	Ar nolūku svītrots

Atsauce 4. nodaļā	Indeksa Nr. (skatīt A2. tabulu)
4.1.b	Ar nolūku svītrots
4.1.c	3.
4.2.1.	
4.2.1.a	27., 78.
4.2.2.	
4.2.2.a	14.
4.2.2.b	1., 4., 13., 15., 60.
4.2.2.c	31., 37.b, c, d
4.2.2.d	18., 20.
4.2.2.e	6.
4.2.2.f	7., 81., 82.
4.2.3.	
4.2.3.a	14.
4.2.3.b	1., 4., 13., 15., 60.
4.2.3.c	Ar nolūku svītrots
4.2.3.d	18., 21.
4.2.4.	
4.2.4.a	64., 65.
4.2.4.b	66.
4.2.4.c	67.
4.2.4.d	68.
4.2.4.e	73., 74.
4.2.4.f	32., 33.
4.2.4.g	48.
4.2.4.h	69., 70.
4.2.4.j	71., 72.
4.2.4.k	75., 76.

Atsauce 4. nodaļā	Indeksa Nr. (skatīt A2. tabulu)
4.2.5.	
4.2.5.a	64., 65.
4.2.5.b	10., 39., 40.
4.2.5.c	19., 20.
4.2.5.d	9., 43.
4.2.5.e	16., 50.
4.2.6.	
4.2.6.a	8., 25., 26., 36.c, 49., 52.
4.2.6.b	29., 45.
4.2.6.c	46.
4.2.6.d	34.
4.2.6.e	20.
4.2.6.f	Ar nolūku svītrots
4.2.7.	
4.2.7.a	12.
4.2.7.b	62., 63.
4.2.7.c	34.
4.2.7.d	9.
4.2.7.e	16.
4.2.8.	
4.2.8.a	11., 79., 83.
4.2.9.	
4.2.9.a	23.
4.2.10.	
4.2.10.a	77 (3.1. punkts)
4.2.11.	
4.2.11.a	77 (3.2. punkts)

Atsauce 4. nodaļā	Indeksa Nr. (skatīt A2. tabulu)
4.2.12.	
4.2.12.a	6., 51.
4.2.13.	
4.2.13.a	32., 33., 51., 80.
4.2.14.	
4.2.14.a	5.
4.2.15.	
4.2.15.a	38.

Specifikācijas

Lauka iekārtu apakšsistēmai piemēro vienu no trim tabulām šā pielikuma A2. tabulā (A2.1. tabula, A2.2. tabula, A2.3. tabula). Borta iekārtu apakšsistēmai piemēro A2.2. tabulu vai A2.3. tabulu pēc 7.4.2.3. punktā minētā pārejas perioda.

Ja A2. tabulā minētajā dokumentā, iekopējot vai veicot attiecīgu atsauci, ir iekļauts skaidri identificējams cita dokumenta punkts, šo punktu un tikai to uzskata par daļu no A2. tabulā minētā dokumenta.

Šīs SITS vajadzībām, ja A2. tabulā minētajā dokumentā ir veikta atsauce “obligāts” vai “normatīvs” uz dokumentu, kas nav minēts A2. tabulā, tad dokumentu, uz kuru ir veikta atsauce, vienmēr uzskata par pieņemamu līdzekli, ar ko nodrošina atbilstību pamatparametriem (ko var izmantot savstarpējas izmantojamības komponentu un apakšsistēmu sertifikācijai un kas neprasa SITS papildu pārskatīšanu), nevis par obligātu specifikāciju.

Piezīme: specifikācijas, kas A2. tabulā apzīmētas ar “Rezervēts”, ir iekļautas arī G pielikuma atklāto punktu sarakstā, ja ir nepieciešama valsts noteikumu paziņošana, lai slēgtu norādītos atklātos punktus. Rezervētie dokumenti, kas nav iekļauti atklāto punktu sarakstā, paredzēti sistēmas uzlabošanai.

A2.1. tabula

Obligāto specifikāciju saraksts

Indeksa Nr.	1. specifikāciju kopums (tikai lauka iekārtu apakšsistēmām. Borta iekārtu apakšsistēmām nepiemēro pēc 7.4.2.3. punktā minētā pārejas perioda.) (ETCS 2. bāzlinija un GSM-R 1. bāzlinija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
1.	ERA/ERTMS/003204	ERTMS/ETCS funkcionālo prasību specifikācija	5.0.	
2.	Ar nolūku svītrots			
3.	APAKŠGRUPA-023	Terminu un saīsinājumu skaidrojošā vārdnīca	2.0.0.	
4.	APAKŠGRUPA-026	Sistēmas prasību specifikācija	2.3.0.	
5.	APAKŠGRUPA-027	Juridiskas informācijas ierakstīšanas un lejupielādes rīka FFFIS	2.3.0.	1. piezīme

Indeksa Nr.	1. specifikāciju kopums (tikai lauka iekārtu apakšsistēmām. Borta iekārtu apakšsistēmām nepiemēro pēc 7.4.2.3. punktā minētā pārejas perioda.) (ETCS 2. bāzlinija un GSM-R 1. bāzlinija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
6.	APAKŠGRUPA-033	FIS mašīnista un mašīnas saskarnei	2.0.0.	
7.	APAKŠGRUPA-034	FIS vilciena saskarnei	2.0.0.	
8.	APAKŠGRUPA-035	Īpašā pārraides moduļa FFFIS	2.1.1.	
9.	APAKŠGRUPA-036	Eurobalise FFFIS	2.4.1.	
10.	APAKŠGRUPA-037	EuroRadio FIS	2.3.0.	
11.	APAKŠGRUPA-038	Bezsaistes šifrslēgu pārvaldības FIS	2.3.0.	
12.	APAKŠGRUPA-039	RBC/RBC nodošanas FIS	2.3.0.	
13.	APAKŠGRUPA-040	Izmēru noteikšanas un inženiertehniskie noteikumi	2.3.0.	
14.	APAKŠGRUPA-041	Darbības rādītājiem piemērojamās prasības savstarpējai izmantojamībai	2.0.1.	
15.	APAKŠGRUPA-108	Ar savstarpēju izmantojamību saistīta SITS A pielikuma dokumentu konsolidācija	1.2.0.	
16.	APAKŠGRUPA-044	Euroloop FFFIS	2.3.0.	
17.	Ar nolūku svītrots			
18.	APAKŠGRUPA-046	Papildu radiosakaru iekārtas FFFS	2.0.0.	
19.	APAKŠGRUPA-047	Lauka iekārtu un vilciena FIS, kas paredzēta papildu radiosakaru iekārtai	2.0.0.	
20.	APAKŠGRUPA-048	Vilciena FFFIS, kas paredzēta papildu radiosakaru iekārtai	2.0.0.	
21.	APAKŠGRUPA-049	Papildu radiosakaru iekārtas FIS ar LEU/centralizācijas sistēmu	2.0.0.	
22.	Ar nolūku svītrots			
23.	APAKŠGRUPA-054	Pienākumi un noteikumi vērtību piešķiršanai ETCS mainīgajiem lielumiem	2.0.1.	
24.	Ar nolūku svītrots			
25.	APAKŠGRUPA-056	STM FFFIS drošs laika slānis	0.2.2.	
26.	APAKŠGRUPA-057	STM FFFIS drošs savienojuma slānis	0.2.2.	
27.	APAKŠGRUPA-091	Drošības prasības ETCS tehniskai savstarpējai izmantojamībai 1. un 2. līmenī	2.5.0.	
28.	Ar nolūku svītrots			
29.	APAKŠGRUPA-102	Testa specifikācija "K" saskarnei	1.0.0.	
30.	Ar nolūku svītrots			
31.	APAKŠGRUPA-094	Funkcionālās prasības borta iekārtas references testa iekārtai	2.2.0.	
32.	EIRENE FRS	GSM-R funkcionālo prasību specifikācija	8.0.0.	10. piezīme

Indeksa Nr.	1. specifikāciju kopums (tikai lauka iekārtu apakšsistēmām. Borta iekārtu apakšsistēmām nepiemēro pēc 7.4.2.3. punktā minētā pārejas perioda.) (ETCS 2. bāzlinija un GSM-R 1. bāzlinija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
33.	EIRENE SRS	GSM-R sistēmas prasību specifikācija	16.0.0.	10. piezīme
34.	A11T6001	(MORANE) radiopārtraides FFFIS EuroRadio vajadzībām	13.0.0.	
35.	Ar nolūku svītrots			
36.a	Ar nolūku svītrots			
36.b	Ar nolūku svītrots			
36.c	APAKŠGRUPA-074-2	FFFIS STM testa gadījumu dokuments	1.0.0.	
37.a	Ar nolūku svītrots			
37.b	APAKŠGRUPA-076-5-2	Testa gadījumi, kas attiecas uz noteiktām pazīmēm	2.3.3.	
37.c	APAKŠGRUPA-076-6-3	Testu secība	2.3.3.	
37.d	APAKŠGRUPA-076-7	Testa specifikāciju darbības joma	1.2.0.	
37.e	Ar nolūku svītrots			
38.	06E068	ETCS signāļplāksnes definīcija	2.0.	
39.	APAKŠGRUPA-092-1	ERTMS EuroRadio atbilstības prasības	2.3.0.	
40.	APAKŠGRUPA-092-2	ERTMS EuroRadio testa gadījumu drošības slānis	2.3.0.	
41.	Ar nolūku svītrots			
42.	Ar nolūku svītrots			
43.	APAKŠGRUPA-085	Eurobalise FFFIS testa specifikācija	2.2.2.	
44.	Ar nolūku svītrots			
45.	APAKŠGRUPA-101	Saskarnes "K" specifikācija	1.0.0.	
46.	APAKŠGRUPA-100	Saskarnes "G" specifikācija	1.1.0.	
47.	Ar nolūku svītrots			
48.	Rezervēts	GSM-R mobilās iekārtas testa specifikācija		4. piezīme
49.	APAKŠGRUPA-059	STM darbības prasības	2.1.1.	
50.	APAKŠGRUPA-103	Euroloop testa specifikācija	1.0.0.	
51.	Rezervēts	Mašīnista un mašīnas saskarnes (DMI) ergonomiskie aspekti		
52.	APAKŠGRUPA-058	FFFIS STM lietojuma slānis	2.1.1.	
53.	Ar nolūku svītrots			
54.	Ar nolūku svītrots			

Indeksa Nr.	1. specifikāciju kopums (tikai lauka iekārtu apakšsistēmām. Borta iekārtu apakšsistēmām nepiemēro pēc 7.4.2.3. punktā minētā pārejas perioda.) (ETCS 2. bāzlinija un GSM-R 1. bāzlinija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
55.	Ar nolūku svītrots			
56.	Ar nolūku svītrots			
57.	Ar nolūku svītrots			
58.	Ar nolūku svītrots			
59.	Ar nolūku svītrots			
60.	Ar nolūku svītrots			
61.	Ar nolūku svītrots			
62.	Rezervēts	RBC-RBC testa specifikācija drošu sakaru saskarnei		
63.	APAKŠGRUPA-098	RBC-RBC drošu sakaru saskarne	1.0.0.	
64.	EN 301 515	Globālā mobilo sakaru sistēma (GSM); prasības GSM ekspluatācijai uz dzelzceļiem	2.3.0.	2. piezīme
65.	TS 102 281	Sīki izklāstītas prasības GSM ekspluatācijai uz dzelzceļiem	3.0.0.	3. piezīme
66.	TS 103 169	ASCI izvēles iespējas savstarpējai izmantojamībai	1.1.1.	
67.	(MORANE) P 38 T 9001	GSM-R SIM karšu FFFIS	5.0.	10. piezīme
68.	ETSI TS 102 610	Dzelzceļa telesakari; GSM; UUIE izmantošana GSM ekspluatācijai uz dzelzceļiem	1.3.0.	
69.	(MORANE) F 10 T 6002	FFFS prioritāru izsaukumu apstiprināšanai	5.0.	
70.	(MORANE) F 12 T 6002	FIS prioritāru izsaukumu apstiprināšanai	5.0.	
71.	(MORANE) E 10 T 6001	FFFS funkcionālai adresācijai	4.1.	
72.	(MORANE) E 12 T 6001	FIS funkcionālai adresācijai	5.1.	
73.	(MORANE) F 10 T6001	FFFS no atrašanās vietas atkarīgai adresācijai	4.	
74.	(MORANE) F 12 T6001	FIS no atrašanās vietas atkarīgai adresācijai	3.	
75.	(MORANE) F 10 T 6003	FFFS funkcionālo numuru uzrādīšanai izsauktajām personām un personām, kuras veic izsaukumu	4.	
76.	(MORANE) F 12 T 6003	FIS funkcionālo numuru uzrādīšanai izsauktajām personām un personām, kuras veic izsaukumu	4.	

Indeksa Nr.	1. specifikāciju kopums (tikai lauka iekārtu apakšsistēmām. Borta iekārtu apakšsistēmām nepiemēro pēc 7.4.2.3. punktā minētā pārejas perioda.) (ETCS 2. bāzlīnija un GSM-R 1. bāzlīnija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
77.	ERA/ERTMS/033281	CCS lauka iekārtu apakšsistēmas un citu apakšsistēmu saskarnes	4.0.	7. piezīme
78.	Rezervēts	Drošības prasības ETCS DMI funkcijām		
79.	Neattiecas	Neattiecas		
80.	Neattiecas	Neattiecas		
81.	Neattiecas	Neattiecas		
82.	Neattiecas	Neattiecas		

A2.2. tabula

Obligāto specifikāciju saraksts

Indeksa Nr.	2. specifikāciju kopums (ETCS 3. bāzlīnijas 1. uzturēšanas izlaidums un GSM-R 1. bāzlīnija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
1.	Ar nolūku svītrots			
2.	Ar nolūku svītrots			
3.	APAKŠGRUPA-023	Terminu un saīsinājumu skaidrojošā vārdnīca	3.1.0.	
4.	APAKŠGRUPA-026	Sistēmas prasību specifikācija	3.4.0.	
5.	APAKŠGRUPA-027	Juridiskas informācijas ierakstīšanas rīka FIS	3.1.0.	
6.	ERA_ERTMS_015560	ETCS mašīnista un mašīnas saskarne	3.4.0.	
7.	APAKŠGRUPA-034	FIS vilciena saskarnei	3.1.0.	
8.	APAKŠGRUPA-035	Īpašā pārraides moduļa FFFIS	3.1.0.	
9.	APAKŠGRUPA-036	Eurobalise FFFIS	3.0.0.	
10.	APAKŠGRUPA-037	EuroRadio FIS	3.1.0.	
11.	APAKŠGRUPA-038	Bezsaistes šifrātslēgu pārvaldības FIS	3.0.0.	
12.	APAKŠGRUPA-039	RBC/RBC nodošanas FIS	3.1.0.	
13.	APAKŠGRUPA-040	Izmēru noteikšanas un inženiertehniskie noteikumi	3.3.0.	
14.	APAKŠGRUPA-041	Darbības rādītājiem piemērojamās prasības savstarpējai izmantojamībai	3.1.0.	
15.	Ar nolūku svītrots			
16.	APAKŠGRUPA-044	Euroloop FFFIS	2.4.0.	
17.	Ar nolūku svītrots			

Indeksa Nr.	2. specifikāciju kopums (ETCS 3. bāzlīnijas 1. uzturēšanas izlaidums un GSM-R 1. bāzlīnija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
18.	Ar nolūku svītrots			
19.	APAKŠGRUPA-047	Lauka iekārtu un vilciena <i>FIS</i> , kas paredzēta papildu radiosakaru iekārtai	3.0.0.	
20.	APAKŠGRUPA-048	Vilciena <i>FFFIS</i> , kas paredzēta papildu radiosakaru iekārtai	3.0.0.	
21.	Ar nolūku svītrots			
22.	Ar nolūku svītrots			
23.	APAKŠGRUPA-054	Pienākumi un noteikumi vērtību piešķiršanai <i>ETCS</i> mainīgajiem lielumiem	3.0.0.	
24.	Ar nolūku svītrots			
25.	APAKŠGRUPA-056	<i>STM FFFIS</i> drošs laika slānis	3.0.0.	
26.	APAKŠGRUPA-057	<i>STM FFFIS</i> drošs savienojuma slānis	3.0.0.	
27.	APAKŠGRUPA-091	Drošības prasības <i>ETCS</i> tehniskai savstarpējai izmantojamībai 1. un 2. līmenī	3.4.0.	
28.	Ar nolūku svītrots			
29.	APAKŠGRUPA-102	Testa specifikācija "K" saskarnei	2.0.0.	
30.	Ar nolūku svītrots			
31.	APAKŠGRUPA-094	Funkcionālās prasības borta iekārtas references testa iekārtai	3.0.0.	
32.	EIRENE FRS	<i>GSM-R</i> funkcionālo prasību specifikācija	8.0.0.	10. piezīme
33.	EIRENE SRS	<i>GSM-R</i> sistēmas prasību specifikācija	16.0.0.	10. piezīme
34.	A11T6001	(<i>MORANE</i>) radiopārtraides <i>FFFIS EuroRadio</i> vajadzībām	13.0.0.	
35.	Ar nolūku svītrots			
36.a	Ar nolūku svītrots			
36.b	Ar nolūku svītrots			
36.c	APAKŠGRUPA-074-2	<i>FFFIS STM</i> testa gadījumu dokuments	3.0.0.	
37.a	Ar nolūku svītrots			
37.b	APAKŠGRUPA-076-5-2	Testa gadījumi, kas attiecas uz noteiktām pazīmēm	3.2.0.	
37.c	APAKŠGRUPA-076-6-3	Testu secība	3.1.0.	
37.d	APAKŠGRUPA-076-7	Testa specifikāciju darbības joma	3.2.0.	
37.e	Ar nolūku svītrots			

Indeksa Nr.	2. specifikāciju kopums (ETCS 3. bāzlīnijas 1. uzturēšanas izlaidums un GSM-R 1. bāzlīnija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
38.	06E068	ETCS signālpļāksnes definīcija	2.0.	
39.	APAKŠGRUPA-092-1	ERTMS EuroRadio atbilstības prasības	3.0.0.	
40.	APAKŠGRUPA-092-2	ERTMS EuroRadio testa gadījumu drošības slānis	3.0.0.	
41.	Ar nolūku svītrots			
42.	Ar nolūku svītrots			
43.	APAKŠGRUPA-085	Eurobalise FFFIS testa specifikācija	3.0.0.	
44.	Ar nolūku svītrots			
45.	APAKŠGRUPA-101	Saskarnes "K" specifikācija	2.0.0.	
46.	APAKŠGRUPA-100	Saskarnes "G" specifikācija	2.0.0.	
47.	Ar nolūku svītrots			
48.	Rezervēts	GSM-R mobilās iekārtas testa specifikācija		4. piezīme
49.	APAKŠGRUPA-059	STM darbības prasības	3.0.0.	
50.	APAKŠGRUPA-103	Euroloop testa specifikācija	1.1.0.	
51.	Ar nolūku svītrots			
52.	APAKŠGRUPA-058	FFFIS STM lietojuma slānis	3.1.0.	
53.	Ar nolūku svītrots			
54.	Ar nolūku svītrots			
55.	Ar nolūku svītrots			
56.	Ar nolūku svītrots			
57.	Ar nolūku svītrots			
58.	Ar nolūku svītrots			
59.	Ar nolūku svītrots			
60.	APAKŠGRUPA-104	ETCS sistēmas versijas pārvaldība	3.2.0.	
61.	Ar nolūku svītrots			
62.	Ar nolūku svītrots			
63.	APAKŠGRUPA-098	RBC-RBC drošu sakaru saskarne	3.0.0.	
64.	EN 301 515	Globālā mobilo sakaru sistēma (GSM); prasības GSM ekspluatācijai uz dzelzceļiem	2.3.0.	2. piezīme
65.	TS 102 281	Sīki izklāstītas prasības GSM ekspluatācijai uz dzelzceļiem	3.0.0.	3. piezīme

Indeksa Nr.	2. specifikāciju kopums (ETCS 3. bāzlīnijas 1. uzturēšanas izlaidums un GSM-R 1. bāzlīnija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
66.	TS 103 169	ASCI izvēles iespējas savstarpējai izmantojamībai	1.1.1.	
67.	(MORANE) P 38 T 9001	GSM-R SIM karšu FFFIS	5.0.	10. piezīme
68.	ETSI TS 102 610	Dzelzceļa telesakari; GSM; UUIE izmantošana GSM ekspluatācijai uz dzelzceļiem	1.3.0.	
69.	(MORANE) F 10 T 6002	FFFS prioritāru izsaukumu apstiprināšanai	5.0.	
70.	(MORANE) F 12 T 6002	FIS prioritāru izsaukumu apstiprināšanai	5.0.	
71.	(MORANE) E 10 T 6001	FFFS funkcionālai adresācijai	4.1.	
72.	(MORANE) E 12 T 6001	FIS funkcionālai adresācijai	5.1.	
73.	(MORANE) F 10 T 6001	FFFS no atrašanās vietas atkarīgai adresācijai	4.	
74.	(MORANE) F 12 T 6001	FIS no atrašanās vietas atkarīgai adresācijai	3.	
75.	(MORANE) F 10 T 6003	FFFS funkcionālo numuru uzrādīšanai izsauktajām personām un personām, kuras veic izsaukumu	4.	
76.	(MORANE) F 12 T 6003	FIS funkcionālo numuru uzrādīšanai izsauktajām personām un personām, kuras veic izsaukumu	4.	
77.	ERA/ERTMS/033281	CCS lauka iekārtu apakšsistēmas un citu apakšsistēmu saskarnes	4.0.	7. piezīme
78.	Ar nolūku svītrots			6. piezīme
79.	APAKŠGRUPA-114	KMC-ETCS vienības bezsaistes šifratslēgu pārvaldības FIS	1.0.0.	
80.	Ar nolūku svītrots			5. piezīme
81.	Rezervēts	FFFIS vilciena saskarnei		
82.	Rezervēts	FFFIS TI – drošības analīze		

A2.3. tabula

Obligāto specifikāciju saraksts

Indeksa Nr.	3. specifikāciju kopums (ETCS 3. bāzlīnijas 2. izlaidums un GSM-R 1. bāzlīnija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
1.	Ar nolūku svītrots			
2.	Ar nolūku svītrots			

Indeksa Nr.	3. specifikāciju kopums (ETCS 3. bāzlīnijas 2. izlaidums un GSM-R 1. bāzlīnija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
3.	APAKŠGRUPA-023	Terminu un saīsinājumu skaidrojošā vārdnīca	3.3.0.	
4.	APAKŠGRUPA-026	Sistēmas prasību specifikācija	3.6.0.	
5.	APAKŠGRUPA-027	Juridiskas informācijas ierakstīšanas rīka FIS	3.3.0.	
6.	ERA_ERTMS_015560	ETCS mašīnista un mašīnas saskarne	3.6.0.	
7.	APAKŠGRUPA-034	FIS vilciena saskarnei	3.2.0.	
8.	APAKŠGRUPA-035	Īpašā pārraidis moduļa FFFIS	3.2.0.	
9.	APAKŠGRUPA-036	Eurobalise FFFIS	3.1.0.	
10.	APAKŠGRUPA-037	EuroRadio FIS	3.2.0.	
11.	APAKŠGRUPA-038	Bezsaistes šifratslēgu pārvaldības FIS	3.1.0.	
12.	APAKŠGRUPA-039	RBC/RBC nodošanas FIS	3.2.0.	
13.	APAKŠGRUPA-040	Izmēru noteikšanas un inženiertehniskie noteikumi	3.4.0.	
14.	APAKŠGRUPA-041	Darbības rādītājiem piemērojamās prasības savstarpējai izmantojamībai	3.2.0.	
15.	Ar nolūku svītrots			
16.	APAKŠGRUPA-044	Euroloop FFFIS	2.4.0.	
17.	Ar nolūku svītrots			
18.	Ar nolūku svītrots			
19.	APAKŠGRUPA-047	Lauka iekārtu un vilciena FIS, kas paredzēta papildu radiosakaru iekārtai	3.0.0.	
20.	APAKŠGRUPA-048	Vilciena FFFIS, kas paredzēta papildu radiosakaru iekārtai	3.0.0.	
21.	Ar nolūku svītrots			
22.	Ar nolūku svītrots			
23.	APAKŠGRUPA-054	Pienākumi un noteikumi vērtību piešķiršanai ETCS mainīgajiem lielumiem	3.0.0.	
24.	Ar nolūku svītrots			
25.	APAKŠGRUPA-056	STM FFFIS drošs laika slānis	3.0.0.	
26.	APAKŠGRUPA-057	STM FFFIS drošs savienojuma slānis	3.1.0.	
27.	APAKŠGRUPA-091	Drošības prasības ETCS tehniskai savstarpējai izmantojamībai 1. un 2. līmenī	3.6.0.	
28.	Ar nolūku svītrots			
29.	APAKŠGRUPA-102	Testa specifikācija "K" saskarnei	2.0.0.	
30.	Ar nolūku svītrots			

Indeksa Nr.	3. specifikāciju kopums (ETCS 3. bāzlīnijas 2. izlaidums un GSM-R 1. bāzlīnija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
31.	APAKŠGRUPA-094	Funkcionālās prasības borta iekārtas references testa iekārtai	3.1.0.	
32.	EIRENE FRS	GSM-R funkcionālo prasību specifikācija	8.0.0.	10. piezīme
33.	EIRENE SRS	GSM-R sistēmas prasību specifikācija	16.0.0.	10. piezīme
34.	A11T6001	(MORANE) radiopārraides FFFIS EuroRadio vajadzībām	13.0.0.	
35.	Ar nolūku svītrots			
36.a	Ar nolūku svītrots			
36.b	Ar nolūku svītrots			
36.c	APAKŠGRUPA-074-2	FFFIS STM testa gadījumu dokuments	3.1.0.	
37.a	Ar nolūku svītrots			
37.b	APAKŠGRUPA-076-5-2	Testa gadījumi, kas attiecas uz noteiktām pazīmēm	3.3.0.	
37.c	APAKŠGRUPA-076-6-3	Testu secība	3.2.0.	
37.d	APAKŠGRUPA-076-7	Testa specifikāciju darbības joma	3.3.0.	
37.e	Ar nolūku svītrots			
38.	06E068	ETCS signāļplāksnes definīcija	2.0.	
39.	APAKŠGRUPA-092-1	ERTMS EuroRadio atbilstības prasības	3.1.0.	
40.	APAKŠGRUPA-092-2	ERTMS EuroRadio testa gadījumu drošības slānis	3.1.0.	
41.	Ar nolūku svītrots			
42.	Ar nolūku svītrots			
43.	APAKŠGRUPA-085	Eurobalise FFFIS testa specifikācija	3.0.0.	
44.	Ar nolūku svītrots			
45.	APAKŠGRUPA-101	Saskarnes "K" specifikācija	2.0.0.	
46.	APAKŠGRUPA-100	Saskarnes "G" specifikācija	2.0.0.	
47.	Ar nolūku svītrots			
48.	Rezervēts	GSM-R mobilās iekārtas testa specifikācija		4. piezīme
49.	APAKŠGRUPA-059	STM darbības prasības	3.1.0.	
50.	APAKŠGRUPA-103	Euroloop testa specifikācija	1.1.0.	
51.	Ar nolūku svītrots			

Indeksa Nr.	3. specifikāciju kopums (ETCS 3. bāzlinijas 2. izlaidums un GSM-R 1. bāzlinija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
52.	APAKŠGRUPA-058	FFIS STM lietojuma slānis	3.2.0.	
53.	Ar nolūku svītrots			
54.	Ar nolūku svītrots			
55.	Ar nolūku svītrots			
56.	Ar nolūku svītrots			
57.	Ar nolūku svītrots			
58.	Ar nolūku svītrots			
59.	Ar nolūku svītrots			
60.	APAKŠGRUPA-104	ETCS sistēmas versijas pārvaldība	3.3.0.	
61.	Ar nolūku svītrots			
62.	Ar nolūku svītrots			
63.	APAKŠGRUPA-098	RBC-RBC drošu sakaru saskarne	3.0.0.	
64.	EN 301 515	Globālā mobilo sakaru sistēma (GSM); prasības GSM ekspluatācijai uz dzelzceļiem	2.3.0.	2. piezīme
65.	TS 102 281	Sīki izklāstītas prasības GSM ekspluatācijai uz dzelzceļiem	3.0.0.	3. piezīme
66.	TS 103 169	ASCI izvēles iespējas savstarpējai izmantojamībai	1.1.1.	
67.	(MORANE) P 38 T 9001	GSM-R SIM karšu FFIS	5.0.	10. piezīme
68.	ETSI TS 102 610	Dzelzceļa telesakari; GSM; UUIE izmantošana GSM ekspluatācijai uz dzelzceļiem	1.3.0.	
69.	(MORANE) F 10 T 6002	FFFS prioritāru izsaukumu apstiprināšanai	5.0.	
70.	(MORANE) F 12 T 6002	FIS prioritāru izsaukumu apstiprināšanai	5.0.	
71.	(MORANE) E 10 T 6001	FFFS funkcionālai adresācijai	4.1.	
72.	(MORANE) E 12 T 6001	FIS funkcionālai adresācijai	5.1.	
73.	(MORANE) F 10 T 6001	FFFS no atrašanās vietas atkarīgai adresācijai	4.	
74.	(MORANE) F 12 T 6001	FIS no atrašanās vietas atkarīgai adresācijai	3.	
75.	(MORANE) F 10 T 6003	FFFS funkcionālo numuru uzrādīšanai izsauktajām personām un personām, kuras veic izsaukumu	4.	

Indeksa Nr.	3. specifikāciju kopums (ETCS 3. bāzlinijas 2. izlaidums un GSM-R 1. bāzlinija)			
	Atsauce	Specifikācijas nosaukums	Versija	Piezīmes
76.	(MORANE) F 12 T 6003	FIS funkcionālo numuru uzrādīšanai izsauktajām personām un personām, kuras veic izsaukumu	4.	
77.	ERA/ERTMS/033281	CCS lauka iekārtu apakšsistēmas un citu apakšsistēmu saskarnes	4.0.	7. piezīme
78.	Ar nolūku svītrots			6. piezīme
79.	APAKŠGRUPA-114	KMC-ETCS vienības bezsaistes šifratslēgu pārvaldības FIS	1.1.0.	
80.	Ar nolūku svītrots			5. piezīme
81.	Rezervēts	FFFIS vilciena saskarnei		
82.	Rezervēts	FFFIS TI – drošības analīze		
83.	APAKŠGRUPA-137	FFFIS šifratslēgu pārvaldībai tiešsaistē	1.0.0.	

1. piezīme: obligāts ir tikai ierakstīšanai paredzētās informācijas funkcionālais apraksts, nevis saskarnes tehniskie raksturlielumi.

2. piezīme: standarta EN 301 515 2.1. punktā norādīto specifikāciju punkti, kas indeksā 32 un indeksā 33 minēti kā "MI", ir obligāti.

3. piezīme: specifikācijas TS 102 281 1. un 2. tabulā norādītie izmaiņu pieprasījumi (CR), kuri ietekmē punktus, kas indeksā 32 un indeksā 33 minēti kā "MI", ir obligāti.

4. piezīme: indekss 48 attiecas tikai uz GSM-R mobilo iekārtu testu gadījumiem. Pagaidām tas paliek "rezervēts". Kad tiks panākta vienošanās turpmākajā SITS pārskatīšanā, šajās tabulās tiks ietverts pieejamo saskaņoto testu gadījumu katalogs mobilo iekārtu un tīklu novērtēšanai saskaņā ar soļiem, kas norādīti šīs SITS 6.1.2. punktā.

5. piezīme: ražojumi, kas ir tirgū, jau ir pielāgoti dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vajadzībām, kuras saistītas ar GSM-R mašīnista un mašīnas saskarni, un pilnībā sadarbspējīgi, tāpēc nav nepieciešams CCS SITS standarts.

6. piezīme: informācija, kas bija paredzēta indeksam 78, tagad iekļauta indeksā 27 (APAKŠGRUPA-091).

7. piezīme: šis dokuments nav atkarīgs no ETCS un GSM-R bāzlinijas.

8. piezīme: ar nolūku svītrotā.

9. piezīme: ar nolūku svītrotā.

10. piezīme: tikai (MI) prasības ir obligātas CCS SITS.

11. piezīme: ar nolūku svītrotā.

12. piezīme: ar nolūku svītrotā.

13. piezīme: ar nolūku svītrotā.

14. piezīme: ar nolūku svītrotā.

A3. tabula

Obligāto standartu saraksts

Tabulā tālāk uzskaitīto standartu versijas un to turpmāko grozījumu, kas publicēti kā harmonizēti standarti, piemērošana sertifikācijas procesā ir uzskatāma par piemērotu līdzekli, ar ko pilnībā izpilda riska pārvaldības procesa nosacījumus atbilstoši Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 402/2013 I pielikumam, neskarot šīs SITS 4. un 6. nodaļas noteikumus.

Nr.	Atsauce	Dokumenta nosaukums un piebildes	Versija	Piezīme
A1	EN 50126-1	Dzelzceļa aprīkojums – Drošuma, darb- gatavības, remontējamības un drošības (RAMS) specifikācija un demonstrācija – 1. daļa: RAMS vispārīgais process	2017.	
			1999.	1., 2.
A2	EN 50128	Dzelzceļa aprīkojums – Sakaru, signalizā- cijas un datu apstrādes sistēmas – Dzelz- ceļa vadības un aizsardzības sistēmu pro- grammatūra	2011.	
A3	EN 50129	Dzelzceļa aprīkojums – Sakaru, signalizā- cijas un datu apstrādes sistēmas – Ar drošību saistītas elektroniskās signalizāci- jas sistēmas	2003.	1.
A4	EN 50159	Dzelzceļa aprīkojums – Sakaru, signalizā- cijas un datu apstrādes sistēmas	2010.	1.
A5	EN 50126-2	Dzelzceļa aprīkojums – Drošuma, darb- gatavības, remontējamības un drošības (RAMS) specifikācija un demonstrācija – 2. daļa: Sistēmpieceja drošības jautāju- miem	2017.	3.

1. piezīme: šis standarts ir harmonizēts, skatīt Komisijas paziņojumu saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 17. jūnija Direktīvas 2008/57/EK par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Kopienā (pārstrādāta redakcija) īstenošanu (OV C 435, 15.12.2017.), kur ir norādīti arī publicētie redakcionālie labojumi.

2. piezīme: šo standarta versiju var izmantot pārejas periodā, kas noteikts standarta atjauninātajā versijā.

3. piezīme: izmantojams kopā ar EN 50126-1 (2017).

A4. tabula

Obligāto standartu saraksts akreditētajām laboratorijām

Nr.	Atsauce	Dokumenta nosaukums un piebildes	Versija	Piezīme
A6	ISO/IEC 17025	Vispārīgas prasības testēšanas un kalibrē- šanas laboratoriju kompetencei	2017.;”	

57) G pielikumu aizstāj ar šādu:

“G PIELIKUMS

Atklātie punkti

Atklātais punkts	Piezīmes
Bremzēšanas aspekti	Tas attiecas tikai uz <i>ETCS</i> 2. bāzlīniju (skatīt A pielikuma A2. tabulas indeksu 15). Atrisināts <i>ETCS</i> 3. bāzlīnijai (skatīt A pielikuma A2. tabulas indeksus 4 un 13).
Drošuma/darbgatavības prasības	Bieži traucētas darbības gadījumi, ko rada vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu atteices, samazinās sistēmas drošību.
Uz sliežu ceļiem lietotās smilts raksturlielumi	Skatīt A pielikuma A2. tabulas indeksu 77 Šis nav atklātais punkts 1 520 mm.
Uzmalas eļļotāju raksturlielumi	Skatīt A pielikuma A2. tabulas indeksu 77
Manevrēšanas pretestību ietekmējošu ritošā sastāva raksturlielumu kombinācija	Skatīt A pielikuma A2. tabulas indeksu 77
Novadītie traucējumi: — Ritekļa pilnā pretestība — Apakšstacijas pilnā pretestība (tikai līdzstrāvas tīkliem) — Ārpusjoslas robežvērtības — Traucējumu strāvas robežvērtības, kas attiecas uz apakšstacijām un uz ritošo sastāvu — Mērīšanas, testēšanas un novērtēšanas specifikācija	Skatīt A pielikuma A2. tabulas indeksu 77”

VII PIELIKUMS

Lēmuma 2011/665/ES I pielikumu groza šādi:

1) pielikuma 2.3. punktu aizstāj ar šādu:

“2.3. Lietotāji un lietotāju piekļuves tiesības

EARTR ir šādi lietotāji:

1. tabula

Tiesības piekļūt EARTR

Lietotājs	Piekļuves tiesības	Pieteikšanās un lietotāju konti
Dalībvalsts valsts drošības iestāde	Par šo dalībvalsti iesniegtos datus validē Aģentūra. Neierobežota jebkuru datu aplūkošana, ieskaitot datus, kuru validēšana nav pabeigta.	Pieteikšanās ar lietotājvārdu un paroli. Nav pieejami funkcionālie vai anonīmie konti. Ja valsts drošības iestāde pieprasa, izveido vairākus kontus.
Aģentūra	Tādu datu reģistrēšana, kas saistīti ar ritekļa tipa atļauju, ko tā ir apstrādājusi kā atļaujas piešķirēja struktūra. Valsts drošības iestādes iesniegto datu validācija attiecībā uz atbilstību šai specifikācijai un publicēšana. Neierobežota jebkuru datu aplūkošana, ieskaitot datus, kuru validēšana nav pabeigta.	Pieteikšanās ar lietotājvārdu un paroli.
Sabiedrība	Validēto datu aplūkošana.	Neattiecas.”;

2) pielikuma 2.4. punktā iekļauj šādu daļu:

“EARTR nepieciešamības gadījumā nodrošina iespēju īstenot informācijas apmaiņu ar citām Aģentūras informācijas sistēmām, piemēram, Eiropas Ritekļu reģistru (“EVR”), kas minēts Lēmumā (ES) 2018/1614, dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgo lietotāja saskarni, kas minēta Komisijas Lēmumā 2014/880/ES (*), un vienas pieturas aģentūru (“VPA”), kas minēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 (**) 12. pantā.

(*) Komisijas 2014. gada 26. novembra Īstenošanas lēmums 2014/880/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2011/633/ES atcelšanu (OV L 356, 12.12.2014., 489. lpp.).

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

3) pielikuma 2.5. punktam pievieno šādus ievilkumus:

- “EVR: EVR iekļautā ritekļa tipa datu formātam viens pret vienu jāatbilst tipa apzīmējumam un, ja nepieciešams, tipa variantu vai versiju apzīmējumam EARTR,
- vienas pieturas aģentūra (*) (VPA): VPA izmanto EARTR, lai pārvaldītu visu ar tipiem/variantiem/versijām saistīto informāciju. Apmainoties ar informāciju starp sistēmām, kā atsauci izmanto tipa identifikāciju; VPA ļaus izgūt no EARTR informāciju par tipiem/variantiem/versijām un izraisīs ar tipu/variantu/versiju saistītās informācijas publicēšanu EARTR, tiklīdz ir izdota ritekļa tipa atļauja,

- Vienotā noteikumu datubāze (**), kas satur valsts noteikumus: attiecībā uz valsts noteikumiem par ritekļu atļaujām to parametru sarakstam, kuriem tiek veikts atbilstības novērtējums saskaņā ar EARTR norādītajiem valsts noteikumiem, Vienotajā noteikumu datubāzē jābūt tādām pašām. EARTR nedrīkst atsaukties ne uz vienu parametru, kas nav iekļauts Vienotajā noteikumu datubāzē.

Līdz Vienotā noteikumu datubāze ir spējīga darboties un uz to ir pārnesti dati no Atsauces dokumentu datubāzes un *Notif-II*, to parametru saraksts, kuriem tiek veikts atbilstības novērtējums saskaņā ar EARTR norādītajiem valsts noteikumiem, ir tāds pats kā Atsauces dokumentu datubāzē. EARTR nedrīkst atsaukties ne uz vienu parametru, kas nav iekļauts Atsauces dokumenta datu bāzē.

(*) Kā noteikts Regulas (ES) 2016/796 12. pantā.

(**) Kā noteikts Regulas (ES) 2016/796 27. pantā.”;

- 4) pielikuma 5.1. punktu aizstāj ar šādu:

“5.1. Pamatprincipi

Katra valsts drošības iestāde sniedz informāciju par tās piešķirtajām ritekļa tipa vai ritekļa tipa varianta atļaujām.

Katra valsts drošības iestāde sniedz informāciju par ritekļa tipa versijām vai ritekļa tipa varianta versijām, kuru tā saņēmusi saskaņā ar Regulas (ES) 2018/545 15. panta 3. punktu.

Aģentūra tiešā veidā reģistrē informāciju par tās piešķirtajām ritekļa tipa vai ritekļa tipa varianta atļaujām, kā arī informāciju, ko tā saņēmusi saistībā ar ritekļa tipa versijām vai ritekļa tipa varianta versijām.

EARTR ir iekļauts tīmekļa rīks informācijas apmaiņai starp valstu drošības iestādēm un Aģentūru. Minētais rīks ļauj veikt šādu informācijas apmaiņu:

- 1) tipa ID rezervēšana;
- 2) datu sniegšana reģistram, ko veic valsts drošības iestāde, nosūtot Aģentūrai datus, tostarp:
 - a) datus, kas saistīti ar jauna ritekļa tipa vai jauna ritekļa tipa varianta atļaujas piešķiršanu (šajā gadījumā valsts drošības iestāde sniedz pilnu datu kopu, kā noteikts II pielikumā);
 - b) datus, kas saistīti ar iepriekš EARTR reģistrēta ritekļa tipa atļaujas piešķiršanu (šajā gadījumā valsts drošības iestāde sniedz tikai datus, kas saistīti ar pašu atļauju, t. i., II pielikumā noteiktā saraksta 3. iedaļas laukus);
 - c) datus, kas saistīti ar ritekļa tipa versijas vai ritekļa tipa varianta versijas reģistrēšanu (šajā gadījumā valsts drošības iestāde sniedz pilnu datu kopu, kā noteikts II pielikumā);
 - d) datus, kas saistīti ar esošas atļaujas grozīšanu (šajā gadījumā valsts drošības iestāde sniedz tikai datus, kas saistīti ar laukiem, kuros jāizdara grozījumi; tie nedrīkst būt grozījumi datos par ritekļa raksturlielumiem);
 - e) datus, kas saistīti ar esošas atļaujas apturēšanu (šajā gadījumā valsts drošības iestāde iesniedz tikai apturēšanas datumu);
 - f) datus, kas saistīti ar esošas atļaujas atkārtotu aktivizēšanu (šajā gadījumā valsts drošības iestāde iesniedz tikai datus, kas saistīti ar laukiem, kuros jāizdara grozījumi), atsevišķi nodalot:
 - atkārtotu aktivizēšanu bez datu grozījumiem,
 - atkārtotu aktivizēšanu ar datu grozījumiem (šie dati nedrīkst būt saistīti ar ritekļa raksturlielumiem);
 - g) datus, kas saistīti ar atļaujas atsaukšanu;
 - h) datus, kas saistīti ar kļūdas labošanu;

- 3) Aģentūras pieprasījumu nosūtīšana valsts drošības iestādei ar lūgumu paskaidrot un/vai izlabot datus;
- 4) valsts drošības iestādes atbilžu nosūtīšana uz Aģentūras pieprasījumiem par datu paskaidrošanu un/vai labošanu.

Valsts drošības iestāde datus reģistra atjaunināšanai iesniedz elektroniski, izmantojot tīmekļa lietojumprogrammu un elektronisku standarta tīmekļa veidlapu, kurā aizpilda attiecīgos laukus saskaņā ar II pielikuma prasībām.

Aģentūra pārbauda valsts drošības iestādes iesniegtos datus attiecībā uz to atbilstību šai specifikācijai un tos validē vai pieprasa paskaidrojumus.

Ja Aģentūra atzīst, ka dati, ko iesniegusi valsts drošības iestāde, neatbilst šai specifikācijai, Aģentūra nosūta valsts drošības iestādei pieprasījumu izlabot vai paskaidrot iesniegtos datus.

Ikreiz, kad tiek atjaunināti dati par ritekļa tipu, sistēma ģenerē apstiprinājuma ziņojumu, ko pa e-pastu nosūta tās valsts drošības iestādes lietotājiem, kura iesniegusi datus, valstu drošības iestādēm visās pārējās dalībvalstīs, kur šim tipam ir piešķirta atļauja, ritekļa tipa atļaujas turētājam un Aģentūrai.”;

- 5) pielikuma 5.2.1. punktu aizstāj ar šādu:

“5.2.1. Jauna ritekļa tipa atļaujas, jauna ritekļa tipa varianta vai jaunas ritekļa tipa versijas reģistrēšana

1. Valsts drošības iestāde informē Aģentūru par jebkādas ritekļa tipa atļaujas piešķiršanu 20 darbdienu laikā pēc atļaujas izdošanas.
2. Valsts drošības iestāde informē Aģentūru par jebkādu ritekļa tipa variantu 20 darbdienu laikā pēc atļaujas izdošanas.
3. Valsts drošības iestāde sniedz Aģentūrai informāciju par jebkādu ritekļa tipa versiju vai ritekļa tipa varianta versiju, kuru tā saņēmusi saskaņā ar Regulas (ES) 2018/545 15. panta 3. punktu, 20 darbdienu laikā pēc pilnīgas informācijas saņemšanas.
4. Aģentūra pārbauda valsts drošības iestādes sniegto informāciju un 20 darbdienu laikā pēc šīs informācijas saņemšanas to validē un piešķir ritekļa tipam numuru, kā noteikts III pielikumā, vai arī pieprasa informācijas labošanu vai paskaidrošanu. Jo īpaši, lai nepieļautu tipu netīšu dublēšanos EARTR, Aģentūra pārbauda, ciktāl to pieļauj EARTR pieejamie dati, vai šo tipu nav jau agrāk reģistrējusi cita dalībvalsts.
5. Pēc valsts drošības iestādes iesniegtās informācijas validēšanas Aģentūra piešķir jaunajam ritekļa tipam numuru. Noteikumi par ritekļa tipa numura piešķiršanu ir izklāstīti III pielikumā.”;

- 6) pielikuma 5.3. punktu aizstāj ar šādu:

“5.3. Aģentūras veiktā datu ievade vai grozīšana

5.3.1. Atļaujas piešķirēja struktūra ir valsts drošības iestāde

Ja valsts drošības iestāde darbojas kā atļaujas piešķirēja struktūra, Aģentūra neveic grozījumus valsts drošības iestādes iesniegtajos datos. Aģentūras uzdevums ir tikai datus validēt un publicēt.

Izņēmuma gadījumos, piemēram, kad tehniski nav iespējams ievērot parasto procedūru, Aģentūra pēc valsts drošības iestādes lūguma var ievadīt vai grozīt valsts drošības iestādes iesniegtos datus. Šajā gadījumā valsts drošības iestāde, kas pieprasa datu ievadi vai grozīšanu, apstiprina Aģentūras ievadītos vai grozītos datus, un Aģentūra pienācīgi dokumentē šo procesu. Datu ievadei EARTR piemēro laika grafiku, kas norādīts 5.2. punktā.

5.3.2. Atļaujas piešķirēja struktūra ir Agentūra

Ja Agentūra darbojas kā atļaujas piešķirēja struktūra, tā:

- a) reģistrē jebkādu ritekļa tipa atļauju vai ritekļa tipa variantu 20 darbdienu laikā pēc atļaujas izdošanas;
- b) reģistrē jebkādu ritekļa tipa versiju vai ritekļa tipa varianta versiju 20 darbdienu laikā pēc pilnīgas informācijas saņemšanas;
- c) groza jebkādu esošu ritekļa tipa atļauju 20 darbdienu laikā pēc atļaujas grozījuma pieņemšanas;
- d) aptur jebkādu esošu ritekļa tipa atļauju piecu darbdienu laikā pēc lēmuma pieņemšanas par atļaujas apturēšanu;
- e) atkārtoti aktivizē jebkādu iepriekš apturētu ritekļa tipa atļauju 20 darbdienu laikā pēc lēmuma pieņemšanas par atļaujas atkārtotu aktivizēšanu;
- f) atsauc jebkādu esošu ritekļa tipa atļauju piecu darbdienu laikā pēc lēmuma pieņemšanas par atļaujas atsaukšanu.”;

7) pielikuma 6. iedaļu aizstāj ar šādu:

“6. GLOSĀRIJS

Termins vai saīsinājums	Definīcija
Tipa ID	Tipa identifikācija, kas sastāv no tipa numura (0.1. parametrs, skaitlis, kas sastāv no 10 cipariem), varianta (0.2. parametrs, burtciparu kods, kas sastāv no trīs rakstzīmēm) un versijas (0.4. parametrs, burtciparu kods, kas sastāv no trīs rakstzīmēm): TipaID = Tipa numurs+variants+versija = XX-XXX-XXXX-X-ZZZ-VVV
Ierobežojums	Jebkurš nosacījums vai limitējums, kas norādīts ritekļa tipa atļaujā un piemērojams jebkura šim tipam atbilstīga ritekļa laišanai tirgū vai izmantošanai. Ierobežojumi neattiecas uz tehniskajiem raksturlielumiem, kas minēti II pielikuma 4. iedaļā (parametru saraksts un formāts).
Atļaujas grozīšana	Pēc atļaujas piešķirējas struktūras pieprasījuma veicami grozījumi iepriekš publicētā informācijā par reģistrētu ritekļa tipa atļauju, kurā vajadzīgas izmaiņas.
Atļaujas apturēšana	Atļaujas piešķirējas struktūras lēmums, saskaņā ar kuru ritekļa tipa atļauja uz laiku tiek apturēta un nevienam riteklim nedrīkst piešķirt atļauju ritekli laist tirgū, pamatojoties uz atbilstību attiecīgajam tipam, kamēr nav izanalizēti cēloņi, kas ir šādas apturēšanas pamatojums. Ritekļa tipa atļaujas apturēšana neattiecas uz riteklīm, kas jau ir ekspluatācijā.
Atļaujas atkārtota aktivizēšana	Atļaujas piešķirējas struktūras lēmums, saskaņā ar kuru tās iepriekš noteiktā atļaujas apturēšana vairs nav spēkā.
Atjaunināma atļauja	Atļaujas piešķirējas struktūras lēmums, saskaņā ar kuru ritekļa tipa atļauja jāatjaunina atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/797 24. panta 3. punktam un nevienam riteklīm nedrīkst piešķirt atļauju ritekli laist tirgū, pamatojoties uz atbilstību attiecīgajam tipam. Atjaunināmas ritekļa tipa atļaujas statuss neattiecas uz riteklīm, kas jau ir ekspluatācijā.
Atļaujas atsaukšana	Lēmums, ko atļaujas piešķirēja struktūra pieņemusi atbilstīgi Direktīvas (ES) 2016/797 26. pantam un saskaņā ar kuru ritekļa tipa atļauja vairs nav spēkā. Ritekļus, kam piešķirta atļauju ritekli laist tirgū, pamatojoties uz atbilstību attiecīgajam tipam, atsauc.
Kļūda	Nosūtīti vai publiskoti dati, kas neatbilst attiecīgajai ritekļa tipa atļaujai. Šī definīcija neattiecas uz atļaujas grozījumiem.”

VIII PIELIKUMS

Lēmuma 2011/665/ES II pielikumu aizstāj ar šādu:

“II PIELIKUMS

REĢISTRĒJAMIE DATI UN TO FORMĀTS

1. Par katru ritekļa tipu, kam piešķirta atļauja, EARTR iekļauj šādus datus:
 - a) tipa identifikācija;
 - b) ražotājs;
 - c) atbilstība SITS;
 - d) atļaujas, tostarp vispārīga informācija par šīm atļaujām, atļauju statuss, to parametru saraksts, kuru atbilstība valsts noteikumiem ir pārbaudīta;
 - e) tehniskie raksturlielumi.
2. Datim, ko reģistrē EARTR par katru ritekļa tipu, un to formātam jābūt, kā norādīts 2. tabulā. Reģistrējamie dati ir atkarīgi no ritekļa kategorijas, kā norādīts 2. tabulā.
3. Vērtības, kas parametriem norādītas saistībā ar tehniskajiem raksturlielumiem, ir pieteikumam pievienotajā dokumentācijā norādītās vērtības.
4. Gadījumos, kad iespējamās parametra vērtības aprobežojas ar iepriekšdefinētu sarakstu, šos sarakstus uztur un atjaunina Aģentūra.
5. Attiecībā uz ritekļu tipiem, kas neatbilst visām attiecīgajām spēkā esošajām SITS, valsts drošības iestāde, kura piešķirusi tipa atļauju, var ierobežot informāciju, kas sniedzama par turpmāk 4. iedaļā norādītajiem tehniskajiem raksturlielumiem, aprobežojoties ar parametriem, kuri ir pārbaudīti saskaņā ar piemērojamajiem noteikumiem.
6. Ja parametrs ir definēts piemērojamajā SITS, šim parametram norāda verifikācijas procedūrā novērtēto vērtību.
7. Iepriekšdefinētos sarakstus Aģentūra uztur un regulāri atjaunina saskaņā ar spēkā esošajām SITS, tostarp SITS, ko var piemērot pārejas periodā.
8. Parametriem, kas apzīmēti kā “atklāts punkts”, nenorāda nekādus datus, līdz šis atklātais punkts netiek izklāstīts attiecīgajā SITS.
9. Parametriem, kas apzīmēti kā parametri “pēc izvēles”, datus norāda pēc tipa atļaujas pieteikuma iesniedzēja lēmuma.
10. Laukus no 0.1. līdz 0.4. aizpilda Aģentūra.

2. tabula

EARTR parametri

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekļi un izmantošanas telpas tīklu(-iem)
			1. Vīlces ritekļi	2. Velkami pasažieru ritekļi	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekļi	
0.	Tipa identifikācija	Virsraksts (nav datu)					
0.1.	Tipa numurs (saskaņā ar III pielikumu)	[numurs] XX-XXX-XXXX-X	Jā	Jā	Jā	Jā	
0.2.	Šajā tipā iekļautais variants (atbilstīgi Regulas (ES) 2018/545 2. panta 13. punktam)	[burtciparu kods] ZZZ	Jā	Jā	Jā	Jā	
0.4.	Šajā tipā iekļautās versijas (atbilstīgi Regulas (ES) 2018/545 2. panta 14. punktam)	[burtciparu kods] VVV	Jā	Jā	Jā	Jā	
0.3.	Reģistrācijas datums EARTR	[datums] GGGGMMDD	Jā	Jā	Jā	Jā	
1.	Vispārīga informācija	Virsraksts (nav datu)					
1.1.	Tipa nosaukums	[rakstzīmju virkne] (maks. 256 rakstzīmes)	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	
1.2.	Alternatīvs tipa nosaukums	[rakstzīmju virkne] (maks. 256 rakstzīmes)	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	
1.3.	Ražotāja nosaukums	Virsraksts (nav datu)					
1.3.1.	Ražotāja identifikācijas dati	Virsraksts (nav datu)					
1.3.1.1.	Organizācijas nosaukums	[rakstzīmju virkne] (maks. 256 rakstzīmes) Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta, iespēja pievienot jaunas organizācijas	Jā	Jā	Jā	Jā	
1.3.1.2.	Numurs komercreģistrā	Teksts	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	
1.3.1.3.	Organizācijas kods	Burtciparu kods	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas tīklu(-iem)
			1. Vīlces ritekļi	2. Velkami pasažieru ritekļi	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekļi	
1.3.2.	Ražotāja kontaktinformācija	Virsraksts (nav datu)					
1.3.2.1.	Organizācijas adrese: iela un numurs	Teksts	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	
1.3.2.2.	Pilsēta	Teksts	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	
1.3.2.3.	Valsts kods	Kods, kā definēts ES Iestāžu publikāciju noformēšanas rokasgrāmatā	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	
1.3.2.4.	Pasta indekss	Burtciparu kods	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	
1.3.2.5.	E-pasta adrese	E-pasts	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	
1.4.	Kategorija	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta (saskaņā ar III pielikumu)	Jā	Jā	Jā	Jā	
1.5.	Apakškategorija	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta (saskaņā ar III pielikumu)	Jā	Jā	Jā	Jā	
2.	Atbilstība SITS	Virsraksts (nav datu)					
2.1.	Atbilstība SITS	Katrai SITS: [rakstzīmju virkne] Jā/nē/daļēji/neattiecas. Izvēle no iepriekšdefinēta ar ritekļiem saistītu SITS saraksta (spēkā esošu un agrāk spēkā bijušu) (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Jā	Jā	Jā	
2.2.	“EK” verifikācijas sertifikāts Atsauce uz “EK tipa pārbaudes certifi- kātiem” (ja izmanto SB moduli) un/vai “EK konstrukcijas pārbaudes sertifikātiem” (ja izmanto SH1 mo- duli)	[rakstzīmju virkne] (iespēja norādīt vairākus sertifikātus, piemēram, sertifikātu ritošā sastāva apakšsistēmai, sertifikātu CCS u. c.)	Jā	Jā	Jā	Jā	
2.3.	Piemērojamie īpašie gadījumi (īpašie gadījumi, atbilstība kuriem ir novēr- tēta)	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles), pamatojoties uz SITS (katrai SITS, kas apzīmēta ar “jā” vai “daļēji”)	Jā	Jā	Jā	Jā	

Parametrs	Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)	1. Vīlces riteklī	2. Velkami pasažieru riteklī	3. Kravas vagoni	4. Specializētie riteklī	Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas rīkli(-iem)
2.4.	Neatbilstība SITS iedaļām	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles), pamatojoties uz SITS (katrai SITS, kas apzīmēta ar "daļēji")	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.	Atļaujas	Virsraksts (nav datu)					
3.0.	Izmantošanas telpa	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles) Dalībvalsts – tīkls	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.	Dalībvalsts, kurā piešķirta atļauja	Virsraksts (nav datu)					
3.1.1.	Dalībvalsts, kurā piešķirta atļauja	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.2.	Pašreizējais statuss	Virsraksts (nav datu)					
3.1.2.1.	Statuss	[rakstzīmju virkne] + [datums] Iespējamās izvēles: derīga, apturēta GGGGMMDD, atsaukta GGGGMMDD, atjaunināma GGGGMMDD	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.2.2.	Atļaujas derīguma termiņš (ja ir noteikts)	[datums] GGGGMMDD	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.2.3.	Izmantošanas nosacījumi un citi ierobežojumi ar kodu	[rakstzīmju virkne] Kods, ko piešķir Aģentūra	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.2.4.	Izmantošanas nosacījumi un citi ierobežojumi bez koda	[rakstzīmju virkne]	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.	Vēsturiskie dati	Virsraksts (nav datu)					
3.1.3.1.	Sākotnējā atļauja	Virsraksts (nav datu)					
3.1.3.1.1.	Sākotnējās atļaujas datums	[datums] GGGGMMDD	Jā	Jā	Jā	Jā	

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas tīklu(-iem)
			1. Vīlces ritekli	2. Velkami pasažieru ritekli	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekli	
3.1.3.1.2.	Atļaujas turētājs	Virsraksts (nav datu)					
3.1.3.1.2.1.	Atļaujas turētāja identifikācijas dati	Virsraksts (nav datu)					
3.1.3.1.2.1.1.	Organizācijas nosaukums	[rakstzīmju virkne] (maks. 256 rakstzīmes) Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta, iespēja pievienot jaunas organizācijas	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.1.2.1.2.	Numurs komercreģistrā	Teksts	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.1.2.1.3.	Organizācijas kods	Burtciparu kods	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	Pēc izvē- les	
3.1.3.1.2.2.	Atļaujas turētāja kontaktinformācija	Virsraksts (nav datu)					
3.1.3.1.2.2.1.	Organizācijas adrese: iela un numurs	Teksts	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.1.2.2.2.	Pilsēta	Teksts	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.1.2.2.3.	Valsts kods	Kods, kā definēts ES Iestāžu publikāciju noformēšanas rokasgrāmatā	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.1.2.2.4.	Pasta indekss	Burtciparu kods	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.1.2.2.5.	E-pasta adrese	E-pasts	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.1.3.	Atsauce uz atļaujas dokumentu	[rakstzīmju virkne] (EIN)	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.1.4.	Verifikācijas sertifikāts: atsauce uz tipa pārbaudi vai konstrukcijas pārbaudes veidu	[rakstzīmju virkne] (iespēja norādīt vairākus sertifikātus, piemēram, sertifikātu ritošā sastāva apakšsistēmai, sertifikātu vilcienu vadības un signalizācijas apakšsistēmai u. c.)	Jā	Jā	Jā	Jā	

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas tīklu(-iem)
			1. Vīlces ritekļi	2. Velkami pasažieru ritekļi	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekļi	
3.1.3.1.5.	Parametri, kuru atbilstība piemērojamajiem valsts noteikumiem ir novērtēta	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles), pamatojoties uz Komisijas Lēmumu 2015/2299/ES	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.1.6.	Piezīmes	[rakstzīmju virkne] (maks. 1 024 rakstzīmes)	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	
3.1.3.1.7.	Atsauce uz rakstisko deklarāciju, ko sagatavojis priekšlikuma iesniedzējs, kas minēts Regulas (ES) Nr. 402/2013 3. panta 11. punktā	[rakstzīmju virkne]	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.	Atļaujas grozījums	Virsraksts (nav datu) (X ir skaitlis no 2 uz augšu un norāda, cik reizes veikti tipa atļaujas grozījumi)	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.1.	Grozījuma veids	[rakstzīmju virkne] Teksts no iepriekšdefinēta saraksta	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.2.	Datums	[datums] GGGGMMDD	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.3.	Atļaujas turētājs (ja ir)	[rakstzīmju virkne] (maks. 256 rakstzīmes) Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta, iespēja pievienot jaunas organizācijas	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.3.1.	Atļaujas turētāja identifikācijas dati	Virsraksts (nav datu)					
3.1.3.X.3.1.1.	Organizācijas nosaukums	[rakstzīmju virkne] (maks. 256 rakstzīmes) Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta, iespēja pievienot jaunas organizācijas	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.3.1.2.	Numurs komercreģistrā	Teksts	Jā	Jā	Jā	Jā	

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas tīklu(-iem)
			1. Vīlces ritekļi	2. Velkami pasažieru ritekļi	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekļi	
3.1.3.X.3.1.3.	Organizācijas kods	Burtciparu kods	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	
3.1.3.X.3.2.	Atļaujas turētāja kontaktinformācija	Virsraksts (nav datu)					
3.1.3.X.3.2.1.	Organizācijas adrese: iela un numurs	Teksts	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.3.2.2.	Pilsēta	Teksts	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.3.2.3.	Valsts kods	Kods, kā definēts ES Iestāžu publikāciju noformēšanas rokasgrāmatā	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.3.2.4.	Pasta indekss	Burtciparu kods	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.3.2.5.	E-pasta adrese	E-pasts	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.4.	Atsauce uz atļaujas grozījuma dokumentu	[rakstzīmju virkne]	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.5.	Verifikācijas sertifikāts: atsauce uz tipa pārbaudi vai konstrukcijas pārbaudes veidu	[rakstzīmju virkne] (iespēja norādīt vairākus sertifikātus, piemēram, sertifikātu ritošā sastāva apakšsistēmai, sertifikātu CCS u. c.)	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.6.	Piemērojamie valsts noteikumi (ja ir)	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles), pamatojoties uz Komisijas Lēmumu 2015/2299/ES	Jā	Jā	Jā	Jā	
3.1.3.X.7.	Piezīmes	[rakstzīmju virkne] (maks. 1 024 rakstzīmes)	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	Pēc izvēles	
3.1.3.X.8.	Atsauce uz rakstisko deklarāciju, ko sagatavojis priekšlikuma iesniedzējs, kas minēts Regulas (ES) Nr. 402/2013 3. panta 11. punktā	[rakstzīmju virkne]	Jā	Jā	Jā	Jā	

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas rīklu(-iem)
			1. Vīlces ritekļi	2. Velkami pasažieru ritekļi	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekļi	
3.X.	Dalībvalsts, kurā piešķirta atļauja	Virsraksts (nav datu) (X ir skaitlis ar soli viena vienība no 2 uz augšu un norāda, cik reizes piešķirta šā tipa atļauja) Šajā iedaļā ir tādi paši lauki kā 3.1. iedaļā	Jā	Jā	Jā	Jā	
4.	Ritekļa tehniskie raksturlielumi	Virsraksts (nav datu)					
4.1.	Vispārīgi tehniskie raksturlielumi	Virsraksts (nav datu)					
4.1.1.	Vadītāja kabīņu skaits	[skaitlis] 0/1/2	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.1.2.	Ātrums	Virsraksts (nav datu)					
4.1.2.1.	Maksimālais projektētais ātrums	[skaitlis] km/h	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.1.3.	Riteņpāra kontūra	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā
4.1.5.	Maksimālais vilciena sekciju vai lokomotīvju skaits, kas sakabinātas kopā kopējai ekspluatācijai	[skaitlis]	Jā	Nē	Nē	Nē	Nē
4.1.11.	Riteņpāra kontūras pārstāšanās ierīce	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā
4.1.12.	Pastāvīgu formējumu veidojošo ritekļu skaits (tikai pastāvīgam formējumam)	[skaitlis]	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.2.	Ritekļa gabarīts	Virsraksts (nav datu)					
4.2.1.	References profils	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles) (saraksts atšķirsies dažādām kategorijām atkarībā no piemērojamās SITS)	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas tīklu(-iem)
			1. Vīlces ritekļi	2. Velkami pasažieru ritekļi	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekļi	
4.3.	Vides apstākļi	Virsraksts (nav datu)					
4.3.1.	Temperatūras diapazons	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.3.3.	Sniega, ledus un krusas apstākļi	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.4.	Ugunsdrošība	Virsraksts (nav datu)					
4.4.1.	Ugunsdrošības kategorija	[rakstzīmju virkne] Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.5.	Konstrukcijas masa un slodzes	Virsraksts (nav datu)					
4.5.1.	Pieļaujamā lietderīgā kravnesība dažādām līniju kategorijām	[skaitlis] t katrai līnijas kategorijai [rakstzīmju virkne]	Atklāts punkts	Atklāts punkts	Jā	Atklāts punkts	Jā
4.5.2.	Konstrukcijas masa	Virsraksts (nav datu)					
4.5.2.1.	Konstrukcijas masa darba režīmā	[skaitlis] kg	Jā	Jā	Pēc izvēles	Jā	Jā
4.5.2.2.	Konstrukcijas masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā	[skaitlis] kg	Jā	Jā	Pēc izvēles	Jā	Jā
4.5.2.3.	Konstrukcijas masa ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā	[skaitlis] kg	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.5.3.	Statiskā ass slodze	Virsraksts (nav datu)					
4.5.3.1.	Statiskā ass slodze darba režīmā	[skaitlis] kg	Jā	Jā	Pēc izvēles	Jā	Jā
4.5.3.2.	Statiskā ass slodze normālā lietderīgās kravnesības režīmā	[skaitlis] kg	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā
4.5.3.3.	Statiskā ass slodze ārkārtējā lietderīgās kravnesības režīmā	[skaitlis] kg	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā

Parametrs	Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas rīkli(-iem)
		1. Vīlces ritekli	2. Velkami pasažieru ritekli	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekli	
4.5.3.4.	Asu izvietojums vienības korpusā (attālums starp asīm): a: attālums starp asīm b: attālums no gala ass līdz tuvākā sakabes mehānisma galam c: attālums starp divām iekšējām asīm	a [skaitlis] m b [skaitlis] m c [skaitlis] m	Jā	Jā	Jā	Jā
4.5.5.	Ritekļa kopējā masa (katram vienības riteklim)	[skaitlis] kg	Jā	Jā	Jā	Jā
4.6.5.	Masa uz riteni	[skaitlis] kg	Jā	Jā	Jā	Jā
4.6.	Ritošā sastāva dinamiskie parametri	Virsraksts (nav datu)				
4.6.4.	Maksimālā ātruma un maksimālā ārējās sliedes paaugstinājuma deficīta kombinācija, attiecībā uz ko riteklis novērtēts	[skaitlis] km/h – [skaitlis] mm	Jā	Jā	Jā	Jā
4.6.5.	Sliežu ieslīpums	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta	Jā	Jā	Jā	Jā
4.7.	Bremzēšana	Virsraksts (nav datu)				
4.7.1.	Maksimālais vidējais palēninājums	[skaitlis] m/s ²	Jā	Nē	Nē	Nē
4.7.2.	Siltumietilpība	Virsraksts (nav datu)				
4.7.2.1.	Bremzēšanas efektivitāte lielos slīpumos normālā lietderīgās kravnesības režīmā	Virsraksts (nav datu)				
4.7.2.1.1.	SITS references gadījums	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta	Jā	Jā	Jā	Nē
4.7.2.1.2.	Ātrums (ja nav norādīts references gadījums)	[skaitlis] km/h	Jā	Jā	Jā	Nē

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas rīkli(-iem)
			1. Vīlces ritekli	2. Velkami pasažieru ritekli	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekli	
4.7.2.1.3.	Slīpums (ja nav norādīts references gadījums)	[skaitlis] ‰ (mm/m)	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.7.2.1.4.	Ceļš (ja nav norādīts references gadījums)	[skaitlis] km	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.7.2.1.5.	Laiks (ja nav norādīts ceļš) (ja nav norādīts references gadījums)	[skaitlis] min	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.7.2.1.6.	Maksimālā bremzēšanas siltumietilpība	[skaitlis] kW	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.7.3.	Stāvbremzes	Virsraksts (nav datu)					
4.7.3.3.	Maksimālais slīpums, kādā vienība ir noturama nekustīga tikai ar stāvbremzēm (ja riteklis ar tām aprīkots)	[skaitlis] ‰ (mm/m)	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.7.3.4.	Stāvbremzes	[loģiskā vērtība] Jā/nē	Nē	Nē	Jā	Nē	Nē
4.7.4.	Bremzēšanas sistēmas, kas uzstādītas riteklī	Virsraksts (nav datu)					
4.7.4.1.	Virpuļstrāvas bremzes	Virsraksts (nav datu)					
4.7.4.1.1.	Virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes uzstādītas	[loģiskā vērtība] Jā/nē	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.7.4.1.2.	Iespēja neizmantot virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes (tikai ja virpuļstrāvas sliežu ceļa bremzes ir uzstādītas)	[loģiskā vērtība] Jā/nē	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.7.4.2.	Magnētiskās bremzes	Virsraksts (nav datu)					
4.7.4.2.1.	Magnētiskās sliežu ceļa bremzes uzstādītas	[loģiskā vērtība] Jā/nē	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.7.4.2.2.	Iespēja neizmantot magnētiskās sliežu ceļa bremzes (tikai ja magnētiskās bremzes ir uzstādītas)	[loģiskā vērtība] Jā/nē	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas tīklu(-iem)
			1. Vīlces ritekļi	2. Velkami pasažieru ritekļi	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekļi	
4.7.4.3.	Reģeneratīvā bremzēšana (tikai ritekļiem ar elektrisko vilci)	Virsraksts (nav datu)					
4.7.4.3.1.	Reģeneratīvā bremzēšana uzstādīta	[loģiskā vērtība] Jā/nē	Jā	Nē	Nē	Jā	Jā
4.7.4.3.2.	Iespēja neizmantot reģeneratīvo bremzēšanu (tikai ja reģeneratīvā bremzēšana ir uzstādīta)	[loģiskā vērtība] Jā/nē	Jā	Nē	Nē	Jā	Jā
4.7.5.	Avārijas bremzēšana: bremzēšanas ceļš un palēninājuma profils katrā slodzes režīmā maksimālajā konstruktīvajā ātrumā	[skaitlis] m [skaitlis] m/s²	Jā	Jā	Nē	Jā	Nē
4.7.6.	Vispārējai ekspluatācijai: bremzēšanas masas procents (lambda) vai bremzētā masa	Lambda (%) [skaitlis] tonnas	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.7.7.	Darba bremzēšana: Pie maksimālās darba bremzēšanas: bremzēšanas ceļš un maksimālais palēninājums slodzes režīmā “konstrukcijas masa normālā lietderīgās kravnesības režīmā” maksimālajā konstruktīvajā ātrumā	[skaitlis] m [skaitlis] m/s²	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.7.8.	Riteņu pretslīdēšanas aizsardzības sistēma	[loģiskā vērtība] Jā/nē	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.8.	Ģeometriskie raksturlielumi	Virsraksts (nav datu)					
4.8.1.	Ritekļa garums	[skaitlis] m	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.8.2.	Minimālais ekspluatācijā nepieciešamais riteņa diametrs	[skaitlis] mm	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā
4.8.4.	Minimālais horizontālas līknes rādiuss	[skaitlis] m	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.8.5.	Minimālais vertikālas izliektas līknes rādiuss	[skaitlis] m	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.8.6.	Minimālais vertikālas ieliektas līknes rādiuss	[skaitlis] m	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas rīkli(-iem)
			1. Vīlces ritekli	2. Velkami pasažieru ritekli	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekli	
4.9.	Aprīkojums	Virsraksts (nav datu)					
4.9.1.	Gala sakabes tips	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Jā	Jā	Jā	Nē
4.9.2.	Ass gultņu stāvokļa monitorings (sakarsušu bukšu detektēšana)	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā
4.10.	Energoapgāde	Virsraksts (nav datu)					
4.10.1.	Energoapgādes sistēma (spriegums un frekvence)	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.10.4.	Maksimālā strāva stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu (norāda katrai līdzstrāvas sistēmai, kurai riteklis aprīkots)	[skaitlis] A [spriegumam, kas iepriekš automātiski iestatīts]	Jā	Jā	Nē	Jā	Nē
4.10.5.	Pantogrāfa saskares augstums ar kontaktvadiem (virs sliežu augšas līmeņa) (norāda katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots)	[skaitlis] no [m] līdz [m] (ar divām decimālzīmēm)	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.10.6.	Pantogrāfa galvas ģeometrija (norāda katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots)	[rakstzīmju virkne] [energoapgādes sistēmai, kas iepriekš automātiski iestatīta] No iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.10.7.	Pantogrāfu skaits, kas atrodas saskarē ar gaisvadu kontakttīklu (norāda katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots)	[skaitlis]	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas tīklu(-iem)
			1. Vilces ritekļi	2. Velkami pasažieru ritekļi	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekļi	
4.10.8.	Īsākais attālums starp diviem pantogrāfiem, kas atrodas saskarē ar gaisvadu kontakttīklu (norāda katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots; norāda atsevišķai un vajadzības gadījumā arī kopējai ekspluatācijai) (tikai, ja pacelto pantogrāfu skaits ir lielāks par 1)	[skaitlis] [m]	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.10.10.	Pantogrāfa strāvas noņēmēja ieliktna materiāls, ar ko riteklis var būt aprīkots (norāda katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis ir aprīkots)	[rakstzīmju virkne] [energoapgādes sistēmai, kas iepriekš automātiski iestatīta] No iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.10.11.	Automātiskas nolaišanas ierīce (ADD) uzstādīta (norāda katrai energoapgādes sistēmai, kurai riteklis aprīkots)	[loģiskā vērtība] Jā/nē	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.10.14.	Elektrovilces vienības aprīkotas ar jaudas vai strāvas ierobežošanas funkciju	[loģiskā vērtība] Jā/nē	Jā	Nē	Nē	Jā	Jā
4.10.15.	Vidējais kontaktspēks	[skaitlis] [N]	Jā	Jā	Nē	Jā	Jā
4.12.	Ar pasažieriem saistītie raksturlielumi	Virsraksts (nav datu)					
4.12.3.1.	Peronu augstumi, kādiem riteklis paredzēts	[skaitlis] No iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Jā	Nē	Nē	Jā
4.13.	Vilcienu vadības un signalizācijas borta iekārtas (tikai ritekļiem ar vadītāja kabīni)	Virsraksts (nav datu)					
4.13.1.	Signalizācija	Virsraksts (nav datu)					
4.13.1.1.	ETCS borta iekārtas un CCS SITS A pielikuma specifikāciju kopums	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta	Jā	Nē	Nē	Jā	Jā
4.13.1.5.	Uzstādītās B klases vai citas vilciena aizsardzības, kontroles un brīdināšanas sistēmas (sistēma un, attiecīgā gadījumā, versija)	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Nē	Nē	Jā	Jā

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekļi un izmantošanas telpas tīklu(-iem)
			1. Vīlces ritekļi	2. Velkami pasažieru ritekļi	3. Kravas vagoni	4. Specializētie ritekļi	
4.13.1.7.	ETCS borta iekārtu ieviešana	[rakstzīmju virkne]	Jā	Nē	Nē	Jā	Jā
4.13.1.8.	ETCS sistēmu savietojamība	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Nē	Nē	Jā	Nē
4.13.1.9.	Informācijas par vilciena veselumu pārvaldība	[loģiskā vērtība] Jā/nē	Jā	Nē	Nē	Jā	Jā
4.13.2.	Radiosakari	Virsraksts (nav datu)					
4.13.2.1.	GSM-R balss radiosakaru borta ie- kārtā un tās bāzlīnija	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta	Jā	Nē	Nē	Jā	Jā
4.13.2.3.	Uzstādītās B klases vai citas radiosaka- ru sistēmas (sistēma un, attiecīgā gadījumā, versija)	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Nē	Nē	Jā	Jā
4.13.2.5.	Balss radiosakaru sistēmu savietojā- mība	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Nē	Nē	Jā	Nē
4.13.2.6.	Balss un operatīvo sakaru īstenošana	[rakstzīmju virkne]	Jā	Nē	Nē	Jā	Jā
4.13.2.7.	GSM-R datu radiosakaru borta ie- kārtā un tās bāzlīnija	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta	Jā	Nē	Nē	Jā	Jā
4.13.2.8.	Datu radiosakaru sistēmu savietojā- mība	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Nē	Nē	Jā	Nē
4.13.2.9.	ETCS datu sakaru lietojuma ieviešana	[rakstzīmju virkne]	Jā	Nē	Nē	Jā	Jā
4.13.2.10.	Balss sakaru SIM kartes GSM-R vietē- jais sakaru tīkls	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta	Jā	Nē	Nē	Jā	Nē
4.13.2.11.	Datu sakaru SIM kartes GSM-R vietē- jais sakaru tīkls	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta	Jā	Nē	Nē	Jā	Nē

Parametrs		Datu formāts	Piemērojamība ritekļu kategorijām (jā, nē, pēc izvēles, atklāts punkts)				Parametri tehniskajai savietojamībai starp ritekli un izmantošanas telpas rīklu(-iem)
			1. Vilces riteklī	2. Velkami pasažieru riteklī	3. Kravas vagoni	4. Specializētie riteklī	
4.13.2.12.	Balss sakaru SIM kartes atbalsts grupas 555 ID funkcijai	[loģiskā vērtība] Jā/nē	Jā	Nē	Nē	Jā	Nē
4.14.	Savietojamība ar vilcienu detektēšanas sistēmām	Virsraksts (nav datu)					
4.14.1.	Vilcienu detektēšanas sistēmas tips, kurai riteklis paredzēts un novērtēts	[rakstzīmju virkne] No iepriekšdefinēta saraksta (iespējamās vairākas izvēles)	Jā	Jā	Jā	Jā	Jā”

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2019/777**(2019. gada 16. maijs),****par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES atcelšanu****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 49. panta 5. punktu,

tā kā:

- (1) Direktīvā (ES) 2016/797 precizēti dzelzceļa nozares dalībnieku, jo sevišķi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu un infrastruktūras pārvaldītāju, uzdevumi saistībā ar pārbaudēm, kas veicamas pirms atļauto ritekļu izmantošanas.
- (2) Dzelzceļa infrastruktūras reģistram būtu jānodrošina tīkla raksturlielumu pārredzamība, un tas būtu jāizmanto kā atsaucē datubāze. Galvenām kārtām tas būtu jāizmanto apvienojumā ar parametru vērtībām, kas norādītas atļaujā ritekli laist tirgū, nolūkā pārbaudīt ritekļa un maršruta tehnisko savietojamību.
- (3) Komisijas Īstenošanas lēmumā 2014/880/ES ⁽²⁾ noteiktais dzelzceļa infrastruktūras reģistra parametru saraksts un kopīgā lietotāja saskarne būtu jāatjaunina, lai dotu iespēju pārbaudīt ritekļa un maršruta savietojamību. Vienlaikus infrastruktūras reģistra tīmekļa lietojumprogrammai (*RINF* lietojumprogramma) būtu jāaizstāj kopīgā lietotāja saskarne.
- (4) *RINF* lietojumprogramma būtu jāizveido un jāpārvalda Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai ("Aģentūra"), un ar šīs lietojumprogrammas palīdzību būtu jānodrošina piekļuve dalībvalstu aktīvu reģistram, kurā norādītas katras attiecīgās apakšsistēmas vai apakšsistēmas daļas tīkla parametru vērtības. Dalībvalstīm tā jo īpaši būtu jāizmanto nolūkā nodrošināt Direktīvas (ES) 2016/797 49. panta 1. punktā noteiktā publicēšanas pienākuma izpildi, lai lietotājiem būtu pieejams vienots piekļuves punkts.
- (5) Saskaņā ar Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES 5. pantu dati, kas attiecas uz minētā lēmuma pielikuma tabulā norādītajiem parametriem, par visu Savienības dzelzceļa sistēmu jāsavāc un jāiekļauj dzelzceļa infrastruktūras reģistrā līdz 2019. gada 16. martam. Dati, kas attiecas uz jauniem šajā regulā noteiktiem parametriem, būtu laikus jāsavāc un jāiekļauj infrastruktūras reģistrā, lai panāktu Direktīvas (ES) 2016/797 mērķu izpildi, jo īpaši tālab, lai dotu iespēju pārbaudīt ritekļa un maršruta savietojamību, pamatojoties uz *RINF* lietojumprogrammu. *RINF* lietojumprogrammai būtu jāsāk darboties ne vēlāk kā tad, kad šī regula kļūst piemērojama, un dati, kas attiecas uz parametriem, kuri izmantojami ritekļa un maršruta savietojamības pārbaudei, būtu jāsavāc un jāiekļauj ne vēlāk kā līdz 2020. gada 16. janvārim un pēc iespējas drīzāk.
- (6) Katrai dalībvalstij būtu jāizraugās valsts reģistrācijas struktūrvienība, kas atbild par attiecīgās valsts infrastruktūras reģistra datu iesniegšanas koordināciju un regulāru atjaunināšanu.
- (7) Infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāvāc dati par savu tīklu un jānodrošina, ka reģistrācijas struktūrvienībām iesniegtie dati ir pilnīgi, konsekventi, precīzi un atjaunināti.
- (8) Veicot *RINF* lietojumprogrammas turpmāku pilnveidi, būtu jāvienkāršo ritekļa un maršruta savietojamības pārbaude un maršruta apraksta veidošana, izmantojot informāciju no *RINF* lietojumprogrammas. Aģentūrai būtu jānovērtē *RINF* lietojumprogrammas papildinājumu ieguvumi un izmaksas un attiecīgā gadījumā jāīsteno šie papildinājumi.
- (9) Aģentūrai būtu jāizveido piemērošanas rokasgrāmata, kurā aprakstītas un vajadzības gadījumā izskaidrotas šīs regulas prasības. Vadlīnijas būtu pastāvīgi jāatjaunina, jāpublicē un bez maksas jādara publiski pieejamas.

⁽¹⁾ OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.⁽²⁾ Komisijas 2014. gada 26. novembra Īstenošanas lēmums 2014/880/ES par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām un par Īstenošanas lēmuma 2011/633/ES atcelšanu (OV L 356, 12.12.2014., 489. lpp.).

- (10) Aģentūra 2018. gada 27. jūlijā izdeva ieteikumu par dzelzceļa infrastruktūras reģistra kopīgajām specifikācijām nolūkā atjaunināt infrastruktūras reģistra funkcijas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/797.
- (11) Tādēļ Īstenošanas lēmums 2014/880/ES būtu jāatceļ.
- (12) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktā minētās komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Infrastruktūras reģistra kopīgās specifikācijas

1. Infrastruktūras reģistra kopīgās specifikācijas, kas minētas Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantā, ir šīs regulas pielikumā noteiktās specifikācijas.
2. Katra dalībvalsts nodrošina, ka tās dzelzceļa tīkla parametru vērtības ir datorizētas elektroniskā lietojumprogrammā, kas atbilst šajā regulā noteiktajām kopīgajām specifikācijām.

2. pants

RINF lietojumprogramma

1. Aģentūra izveido un uztur tīmekļa lietojumprogrammu ("RINF lietojumprogramma"), kas ir vienots piekļuves punkts informācijas publicēšanai par dalībvalstu infrastruktūru saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 49. pantu.
2. RINF lietojumprogrammu izveido atbilstīgi šīs regulas pielikumam.
3. Aģentūra nodrošina, ka RINF lietojumprogramma sāk darboties ne vēlāk kā 2019. gada 16. jūnijā.
4. Katra dalībvalsts nodrošina, ka vajadzīgie dati par tās tīklu ir savākti un ievadīti RINF lietojumprogrammā līdz pielikuma 1. tabulā noteiktajiem datumiem.
5. Katra dalībvalsts nodrošina, ka dati RINF lietojumprogrammā tiek pastāvīgi atjaunināti saskaņā ar 5. pantu.
6. Aģentūra izveido valsts reģistrācijas struktūrvienību pārstāvju grupu, kuras uzdevums ir koordinēt, uzraudzīt un atbalstīt RINF lietojumprogrammas aizpildīšanu.

3. pants

Pāreja

1. Termiņi infrastruktūras reģistra aizpildīšanai, kas norādīti Īstenošanas lēmumā 2014/880/ES un noteikti šīs regulas pielikumā, paliek spēkā.
2. Dalībvalstis un Aģentūra nodrošina, ka dati, kas savākti un ievadīti infrastruktūras reģistrā saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES, arī turpmāk ir pieejami, un nodrošina to pieejamību RINF lietojumprogrammā.

4. pants

Valsts reģistrācijas struktūrvienība

1. Katra dalībvalsts izraugās valsts reģistrācijas struktūrvienību, kuras uzdevums ir koordinēt dalībvalsts datu vākšanu un ievadīšanu RINF lietojumprogrammā.

2. Katra dalībvalsts ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. jūnijam paziņo Aģentūrai valsts reģistrācijas struktūrvienību, ko tā izraudzījies saskaņā ar 1. punktu, ja minētā struktūrvienība nav iestāde, ko dalībvalsts izraudzījies saskaņā ar Īstenošanas lēmuma 2014/880/ES 6. panta 2. punktu.

3. No 2021. gada 1. janvāra, ņemot vērā 6. panta 1. punkta a) apakšpunktā minēto RINF lietojumprogrammas pilnveidi, katras dalībvalsts infrastruktūras pārvaldītāji ir atbildīgi par datu vākšanu un ievadišanu RINF lietojumprogrammā.

5. pants

Datu vākšana

1. Infrastruktūras pārvaldītāji nodrošina, ka dati RINF lietojumprogrammā ir precīzi, pilnīgi, konsekventi un savlaicīgi, un iesniedz atjauninātus datus, tiklīdz tie kļūst pieejami.

2. Līdz 2020. gada 31. decembrim infrastruktūras pārvaldītāji iesniedz datus reģistrācijas struktūrvienībām. Reģistrācijas struktūrvienības iesniedz datus RINF lietojumprogrammai vismaz reizi mēnesī, izņemot gadījumus, kad nav jāatjaunina nekādi dati. Šādā gadījumā reģistrācijas struktūrvienības informē Aģentūru, ka nav jāatjaunina nekādi dati. Vienu atjauninājumu veic vienlaikus ar ikgadējā tīkla pārskata publicēšanu.

3. No 2021. gada 1. janvāra, atkarībā no 6. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētās RINF lietojumprogrammas pilnveides norises, infrastruktūras pārvaldītāji tieši iesniedz datus RINF lietojumprogrammai, tiklīdz tie kļūst pieejami.

4. Informāciju par infrastruktūru, ko nodod ekspluatācijā pēc 2019. gada 16. jūnija, iesniedz RINF lietojumprogrammai pirms nodošanas ekspluatācijā.

6. pants

Turpmāka pilnveide

1. Līdz 2021. gada 1. janvārim Aģentūra, ņemot vērā izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātus, atjaunina RINF lietojumprogrammu nolūkā:

- a) vienkāršot datu atjaunināšanas procesu RINF lietojumprogrammā, lai dotu iespēju infrastruktūras pārvaldītājiem atjaunināt informāciju, tiklīdz tā kļūst pieejama;
- b) uzlabot tīkla aprakstu, lai precīzi attēlotu tā ģeometriju;
- c) sniegt informāciju par iespējamajiem maršrutiem tīklā;
- d) nodrošināt līdzekļus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu brīdināšanai par RINF lietojumprogrammas izmaiņām, kuras uz tiem attiecas.

2. Līdz 2022. gada 16. janvārim Aģentūra, ņemot vērā izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātus, atjaunina RINF lietojumprogrammu, lai iespējotu informācijas vākšanu un ievadi Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 ⁽³⁾ D2. papildinājumā minētā maršruta apraksta vajadzībām. Katra dalībvalsts nodrošina, ka vienu gadu pēc RINF lietojumprogrammas atjaunināšanas dalībvalsts infrastruktūras reģistrā tiek sniegta informācija maršruta apraksta vajadzībām.

3. RINF lietojumprogrammas turpmākā pilnveidē var izveidot datu sistēmu, kas nodrošina datus visām elektroniskajām informācijas plūsmām attiecībā uz Savienības dzelzceļa tīklu.

7. pants

Kopīgo specifikāciju piemērošanas rokasgrāmata

Ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. jūnijam Aģentūra publicē infrastruktūras reģistra kopīgo specifikāciju piemērošanas rokasgrāmatu (piemērošanas rokasgrāmata). Piemērošanas rokasgrāmatu Aģentūra pastāvīgi atjaunina. Piemērošanas rokasgrāmatā par katru parametru iekļauj atsauci uz attiecīgajiem noteikumiem savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās.

⁽³⁾ Komisijas 2019. gada 16. maijs Īstenošanas regula (ES) 2019/773 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju, kas attiecas uz Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu, un par Lēmuma 2012/757/ES atcelšanu (skatīt šā Oficiālā Vēstneša 5. lpp.).

*8. pants***Atcelšana**

Īstenošanas lēmums 2014/880/ES tiek atcelts.

*9. pants***Stāšanās spēkā un piemērošana**

Šī regula stājas spēkā 20. dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2019. gada 16. jūnija.

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

Briselē, 2019. gada 16. maijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

1. TEHNISKĀ DARBĪBAS JOMA

Šīs specifikācijas attiecas uz datiem par šādām Savienības dzelzceļa sistēmas strukturālajām apakšsistēmām:

- a) infrastruktūras apakšsistēma;
- b) energoapgādes apakšsistēma;
- c) vilcienu vadības un signalizācijas stacionāro lauka iekārtu apakšsistēma.

2. MĒRĶIS

Infrastruktūras reģistra galvenais mērķis ir norādīt pārredzamus tīkla raksturlielumus, un tas izmantojams par atsaucē datubāzi.

2.1. **Procesi, ko atbalsta infrastruktūras reģistrs**

Infrastruktūras reģistrs atbalsta šādus procesus:

- a) pārbaude pirms atļauto ritekļu izmantošanas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 23. pantu;
- b) mobilo apakšsistēmu projektēšana;
- c) vilcienu pārvadājumu pakalpojumu tehniski ekonomiskā pamatojuma pārbaude;
- d) tādu noteikumu un ierobežojumu publicēšana, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs, saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 14. panta 11. punktu;
- e) stacionāro iekārtu savstarpējās tehniskās savietojamības verifikācija saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 18. panta 4. punkta b) apakšpunktu;
- f) Savienības dzelzceļa sistēmas elementu savstarpējas izmantojamības progresa uzraudzība;
- g) tīkla pārskata sagatavošana saistībā ar infrastruktūras veidu;
- h) Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 D2. papildinājumā minētā maršruta apraksta sagatavošana saskaņā ar 6. panta 2. punktu;
- i) infrastruktūras reģistra datu atkārtota izmantošana citos IT rīkos.

2.2. **Īpašas prasības infrastruktūras reģistram**

Infrastruktūras reģistrs:

- a) nodrošina to parametru vērtības, kas izmantojami, lai pārbaudītu ritekļa un maršruta tehnisko savietojamību;
- b) nodrošina attiecīgos datus, kas ļauj noteikt paredzētās izmantošanas telpas infrastruktūras raksturlielumus, vienkāršot ritošā sastāva projektēšanu un pārbaudīt vilcienu pārvadājumu pakalpojumu tehniski ekonomisko pamatojumu;
- c) dod dalībvalstīm iespēju iekļaut infrastruktūras reģistrā noteikumus un ierobežojumus, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs;
- d) nodrošina attiecīgos datus, kas ļauj vienkāršot stacionārās apakšsistēmas un tīkla, kurā tā ir iekļauta, savstarpējās tehniskās savietojamības verifikāciju un uzraudzīt dzelzceļa stacionāro iekārtu savstarpējas izmantojamības progresu;
- e) nodrošina maršruta aprakstam vajadzīgo informāciju;
- f) dod iespēju izmantot infrastruktūras reģistru par atsaucē datubāzi tīkla pārskatam vai citiem IT rīkiem.

3. KOPĪGIE RAKSTURLIELUMI

Šajā pielikumā noteiktie raksturlielumi ir kopīgi visiem dalībvalstu infrastruktūras reģistriem.

3.1. Definīcijas

Šajā pielikumā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "līnijas posms" (LP) ir līnijas daļa starp blakusesošiem ekspluatācijas punktiem, kuru var veidot vairāki sliežu ceļi;
- 2) "ekspluatācijas punkts" (EP) ir jebkura atrašanās vieta vilcienu pārvadājumu darbībām, kur var sākties vai beigties pārvadājumi ar vilcienu vai mainīties maršruts un kur var veikt pasažieru vai kravas pārvadājumus; tas ietver atrašanās vietas uz robežām starp dalībvalstīm vai infrastruktūras pārvaldītājiem;
- 3) "atrašanās vietas punkts" (AVP) ir jebkurš konkrēts punkts, kurš atrodas uz līnijas posma sliežu ceļa un kurā mainās parametra vērtība;
- 4) "kustības ceļš" ir jebkurš sliežu ceļš, ko izmanto vilcienu kustībai; tas neietver garāmbraukšanas atzarus un satikšanās atzarus parastās līnijās vai sliežu ceļu savienojumos, kas vajadzīgi tikai vilcienu ekspluatācijai;
- 5) "pievedceļš" ir jebkurš sliežu ceļš ekspluatācijas punktā, ko neizmanto vilciena ekspluatācijas maršrutā.

3.2. Dzelzceļa tīkla struktūra infrastruktūras reģistra vajadzībām

- 3.2.1. Infrastruktūras reģistra vajadzībām katra dalībvalsts apraksta savu dzelzceļa tīklu pa līnijas posmiem un ekspluatācijas punktiem.
- 3.2.2. Par "līnijas posmu" publicējamus vienumus, kas attiecas uz infrastruktūras, energoapgādes un vilcienu vadības un signalizācijas stacionāro lauka iekārtu apakšsistēmām, piesaista infrastruktūras elementam "kustības ceļš".
- 3.2.3. Par "ekspluatācijas punktu" publicējamus vienumus, kas attiecas uz infrastruktūras apakšsistēmu, piesaista infrastruktūras elementiem "kustības ceļš" un "pievedceļš".

3.3. Infrastruktūras reģistra vienumi

- 3.3.1. Vienumus publicē saskaņā ar 1. tabulu.
- 3.3.2. Infrastruktūras reģistra piemērošanas rokasgrāmatā, kas minēta 7. pantā, precizē 1. tabulā norādīto datu īpašo formātu un pārvaldības procesu, uzrādot tos vienā no šādiem veidiem:
 - a) viena izvēle vai vairākatlase no iepriekšdefinēta saraksta;
 - b) rakstzīmju virkne *CharacterString* vai iepriekšdefinēta *CharacterString*;
 - c) kvadrātiekvāds norādīts numurs.
- 3.3.3. Parametra vērtību norāda, ja tā attiecas uz pamatparametru vai ja attiecīgais vienums atrodas tīklā, kas aprakstīts 1. tabulā norādītajos termiņos.

Parametrus, kas vajadzīgi, lai pārbaudītu ritekļa un maršruta savietojamību, norāda kā "Vajadzīgs MS" saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 D1. papildinājumu.

Visa informācija, kas saistīta ar parametriem, ir dota 1. tabulā.

Ja 1. tabulā ir atsauce uz infrastruktūras pārvaldītāja dokumentu, infrastruktūras pārvaldītājs vai VRS 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.

Infrastruktūras reģistra vienumi

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	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	[AAAA]	Infrastruktūras pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	X		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	CharacterString	Unikāls līnijas identifikators vai unikāls līnijas numurs dalībvalstī	X		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	Iepriekšdefinēta CharacterString	Unikāls EP identifikators līnijas posma sākumā (kilometri palielinās no EP sākumā līdz EP beigās)	X		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	Iepriekšdefinēta CharacterString	Unikāls EP identifikators līnijas posma beigās (kilometri palielinās no EP sākumā līdz EP beigās)	X		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	Iepriekšdefinēta CharacterString	Attālums starp ekspluatācijas punktiem līnijas posma sākumā un beigās	X		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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: Parasts LP/savienojums	Līnijas posma veids, kas izsaka uzrādīto datu apjomu un kas ir atkarīgs no tā, vai līnijas posms savieno vai nesavieno EP, kuri izveidoti, sadalot lielu mezglu vairākos EP	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.	KUSTĪBAS CEĻŠ					
1.1.1.0.0.	Vispārīga informācija					
1.1.1.0.0.1.	Sliežu ceļa identifikators	CharacterString	Unikāls sliežu ceļa identifikators vai unikāls sliežu ceļa numurs līnijas posmā	X		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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: N/O/B	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)	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
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	Iepriekšdefinēta CharacterString: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	Unikāls "EK" deklarācijas numurs saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/250 ⁽¹⁾			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	Iepriekšdefinēta CharacterString: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	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 parametri					
1.1.1.1.2.1.	Sliežu ceļa Eiropas transporta tīkla (TEN) klasifikācija	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Norāde uz Eiropas transporta tīkla daļu, pie kuras līnija pieder	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.1.2.1.2.	TEN ģeogrāfiskās informācijas sistēmas identifikators (GIS ID)	CharacterString	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Līnijas klasifikācija saskaņā ar INF SITS – Komisijas Regulu (ES) Nr. 1299/2014 ⁽³⁾	X		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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Līnijas kategorijas kombinācija ar ātrumu sliežu ceļa vājākajā punktā	X	X	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	CharacterString	Nestspējas klasifikācija valstī		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.2.4.2.	Konstrukciju atbilstība ātrgaitas slodzes modelim (HSLM)	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Līnijas posmiem, kuros maksimālais atļau- tais ātrums ir 200 km/h vai lielāks Informācija par procedūru, kas izmanto- jama dinamiskās savietojamības pārbaudes veikšanai		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.2.4.3.	Tādu konstrukciju, kurām nepieciešamas īpašas pārbaudes, atrašanās vieta uz dzelzceļa	Iepriekšdefinēta CharacterString: [NNNN.NNN] + [CharacterString]	Tādu konstrukciju atrašanās vietas noteik- šana, kurām nepieciešamas īpašas pārbaud- des		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.2.4.4.	Dokuments, kurā norādīta(-as) procedūra(-as) maršruta statiskās un dinamiskās savietojamības pārbaudžu veikšanai	CharacterString	No infrastruktūras pārvaldītāja divās ES valodās pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā ir: — precīzas procedūras maršruta statiskās un dinamiskās savietojamības pār- baužu veikšanai vai — attiecīgā informācija par konkrētu konstrukciju pārbaudžu veikšanu		X	2020. gada 16. janvāris

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.1.2.5.	Maksimālais atļautais ātrums	[NNN]	Nominālais maksimālais ekspluatācijas ātrums uz līnijas, kas izriet no infrastruktūras, energoapgādes un vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmu raksturlielumiem, izteikts km/h	X	X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.2.6.	Temperatūras diapazons	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: T1 (-25 līdz +40) T2 (-40 līdz +35) T3 (-25 līdz +45) Tx (-40 līdz +50)	Temperatūras diapazons neierobežotai piekļuvei līnijai saskaņā ar Eiropas standartu	X	X	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	[+/-][NNNN]	Līnijas posma augstākais punkts virs jūras līmeņa, salīdzinot ar Amsterdamas standarta līmeni (NAP)	X		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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Klimatiskie apstākļi uz līnijas ir bargi saskaņā ar Eiropas standartu	X	X	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.	Savstarpēji izmantojams gabarīts	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: GA/GB/GC/G1/DE3/S/IRL1/nav	Gabarīti GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1, kā definēts Eiropas standartā	Parametrs svītrots. Vizualizē informācijas nolūkā		
1.1.1.1.3.2.	Vairākās valstīs izmantojami gabarīti	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: G2/GB1/GB2/nav	Daudzpusējais gabarīts vai starptautiskais gabarīts, kas nav GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1, kā definēts Eiropas standartā	Parametrs svītrots. Vizualizē informācijas nolūkā		
1.1.1.1.3.3.	Valstī izmantojami gabarīti	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Iekšzemē izmantojamais gabarīts, kā definēts Eiropas standartā, vai cits vietējais gabarīts	Parametrs svītrots. Vizualizē informācijas nolūkā		

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.1.3.1.1.	Gabarītu noteikšana	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Gabarīti, kā definēts Eiropas standartā, vai citi vietējie gabarīti, ietverot apakšējo vai augšējo daļu Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1302/2014 7.3.2.2. punktu Apvienotās Karalistes tīkla līniju posmiem var nebūt gabarīta references profila	X	X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.3.1.2.	Tādu konkrētu punktu, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes, atrašanās vieta uz dzelzceļa	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [± NNNN.NNN] + [<i>CharacterString</i>]	Tādu konkrētu punktu atrašanās vieta, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes dēļ novirzēm no 1.1.1.1.3.1.1. punktā minētās gabarītu noteikšanas		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.3.1.3.	Dokuments, kurā norādīts tādu konkrētu punktu šķērsgriezums, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes	<i>CharacterString</i>	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā norādīts tādu konkrētu punktu šķērsgriezums, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes dēļ novirzēm no 1.1.1.1.3.1.1. punktā minētās gabarītu noteikšanas. Attiecīgā gadījumā dokumentam, kurā norādīts šķērsgriezums, var pievienot norādījumus konkrētā punkta pārbaudei		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.3.4.	Standarta kombinēto pārvadājumu profila numurs maināmām virsbūvēm	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Kods kombinētajiem pārvadājumiem ar maināmām virsbūvēm, kā definēts <i>UIC</i> kodeksā (ja līnija pieder pie <i>TEN</i>)	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.3.5.	Standarta kombinēto pārvadājumu profila numurs puspiekabēm	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Kods kombinētajiem pārvadājumiem ar puspiekabēm, kā definēts <i>UIC</i> kodeksā (ja līnija pieder pie <i>TEN</i>)	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.3.5.1.	Īpaša informācija	<i>CharacterString</i>	Visa attiecīgā informācija no infrastruktūras pārvaldītāja, kura attiecas uz līnijas plānojumu			2021. gada 1. janvāris
1.1.1.1.3.6.	Garenprofils	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [± NN.N] ([± NNNN.NNN] atkārtot, cik reizes nepieciešams	Garenprofila vērtību secība un vietas, kurās garenprofils mainās	X	X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.1.3.7.	Horizontālas līknes minimālais rādiuss	[NNNNN]	Sliežu ceļa mazākās horizontālās līknes rādiuss (m)	X	X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.4.	Sliežu ceļa parametri					
1.1.1.1.4.1.	Nominālais sliežu ceļa platums	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta 750/1000/1435/1520/1524/1600/1668/cits	Viena vērtība (mm), kas apzīmē sliežu ceļa platumu	X	X	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	[+/-] [NNN]	Maksimālais ārējās sliedes paaugstinājuma deficīts (mm), kas definēts kā faktiskā ārējās sliedes paaugstinājuma un augstākā līnijas projektētā līdzsvara paaugstinājuma starpība	X	X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.4.3.	Sliežu ieslīpums	[NN]	Leņķis, kas definē sliedes galviņas ieslīpumu attiecībā pret rītes virsmu	X	X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.4.4.	Balasta esība	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāda, vai sliežu ceļa konstrukcija ir ar balastā iegultiem gulšņiem vai nav			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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Pārmijām un krustojumiem uztur tādas ekspluatācijas robežvērtības, kas norādītas SITS	X		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	[NNN]	Maksimālais stacionāro dubultkrusteņu nevadāmais garums ir atkarīgs no riteņu minimālā ekspluatācijas diametra (mm)	X	X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.1.6.	Sliežu ceļa izturība pret slodzēm					
1.1.1.1.6.1.	Vilciena maksimālais palēninājums	[N.N]	Robežvērtību sliežu ceļa izturībai pret garenvirziena slodzēm norāda kā vilciena maksimālo atļauto palēninājumu un izsaka (m/s ²)	X	X	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: atļauta/atļauta ar nosacījumiem/atļauta tikai avārijas bremzēšanai/atļauta ar nosacījumiem tikai avārijas bremzēšanai/nav atļauta	Norāde uz ierobežojumiem induktīvo (virpuļstrāvas) bremžu izmantošanai	X	X	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: atļauta/atļauta ar nosacījumiem/atļauta ar nosacījumiem tikai avārijas bremzēšanai/atļauta tikai avārijas bremzēšanai/nav atļauta	Norāde uz ierobežojumiem magnētisko bremžu izmantošanai	X	X	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	CharacterString	No infrastruktūras pārvaldītāja divās ES valodās pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā izklāstīti nosacījumi 1.1.1.1.6.2. punktā norādītajai induktīvo (virpuļstrāvas) bremžu izmantošanai		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.6.5.	Dokuments, kurā izklāstīti nosacījumi magnētisko bremžu izmantošanai	CharacterString	No infrastruktūras pārvaldītāja divās ES valodās pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā izklāstīti nosacījumi 1.1.1.1.6.3. punktā norādītajai magnētisko bremžu izmantošanai		X	2020. gada 16. janvāris

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.1.7.	Veselības aizsardzība, drošība un vides aizsardzība					
1.1.1.1.7.1.	Uzmalu lubrikācijas iekārtas izmantošanas aizliegums	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ir aizliegta uzmalu lubrikācijas borta iekārtas izmantošana	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.7.2.	Pārbrauktuļu esība	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai līnijas posmā ir pārbrauktuves (tostarp gājēju pārejas)	X		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	CharacterString	Vilciena paātrinājuma ierobežojums gadījumā, ja vilciens apstājas vai no jauna uzņem ātrumu pārbrauktuves tuvumā, izteikts ar specifisku atsaucies 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 (HABD) lauka iekārtas esība	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	HABD lauka iekārtas esība	X	X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.7.5.	HABD lauka iekārtas atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Francijas, Itālijas un Zviedrijas tīklu īpatnība Sakarsušu bukšu atklāšanas ierīces lauka iekārta atbilstība SITS		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.7.6.	HABD lauka iekārtas identifikators	CharacterString	Francijas, Itālijas un Zviedrijas tīklu īpatnība Piemēro, ja HABD lauka iekārta neatbilst SITS; nodrošina sakarsušu bukšu atklāšanas ierīces lauka iekārtas identifikāciju		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.7.7.	HABD lauka iekārtas paaudze	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Francijas, Itālijas un Zviedrijas tīklu īpatnība Sakarsušu bukšu atklāšanas ierīces paaudze		X	2020. gada 16. janvāris

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.1.7.8.	HABD lauka iekārtas atrašanās vieta uz dzelzceļa līnijas	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [± NNNN.NNN] + [<i>CharacterString</i>]	Francijas, Itālijas un Zviedrijas tīklu īpatnība Piemēro, ja HABD lauka iekārta neatbilst SITS; nodrošina sakarsušu bukšu atklāšanas ierīces lauka iekārtas atrašanās vietas noteikšanu		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.7.9.	HABD lauka iekārtas mērījumu virziens	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: N/O/B	Francijas, Itālijas un Zviedrijas tīklu īpatnība Piemēro, ja HABD 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)		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.1.7.10.	Vajadzīgs nepārtraukts sarkanās gaismas signāls	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Posmi, kuros vajadzīgi divi nepārtraukti sarkanās gaismas signāli saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) 2019/773			2021. gada 1. janvāris
1.1.1.1.7.11.	Pieder pie klusāka ceļa	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Pieder pie “klusāka ceļa” saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 1304/2014 ⁽⁴⁾ 5.b pantu	X		2021. gada 1. janvāris
1.1.1.1.8.	Tunelis					
1.1.1.1.8.1.	Infrastrukturā pārvaldītāja kods	[AAAA]	Infrastrukturā pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.1.8.2.	Tuneļa identifikators	<i>CharacterString</i>	Unikāls tuneļa identifikators vai unikāls numurs dalībvalstī	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.3.	Tuneļa sākums	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [ģeogrāfiskais platums (NN.NNNN) + ģeogrāfiskais garums(± NN.NNNN) + km(± N NNN.NNN)]	Ģeogrāfiskās koordinātas decimālgados un līnijas kilometrs tuneļa sākumā	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.4.	Tuneļa beigas	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [ģeogrāfiskais platums (NN.NNNN) + ģeogrāfiskais garums(± NN.NNNN) + km(± N NNN.NNN)]	Ģeogrāfiskās koordinātas decimālgados un līnijas kilometrs tuneļa beigās	X		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 tunelim	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	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 tunelim	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	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	[NNNNN]	Tuneļa garums (m) no ieejas tunelī līdz izejai no tuneļa	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.1.8.8.	Šķērsriezuma laukums	[NNN]	Mazākais tuneļa šķērsriezuma laukums (m²)			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	jā/nē	Tuneļa atbilstība INF SITS maksimālajā atļautajā ātrumā	X		2021. gada 1. janvāris

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.1.8.8.2.	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams dokuments, kurā ir precīzs tuneļa apraksts	<i>CharacterString</i>	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: A/B/nav	Klasifikācija, kā pasažieru vilciens, kurā izcēlies ugunsgrēks, noteiktu laiku turpinās kustību	X	X	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	<i>CharacterString</i>	Klasifikācija, kā pasažieru vilciens, kurā izcēlies ugunsgrēks, noteiktu laiku turpinās kustību		X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
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	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	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	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [CC/RRRRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	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

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.2.2.	Kontakttīkla sistēma					
1.1.1.2.2.1.1.	Kontakttīkla sistēmas veids	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: Gaisvadu kontakttīkls (OCL) Trešā sliede Ceturrtā sliede Neelektrificēta infrastruktūra	Norāde uz kontakttīkla sistēmas veidu	X	X	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)	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: maiņstrāva 25 kV–50 Hz/ maiņstrāva 15 kV–16,7 Hz/ līdzstrāva 3 kV/ līdzstrāva 1,5 kV/ līdzstrāva (īpašais FR gadījums)/ līdzstrāva 750 V/ līdzstrāva 650 V/ līdzstrāva 600 V/ cita	Norāde uz vilces energoapgādes sistēmu (nominālais spriegums un frekvence)	X	X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.2.1.3.	U_{max2} Regulas (ES) Nr. 1301/2014 7.4.2.2.1. punktā minētajām līnijām	[NNNNNN]	Francijas tīkla īpatnība Lielākais īslaicīgais spriegums saskaņā ar EN50163 Regulas (ES) Nr. 1301/2014 7.4.2.2.1. punktā minētajām līnijām		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.2.2.2.	Maksimālais vilciena strāvas stiprums	[NNNN]	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	[NNN]	Norāde uz maksimālo pieļaujamo vilciena strāvas stiprumu stāvēšanas laikā līdzstrāvas sistēmām (A)		X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.2.2.4.	Reģeneratīvās bremzēšanas atļauja	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē/tikai tad, ja riteklis spēj konstatēt avārijapturi saskaņā ar EN50388	Norāde, vai reģeneratīvā bremzēšana ir atļauta, nav atļauta, atļauta ar īpašiem nosacījumiem		X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.2.5.	Maksimālais kontaktvada augstums	[N.NN]	Norāde uz kontaktvada maksimālo augstumu (m)		X	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	[N.NN]	Norāde uz kontaktvada minimālo augstumu (m)		X	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Norāde uz SITS atbilstīgām pantogrāfa galvām, kuras atļauts izmantot		X	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Norāde uz pantogrāfa galvām, kuras atļauts izmantot		X	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	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [N] [NNN] [NNN]	Norāde uz maksimālo atļauto paceltu pantogrāfu skaitu vienam vilcienam un minimālo attālumu starp blakusesošo pantogrāfa galvu viduslīnijām (m), braucot ar noteiktu ātrumu		X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.3.4.	Atļautais kontaktplāksņu materiāls	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Norāde, kādus kontaktplāksņu materiālus atļauts izmantot		X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatpara- metrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.2.4.	Gaisvadu kontakttīkla atdalīšanas posmi					
1.1.1.2.4.1.1.	Fāžu atdalīšana	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	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	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i>	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	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	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i>	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 posma beigām	[N]	Īpaši maršruta savietojamības pārbaudei Francijas tīklā Attālums starp zīmi, kas vilciena vadītājam atļauj "pacelt pantogrāfu" vai "izslēgt jaudas slēdzi" pēc fāžu atdalīšanas posma šķērsošanas, un fāžu atdalīšanas posma beigām		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.2.5.	Prasības ritošajam sastāvam					
1.1.1.2.5.1.	Vajadzīga strāvas vai jaudas ierobežošana vilcienā	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ritekļu borta iekārtās vajadzīga strāvas vai jaudas ierobežošanas funkcija		X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.2.5.2.	Atļautais kontaktspēks	<i>CharacterString</i>	Norāde uz atļauto kontaktspēku (N)		X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.2.5.3.	Vajadzīga automātiska nolaišanas ierīce	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai riteklī vajadzīga automātiska nolaišanas ierīce (ADD)		X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
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	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	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
1.1.1.3.2.	SITS atbilstīga vilcienu aizsardzības sistēma (ETCS)					
1.1.1.3.2.1.	Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas (ETCS) līmenis	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	ETCS lietojuma līmenis saistībā ar lauka iekārtām	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.2.2.	ETCS bāze	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Uz līnijas uzstādītā ETCS bāze			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.2.3.	Lai saņemtu piekļuvi līnijai, vajadzīgas ETCS papildu iekārtas	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai drošības apsvērumu dēļ vajadzīgas papildu iekārtas, lai saņemtu piekļuvi līnijai	X		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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: nav/cilpas iekārta/GSM-R papildu iekārta/cilpas iekārta un GSM-R papildu iekārta	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

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.3.2.5.	Īstenots ETCS valsts 44. paketes lietojums	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ir ierobežojumi vai nosacījumi dēļ daļējas atbilstības CCS SITS – Komisijas Regulai (ES) 2016/919 ⁽³⁾			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.2.7.	ETCS izvēles funkcijas	CharacterString	ETCS izvēles funkcijas, kas var uzlabot līnijas ekspluatāciju	Parametrs svītrots. Vizualizē informācijas nolūkā		
1.1.1.3.2.8.	Lai saņemtu piekļuvi līnijai, vajadzīgs vilciena integritātes apstiprinājums no borta iekārtām	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai drošības apsvērumu dēļ vajadzīgs vilciena integritātes apstiprinājums no borta iekārtām, lai saņemtu piekļuvi līnijai		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.2.9.	ETCS sistēmas savietojamība	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	ETCS prasības, kas izmantojamas tehniskās savietojamības pierādīšanai		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.2.10.	ETCS M_version	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	ETCS M_version saskaņā ar SRS 7.5.1.9. punktu			2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.3.	SITS atbilstīgi radiosakari (GSM-R)					
1.1.1.3.3.1.	GSM-R versija	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Uz līnijas uzstādītās GSM-R funkcionālo prasību specifikācijas (FRS) un sistēmas prasību specifikācijas (SRS) versijas numurs	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.3.3.2.	Aktīvo GSM-R mobilo ierīču (EDOR) vai vienlaicīgu sakaru seansu skaits vilcienā ETCS 2. līmenim vai 3. līmenim, kas vajadzīgs, lai veiktu radiobloku centra pārtveres bez darbības traucējumiem	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: 1/2	Vienlaicīgu sakaru seansu skaits vilcienā ETCS 2. līmenim vai 3. līmenim, kas vajadzīgs netraucētai vilciena kustībai. Tas attiecas uz radiobloku centra (RBC) īsteno tiem 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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	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	CharacterString	Visa papildinformācija par tīkla raksturlielumiem vai attiecīgs no infrastruktūras pārvaldītāja pieejams dokuments, kas glabājas Aģentūrā, piemēram, par saskarnes līmeni, no kura izriet ieteikumi papild aizsardzībai vilcienā			2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.3.3.2.	ETCS vajadzībām izmantojams GPRS	Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ETCS vajadzībām var izmantot GPRS			2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.3.3.3.	GPRS īstenošanas apgabals	CharacterString	Norāde uz apgabalu, kurā ETCS vajadzībām var izmantot GPRS			2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.3.4.	555. grupas izmantošana	Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai tiek izmantota 555. grupa		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.3.5.	GSM-R tīkli, uz kuriem attiecas viesabonēšanas nolīgums	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	To GSM-R tīklu saraksts, uz kuriem attiecas viesabonēšanas nolīgums		X	2020. gada 16. janvāris

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.3.3.6.	Viesabonēšana publiskajos tīklos	Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē Ja atbilde ir "Jā", publiskā tīkla nosaukums:	Ir pieejama viesabonēšana publiskajos tīklos			2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.3.7.	Sīkāka informācija par viesabonēšanu publiskajos tīklos	Character string	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	Izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde uz GSM-R pārklājuma neesību	X		2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.3.9.	Radiosakaru sistēmas balss sakaru funkcijas savietojamība	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Radiosakaru prasības, kas izmantojamas balss sakaru funkcijas tehniskās savietojamības pierādīšanai		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.3.10.	Radiosakaru sistēmas datu sakaru funkcijas savietojamība	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Radiosakaru prasības, kas izmantojamas datu sakaru funkcijas tehniskās savietojamības pierādīšanai		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.4.	Vilcienu detektēšanas sistēmu pilnīga atbilstība SITS					
1.1.1.3.4.1.	SITS pilnībā atbilstīgu vilcienu detektēšanas sistēmu esība	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ir uzstādīta jebkāda vilcienu detektēšanas sistēma, kas pilnībā atbilst CCS SITS – Regulas (ES) 2016/919 prasībām	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.5.	Mantotās vilciena aizsardzības sistēmas					
1.1.1.3.5.1.	Citu uzstādītu vilciena aizsardzības, vadības un brīdināšanas sistēmu esība Vilciena aizsardzības sistēma	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai uz līnijas ir uzstādītas citas vilciena aizsardzības, vadības un brīdināšanas sistēmas normālas ekspluatācijas režīmā	Parametrs svītrots. Vizualizē informācijas nolūkā		

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.3.5.2.	Vairāku vilciena aizsardzības, vadības un brīdināšanas sistēmu nepieciešamība vilcienā	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Norāde, vai vilcienā ir vajadzīgas vairākas vilciena aizsardzības, vadības un brīdināšanas sistēmas, kas darbojas vienlaikus	Parametrs svītrots. Vizualizē informācijas nolūkā		
1.1.1.3.5.3.	Mantotā vilciena aizsardzības sistēma	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Norāde, kura B klases sistēma ir uzstādīta	X	X	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)	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Norāde, kuras mantotās radiosakaru sistēmas ir uzstādītas	X	X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.7.	Vilcienu detektēšanas sistēmas, kas nav pilnībā atbilstīgas SITS					
1.1.1.3.7.1.1.	Vilcienu detektēšanas sistēmas veids	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: sliežu ceļa elektriskā ķēde/riteņa detektors/cilpas iekārta	Norāde uz uzstādīto vilcienu detektēšanas sistēmu veidiem	X	X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.1.2.	Sliežu ceļa elektrisko ķēžu vai asu skaitītāju veidi, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Norāde uz vilcienu detektēšanas sistēmu veidiem, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.7.1.3.	Dokuments, kurā norādīta(-as) procedūra(-as) saistībā ar 1.1.1.3.7.1.2. punktā deklarēto vilcienu detektēšanas sistēmu veidu	CharacterString	No infrastruktūras pārvaldītāja divās ES valodās pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā izklāstītas precīzas procedūras īpašajai pārbaudei, kas veicama 1.1.1.3.7.1.2. punktā norādītajām vilcienu detektēšanas sistēmām		X	2020. gada 16. janvāris

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.3.7.1.4.	Posms, kurā ir vilcienu detektēšanas ierobežojumi	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Īpaši maršruta savietojamības pārbaudei Francijas tīklā Posmi, kuros: — kustība tonnāžas izteiksmē ir mazāka nekā 15 000 tonnas dienā pa katru sliežu ceļu — ir virziena bloķēšana — ir 45 sekunžu aizture virziena bloķēšanai — ir iekārta ar sliežu ceļa elektriskās ķēdes paziņošanu — nav manevrēšanas palīgpēdāļa parastajā kustības virzienā uz līnijām ar dubultu sliežu ceļu bez reversīvās kustības — nav manevrēšanas palīgpēdāļa neatkarīgi no satiksmes virziena uz līnijām ar vienu sliežu ceļu un sliežu ceļiem ar kustību divos virzienos — nav pēdāļa paziņošanas mehānisma — ir 45 sekunžu aizture īpašām paziņošanas atiestates ierīcēm		X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.7.2.1.	Maksimālā atļautā attāluma starp divām secīgām asīm atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: atbilst SITS/neatbilst SITS	Norāde, vai vajadzīgais attālums atbilst SITS	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.2.2.	Maksimālais atļautais attālums starp divām secīgām asīm gadījumā, kad nav atbilstības SITS	[NNNNN]	Norāde uz maksimālo atļauto attālumu starp divām secīgām asīm, gadījumā, kad nav atbilstības SITS (mm)			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.3.	Minimālais atļautais attālums starp divām secīgām asīm	[NNNN]	Norāde uz attālumu (mm)			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.3.7.4.	Minimālais atļautais attālums starp pirmo un pēdējo asi	[NNNNN]	Norāde uz attālumu (mm)			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.5.	Maksimālais attālums starp vilciena galu un pirmo asi	[NNNN]	Norāde uz maksimālo attālumu starp vilciena galu un pirmo asi (mm), kas attiecas uz abiem ritekļa vai vilciena galiem (priekšgalu un beigām)			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.6.	Minimālais atļautais loka platums	[NNN]	Norāde uz platumu (mm)			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.7.	Minimālais atļautais riteņa diametrs	[NNN]	Norāde uz riteņa diametru (mm)			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.8.	Minimālais atļautais uzmalas biezums	[NN.N]	Norāde uz uzmalas biezumu (mm)			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.9.	Minimālais atļautais uzmalas augstums	[NN.N]	Norāde uz uzmalas augstumu (mm)			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.10.	Maksimālais atļautais uzmalas augstums	[NN.N]	Norāde uz uzmalas augstumu (mm)			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.11.	Minimālā atļautā asslodze	[NN.N]	Norāde uz slodzi (t)	Parametrs svītrots. Vizualizē informācijas nolūkā		
1.1.1.3.7.11.1.	Minimālā atļautā asslodze pa ritekļu kategorijām	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Norāde uz slodzi (t) atkarībā no ritekļa kategorijas			2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.7.12.	Noteikumu par no metāla brīvu telpu ap riteņiem atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: atbilst SITS/neatbilst SITS	Norāde, vai noteikumi atbilst SITS			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.3.7.13.	Noteikumu par ritekļa metāla konstrukciju atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: atbilst SITS/neatbilst SITS	Norāde, vai noteikumi atbilst SITS			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.14.	Prasību par riteņa materiāla fero-magnētiskajiem raksturlielumiem atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: atbilst SITS/neatbilst SITS	Norāde, vai noteikumi atbilst SITS			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.15.1.	Maksimālās atļautās pilnās pretestības starp riteņpāra pretējiem riteņiem atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: atbilst SITS/neatbilst SITS	Norāde, vai noteikumi atbilst SITS			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.15.2.	Maksimālā atļautā pilnā pretestība starp riteņpāra pretējiem riteņiem, ja nav atbilstības SITS	[N.NNN]	Maksimālās atļautās pilnās pretestības vērtība (Ω) gadījumā, kad nav atbilstības SITS			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.16.	Smiltņīcas atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: atbilst SITS/neatbilst SITS	Norāde, vai noteikumi atbilst SITS vai nē	Parametrs svītrots. Vizualizē informācijas nolūkā		
1.1.1.3.7.17.	Maksimālais smilšu daudzums	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Maksimālais uz sliežu ceļa pieļaujamais smilšu daudzums 30 sekundēs (gramos)			2021. gada 1. janvāris
1.1.1.3.7.18.	Prasība par iespēju vilciena vadītājam aktivēt/deaktivēt smiltņīcu	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ir vai nav vajadzīga iespēja vilciena vadītājam aktivēt/deaktivēt smiltņīcu saskaņā ar infrastruktūras pārvaldītāja norādījumiem			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.19.	Noteikumu par smilšu raksturlielumiem atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: atbilst SITS/neatbilst SITS	Norāde, vai noteikumi atbilst SITS			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.3.7.20.	Noteikumu par borta ierīci uzmalu lubrikācijai esība	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ir noteikumi par uzmalu lubrikācijas aktivēšanu vai deaktivēšanu			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.21.	Noteikumu par kompozītmateriālu bremžu kļuču izmantošanu atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: atbilst SITS/neatbilst SITS	Norāde, vai noteikumi atbilst SITS			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.22.	Noteikumu par šuntēšanas palīgierīcēm atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: atbilst SITS/neatbilst SITS	Norāde, vai noteikumi atbilst SITS			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.7.23.	Noteikumu par to RST raksturlielumu kombināciju, kas ietekmē šuntēšanas pretestību, atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: atbilst SITS/neatbilst SITS	Norāde, vai noteikumi atbilst SITS			Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	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
1.1.1.3.8.2.	Iespēja pārslēgties starp dažādām radiosakaru sistēmām	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	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
1.1.1.3.9.	Parametri, kas saistīti ar elektromagnētiskajiem traucējumiem					
1.1.1.3.9.1.	Noteikumu par ritekļa emitētajiem magnētiskajiem laukiem esība un atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: nav/atbilst SITS/neatbilst 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

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.3.9.2.	Ritekļu vilces strāvas harmoniku robežvērtību esība un atbilstība SITS	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: nav/atbilst SITS/neatbilst 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.	Līnijas lauka iekārtas traucētas darbības situācijām					
1.1.1.3.10.1.	ETCS līmenis traucētas darbības situācijām	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	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 bremzēm saistītie parametri					
1.1.1.3.11.1.	Maksimālais vajadzīgais bremzēšanas ceļš	[NNNN]	Norāda vilciena bremzēšanas ceļa maksimālo vērtību (m) maksimālajam līnijas ātrumam	X	X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.1.1.3.11.2.	Infrastruktūras pārvaldītāja papildinformācijas pieejamība	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Infrastruktūras pārvaldītāja papildinformācijas pieejamība, kā definēts Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 pielikuma 4.2.2.6.2. punkta 2. apakšpunktā	X	X	2020. gada 16. janvāris
1.1.1.3.11.3.	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejami dokumenti, kas attiecas uz bremzēšanas veikspēju	CharacterString	No infrastruktūras pārvaldītāja divās ES valodās pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā sniegta papildinformācija, kā definēts Īstenošanas regulas (ES) 2019/773 pielikuma 4.2.2.6.2. punkta 2. apakšpunktā		X	2020. gada 16. janvāris

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.1.1.3.12.	Citi ar CCS (vilcienu vadības un signalizācijas iekārtām) saistītie parametri					
1.1.1.3.12.1.	Sānsveres atbalsts	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ETCS atbalsta sānsveres funkcijas	Parametrs svītrots. Vizualizē informācijas nolūkā		
1.1.1.4.	Noteikumi un ierobežojumi					
1.1.1.4.1.	Tādu noteikumu un ierobežojumu esība, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	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	CharacterString	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā sniegta papildinformācija			2021. gada 1. janvāris
1.2.	EKSPLOATĀCIJAS PUNKTS					
1.2.0.0.0.	Vispārīga informācija					
1.2.0.0.0.1.	Ekspluatācijas punkta nosaukums	CharacterString	Nosaukums, kas parasti saistīts ar pilsētu vai ciemu vai ar satiksmes vadības nolūku	X		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	Iepriekšdefinēta CharacterString: [AA+AAAAAAAAAA]	Kods, ko veido valsts kods un ekspluatācijas punkta burtciparu kods	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.0.0.0.3.	Ekspluatācijas punkta TAF/TAP primārais kods	Iepriekšdefinēta CharacterString: [AANNNNN]	TAF/TAP vajadzībām izveidots primārais kods			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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Objekta veids saistībā ar galvenajām ekspluatācijas funkcijām	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.2.0.0.0.4.1.	Sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīces veids	<i>CharacterString</i>	Sliežu ceļa platuma pārstatīšanas ierīces veids		X	2020. gada 16. janvāris
1.2.0.0.0.5.	Ekspluatācijas punkta ģeogrāfiskā atrašanās vieta	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [ģeogrāfiskais platums (NN.NNNN) + ģeogrāfiskais garums(± NN.NNNN)]	Ģeogrāfiskās koordinātas decimālgados parasti norāda attiecībā uz ekspluatācijas punkta centru	X	X	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	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [NNN.NNN] + [<i>CharacterString</i>]	Kilometrs, kas saistīts ar līnijas identifikāciju un norāda ekspluatācijas punkta atrašanās vietu. Tas parasti ir ekspluatācijas punkta centrā	X	X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.	KUSTĪBAS CEĻŠ					
1.2.1.0.0.	Vispārīga informācija					
1.2.1.0.0.1.	Infrastrukturā pārvaldītāja kods	[AAAA]	Infrastrukturā pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	X		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	<i>CharacterString</i>	Unikāls sliežu ceļa identifikators vai unikāls sliežu ceļa numurs ekspluatācijas punktā	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.1.	Sliežu ceļa verificācijas deklarācijas					
1.2.1.0.1.1.	Sliežu ceļa "EK" verificācijas deklarācija, kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas infrastruktūras apakšsistēmai	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	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	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	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

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.2.1.0.2.	Veiktspējas parametri					
1.2.1.0.2.1.	Sliežu ceļa TEN klasifikācija	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: TEN-T visaptverošā tīkla daļa/ TEN-T kravu pārvadājumu pamattīkla daļa/ TEN-T pasažieru pārvadājumu pamattīkla daļa/ ārpus TEN	Norāde uz Eiropas transporta tīkla daļu, pie kuras sliežu ceļš pieder	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.2.2.	Līnijas kategorija	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Līnijas klasifikācija saskaņā ar INF SITS – Regulu (ES) Nr. 1299/2014			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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	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					
1.2.1.0.3.1.	Savstarpēji izmantojams gabarīts	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: GA/GB/GC/G1/DE3/S/IRL1/nav	Gabarīti GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1, kā definēts Eiropas standartā	Parametrs svītrots. Vizualizē informācijas nolūkā		
1.2.1.0.3.2.	Vairākās valstīs izmantojami gabarīti	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: G2/GB1/GB2/nav	Daudzpusējais gabarīts vai starptautiskais gabarīts, kas nav GA, GB, GC, G1, DE3, S, IRL1, kā definēts Eiropas standartā	Parametrs svītrots. Vizualizē informācijas nolūkā		
1.2.1.0.3.3.	Valstī izmantojami gabarīti	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Iekšzemē izmantojamais gabarīts, kā definēts Eiropas standartā, vai cits vietējais gabarīts	Parametrs svītrots. Vizualizē informācijas nolūkā		
1.2.1.0.3.4.	Gabarītu noteikšana	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta	Gabarīti, kā definēts Eiropas standartā, vai citi vietējie gabarīti, ietverot apakšējo vai augšējo daļu	X	X	2020. gada 16. janvāris

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.2.1.0.3.5.	Tādu konkrētu punktu, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes, atrašanās vieta uz dzelzceļa	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [± NNNN.NNN] + [<i>CharacterString</i>]	Tādu konkrētu punktu atrašanās vieta, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes dēļ novirzēm no 1.2.1.0.3.4. punktā minētās gabarītu noteikšanas		X	2020. gada 16. janvāris
1.2.1.0.3.6.	Dokuments, kurā norādīts tādu konkrētu punktu šķērsriezums, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes	<i>CharacterString</i>	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā norādīts tādu konkrētu punktu šķērsriezums, kuriem nepieciešamas īpašas pārbaudes dēļ novirzēm no 1.2.1.0.3.4. punktā minētās gabarītu noteikšanas. Attiecīgā gadījumā dokumentam, kurā norādīts šķērsriezums, var pievienot norādījumus konkrētā punkta pārbaudei		X	2020. gada 16. janvāris
1.2.1.0.4.	Sliežu ceļa parametri					
1.2.1.0.4.1.	Nominālais sliežu ceļa platums	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: 750/1000/1435/1520/1524/1600/1668/cits	Viena vērtība (mm), kas apzīmē sliežu ceļa platumu	X	X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.5.	Tunelis					
1.2.1.0.5.1.	Infrastruktūras pārvaldītāja kods	[AAAA]	Infrastruktūras pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.5.2.	Tuneļa identifikators	<i>CharacterString</i>	Unikāls tuneļa identifikators vai unikāls tuneļa numurs dalībvalstī	X		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 piemērojam dzelzceļa tunelim	<i>CharacterString</i> : [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	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

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
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 tunelim	Iepriekšdefinēta <i>CharacterString</i> : [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	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	[NNNNN]	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: A/B/nav	Klasifikācija, kā pasažieru vilciens, kurā izcēlies ugunsgrēks, noteiktu laiku turpinās kustību		X	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	<i>CharacterString</i>	Klasifikācija, kā pasažieru vilciens, kurā izcēlies ugunsgrēks, noteiktu laiku turpinās kustību (saskaņā ar valsts noteikumiem, ja tādi ir)		X	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai tunelī atļauts izmantot dīzeļvilci vai citu siltumdzinēja vilci			2021. gada 1. janvāris
1.2.1.0.6.	Perons					
1.2.1.0.6.1.	Infrastrukturā pārvaldītāja kods	[AAAA]	Infrastrukturā pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.2.1.0.6.2.	Perona identifikators	<i>CharacterString</i>	Unikāls perona identifikators vai unikāls perona numurs ekspluatācijas punktā	X		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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: <i>TEN-T</i> visaptverošā tīkla daļa/ <i>TEN-T</i> kravu pārvadājumu pamattīkla daļa/ <i>TEN-T</i> pasažieru pārvadājumu pamattīkla daļa/ārpus <i>TEN</i>	Norāde uz Eiropas transporta tīkla daļu, pie kuras perons pieder	X		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	[NNNN]	Tās perona daļas maksimālais vienlaidu garums (m), pie kuras vilcienam parastos ekspluatācijas apstākļos paredzēts stāvēt, lai uzņemtu un izlaistu pasažierus, nodrošinot atbilstošas apstāšanās pielaiides	X	X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.6.5.	Perona augstums	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: 250/280/550/760/300–380/200/580/680/685/730/840/900/915/920/960/1100/cits	Attālums starp perona virsmu un tam blakus esošā sliežu ceļa rites virsmu. Tā ir nominālā vērtība (mm)	X	X	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ir pieejams aprīkojums vai personāls, kas palīdz vilciena apkalpei sākt vilciena kustību	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.1.0.6.7.	Uz persona esošu iekāpšanas palīgīdzekļu izmantošanas robežas	[NNNN]	Informācija par vilciena līmeni, kuram var piekļūt, izmantojot iekāpšanas palīgīdzekļus	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.2.2.	PIEVEDCEĻŠ					
1.2.2.0.0.	Vispārīga informācija					
1.2.2.0.0.1.	Infrastrukturā pārvaldītāja kods	[AAAA]	Infrastrukturā pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.0.2.	Pievedceļa identifikators	CharacterString	Unikāls pievedceļa identifikators vai unikāls pievedceļa numurs ekspluatācijas punktā	X		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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: TEN-T visaptverošā tīkla daļa/ TEN-T kravu pārvadājumu pamattīkla daļa/ TEN-T pasažieru pārvadājumu pamattīkla daļa/ ārpus TEN	Norāde uz Eiropas transporta tīkla daļu, pie kuras pievedceļš pieder	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.1.	Pievedceļa verificācijas deklarācija					
1.2.2.0.1.1.	Pievedceļa "EK" verificācijas deklarācija, kas attiecas uz atbilstību SITS prasībām, kuras piemērojamas infrastruktūras apakšsistēmai	Iepriekšdefinēta CharacterString: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY- Y/NNNNNN]	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	Iepriekšdefinēta CharacterString: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY- Y/NNNNNN]	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

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.2.2.0.2.	Veiktspējas parametrs					
1.2.2.0.2.1.	Pievedceļa lietderīgais garums	[NNNN]	Pievedceļa/stāvēšanas ceļa kopējais garums (m), kur vilcienus var novietot drošai stāvēšanai	X	X	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	[NN.N]	Garenprofila maksimālā vērtība (mm/m)		X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.3.2.	Horizontālās līknes minimālais rādiuss	[NNN]	Mazākās horizontālās līknes rādiuss (m)		X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.3.3.	Vertikālās līknes minimālais rādiuss	[NNN+NNN]	Mazākās vertikālās līknes rādiuss (m)		X	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ir pieejama tualesu iztukšošanas iekārta (stacionāra vilcienu apkopes iekārta), kā definēts INF SITS – Regulā (ES) Nr. 1299/2014	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.4.2.	Vilcienu ārpuses tīrīšanas iekārtu esība	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ir pieejama vilcienu ārpuses tīrīšanas iekārta (stacionāra vilcienu apkopes iekārta), kā definēts INF SITS – Regulā (ES) Nr. 1299/2014	X		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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ir pieejama ūdens krājumu atjaunošanas iekārta (stacionāra vilcienu apkopes iekārta), kā definēts INF SITS – Regulā (ES) Nr. 1299/2014	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.2.2.0.4.4.	Degvielas uzpildes iekārtas esība	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ir pieejama degvielas uzpildes iekārta (stacionāra vilcienu apkopes iekārta), kā definēts INF SITS – Regulā (ES) Nr. 1299/2014	X		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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ir pieejama smilšu krājumu atjaunošanas iekārta (stacionāra vilcienu apkopes iekārta)	X		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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Norāde, vai ir pieejama ārējās energoapgādes iekārta (stacionāra vilcienu apkopes iekārta)	X		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	[AAAA]	Infrastrukturā pārvaldītājs ir struktūra vai uzņēmums, kas galvenokārt atbild par dzelzceļa infrastruktūras vai tās daļas izveidi un tehnisko apkopi	X		Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.5.2.	Tuneļa identifikators	CharacterString	Unikāls tuneļa identifikators vai unikāls numurs dalībvalstī	X		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 piemērojamās dzelzceļa tunelim	Iepriekšdefinēta CharacterString: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	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 piemērojamās dzelzceļa tunelim	Iepriekšdefinēta CharacterString: [CC/RRRRRRRRRRRR/YYY-Y/NNNNNN]	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

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.2.2.0.5.5.	Tuneļa garums	[NNNNN]	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	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	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: A/B/nav	Klasifikācija, kā pasažieru vilciens, kurā izcēlies ugunsgrēks, noteiktu laiku turpinās kustību		X	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	<i>CharacterString</i>	Klasifikācija, kā pasažieru vilciens, kurā izcēlies ugunsgrēks, noteiktu laiku turpinās kustību (saskaņā ar valsts noteikumiem, ja tādi ir)		X	Saskaņā ar Īstenošanas lēmumu 2014/880/ES un ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. martam
1.2.2.0.6.	Kontakttīkla sistēma					
1.2.2.0.6.1.	Maksimālais strāvas stiprums stāvēšanas laikā uz katru pantogrāfu	[NNN]	Norāde uz maksimālo pieļaujamo vilciena strāvas stiprumu stāvēšanas laikā līdzstrāvas sistēmām (A)		X	2020. gada 16. janvāris
1.2.3.	Noteikumi un ierobežojumi					
1.2.3.1.	Tādu noteikumu un ierobežojumu esība, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs	Viena izvēle no iepriekšdefinēta saraksta: jā/nē	Tādu noteikumu un ierobežojumu esība, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs			2021. gada 1. janvāris

Numurs	Nosaukums	Datu uzrādīšana	Definīcija	Pamatparametrs	Vajadzīgs MS	Parametra iesniegšanas termiņš
1.2.3.2.	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejami dokumenti, kas attiecas uz noteikumiem vai ierobežojumiem, kuriem ir stingri izteikts vietējs raksturs	CharacterString	No infrastruktūras pārvaldītāja pieejams elektronisks dokuments, kurš glabājas Aģentūrā un kurā sniegta papildinformācija			2021. gada 1. janvāris

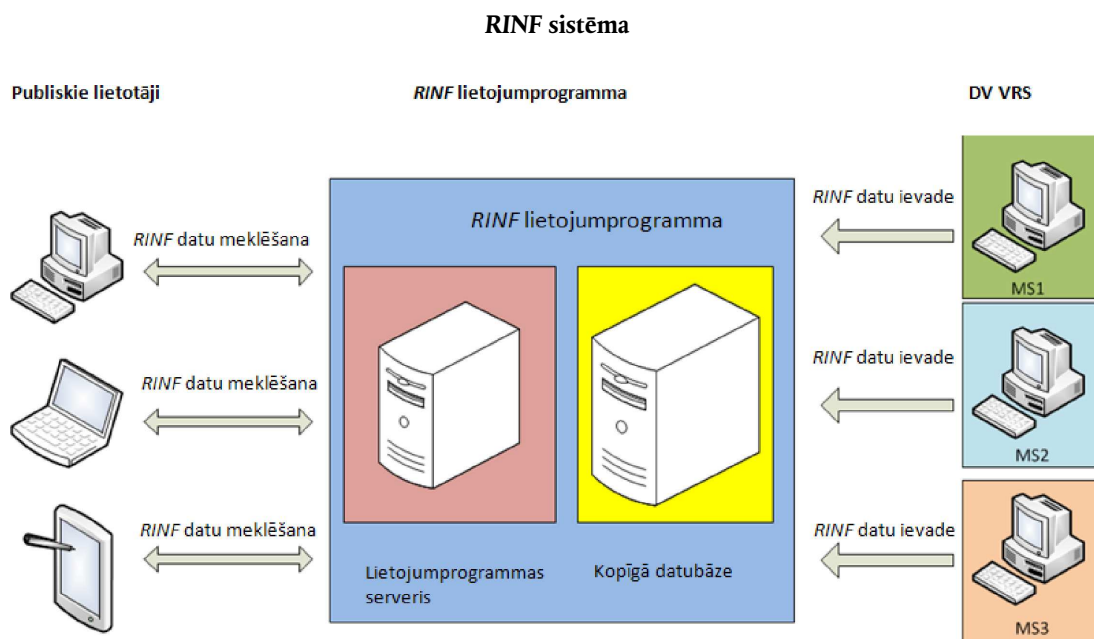
- (¹) Komisijas 2019. gada 12. februāra Īstenošanas regula (ES) 2019/250 par dzelzceļa savstarpējas izmantojamības komponentu un apakšsistēmu "EK" deklarāciju un sertifikātu veidnēm, par paraugu deklarācijai par atbilstību atļautajam dzelzceļa ritekļa tipam un par apakšsistēmu "EK" verifikācijas procedūrām 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.).
- (²) Komisijas 2014. gada 18. novembra Ieteikums 2014/881/ES par procedūru esošo dzelzceļa līniju atbilstības līmeņa apliecināšanai savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju pamatparametriem (OV L 356, 12.12.2014., 520. lpp.).
- (³) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1299/2014 par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas infrastruktūras apakšsistēmai (OV L 356, 12.12.2014., 1. lpp.).
- (⁴) Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1304/2014 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.).
- (⁵) Komisijas 2016. gada 27. maija Regula (ES) 2016/919 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām Eiropas Savienībā (OV L 158, 15.6.2016., 1. lpp.).

4. AUGSTA LĪMEŅA SISTĒMAS PĀRSKATS

4.1. Infrastruktūras reģistra sistēma

Infrastruktūras reģistru sistēmas arhitektūra ir šāda.

1. attēls



4.2. RINF lietojumprogrammas administrēšana

RINF lietojumprogramma ir tīmekļa lietojumprogramma, ko izveido, pārvalda, uztur un administrē Aģentūra.

Aģentūra dara pieejamus valstu reģistrācijas struktūrvienībām (VRS) šādas datnes un dokumentus, kas izmantojami, lai izveidotu infrastruktūras reģistrus un savienotu tos ar RINF lietojumprogrammu:

- lietotāja rokasgrāmata;
- datņu struktūras specifikācija datu pārraidei;
- datņu sagatavošanai izmantojamo kodu apraksts – rokasgrāmata, kurā aprakstīts pārraidīto datņu validēšanas process.

4.3. RINF lietojumprogrammas minimālā nepieciešamā funkcionalitāte

RINF lietojumprogramma nodrošina vismaz šādas funkcijas:

- lietotāju pārvaldība: RINF lietojumprogrammas administratoram jāspēj pārvaldīt lietotāju piekļuves tiesības;
- informācijas auditēšana: RINF lietojumprogrammas administratoram jāspēj skatīt visu to darbību žurnālus, kuras lietotāji veikuši RINF lietojumprogrammā, kā to darbību sarakstu, kuras RINF lietojumprogrammas lietotāji ir veikuši konkrētā laikposmā;
- savienojamība un autentificēšana: reģistrētajiem RINF lietojumprogrammas lietotājiem jāspēj veidot savienojumu ar RINF lietojumprogrammu, izmantojot internetu, un izmantot lietojumprogrammas funkcijas atbilstoši savām tiesībām;
- datņu sagatavošana lietotāju–infrastruktūras pārvaldītāju vajadzībām;

- e) datu sapludināšana lietotāju–valstu reģistrācijas struktūrvienību vajadzībām;
- f) datu, to starpā ekspluatācijas punktu un/vai līnijas posmu datu, meklēšana infrastruktūras reģistrā, ietverot datu derīguma termiņus;
- g) ekspluatācijas punkta vai līnijas posma atlasīšana un detalizētas informācijas skatīšana: *RINF* lietojumprogrammas lietotājiem jāspēj noteikt ģeogrāfisko apgabalu, izmantojot kartes saskarni, un *RINF* lietojumprogramma nodrošina pieejamos datus, ko lietotāji pieprasījuši par attiecīgo apgabalu;
- h) informācijas skatīšana par konkrētu līniju un ekspluatācijas punktu apakškopu noteiktā apgabalā, izmantojot kartes saskarni;
- i) infrastruktūras reģistra vienību vizualizācija digitālā kartē: lietotājiem, izmantojot *RINF* lietojumprogrammu, jāspēj navigēt, atlasīt kartē attēlotu vienību un izgūt visu attiecīgo informāciju;
- j) infrastruktūras reģistra datu vizualizācija, kas ļauj publicēt tematiskas kartes;
- k) to līnijas posmu un ekspluatācijas punktu saraksta veidošana, kuri ir daļa no lietotāja noteikta maršruta, un attiecīgo raksturlielumu eksportēšana;
- l) sertifikāta izsniegšana ik reizi, kad dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums paredzējis meklēšanas rezultātā eksportētos raksturlielumus izmantot saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 23. panta 1. punktu;
- m) lietojumprogrammas saskarne (*API*);
- n) valsts reģistrācijas struktūrvienības iesniegto datu kopu validēšana, augšupielāde un saņemšana.

4.4. Darbības režīms

Infrastruktūras reģistra sistēma, izmantojot *RINF* lietojumprogrammu, nodrošina divas galvenās saskarnes:

- a) vienu saskarni izmanto dalībvalstis, lai iesniegtu savas datu kopas;
- b) otru saskarni izmanto *RINF* lietojumprogrammas lietotāji, lai veidotu savienojumu ar sistēmu un izgūtu informāciju.

Kamēr *RINF* lietojumprogramma tiek pilnveidota, lai infrastruktūras pārvaldītājiem dotu iespēju atjaunināt informāciju tieši lietojumprogrammā, *RINF* lietojumprogrammas centrālajā datubāzē ievada visu dalībvalstu uzturēto datu kopu kopijas. VRS jo īpaši izveido datnes, kurās iekapsulē pilnīgu datu kopu saskaņā ar 1. tabulā norādītajām specifikācijām, un ievada tās *RINF* lietojumprogrammā saskaņā ar 5. pantu.

VRS augšupielādē datnes *RINF* lietojumprogrammā, izmantojot īpašu saskarni, kas paredzēta šai darbībai. Īpašs modulis atvieglo VRS iesniegto datu validēšanu un augšupielādi.

RINF lietojumprogrammas centrālā datubāze VRS nosūtītos 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 darījušas pieejamus VRS. 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.

4.5. Pieejamība

RINF lietojumprogramma ir pieejama septiņas dienas nedēļā. Uzturēšanas darbību laikā sistēmas nepieejamība ir minimāla.

Ja atteice notikusi ārpus Aģentūras parastā darba laika, darbības pakalpojuma atjaunošanai uzsāk Aģentūras nākamajā darba dienā.

5. KOPĪGO SPECIFIKĀCIJU PIEMĒROŠANAS ROKASGRĀMATA

Kopīgo specifikāciju piemērošanas rokasgrāmatu, kas minēta 7. pantā, Aģentūra dara publiski pieejamu savā tīmekļa vietnē un attiecīgi atjaunina.

Tajā sniegtas visu infrastruktūras reģistra objektu un parametru paplašinātas definīcijas un norādījumi par visbiežāk sastopamajām situācijām un par dzelzceļa tīkla modelēšanas risinājumiem.

Tajā galvenais ir:

- a) *RINF* lietojumprogrammas nodrošināto funkciju apraksts;
- b) vienības un to attiecīgais apraksts, kā norādīts 3.3. iedaļā un 1. tabulā. Par katru lauku norāda vismaz tā formātu, vērtības ierobežojumu, nosacījumus, ar kādiem parametrs ir piemērojams un obligāts, dzelzceļa tehniskos noteikumus attiecībā uz parametru vērtībām, atsauci uz SITS un citiem tehniskiem dokumentiem, kas attiecas uz infrastruktūras reģistra vienībām;
- c) sīki izstrādātas parametru definīcijas un specifikācijas;
- d) noteikumi par tīkla modelēšanu un datu vākšanu, ar attiecīgiem paskaidrojumiem un piemēriem;
- e) procedūras dalībvalstu infrastruktūras reģistru datu validēšanai un iesniegšanai *RINF* lietojumprogrammā.

Piemērošanas rokasgrāmatā ir sniegti paskaidrojumi par šajā pielikumā minētajām specifikācijām, kas vajadzīgas infrastruktūras reģistra sistēmas pienācīgai pilnveidei.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2019/778**(2019. gada 16. maijs),****ar ko Regulu (ES) Nr. 1305/2014 groza attiecībā uz izmaiņu kontroles pārvaldību****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ⁽²⁾ 19. pantā noteikts, ka Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra ("Aģentūra") Komisijai adresē ieteikumus par savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām ("SITS") un to pārskatīšanu saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 5. pantu un nodrošina, ka SITS tiek pielāgotas tehnikas attīstībai, tirgus tendencēm un sociālajām prasībām.
- (2) Komisijas Deleģētā lēmuma (ES) 2017/1474 ⁽³⁾ 13. pantā noteikts, ka Komisijas Regulas (ES) Nr. 1305/2014 ⁽⁴⁾ (TAF SITS) pielikuma 7.2. iedaļa jāgroza, lai precizētu TAF SITS izmaiņu kontroles procedūras grozījumus.
- (3) Saskaņā ar Regulas (ES) 2016/796 5. pantu tika izveidota darba grupa, kurai dots uzdevums izstrādāt ieteikuma priekšlikumu par TAF SITS 7.2. iedaļas grozījumiem.
- (4) Aģentūra 2018. gada 20. aprīlī Komisijai adresēja ieteikumu par Regulas (ES) Nr. 1305/2014 pielikuma 7.2. iedaļas pārskatīšanu.
- (5) Regulas (ES) Nr. 1305/2014, kas attiecas uz TAF SITS, pielikuma 7.2. iedaļa būtu attiecīgi jāgroza.
- (6) TAF SITS minēto attiecīgo tehnisko dokumentu saraksts būtu jāatjaunina.
- (7) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Direktīvas (ES) 2016/797 51. panta 1. punktu izveidotā komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulas (ES) Nr. 1305/2014 pielikuma 7.2. iedaļu aizstāj ar šīs regulas I pielikumu.

2. pants

Regulas (ES) Nr. 1305/2014 pielikuma I papildinājumu aizstāj ar tekstu, kas iekļauts šīs regulas II pielikumā.

⁽¹⁾ OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regula (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1. lpp.).⁽³⁾ Komisijas 2017. gada 8. jūnija Deleģētais lēmums (ES) 2017/1474, 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.).⁽⁴⁾ Komisijas 2014. gada 11. decembra Regula (ES) Nr. 1305/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju Eiropas Savienības dzelzceļu sistēmas kravas pārvadājumu telemātikas lietojumprogrammu apakšsistēmai un Regulas (EK) Nr. 62/2006 atcelšanu (OV L 356, 12.12.2014., 438. lpp.).

3. 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, 2019. gada 16. maijā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
Jean-Claude JUNKER

I PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1305/2014 pielikuma 7.2. iedaļu aizstāj ar šādu:

“7.2. Izmaiņu pārvaldība

7.2.1. Izmaiņu pārvaldības process

Lai nodrošinātu, ka tiek veikta pienācīga izmaiņu izmaksu un ieguvumu analīze un izmaiņas ieviestas kontrolēti, izstrādā izmaiņu pārvaldības procedūras. Šīs procedūras, ko nosaka, ievieš, atbalsta un pārvalda Aģentūra, ir šādas:

- to tehnisko ierobežojumu apzināšana, kas nosaka vajadzību pēc izmaiņām,
- paziņojums par to, kurš uzņemas atbildību par izmaiņu ieviešanas procedūrām,
- ieviešamo izmaiņu validācijas procedūra,
- izmaiņu pārvaldības, paziņošanas, migrācijas un izvēršanas politika,
- atbildības noteikšana par sīki izstrādāto specifikāciju pārvaldību, kā arī par to kvalitātes nodrošināšanu un konfigurācijas pārvaldību.

Izmaiņu kontroles padomē darbojas Aģentūra, dzelzceļa nozares pārstāvniecības struktūras un dalībvalstis. Šāda ieinteresēto personu iesaistīšanās nodrošina izpratni par veicamajām izmaiņām un to nozīmes pilnīgu novērtējumu. Gala rezultātā Izmaiņu kontroles padome nonāks Aģentūras aizgādībā.

7.2.2. Īpašs izmaiņu pārvaldības process, kas attiecas uz šīs regulas I papildinājumā norādītajiem dokumentiem

Izmaiņu kontroles pārvaldības procesu, kas attiecas uz šīs regulas I papildinājumā norādītajiem dokumentiem, nosaka Aģentūra saskaņā ar šādiem kritērijiem:

1. Izmaiņu pieprasījumus, kas ietekmē dokumentus, iesniedz ar dalībvalsti vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 (*) 38. panta 4. punktā minēto dzelzceļa nozares pārstāvniecības struktūru, kas darbojas Eiropas mērogā, vai TAF SITS koordinācijas komitejas starpniecību.
2. Aģentūra pieņem un glabā izmaiņu pieprasījumus.
3. Aģentūra ar izmaiņu pieprasījumiem iepazīstina attiecīgo ERA darba grupu, kas tos izvērtē un sagatavo priekšlikumu, kuram vajadzības gadījumā pievieno ekonomisko izvērtējumu.
4. Tad Aģentūra ar katru izmaiņu pieprasījumu un saistīto priekšlikumu iepazīstina Izmaiņu kontroles padomi, kas izmaiņu pieprasījumu vai nu apstiprina, vai neapstiprina, vai atliek.
5. Ja izmaiņu pieprasījumu neapstiprina, Aģentūra paziņo pieprasījuma iesniedzējam noraidījuma iemeslu vai pieprasa papildinformāciju par izmaiņu pieprasījuma projektu.
6. Ja izmaiņu pieprasījumu apstiprina, veic grozījumus tehniskajā dokumentā.
7. Ja neizdodas panākt vienprātību par izmaiņu pieprasījuma apstiprināšanu, Aģentūra sniedz Komisijai ieteikumu atjaunināt I papildinājumā norādītos dokumentus un tam pievieno dokumenta jaunās versijas projektu, izmaiņu pieprasījumus un to ekonomisko izvērtējumu, un dara šos dokumentus pieejamus savā tīmekļa vietnē.
8. Tehniskā dokumenta jauno versiju ar apstiprinātajiem izmaiņu pieprasījumiem dara pieejamu Aģentūras tīmekļa vietnē. Aģentūra informē dalībvalstis ar tās komitejas starpniecību, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2008/57/EK 29. panta 1. punktu.
9. Ja izmaiņu pieprasījuma dēļ vajadzīgi TAF SITS juridiskā teksta grozījumi, Aģentūra nosūta Eiropas Komisijai pieprasījumu, kurā lūdz prasīt TAF SITS pārskatīšanu un/vai Aģentūras tehnisko atzinumu.

Ja izmaiņu kontroles pārvaldība ietekmē elementus, ko izmanto kopīgi ar TAP SITS, nolūkā panākt optimālu sinerģiju izmaiņas ievieš tā, lai saglabātu atbilstību īstenotajai TAP SITS.

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

II PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1305/2014 pielikuma I papildinājumu aizstāj ar šādu:

“I papildinājums

Tehnisko dokumentu saraksts

Nr.	Atsauce	Nosaukums
1.	ERA-TD-100	TAF SITS – A.5. PIELIKUMS: TAF SITS ZIŅOJUMU ATTĒLI UN SECĪBAS DIAGRAMMAS
2.	ERA-TD-101	D.2. pielikums: A papildinājums (Vagona/ <i>ILU</i> brauciena plānošana)
3.	ERA-TD-102	D.2. pielikums: B papildinājums – Vagonu un multimodālo vienību darbības datubāze (WIMO)
4.	ERA-TD-103	D.2. pielikums: C papildinājums – Atsauces datnes
5.	ERA-TD-104	D.2. pielikums: E papildinājums – Kopīgā saskarne
6.	ERA-TD-105	D.2. pielikums: F papildinājums – TAF SITS datu un ziņojumu paraugs”

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****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 14. panta 6. un 8. punktu,

tā kā:

- (1) Direktīvas (ES) 2016/798 mērķis ir uzlabot piekļuvi dzelzceļa transporta pakalpojumu tirgum, tālab nosakot vienotus dzelzceļa drošības pārvaldības, regulējuma un uzraudzības principus. Direktīva (ES) 2016/798 arī paredz ieviest regulējumu nolūkā nodrošināt vienlīdzīgus apstākļus visām par ritekļu apkopi atbildīgajām struktūrām, visā Savienībā piemērojot vienādas sertifikācijas prasības un vienādus nosacījumus.
- (2) Sertifikācijas sistēmas mērķis ir nodrošināt regulējumu, ar ko visā Savienībā saskaņo prasības un metodes par apkopi atbildīgo struktūru spēju novērtēšanai.
- (3) Pēc pašreizējās par kravas vagonu apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijas sistēmas pozitīvā izvērtējuma, ko Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra ("Aģentūra") 2015. gada 11. martā adresēja Komisijai, Aģentūra 2018. gada 27. septembrī izdeva Ieteikumu 007REC1004 par Komisijas Regulas (ES) Nr. 445/2011 ⁽²⁾ pārskatīšanu.
- (4) Direktīvas (ES) 2016/798 III pielikumā noteiktas prasības un novērtēšanas kritēriji organizācijām, kas iesniedz pieteikumu nolūkā saņemt par apkopi atbildīgās struktūras sertifikātu ("ECM sertifikāts") vai sertifikātu saistībā ar apkopes funkcijām, kuras par apkopi atbildīgā struktūra uzticējusi ārpakalpojumu sniedzējiem. Lai minētās prasības būtu pilnībā piemērojamas, tās jāizstrādā sīkāk un jākonkrētizē attiecībā uz dažādajām apkopes funkcijām, kas minētas attiecīgās direktīvas 14. panta 3. punkta a)–d) apakšpunktā.
- (5) Ņemot vērā projektēšanas un apkopes metožu plašo klāstu, minētajai apkopes sistēmai vajadzētu būt vairāk orientētai uz pārvaldības prasībām, kas skar, piemēram, par apkopi atbildīgās struktūras organizāciju, nevis uz konkrētām tehniskām prasībām.
- (6) Drošībai būtiskiem komponentiem apkopes procedūrās jāpievērš īpaša uzmanība un jāpiešķir prioritāte. Tomēr jebkura komponenta būtiskuma aspekti ir saistīti ar konkrētu ritekļa projektu un konkrētām komponenta funkcijām. Tāpēc nav iespējams izveidot visaptverošu drošībai būtisku komponentu sarakstu. Būtu jānosaka drošībai būtisku komponentu pamatelementi.
- (7) Kad ražotājs projektē jaunu ritekļa tipu, tam ar riska analīzes palīdzību būtu jānosaka savu ražojumu funkciju un komponentu būtiskums un tas jānorāda tehniskajā dokumentācijā, kas minēta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/797 ⁽³⁾ 15. panta 4. punktā. Nosakot būtiskumu, būtu jāņem vērā komponenta paredzētais izmantojums un vide, kurā komponents tiks izmantots. Lai nodrošinātu, ka par apkopi atbildīgā struktūra ir pilnībā informēta par katra tās atbildībā esošā ritekļu tipa komponentu būtiskumu, tai vajadzētu būt pieejamām attiecīgajām tehniskās dokumentācijas daļām. Par apkopi atbildīgajai struktūrai būtiskums būtu jānosaka, novērojot un analizējot atteices un nodrošinot savas iejaukšanās izsekojamību, un būtu tai jāuzliek pienākums sniegt informāciju vismaz par komponentiem, kurus ražotājs norādījis kā drošībai būtiskus.

⁽¹⁾ OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.⁽²⁾ Komisijas 2011. gada 10. maija Regula (ES) Nr. 445/2011, ar ko izveido sistēmu par kravas vagonu tehnisko apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijai un izdara grozījumus Regulā (EK) Nr. 653/2007 (OV L 122, 11.5.2011., 22. lpp.).⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā (OV L 138, 26.5.2016., 44. lpp.).

- (8) Ja par apkopi atbildīgā struktūra uzskata, ka tehniskajā dokumentācijā būtu jāietver jauni drošībai būtiski komponenti vai ka komponenti būtu jāpārklasificē kā tādi, kas nav drošībai būtiski, tai būtu nekavējoties jāinformē ražotājs, ritekļa tipa atļaujas turētājs un ritekļa atļaujas turētājs, lai būtu iespējams veikt vajadzīgos pasākumus, tostarp vajadzības gadījumā pārskatīt tehnisko dokumentāciju.
- (9) Struktūra vai organizācija, kas uzņemas vienu vai vairākas apkopes funkcijas, kas minētas Direktīvas (ES) 2016/798 14. panta 3. punkta b)–d) apakšpunktā, vai daļu no minētajām apkopes funkcijām, sertifikācijas sistēmu var piemērot brīvprātīgi, pamatojoties uz 6. pantā noteiktajiem principiem. Tādas sertifikācijas mērķis ir nodrošināt apkopes veikšanu kontrolētā procesā, kas visos posmos atbilst kopējiem kvalitātes standartiem. Direktīvas (ES) 2016/798 14. panta 5. punkts par spēkā esību visā Savienībā būtu jāpiemēro arī minētajiem brīvprātīgajiem sertifikātiem.
- (10) Infrastruktūras pārvaldītājiem savā darbībā var būt nepieciešams izmantot vilcienus, infrastruktūras kontroles riteklus, sliežu ceļa mašīnas vai citus specializētus riteklus dažādām vajadzībām, piemēram, infrastruktūras būvei vai apkopei vajadzīgo materiālu vai personāla pārvadāšanai, savu infrastruktūras aktīvu apkopes veikšanai vai ārkārtas situāciju pārvaldībai. Šādās situācijās būtu jānoskaidro, ka infrastruktūras pārvaldītājs darbojas kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums saskaņā ar savu drošības pārvaldības sistēmu. Novērtējums par infrastruktūras pārvaldītāja spēju izmantot riteklus šīm vajadzībām būtu jāiekļauj infrastruktūras pārvaldītāja novērtējumā, ko veic, lai piešķirtu drošības atļauju saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 12. pantu.
- (11) Sertifikācijas struktūra novērtē ECM sertifikāta pieteikumu, novērtējot pretendenta spēju pārvaldīt apkopes darbības un veikt apkopes darbus pašam vai, slēdzot līgumus ar citām struktūrām, piemēram, apkopes darbnīcām, kurām tiek uzdots izpildīt minētās funkcijas vai to daļu.
- (12) Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 14. panta 4. punktu sertifikācijas struktūras ir akreditētās struktūras, atzītās struktūras vai valstu drošības iestādes. Akreditācijas sistēmai būtu jānodrošina risku pārvaldības instruments, šādā nolūkā apliecinot, ka akreditētās struktūras ir kompetentas veikt savu darbu. Turklāt akreditācija ir veids, kā nodrošināt akreditēto struktūru izdoto ECM sertifikātu atzišanu valsts un starptautiskā līmenī.
- (13) Lai iedibinātu sistēmu, kas ļauj sertifikācijas struktūrām visā Savienībā pārbaudīt sertificētās par apkopi atbildīgās struktūras, un lai saskaņotu sertifikācijas pieeju, ir svarīgi savstarpēji sadarboties visām struktūrām, kuras ir tiesīgas piešķirt sertifikātus jebkurai par apkopi atbildīgajai struktūrai ("sertifikācijas struktūras"). Konkrētas akreditācijas un atzišanas prasības izstrādājamas un apstiprināmas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 765/2008 ⁽⁴⁾ II nodaļu.
- (14) Darbības, organizācijas un lēmumu pieņemšanas procedūras dzelzceļa drošības un savstarpējas izmantojamības jomā dažādās par apkopi atbildīgajās struktūrās ir ļoti atšķirīgas, un tas kaitē vienotas Eiropas dzelzceļa telpas netraucētai darbībai. Tas jo īpaši nelabvēlīgi varētu ietekmēt mazos un vidējos uzņēmumus, kuri vēlas ienākt dzelzceļa tirgū citā dalībvalstī. Tāpēc ir svarīgi pastiprināt koordināciju, lai panāktu lielāku saskaņotību Savienības līmenī. Lai nodrošinātu, ka par apkopi atbildīgās struktūras un sertifikācijas struktūras konsekventi īsteno un piemēro dažādus šīs regulas noteikumus, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai ("Aģentūra") savu pilnvaru robežās būtu jāpārbauga Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/796 ⁽⁵⁾ 35. pantā minētā Savienības dzelzceļa sistēmas vispārējā darbība drošības jomā un ar revīziju un pārbaūžu palīdzību būtu jāpārbauga sertifikācijas struktūru darbība. Lai spētu veikt šo funkciju, Aģentūrai būtu jāvāc informācija par šajā jomā darbojošos sertifikācijas struktūru veidu un par to, cik sertifikāti izdoti par apkopi atbildīgajām struktūrām. Svarīgi ir arī, lai Aģentūra sekmētu koordināciju starp sertifikācijas struktūrām.
- (15) Lai nodrošinātu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas nepārtrauktību, jo īpaši starptautiskā līmenī, kamēr par apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijas sistēma, kas noteikta šajā regulā, vēl netiek piemērota pilnībā, pārejas periodā būtu jāpatur spēkā esošā prakse par tādu ritekļu, kas nav kravas vagoni, apkopi atbildīgo struktūru un apkopes darbnīcu sertifikācijai.
- (16) Šajā regulā paredzēta sertifikācijas sistēma, kas attiecas uz visiem ritekļu veidiem, tostarp kravas vagoniem. Tāpēc Komisijas Regula (ES) Nr. 445/2011 ⁽⁶⁾ būtu jāatceļ.

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 9. jūlija Regula (EK) Nr. 765/2008, ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93 (OV L 218, 13.8.2008., 30. lpp.).

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regula (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 (OV L 138, 26.5.2016., 1.–43. lpp.).

⁽⁶⁾ Komisijas 2011. gada 10. maija Regula (ES) Nr. 445/2011, ar ko izveido sistēmu par kravas vagonu tehnisko apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijai un izdara grozījumus Regulā (EK) Nr. 653/2007 (OV L 122, 11.5.2011., 22. lpp.).

- (17) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 28. panta 1. punktā minētās komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Ar šo regulu tiek izveidota par apkopi atbildīgo struktūru sertifikācijas sistēma ("ECM sertifikāts"), kas aptver arī Direktīvas (ES) 2016/798 14. panta 3. punktā aprakstītās apkopes funkcijas.
2. To piemēro visiem ritekļiem, un tā ievieš iespēju sertificēt ārpakalpojumu sniedzējiem uzticētās apkopes funkcijas.
3. Šajā regulā noteiktas prasības, kas par apkopi atbildīgajām struktūrām jāizpilda attiecībā uz drošībai būtisku komponentu pārvaldību.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) "akreditācija" ir akreditācija, kas definēta Regulas (EK) Nr. 765/2008 2. panta 10) punktā;
- b) "sertifikācijas struktūra" ir struktūra, kuras atbildībā ir par apkopi atbildīgo struktūru sertifikācija vai tādas struktūras vai organizācijas sertifikācija, kas izpilda Direktīvas (ES) 2016/798 14. panta 3. punkta b), c) vai d) apakšpunktā minētās apkopes funkcijas vai daļu no minētajām funkcijām;
- c) "izmantošanas atļauja pēc apkopes" ir pamatota un reģistrēta garantija, kam attiecīgā gadījumā pievienota dokumentācija un ko apkopi veikušī struktūra sniedz ritekļu parka apkopes pārvaldītājam, apliecinot, ka apkope ir veikta atbilstīgi apkopes uzdevumam;
- d) "nodošana ekspluatācijā pēc apkopes" ir paziņojums, ko par apkopi atbildīgā struktūra, pamatojoties uz izmantošanas atļauju pēc apkopes, sniedz lietotājam, piemēram, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vai ritekļa turētājam, apliecinot, ka visi attiecīgie apkopes darbi ir paveikti un ka ritekļis, kas iepriekš izņemts no ekspluatācijas, ir tādā stāvoklī, ka to var droši izmantot, iespējams, ar izmantošanas ierobežojumiem.

Piemēro termina "drošībai būtisks komponents" definīciju, kas norādīta Komisijas Regulas (ES) Nr. 1302/2014 (*) pielikuma 4.2.12.1. iedaļā.

3. pants

Sertifikācijas sistēma

1. Neskarot Direktīvas (ES) 2016/798 15. panta 1. punktu, visas par apkopi atbildīgās struktūras atbilst II pielikumā noteiktajām prasībām attiecībā uz visiem ritekļiem, kam piemērojama Direktīva (ES) 2016/798.
2. ECM sertifikācija, kas konstatē atbilstību II pielikumā noteiktajām prasībām, ir obligāta visām par apkopi atbildīgajām struktūrām:
 - a) kuras atbild par kravas vagonu apkopi; vai
 - b) kuras nav dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs, kas veic ritekļu apkopi tikai savas darbības vajadzībām.
3. Jebkura par tādu ritekļu, kuri nav minēti 2. punktā, apkopi atbildīgā struktūra drīkst pieteikties ECM sertifikācijai.

(*) Komisijas 2014. gada 18. novembra Regula (ES) Nr. 1302/2014 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.).

4. Atbilstību II pielikumā noteiktajām prasībām pierāda ar ECM sertifikācijas palīdzību vai, neskarot 2. punktu, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu gadījumā izmantojot drošības sertifikācijas procesu, vai infrastruktūras pārvaldītāja gadījumā izmantojot drošības atļaujas piešķiršanas procesu.

5. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vai infrastruktūras pārvaldītājam piešķirtu ECM sertifikātu uzskata par pierādījumu, kas attiecībā uz ritekļu apkopi apliecina atbilstību Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2018/762 ⁽⁸⁾ I pielikuma un II pielikuma 5.2.4. un 5.2.5. punktam.

4. pants

Drošībai būtiski komponenti

1. Drošībai būtisku komponentu pārvaldības vajadzībām par apkopi atbildīgā struktūra ņem vērā to, kurus komponentus ritekļa ražotājs sākotnēji norādījis kā drošībai būtiskus, un visas īpašās apkopes instrukcijas, kas reģistrētas Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 4. punktā minētajā apakšsistēmu tehniskajā dokumentācijā.

2. Par apkopi atbildīgā struktūra tieši vai ar ritekļa turētāja starpniecību vispiemērotākajā veidā sniedz informāciju dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem, kuri ekspluatē riteklus, ritekļu turētājiem, ražotājiem, ritekļu atļauju turētājiem un ritekļu, apakšsistēmu vai komponentu tipa atļauju turētājiem, un jo sevišķi informē tos par apkopes laikā izdarītiem ārkārtējiem konstatējumiem, kas nav saistīti ar nodilumu.

3. Ja ritekļa apkopes laikā par apkopi atbildīgajai struktūrai kļūst zināmi pierādījumi, kas liek domāt, ka komponentu, kurš iepriekš nav bijis norādīts kā drošībai būtisks, būtu jāuzskata par tādu, tā nekavējoties informē ražotāju, ritekļa tipa atļaujas turētāju un ritekļa atļaujas turētāju.

4. Lai apstiprinātu, ka komponents ir drošībai būtisks, ražotājs gadījumos, kad ražotāju ir iespējams noteikt, veic riska novērtējumu. Tajā ņem vērā komponenta paredzēto izmantojumu un vidi, kurā komponentu paredzēts izmantot. Par apkopi atbildīgā struktūra attiecīgā gadījumā pielāgo savas apkopes procedūras, lai nodrošinātu komponenta pārraudzību un drošu apkopi.

5. Drošībai būtiskus komponentus, tostarp 4. punktā norādītos komponentus, reģistrē attiecīgajā ritekļa dokumentācijā un ar tās palīdzību pārvalda šādi:

- a) ražotāji informāciju par drošībai būtiskiem komponentiem un ar tiem saistītās attiecīgās apkopes instrukcijas pārvalda, atsaucoties uz Direktīvas (ES) 2016/797 15. panta 4. punktā minēto apakšsistēmu tehnisko dokumentāciju; un
- b) par apkopi atbildīgās struktūras drošībai būtiskus komponentus un attiecīgās apkopes instrukcijas, kā arī saistītās apkopes darbības pārvalda Direktīvas (ES) 2016/798 14. pantā minētajā apkopes dokumentu kopumā vai apkopes dokumentācijā.

6. Par apkopi atbildīgā struktūra gadījumā, ja attiecīgie riski ir svarīgi vairākām iesaistītajām personām un, iespējams, netiek sekmīgi pārvaldīti, informē dzelzceļa nozari un dzelzceļa apgādes nozari par jauniem vai negaidītiem konstatējumiem, kas attiecas uz drošību un ir saistīti ar ritekļiem, apakšsistēmām vai citiem komponentiem, tostarp par apkopes laikā izdarītiem ārkārtējiem konstatējumiem, kas nav saistīti ar nodilumu. Par apkopi atbildīgā struktūra šim nolūkam izmanto Drošības brīdinājumu rīku vai citu Aģentūras nodrošinātu informātikas rīku.

7. Pēc par apkopi atbildīgās struktūras vai ritekļa turētāja pieprasījuma ražotāji sniedz tehnisko un inženiertehnisko atbalstu saistībā ar drošībai būtiskiem komponentiem un to drošu integrāciju.

5. pants

Apkopes procesā iesaistīto personu pienākumi

1. Par ritekļa apkopi atbildīgā struktūra dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem vai infrastruktūras pārvaldītājiem pēc pieprasījuma tieši vai ar ritekļa turētāja starpniecību sniedz informāciju par ritekļa apkopi un attiecīgā gadījumā par apskatiem, kas saistīti ar ekspluatāciju.

⁽⁸⁾ Komisijas 2018. gada 8. marta Deleģētā regula (ES) 2018/762, ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 izveido kopīgas drošības metodes, kas attiecas uz prasībām drošības pārvaldības sistēmām, un atceļ Komisijas Regulas (ES) Nr. 1158/2010 un (ES) Nr. 1169/2010 (OV L 129, 25.5.2018., 26. lpp.).

2. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums vai infrastruktūras pārvaldītājs pēc par apkopi atbildīgās struktūras pieprasījuma tai tieši vai ar ritekļa turētāja starpniecību sniedz informāciju par ritekļa ekspluatāciju.
3. Visas apkopes procesā iesaistītās personas, piemēram, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji, ritekļu turētāji, par apkopi atbildīgās struktūras, kā arī ritekļu, apakšsistēmu vai komponentu ražotāji, apmainās ar attiecīgo informāciju par apkopi saskaņā ar II pielikuma I.7. un I.8. iedaļā norādītajiem kritērijiem.
4. Ja kādai no iesaistītajām personām, jo īpaši dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam vai infrastruktūras pārvaldītājam, ir pierādījumi, kas liecina, ka par apkopi atbildīgā struktūra neatbilst Direktīvas (ES) 2016/798 14. panta vai šīs regulas prasībām, tā nekavējoties par to informē sertifikācijas struktūru un attiecīgo valsts drošības iestādi. Sertifikācijas struktūra vai gadījumā, ja par apkopi atbildīgā struktūra nav sertificēta, attiecīgā valsts drošības iestāde atbilstīgi rīkojas, lai pārbaudītu, vai apgalvojums par neatbilstību ir pamatots.
5. Ja par apkopi atbildīgā struktūra mainās, ritekļa turētājs saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/797 47. panta 6. punktu nekavējoties informē Komisijas Lēmuma 2007/756/EK (*) 4. panta 1. punktā minēto reģistrācijas iestādi un pieprasa atjaunināt ritekļu reģistru. Šādā situācijā:
 - i) bijusi par apkopi atbildīgā struktūra nekavējoties izsniedz ritekļa turētājam apkopes dokumentāciju;
 - ii) bijusi par apkopi atbildīgā struktūra tiek atbrīvota no savu pienākumu izpildes, tiklīdz tā ir svītrotā no ritekļu reģistra;
 - iii) ja nav jaunas par apkopi atbildīgās struktūras, ritekļa reģistrācija tiek apturēta.

6. pants

Sertifikācijas struktūras

1. Dalībvalstis sniedz Aģentūrai šādu informāciju par sertifikācijas struktūrām:
 - nosaukums,
 - adrese,
 - kontaktinformācija,
 - to pilnvarojuma veids saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 14. pantu (akreditācija, atzīšana vai tas, ka tās ir uzņēmušās valsts drošības iestādes uzdevumu).
2. Dalībvalstis informē Aģentūru par visām situācijas izmaiņām viena mēneša laikā pēc šo izmaiņu notikšanas.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka sertifikācijas struktūras atbilst vispārējiem kritērijiem un principiem, kas noteikti I pielikumā, un visām īpašajām nozares akreditācijas sistēmām, kas noteiktas attiecīgajos Savienības tiesību aktos.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka sertifikācijas struktūru pieņemtie lēmumi ir pakļauti pārskatīšanai tiesā.
5. Lai saskaņotu pieteikumu novērtēšanas pieeju, sertifikācijas struktūras savā starpā sadarbojas gan dalībvalstīs, gan visā Savienībā.
6. Aģentūra organizē un veicina sertifikācijas struktūru sadarbību.
7. Sertifikācijas struktūras reizi 3 gados iesniedz Aģentūrai darbības pārskatu elektroniskā veidā. Šā pārskata saturu nosaka Aģentūra (sadarbībā ar sertifikācijas struktūrām), un to dara pieejamu 2020. gada 16. decembrī, un tas ir saskaņā ar visām īpašajām nozares akreditācijas sistēmām, kas noteiktas attiecīgajos Savienības tiesību aktos. Aģentūra pārskatus publicē savā tīmekļvietnē.
8. Valsts drošības iestāde, valsts izmeklēšanas struktūra vai Aģentūra var pieprasīt no jebkuras sertifikācijas struktūras informāciju par situāciju saistībā ar konkrētu ECM sertifikātu. Sertifikācijas struktūra atbild ne vēlāk kā 2 nedēļu laikā.

(*) Komisijas 2007. gada 9. novembra Lēmums 2007/756/EK, ar ko pieņem Direktīvas 96/48/EK un Direktīvas 2001/16/EK 14. panta 4. un 5. punktā paredzētās valsts ritekļu reģistru kopīgās specifikācijas (OV L 305, 23.11.2007., 30. lpp.).

7. pants

Par apkopi atbildīgo struktūru sertifikācija

1. Par apkopi atbildīgā struktūra iesniedz sertifikācijas struktūrai ECM sertifikācijas pieteikumu. Tā izmanto attiecīgo III pielikumā noteikto veidlapu un sniedz dokumentārus pierādījumus par II pielikumā noteiktajām prasībām un procedūrām. Pieteikumā ietver aprakstu par stratēģiju, ar ko pēc ECM sertifikāta piešķiršanas nodrošina pastāvīgu atbilstību II pielikumā noteiktajām prasībām, tostarp atbilstību Komisijas Regulai (ES) Nr. 1078/2012 ⁽¹⁰⁾.
2. ECM sertifikācijas pieteikums var aprobežoties tikai ar konkrētu ritekļu kategoriju.
3. Pieteikuma iesniedzējs pēc sertifikācijas struktūras pieprasījuma iesniedz papildu informāciju un dokumentāciju. Papildu informācijas sniegšanas termiņš ir pamatots, samērīgs ar prasītās informācijas sniegšanas sarežģītību un pēc pieprasījuma saskaņots ar pieteikuma iesniedzēju.
4. Sertifikācijas struktūra pārliecinās par II pielikumā noteikto prasību izpildi. Šādā nolūkā tā var veikt par apkopi atbildīgās struktūras apmeklējumus uz vietas.
5. Sertifikācijas struktūra ne vēlāk kā 4 mēnešus pēc visas informācijas un dokumentācijas saņemšanas pieņem lēmumu par ECM sertifikāta piešķiršanu vai atteikšanu.
6. Sertifikācijas struktūra pamato savus lēmumus. Tā paziņo savu lēmumu par apkopi atbildīgajai struktūrai, norādot pārsūdzības procesu, pārsūdzības iesniegšanas termiņu un pārsūdzības iestādes kontaktinformāciju.
7. Lēmumu piešķirt ECM sertifikātu paziņo, izmantojot attiecīgo IV pielikumā noteikto veidlapu.
8. ECM sertifikāts ir derīgs ne ilgāk kā 5 gadus. Sertificētā par apkopi atbildīgā struktūra nekavējoties informē sertifikācijas struktūru par jebkurām izmaiņām, kas varētu ietekmēt tās sertifikāta derīgumu.

8. pants

Par apkopi atbildīgo struktūru atbilstība

1. Sertifikācijas struktūra uzrauga par apkopi atbildīgo struktūru, lai pārliecinātos par pastāvīgu atbilstību II pielikumā noteiktajām prasībām. Tā vismaz reizi 12 mēnešos veic apmeklējumus uz vietas. Uzraudzības darbību veidu un apmeklējamās objektus izvēlas ar mērķi nodrošināt vispārēju pastāvīgu atbilstību, un izvēle pamatojas uz ģeogrāfisko un funkcionālo līdzsvarotību. Ņem vērā uzraudzības darbības, kas attiecībā uz uzraugāmo par apkopi atbildīgo struktūru veiktas iepriekš.
2. Ja sertifikācijas struktūra konstatē, ka par apkopi atbildīgā struktūra vairs neatbilst prasībām, pamatojoties uz kurām tā izdevusi ECM sertifikātu, tā var veikt vienu no šādām darbībām:
 - vienoties ar par apkopi atbildīgo struktūru par uzlabojumu plānu,
 - nolemt ierobežot ECM sertifikāta darbības jomu,
 - atkarībā no neatbilstības apmēra apturēt vai atsaukt sertifikātu.
3. Ja par apkopi atbildīgā struktūra neizpilda uzlabojumu plānu vai joprojām nenodrošina atbilstību II pielikumā noteiktajām prasībām, sertifikācijas struktūra atkarībā no neatbilstības apmēra nolemj ierobežot ECM sertifikāta darbības jomu vai atsaukt sertifikātu.
4. Ja ECM sertifikāts tiek atsaukts, par valsts vai Eiropas ritekļu reģistru atbildīgā struktūra nodrošina, ka atsaukšanas ietekmēto ritekļu reģistrācija tiek apturēta, līdz ir reģistrēta jauna par attiecīgo ritekļu apkopi atbildīgā struktūra.
5. Katra par apkopi atbildīgā struktūra iesniedz savai sertifikācijas struktūrai gada darbības pārskatu un to pēc pieprasījuma dara pieejamu valsts drošības iestādei un Aģentūrai. Prasības, kas attiecas uz šo pārskatu, ir noteiktas V pielikumā.

⁽¹⁰⁾ Komisijas 2012. gada 16. novembra Regula (ES) Nr. 1078/2012 par kopīgo drošības metodi pārraudzībā, kas jāveic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem pēc drošības sertifikāta vai drošības atļaujas saņemšanas un par tehnisko apkopi atbildīgajām struktūrvienībām (OV L 320, 17.11.2012., 8. lpp.).

*9. pants***Apkopes funkciju uzticēšana ārpakalpojumu sniedzējiem**

1. Vienu vai vairākas Direktīvas (ES) 2016/798 14. panta 3. punkta b), c) un d) apakšpunktā minētās funkcijas vai to daļas var uzticēt ārpakalpojumu sniedzējiem, un par to informē sertifikācijas struktūru.
2. Par apkopi atbildīgā struktūra sertifikācijas struktūrai parāda, kā tā nodrošina atbilstību visām II pielikumā noteiktajām prasībām un novērtēšanas kritērijiem attiecībā uz funkcijām, kuras tā nolēmusi uzticēt ārpakalpojumu sniedzējiem.
3. Par apkopi atbildīgā struktūra joprojām atbild par ārpakalpojumu sniedzējiem uzticēto apkopes darbību rezultātiem un izveido sistēmu to veikspējas pārraudzībai.

*10. pants***Ārpakalpojumu sniedzējiem uzticēto apkopes funkciju sertifikācija**

1. Jebkura struktūra vai organizācija, kas uzņemas vienu vai vairākas 14. panta 3. punkta b), c) un d) apakšpunktā minētās apkopes funkcijas, var pieprasīt sertifikāciju. Šāda sertifikācija apstiprina, ka apkope, ko attiecīgā struktūra vai organizācija veikusi, izpildot vienu vai vairākas minētās funkcijas, atbilst attiecīgajām II pielikumā noteiktajām prasībām.
2. Sertifikācijas struktūras piemēro 6., 7. un 8. pantā un 13. panta 2. punktā noteiktās procedūras, kas pielāgotas katra pieteikuma iesniedzēja konkrētajam gadījumam.

Novērtējot sertifikācijas pieteikumus, kas attiecas uz ārpakalpojumu sniedzējiem uzticētām apkopes funkcijām vai to daļām, sertifikācijas struktūras piemēro:

- a) II pielikuma I iedaļā noteiktās prasības un novērtēšanas kritērijus, kas pielāgoti organizācijas veidam un pakalpojumu apjomam;
- b) prasības un novērtēšanas kritērijus, kas raksturo konkrētu apkopes funkciju vai funkcijas.

*11. pants***Valstu drošības iestāžu uzdevums**

Ja valsts drošības iestādei ir zināms, ka par apkopi atbildīgā struktūra neatbilst Direktīvas (ES) 2016/798 III pielikumā noteiktajām prasībām vai šajā regulā noteiktajām sertifikācijas prasībām, tā pēc vajadzības informē par akreditāciju vai atzīšanu atbildīgās valsts struktūras vai iestādes, Aģentūru, sertifikācijas struktūru un citas ieinteresētās personas.

*12. pants***Sadarbība ar sertifikācijas struktūrām**

Aģentūra atbalsta saskaņotu sertifikācijas sistēmu, tālab nodrošinot:

- a) palīdzību valstu akreditācijas struktūrām un attiecīgajām valstu iestādēm, kas atzīst sertifikācijas struktūras;
- b) sadarbību attiecīgo akreditācijas un sertifikācijas sistēmu jomā. Minētās sistēmas nosaka izvērtēšanas kritērijus un procedūras, ar ko novērtē sertifikācijas struktūru atbilstību I pielikumā noteiktajām prasībām (izmantojot Eiropas akreditācijas infrastruktūru, kas izveidota saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 765/2008 14. pantu).

*13. pants***Informācijas sniegšana**

1. Aģentūra vāc, reģistrē un publicē pamatinformāciju par sertifikācijas struktūrām un sertificētajām par apkopi atbildīgajām struktūrām. Aģentūra izveido IT rīku šā uzdevuma izpildei.

2. Sertifikācijas struktūras vienas nedēļas laikā pēc lēmuma pieņemšanas, izmantojot IV pielikumā noteiktās veidlapas, paziņo Aģentūrai par visiem izdotajiem, grozītajiem, atjaunotajiem, apturētajiem vai atsauktajiem ECM sertifikātiem un par visiem sertifikātiem attiecībā uz Direktīvas (ES) 2016/798 14. panta 3. punkta b), c) un d) apakšpunktā minētajām funkcijām.

14. pants

Ziņošana

Aģentūra pēc pieciem gadiem pēc šīs regulas stāšanās spēkā adresē Komisijai pirmo ziņojumu par tās īstenošanu. Aģentūra reizi trīs gados pēc pirmā ziņojuma iesniedz turpmākos ziņojumus par šīs regulas īstenošanu.

15. pants

Pārejas noteikumi

1. Sertifikācijas struktūras, kas akreditētas vai atzītas saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 445/2011, uzskata par akreditētām vai atzītām saskaņā ar šo regulu ar nosacījumiem, ar kādiem šīs sertifikācijas struktūras tika akreditētas vai atzītas.

2. Apliecinājumu, kuru par tādu ritekļu, kas nav kravas vagoni, apkopi atbildīgajai struktūrai līdz 2020. gada 16. jūnijam sertifikācijas struktūra izdevusi, pamatojoties uz valsts tiesību aktiem, kas piemērojami šīs regulas reglamentētajā jomā, atzīst par līdzvērtīgu ECM sertifikātam uz minētā apliecinājuma sākotnējo derīguma laiku vai ne ilgāk kā līdz 2023. gada 16. jūnijam.

3. Apliecinājumus par atbilstību Regulas (ES) Nr. 445/2011 III pielikumā noteiktajām prasībām līdzvērtīgiem principiem un kritērijiem, kurus ritekļiem, kas nav kravas vagoni, sertifikācijas struktūra izdevusi ne vēlāk kā līdz 2019. gada 16. jūnijam, uzskata par līdzvērtīgiem ECM sertifikātiem, kas izdoti saskaņā ar šo regulu, uz minēto apliecinājumu sākotnējo derīguma laiku vai ne ilgāk kā līdz 2023. gada 16. jūnijam.

4. Ritekļu, kas nav kravas vagoni, apkopes funkciju, kuras uzticētas ārpakalpojumu sniedzējiem, atbilstības apliecinājumus, ko ne vēlāk kā līdz 2022. gada 16. jūnijam sertifikācijas struktūra izdevusi, pamatojoties uz valsts tiesību aktiem, kuri bija piemērojami šīs regulas reglamentētajā jomā pirms tās stāšanās spēkā, uzskata par līdzvērtīgiem ECM sertifikātiem, kas ārpakalpojumu sniedzējiem uzticētām apkopes funkcijām izdoti saskaņā ar šo regulu, uz minēto apliecinājumu sākotnējo derīguma laiku vai ne ilgāk kā līdz 2025. gada 16. jūnijam.

5. Visas struktūras, kuras atbildīgas par tādu 3. panta 2. punkta b) apakšpunktā minēto ritekļu apkopi, kas nav kravas vagoni vai Direktīvas (ES) 2016/798 15. panta 1. punktā norādītie ritekļi, un uz kurām neattiecas 2.–4. punkts, ne vēlāk kā līdz 2022. gada 16. jūnijam nodrošina atbilstību šai regulai.

16. pants

Atceļšana

Regulu (ES) Nr. 445/2011 atceļ no 2020. gada 16. jūnija.

Sertifikātus, ko sertifikācijas struktūra izdevusi saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 445/2011, uz to sākotnējo derīguma laiku uzskata par līdzvērtīgiem saskaņā ar šo regulu izdotiem sertifikātiem.

17. pants

Stāšanās spēkā

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

To piemēro no 2020. gada 16. jūnija.

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

Briselē, 2019. gada 16. maijā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
Jean-Claude JUNCKER

I PIELIKUMS

Novērtēšanā un ECM sertifikātu piešķiršanā iesaistīto sertifikācijas struktūru akreditācijas vai atzīšanas kritēriji

1. ORGANIZĀCIJA

Sertifikācijas struktūra dokumentē savu organizatorisko struktūru, norādot vadības un citu sertifikācijā iesaistīto darbinieku, kā arī visu komiteju pienākumus, atbildību un pilnvaras. Ja sertifikācijas struktūra ir noteikta juridiskas personas daļa, organizatoriskajā struktūrā atspoguļo vadības hierarhiju un saistību ar citām attiecīgās juridiskās personas daļām.

2. NEATKARĪBA

Sertifikācijas struktūra lēmumu pieņemšanā ir organizatoriski un funkcionāli neatkarīga no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, ritekļu turētājiem, ražotājiem un par apkopi atbildīgajām struktūrām, kā arī tā nesniedz līdzīgus pakalpojumus.

Tiek garantēta par sertifikācijas pārbaudēm atbildīgo darbinieku neatkarība. Nevienai amatpersonai netiek atlīdzināts par darbu, pamatojoties uz veikto pārbaudi skaitu vai šo pārbaudi rezultātiem.

3. KOMPETENCE

Sertifikācijas struktūrai un darbiniekiem ir nepieciešamā profesionālā kompetence, jo īpaši ritekļu apkopes organizēšanas un atbilstošās apkopes sistēmas jomā. Īpašās prasības, kas attiecas uz novērtēšanas pārvaldību un veikšanu, kā arī sertifikācijā iesaistīto personālu, apraksta akreditācijas sistēmā.

4. OBJEKTIVITĀTE

Sertifikācijas struktūras lēmumi ir balstīti uz sertifikācijas struktūras iegūtiem objektīviem pierādījumiem par atbilstību vai neatbilstību, un tos neietekmē citas intereses vai citas personas.

5. ATBILDĪBA

Sertifikācijas struktūra nav atbildīga par to, lai būtu nodrošināta pastāvīga atbilstība sertifikācijas prasībām.

Sertifikācijas struktūra ir atbildīga par tādu pietiekamu objektīvu pierādījumu novērtēšanu, uz kuriem balstīts lēmums par sertificēšanu.

6. ATKLĀTĪBA

Sertifikācijas struktūra nodrošina, lai būtu publiski pieejama vai izpausta atbilstoša un savlaicīga informācija par tās veikto revīzijas un sertifikācijas procesu. Lai stiprinātu pārlicību par sertifikācijas godprātību un ticamību, tā arī sniedz informāciju par jebkuras organizācijas sertifikācijas statusu (tostarp par sertifikāta piešķiršanu, pagarināšanu, saglabāšanu, atjaunošanu, apturēšanu, darbības jomas sašaurināšanu vai sertifikāta atsaukšanu). Atklātība ir atbilstošās informācijas pieejamības vai izpaušanas princips.

7. KONFIDENCIALITĀTE

Lai iegūtu privilēģētu piekļuvi informācijai, kas nepieciešama, lai pienācīgi novērtētu atbilstību sertifikācijas prasībām, sertifikācijas struktūra neizpauž nekādu komerciālu informāciju par klientu.

8. REAĢĒŠANA UZ SŪDZĪBĀM

Sertifikācijas struktūra izveido procedūru, saskaņā ar kuru izskata sūdzības par lēmumiem un citām ar sertifikāciju saistītām darbībām.

9. SAISTĪBAS UN FINANSĒJUMS

Sertifikācijas struktūra spēj pierādīt, ka tā ir izvērtējusi no sertifikācijas darbībām izrietošos riskus un veikusi atbilstošus pasākumus (ieskaitot apdrošināšanu vai uzkrājumu veidošanu), lai segtu no savas darbības izrietošās saistības katrā darbības jomā un katrā ģeogrāfiskajā teritorijā, kurā tā darbojas.

II PIELIKUMS

Prasības organizācijām, kuras iesniedz pieteikumu nolūkā saņemt ECM sertifikātu vai sertifikātu, kas attiecas uz apkopes funkcijām, kuras par apkopi atbildīgā struktūra uzticējusi ārpakalpojumu sniedzējiem, un šādu organizāciju novērtēšanas kritēriji

I. Prasības un novērtēšanas kritēriji, kas attiecas uz pārvaldības funkciju**1. Vadība** – *apņemšanās izstrādāt un ieviest organizācijā apkopes sistēmu un pastāvīgi uzlabot tās efektivitāti*

Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām:

- a) izveido organizācijas veidam un pakalpojumu apjomam atbilstošu apkopes politiku, ko apstiprinājis organizācijas izpilddirektors vai viņa/viņas pārstāvis;
- b) nodrošina, ka saskaņā ar tiesisko regulējumu tiek noteikti drošības mērķi, kas atbilst organizācijas veidam, apjomam un attiecīgajiem riskiem;
- c) novērtē organizācijas vispārējo darbību drošības jomā saistībā ar tās korporatīvajiem drošības mērķiem;
- d) izstrādā plānus un procedūras drošības mērķu sasniegšanai;
- e) nodrošina, ka ir pieejami resursi, kas nepieciešami visu procesu izpildei, lai panāktu atbilstību šajā pielikumā noteiktajām prasībām;
- f) nosaka un pārvalda citu vadības darbību ietekmi uz apkopes sistēmu;
- g) nodrošina, ka augstākā līmeņa vadītāji ir informēti par darbības pārraudzības un revīziju rezultātiem un uzņem vispārēju atbildību par izmaiņu ieviešanu apkopes sistēmā;
- h) nodrošina, ka personāls un personāla pārstāvji ir pienācīgi pārstāvēti un ar tiem apspriežas, nosakot, izstrādājot, pārbaudot un pārskatot visu to procesu drošības aspektus, kuros varētu būt iesaistīts personāls.

2. Riska pārvaldība – *strukturēta pieeja ar rīteklju apkopi saistīto risku novērtēšanai, tostarp to risku novērtēšanai, kas tieši rodas darbības procesos un citu organizāciju vai personu darbību rezultātā, kā arī strukturēta pieeja atbilstīgu riska kontroles pasākumu noteikšanai*

- 2.1. Organizācijā ir procedūras un kārtība, saskaņā ar kurām atzīst vajadzību un apņemšanos sadarboties ar rīteklju turētājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, infrastruktūras pārvaldītājiem, rīteklju un komponentu projektētājiem un ražotājiem vai citām ieinteresētajām personām.
- 2.2. Organizācijā ir riska pārvaldības procedūras, saskaņā ar kurām pārvalda apkopes dokumentu kopuma, tostarp apkopes plānu, iekārtu, procedūru, organizācijas, personāla vai saskarņu, izmaiņas un piemēro kopīgās drošības metodes, kas saistītas ar riska izvērtēšanas un novērtēšanas metodēm, kuras pieņemtas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 6. panta 1. punkta a) apakšpunktu.
- 2.3. Riska novērtēšanai organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām ņem vērā vajadzību noteikt, nodrošināt un uzturēt atbilstošu darba vidi saskaņā ar Savienības un valsts tiesību aktiem, jo īpaši Padomes Direktīvu 89/391/EEK ⁽¹⁾.

3. Pārraudzība – *strukturēta pieeja, ar ko nodrošina, ka riska kontroles pasākumi ir ieviesti, darbojas pareizi un sekmē organizācijas mērķu sasniegšanu*

- 3.1. Organizācijā ir procedūra, saskaņā ar kuru regulāri vāc, pārbauda un analizē attiecīgos drošības datus, tostarp par:
 - a) attiecīgo procesu izpildi;
 - b) procesu rezultātiem (tostarp par visiem no apakšuzņēmējiem saņemtajiem pakalpojumiem un produktiem);
 - c) riska kontroles pasākumu efektivitāti;
 - d) informāciju par pieredzi, darbības traucējumiem, defektiem un remontiem, kas saistīti ar ikdienas darbību un apkopi.

⁽¹⁾ Padomes 1989. gada 12. jūnija Direktīva 89/391/EEK par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā (OV L 183, 29.6.1989., 1. lpp.).

- 3.2. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām nodrošina, ka tiek ziņots par negadījumiem, starpgadījumiem, gandrīz notikušiem negadījumiem un citām bīstamām situācijām un ka tās tiek reģistrētas, izmeklētas un analizētas.
- 3.3. Lai periodiski pārskatītu visus procesus, organizācijā ir iekšējās revīzijas sistēma, kas ir neatkarīga, objektīva un darbojas pārredzamā veidā. Šajā sistēmā ir iekļautas procedūras, saskaņā ar kurām:
- a) izstrādā iekšējās revīzijas plānu, ko var pārskatīt atkarībā no iepriekšējo revīziju un darbības pārraudzības rezultātiem;
 - b) analizē un izvērtē revīziju rezultātus;
 - c) ierosina un īsteno konkrētus korektīvus pasākumus vai darbības;
 - d) pārbauda iepriekšējo pasākumu vai darbību efektivitāti.
- 3.4. Šīs iedaļas 3.1., 3.2. un 3.3. punktā minētās procedūras atbilst kopīgajām drošības metodēm, kas saistītas ar riska izvērtēšanas un novērtēšanas metodēm, kuras pieņemtas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 6. panta 1. punkta a) apakšpunktu, un metodēm drošības līmeņa un dzelzceļa operatoru drošības rādītāju novērtēšanai valsts un Savienības līmenī, kuras pieņemtas saskaņā ar minētās direktīvas 6. panta 1. punkta d) apakšpunktu.

4. **Nepārtraukta pilnveidošana** – strukturēta pieeja, saskaņā ar ko analizē informāciju, kura iegūta, veicot regulāru pārraudzību un revīziju vai no citiem būtiskiem avotiem, un iegūtos rezultātus izmanto, lai mācītos un pieņemtu preventīvus vai korektīvus pasākumus nolūkā saglabāt vai paaugstināt drošības līmeni

Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām nodrošina, ka:

- a) konstatētās nepilnības tiek novērstas;
 - b) tiek ieviesti jauni pasākumi drošības jomā;
 - c) iekšējās revīzijas rezultāti tiek izmantoti, lai panāktu uzlabojumus sistēmā;
 - d) nepieciešamības gadījumā tiek īstenoti preventīvi vai korektīvi pasākumi, ar ko nodrošina dzelzceļa sistēmas atbilstību standartiem un citām prasībām visā iekārtu un darbību dzīves ciklā;
 - e) svarīga informācija par negadījumu, starpgadījumu, gandrīz notikušu negadījumu un citu bīstamu situāciju izmeklēšanu un to cēloņiem tiek izmantota, lai mācītos un, ja nepieciešams, pieņemtu pasākumus nolūkā paaugstināt drošības līmeni;
 - f) tiek izvērtēti un nepieciešamības gadījumā īstenoti attiecīgie valsts drošības iestādes, valsts izmeklēšanas struktūras un nozares vai iekšējās izmeklēšanas ieteikumi;
 - g) tiek izskatīti un ņemti vērā attiecīgie ziņojumi vai informācija no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem/infrastruktūras pārvaldītājiem, ritekļu turētājiem vai citiem svarīgiem avotiem.
5. **Organizācijas struktūra un atbildība** – strukturēta pieeja personu un personu grupu atbildības noteikšanai, lai gādātu par organizācijas drošības mērķu drošu īstenošanu
- 5.1. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām sadala atbildību par visiem attiecīgajiem procesiem visā organizācijā.
- 5.2. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām skaidri nosaka ar drošību saistītās atbildības jomas un atbildības sadali pa konkrētām funkcijām, kas ar šīm jomām saistītas, kā arī to saskarnes. Šīs procedūras ietver 2.1. punktā norādītās procedūras starp organizāciju un ritekļu turētājiem, kā arī nepieciešamības gadījumā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem.
- 5.3. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām nodrošina, ka darbiniekiem ar deleģētu atbildību organizācijā ir pilnvaras, kompetence un atbilstoši resursi savu funkciju izpildei. Atbildība un kompetence ir sabalansēta un atbilstoša konkrētajiem uzdevumiem, un deleģēšana ir noformēta rakstveidā.
- 5.4. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām nodrošina ar attiecīgajiem procesiem saistīto darbību saskaņotību visā organizācijā.
- 5.5. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām nodrošina, ka darbiniekiem, kam uzticēti drošības pārvaldības uzdevumi, ir pārskatatbildība par sava darba izpildi.

6. **Kompetences pārvaldība** – strukturēta pieeja, ar ko nodrošina, ka darbiniekiem ir nepieciešamā kompetence, lai jebkuros apstākļos droši, efektīvi un produktīvi sasniegtu organizācijas mērķus
- 6.1. Organizācija izveido kompetences pārvaldības sistēmu, ar ko nodrošina, ka:
- tiek noteikti amati, kuru atbildībā ir visu to procesu īstenošana sistēmā, kas nepieciešami, lai panāktu atbilstību šā pielikuma prasībām;
 - tiek noteikti amati, kas saistīti ar drošības uzdevumu izpildi;
 - attiecīgi uzdevumi tiek uzticēti darbiniekiem ar atbilstošu kompetenci.
- 6.2. Organizācijas kompetences pārvaldības sistēmā ir procedūras, saskaņā ar kurām pārvalda darbinieku kompetenci, ietverot vismaz:
- to zināšanu, prasmju un pieredzes noteikšanu, kas nepieciešamas ar drošību saistītu uzdevumu veikšanai atbilstoši darbinieku atbildībai;
 - atlases principus, tostarp pamatizglītības līmeni, psihisko piemērotību un fizisko sagatavotību;
 - sākotnējās mācības un kvalifikāciju vai iegūto zināšanu un prasmju atestāciju;
 - pārliecināšanos, ka visi darbinieki ir informēti par sava darba svarīgumu un nozīmīgumu, kā arī par savu ieguldījumu drošības mērķu sasniegšanā;
 - pastāvīgas mācības un esošo zināšanu un prasmju periodisku atsvaidzināšanu;
 - ja nepieciešams, regulāras kompetences, psihiskās piemērotības un fiziskās sagatavotības pārbaudes;
 - ja nepieciešams, īpašus pasākumus negadījumu/starpgadījumu vai ilgstoša darba kavējuma gadījumos.
7. **Informācija** – strukturēta pieeja, ar ko nodrošina, ka darbiniekiem, kuri izdara vērtējumus un pieņem lēmumus visos organizācijas līmeņos, ir pieejama svarīga informācija
- 7.1. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām nosaka ziņošanas kanālus, lai nodrošinātu, ka pašā struktūrā un tās darbībās ar citām iesaistītajām personām, tostarp infrastruktūras pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, ritekļu turētājiem un ritekļu un/vai komponentu projektētājiem un/vai ražotājiem, attiecīgā gadījumā notiek pienācīga informācijas apmaiņa par visiem būtiskajiem procesiem un ka informācija ātri un skaidri tiek paziņota atbildīgajam darbiniekam gan savā organizācijā, gan citās organizācijās.
- 7.2. Lai veiktu pienācīgu informācijas apmaiņu, organizācijā ir:
- konkrētas informācijas saņemšanas un apstrādes procedūra;
 - konkrētas informācijas identificēšanas, sagatavošanas un izplatīšanas procedūra;
 - procedūra, kas nodrošina ticamas un atjauninātas informācijas pieejamību.
- 7.3. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām nodrošina, ka galvenā darbībai nepieciešamā informācija ir:
- būtiska un derīga;
 - precīza;
 - pilnīga;
 - pienācīgi atjaunināta;
 - pārbaudīta;
 - konsekventa un viegli saprotama (tostarp attiecībā uz izmantoto valodu);
 - pirms piemērošanas darīta zināma darbiniekiem atbilstīgi to atbildībai;
 - viegli pieejama darbiniekiem, kā arī nepieciešamības gadījumā darbiniekiem tiek izsniegtas šādas informācijas kopijas.
- 7.4. Prasības, kas noteiktas 7.1., 7.2. un 7.3. punktā, jo īpaši attiecas uz šādu darbībai nepieciešamu informāciju:
- valstu ritekļu reģistru precizitātes un pilnīguma pārbaudes saistībā ar ritekļu, kuru apkopi veic organizācija, identifikāciju (ieskaitot līdzekļus) un reģistrāciju;

- b) apkopes dokumentācija;
- c) informācija par atbalstu, kas sniegts ritekļu turētājiem un, ja nepieciešams, arī citām personām, tostarp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem/infrastruktūras pārvaldītājiem;
- d) informācija par darbinieku kvalifikāciju un turpmāko uzraudzību apkopes pilnveidošanas laikā;
- e) informācija par ekspluatāciju (tostarp nobraukumu, darbību veidu un apjomu, starpgadījumiem vai nelaimes gadījumiem) un par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, ritekļu turētāju un infrastruktūras pārvaldītāju pieprasījumiem;
- f) veiktās apkopes reģistri, tostarp informācija par apskatēs konstatētajiem trūkumiem un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu vai infrastruktūras pārvaldītāju īstenotajām korektīvajām darbībām, piemēram, apskatēm un pārraudzību, ko veic pirms vilciena atiešanas vai ceļā;
- g) informācija par izmantošanas atļauju pēc apkopes un nodošanu ekspluatācijā pēc apkopes;
- h) apkopes uzdevumi;
- i) tehniska informācija, kas sniedzama dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem/infrastruktūras pārvaldītājiem un ritekļu turētājiem kā apkopes instrukcijas;
- j) informācija par ārkārtas situācijām, kad ritekļu droša ekspluatācija ir apdraudēta, kas var ietvert:
 - i) izmantošanas ierobežojumu vai īpašu ekspluatācijas apstākļu noteikšanu ritekļiem, kuru apkopi veic organizācija, vai citiem tās pašas sērijas ritekļiem pat tad, ja to apkopi veic citas par apkopi atbildīgās struktūras, sakarā ar ko šī informācija ir jāpaziņo arī visām iesaistītajām personām;
 - ii) steidzamu informāciju par apkopes laikā atklātajām problēmām saistībā ar drošību, piemēram, trūkumiem, kas konstatēti komponentam, kuru izmanto vairāku kategoriju vai sēriju ritekļos;
- k) visa būtiskā informācija vai dati, kas vajadzīgi, lai iesniegtu ikgadējo apkopes pārskatu sertifikācijas struktūrai un attiecīgajiem klientiem (tostarp ritekļu turētājiem), sakarā ar ko šo pārskatu pēc pieprasījuma dara pieejamu arī valsts drošības iestādēm.

8. Dokumentācija – *strukturēta pieeja, ar ko nodrošina visas attiecīgās informācijas izsekojamību*

- 8.1. Organizācijā ir atbilstošas procedūras, saskaņā ar kurām nodrošina, ka visi attiecīgie procesi tiek pienācīgi dokumentēti.
- 8.2. Organizācijā ir atbilstošas procedūras, saskaņā ar kurām:
 - a) regulāri pārbauda un atjaunina visu attiecīgo dokumentāciju;
 - b) noformē, sagatavo, izplata un verificē visas attiecīgās dokumentācijas izmaiņas;
 - c) saņem, apkopo un arhivē visu attiecīgo dokumentāciju.
- 9. **Līgumu slēgšana** – *strukturēta pieeja, ar ko nodrošina, ka apakšuzņēmējiem uzticētās darbības tiek atbilstoši pārvaldītas, lai sasniegtu organizācijas mērķus*
- 9.1. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām nodrošina ar drošību saistītu produktu un pakalpojumu identifikāciju.
- 9.2. Ja ar drošību saistītiem produktiem un pakalpojumiem tiek izmantoti darbuzņēmēju un/vai piegādātāju pakalpojumi, organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām atlases laikā pārlicinās, ka:
 - a) darbuzņēmēji, apakšuzņēmēji un piegādātāji ir kompetenti;
 - b) darbuzņēmējiem, apakšuzņēmējiem un piegādātājiem ir atbilstoša un dokumentēta apkopes un pārvaldības sistēma.
- 9.3. Organizācijā ir procedūra, saskaņā ar kuru definē prasības, kas šādiem darbuzņēmējiem un piegādātājiem ir jāizpilda.
- 9.4. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām pārbauda, vai piegādātāji un/vai darbuzņēmēji apzinās riskus, ko tie varētu radīt organizācijas darbībai.
- 9.5. Ja darbuzņēmēja vai piegādātāja apkopes vai pārvaldības sistēma ir sertificēta, 3. punktā aprakstīto pārraudzības procesu var piemērot vienīgi 3.1. punkta b) apakšpunktā minēto darbuzņēmējiem uzticēto darbības procesu rezultātiem.

9.6. Līgumā starp līgumslēdzējām pusēm skaidri nosaka, dara zināmus un asignē vismaz šādu procesu pamatprincipus:

- a) atbildība un uzdevumi, kas saistīti ar dzelzceļa drošības jautājumiem;
- b) pienākumi saistībā ar attiecīgās informācijas apmaiņu starp abām pusēm;
- c) ar drošību saistīto dokumentu izsekojamība.

II. Prasības apkopes pilnveidošanas funkcijai un tās novērtēšanas kritēriji

1. Organizācijā ir procedūra, saskaņā ar kuru identificē un pārvalda:
 - a) visas apkopes darbības, kas ietekmē drošību;
 - b) visus drošībai būtiskus komponentus.
2. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām garantē atbilstību savstarpējas izmantojamības pamatprasībām, tostarp atjaunināšanu visā dzīves ciklā, šādā nolūkā:
 - a) nodrošinot atbilstību specifikācijām, kas attiecas uz savstarpējas izmantojamības pamatparametriem, kuri noteikti attiecīgajās savstarpējas izmantojamības tehniskajās specifikācijās (SITS);
 - b) visos apstākļos verificējot apkopes dokumentu kopuma atbilstību ar ritekli saistītajai atļaujai (ietverot visas valstī piemērojamās drošības prasības), tostarp atbilstību tehniskajai dokumentācijai un ierakstu veidam Eiropas atļauto ritekļu tipu reģistrā (EARTR);
 - c) pārvaldot jebkādu aizstāšanu apkopes laikā;
 - d) nosakot nepieciešamību veikt riska novērtējumu par attiecīgo izmaiņu iespējamo ietekmi uz dzelzceļa sistēmas drošību, tālab piemērojot kopīgās drošības metodes, kas saistītas ar riska izvērtēšanas un novērtēšanas metodēm, kuras pieņemtas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 6. panta 1. punkta a) apakšpunktu;
 - e) pārvaldot visu to tehnisko izmaiņu konfigurāciju, kuras ietekmē ritekļa sistēmas integritāti.
3. Organizācijā ir procedūra, saskaņā ar kuru plāno un sekmē tādu apkopes ierīču, iekārtu un instrumentu ieviešanu, kas īpaši izstrādāti un nepieciešami apkopes veikšanai. Organizācijā ir procedūra, saskaņā ar kuru pārbauda, ka šīs ierīces, iekārtas un instrumenti tiek izmantoti, uzglabāti un uzturēti saskaņā ar to apkopes grafiku un atbilstoši to apkopes prasībām.
4. Uzsākot ritekļu ekspluatāciju, organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām:
 - a) gūst piekļuvi apkopes ieteikumiem sākotnējā dokumentācijā un savāc pietiekamu informāciju par plānotajām darbībām;
 - b) analizē minētos apkopes ieteikumus sākotnējā dokumentācijā un, piemērojot kopīgās drošības metodes, kas saistītas ar riska izvērtēšanas un novērtēšanas metodēm, kuras pieņemtas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 6. panta 1. punkta a) apakšpunktu, sagatavo pirmo apkopes dokumentu kopumu, ņemot vērā arī visās saistītajās garantijās ietverto informāciju;
 - c) nodrošina, ka pirmais apkopes dokumentu kopums ir īstenots pareizi.
5. Lai apkopes dokumentu kopums tiktu pastāvīgi atjaunināts visā ritekļa dzīves ciklā, organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām:
 - a) vāc vismaz būtisko informāciju par:
 - i) faktiski veikto darbību veidu un apjomu, tostarp, bet ne tikai par negadījumiem, smagiem negadījumiem un starpgadījumiem, kas definēti Direktīvā (ES) 2016/798;
 - ii) konstatētajām komponentu atteicēm;
 - iii) plānoto darbību veidu un apjomu;
 - iv) faktiski veikto apkopi;
 - b) nosaka, vai nepieciešama atjaunināšana, ņemot vērā savstarpējas izmantojamības robežvērtības;

- c) ierosina un apstiprina izmaiņas un to īstenošanu, lai varētu pieņemt lēmumu uz skaidru kritēriju pamata, ņemot vērā secinājumus, kas gūti riska novērtējumā, kurš veikts, piemērojot kopīgās drošības metodes, kas saistītas ar riska izvērtēšanas un novērtēšanas metodēm, kuras pieņemtas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 6. panta 1. punkta a) apakšpunktu;
 - d) nodrošina, ka izmaiņas ir īstenotas pareizi;
 - e) pārbauda izmaiņu efektivitāti, tālab piemērojot procesu, kas atbilst metodēm drošības līmeņa un dzelzceļa operatoru drošības rādītāju novērtēšanai valsts un Savienības līmenī, kuras pieņemtas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 6. panta 1. punkta d) apakšpunktu.
6. Ja apkopes pilnveidošanas funkcijai piemēro kompetences pārvaldības procesu, ņem vērā vismaz šādas darbības, kas ietekmē drošību:
- a) kopīgo drošības metožu, kas saistītas ar riska izvērtēšanas un novērtēšanas metodēm, kuras pieņemtas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 6. panta 1. punkta a) apakšpunktu, piemērošana apkopes dokumentu kopuma izmaiņu novērtēšanai;
 - b) to inženierzinātņu disciplīnu izmantošana, kas nepieciešamas, lai pārvaldītu apkopes dokumentu kopuma izveidi un tā izmaiņas un apkopes laikā veiktās aizstāšanas izstrādi, novērtēšanu, validāciju un apstiprināšanu;
 - c) drošībai būtisku komponentu apkopes darbības;
 - d) montāžas metodes (ieskaitot metināšanu un savienošanu ar saistvielām);
 - e) nesagraujoša testēšana.
7. Ja apkopes pilnveidošanas funkcijai piemēro dokumentācijas procesu, jānodrošina vismaz šādu elementu izsekojamība:
- a) dokumentācija, kas attiecas uz apkopes laikā veiktās aizstāšanas izstrādi, novērtēšanu, validāciju un apstiprināšanu;
 - b) ritekļu konfigurācija, tostarp, bet ne tikai drošībai būtiski komponenti un borta iekārtu programmatūras modifikācijas;
 - c) veiktās apkopes reģistri;
 - d) par gūto pieredzi veikto pētījumu rezultāti;
 - e) visas secīgās apkopes dokumentu kopuma redakcijas, ietverot riska novērtējumu;
 - f) ziņojumi par apkopes veikšanas kompetenci un uzraudzību, kā arī par ritekļu parka apkopes pārvaldību;
 - g) tehniska informācija, kas sniedzama kā atbalsts ritekļu turētājiem, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem.

III. Prasības ritekļu parka apkopes pārvaldības funkcijai un tās novērtēšanas kritēriji

1. Organizācijā ir procedūra, saskaņā ar kuru pirms apkopes uzdevumu došanas pārbauda par apkopes veikšanu atbildīgās struktūras kompetenci, pieejamību un spējas. Tādēļ ir nepieciešams, lai apkopes darbnīcas būtu pienācīgi kvalificētas lemt par tehniskās kompetences prasībām apkopes veikšanas funkcijai.
2. Organizācijā ir procedūra darba paketes veidošanai un apkopes uzdevumu noformēšanai un izdošanai.
3. Organizācijā ir procedūra, saskaņā ar kuru ritekļus laikus nosūta apkopes veikšanai.
4. Organizācijā ir procedūra, saskaņā ar kuru pārvalda ritekļu izņemšanu no ekspluatācijas apkopes veikšanai vai tad, ja ir traucēta droša ekspluatācija vai ja apkopes vajadzības ietekmē normālu ekspluatāciju.
5. Organizācijā ir procedūra, saskaņā ar kuru nosaka nepieciešamos verifikācijas pasākumus, ko piemēro veiktajai apkopei un ritekļu izmantošanas atļaujai pēc apkopes.
6. Organizācijā ir procedūra, saskaņā ar kuru izdod paziņojumu par nodošanu ekspluatācijā pēc apkopes, tostarp nosaka izmantošanas ierobežojumus, lai gādātu par drošu ekspluatāciju, ņemot vērā dokumentāciju, kas attiecas uz izmantošanas atļauju pēc apkopes.

7. Ja ritekļu parka apkopes pārvaldības funkcijai piemēro kompetences pārvaldības procesu, ņem vērā vismaz nodošanu ekspluatācijā pēc apkopes, tostarp izmantošanas ierobežojumu noteikšanu.
8. Ja ritekļu parka apkopes pārvaldības funkcijai piemēro informācijas procesu, apkopes veikšanas funkcijas vajadzībām jānodrošina vismaz šādi elementi:
 - a) piemērojamie noteikumi un tehniskās specifikācijas;
 - b) katra ritekļa apkopes plāns;
 - c) rezerves daļu saraksts, tostarp pietiekami sīki izstrādāts katras daļas tehniskais apraksts, lai daļas varētu aizstāt ar tieši tādām pašām daļām ar tādu pašu garantiju;
 - d) materiālu saraksts, tostarp pietiekami sīki izstrādāts to izmantošanas apraksts un nepieciešamā informācija par veselības aizsardzību un drošību;
 - e) dokumentācija, kas nosaka drošību ietekmējošo darbību specifikācijas un ietver ieviešanu un izmantošanas ierobežojumus attiecībā uz komponentiem;
 - f) saraksts, kurā uzskaitīti komponenti vai sistēmas (tostarp bremžu rezervuāri un cisternas bīstamo kravu pārvadāšanai), uz ko attiecas juridiskas prasības, un minēto prasību saraksts;
 - g) kopīgo drošības metožu, kas saistītas ar riska izvērtēšanas un novērtēšanas metodēm, kuras pieņemtas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 6. panta 1. punkta a) apakšpunktu, piemērošana ritekļu parka apkopes pārvaldības funkciju ietekmējošo izmaiņu novērtēšanai.
9. Ja ritekļu parka apkopes pārvaldības funkcijai piemēro informācijas procesu, ieinteresētās personas informē vismaz par nodošanu ekspluatācijā pēc apkopes, tostarp par lietotājiem (dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem) būtiskiem izmantošanas ierobežojumiem.
10. Ja ritekļu parka apkopes pārvaldības funkcijai piemēro dokumentācijas procesu, jāreģistrē vismaz šādi elementi:
 - a) apkopes uzdevumi;
 - b) nodošana ekspluatācijā pēc apkopes, tostarp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un infrastruktūras pārvaldītājiem būtiski izmantošanas ierobežojumi.

IV. Prasības apkopes veikšanas funkcijai un tās novērtēšanas kritēriji

1. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām:
 - a) pārbauda ritekļu parka apkopes pārvaldības funkcijas nodrošinātās informācijas pilnīgumu un atbilstīgumu attiecībā uz uzdevumā iekļautajām darbībām;
 - b) pārliecinās, ka tiek izmantoti nepieciešamie attiecīgie apkopes dokumenti un citi standarti, kas piemērojami apkopes veikšanas pakalpojumiem saskaņā ar apkopes uzdevumiem;
 - c) nodrošina, ka visas attiecīgās apkopes specifikācijas, kas noteiktas piemērojamajos noteikumos un konkrētos standartos, kas norādīti apkopes uzdevumos, ir pieejamas visiem iesaistītajiem darbiniekiem (piemēram, tās ir iekļautas iekšējās darba instrukcijās).
2. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām nodrošina, ka:
 - a) komponenti (tostarp rezerves daļas) un materiāli tiek izmantoti tā, kā norādīts apkopes uzdevumos un piegādātāja dokumentācijā;
 - b) komponenti un materiāli tiek uzglabāti, izmantoti un pārvadāti tā, lai nepieļautu to nolietošanu un bojājumus, un tā, kā norādīts apkopes uzdevumos un piegādātāja dokumentācijā;
 - c) visi komponenti un materiāli, tostarp tie, ko nodrošinājis klients, atbilst attiecīgajiem valsts un starptautiskajiem noteikumiem, kā arī attiecīgo apkopes uzdevumu prasībām.
3. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām nosaka, identificē, nodrošina, reģistrē un pastāvīgi dara pieejamas piemērotas un atbilstošas ierīces, iekārtas un instrumentus, lai apkopes pakalpojumus varētu sniegt saskaņā ar apkopes uzdevumiem un citām piemērojamajām specifikācijām, nodrošinot:
 - a) drošu apkopes veikšanu, tostarp gādājot par tehniskās apkopes darbinieku veselības aizsardzību un drošību;
 - b) ergonomiku un veselības aizsardzību, tostarp arī lietotāju un informācijas tehnoloģiju sistēmu vai diagnostikas iekārtu saskarnē.

4. Ja tas nepieciešams derīgu rezultātu nodrošināšanai, organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām nodrošina, ka tās mēriekārtas ir:
 - a) noteiktos intervālos vai pirms lietošanas kalibrētas vai verificētas saskaņā ar starptautiskiem, valsts vai rūpniecības mērīšanas standartiem; ja šādu standartu nav, reģistrē kalibrēšanai vai verifikācijai izmantoto pamatojumu;
 - b) noregulētas vai atkārtoti noregulētas pēc nepieciešamības;
 - c) atzītas par tādām, kas ļauj noteikt to kalibrēšanas statusu;
 - d) nodrošinātas pret regulēšanu, kas mērījumu rezultātus padarītu nederīgus;
 - e) aizsargātas pret bojājumiem un nolietojanos izmantošanas, apkopes un glabāšanas laikā.
5. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām nodrošina, ka visas ierīces, iekārtas un instrumenti tiek pareizi izmantoti, kalibrēti, saglabāti un uzturēti atbilstoši dokumentētām procedūrām.
6. Organizācijā ir procedūras, saskaņā ar kurām pārbauda, vai veiktie darbi atbilst apkopes uzdevumiem, un izdod paziņojumu par izmantošanas atļauju pēc apkopes. Paziņojumā par izmantošanas atļauju pēc apkopes iekļauj visu informāciju, kas ir noderīga izmantošanas ierobežojumu noteikšanai.
7. Ja apkopes veikšanas funkcijai piemēro riska novērtējuma procesu (jo īpaši I iedaļas 2.2. un 2.3. punktu), darba vide ietver ne tikai darbnīcas, kurās tiek veikta apkope, bet arī sliežu ceļus ārpus darbnīcas ēkām un visas vietas, kurās tiek veikti apkopes darbi.
8. Ja apkopes veikšanas funkcijai piemēro kompetences pārvaldības procesu, attiecīgā gadījumā ņem vērā vismaz šādas darbības, kas ietekmē drošību:
 - a) montāžas metodes (ieskaitot metināšanu un savienošanu ar saistvielu);
 - b) nesagraujoša testēšana;
 - c) ritekļa galīgā testēšana un izmantošanas atļauja pēc apkopes;
 - d) bremžu sistēmu, riteņpāru un vilces iekārtu apkope un bīstamo kravu pārvadāšanai paredzēto kravas vagonu īpašo komponentu, piemēram, cisternu, vārstu u. c., apkope;
 - e) drošībai būtisku komponentu apkope;
 - f) vilcienu vadības un signalizācijas sistēmu apkope;
 - g) durvju vadības sistēmu apkope;
 - h) citas noteiktas īpašas jomas, kas ietekmē drošību.
9. Ja apkopes veikšanas funkcijai piemēro informācijas procesu, ritekļu parka apkopes pārvaldības funkcijas un apkopes pilnveidošanas funkcijas vajadzībām nodrošina vismaz šādus elementus:
 - a) darbi, kas veikti saskaņā ar apkopes uzdevumiem;
 - b) visi iespējamie organizācijas konstatētie trūkumi vai defekti saistībā ar drošību;
 - c) izmantošanas atļauja pēc apkopes.
10. Ja apkopes veikšanas funkcijai piemēro dokumentācijas procesu, attiecībā uz II iedaļas 1. punkta a) apakšpunktā minētajām apkopes darbībām, kas ietekmē drošību, reģistrē vismaz šādus elementus:
 - a) visu ierīču, iekārtu un instrumentu skaidra identifikācija;
 - b) visi veiktie apkopes darbi, ietverot iesaistīto personālu un izmantotos instrumentus, iekārtas, rezerves daļas un materiālus un ņemot vērā:
 - i) attiecīgos tās valsts tiesību aktus, kurā organizācija veic uzņēmējdarbību;
 - ii) apkopes uzdevumos noteiktās prasības, tostarp prasības attiecībā uz reģistriem;
 - iii) galīgo testēšanu un lēmumu par izmantošanas atļauju pēc apkopes;

- c) kontroles pasākumi, kas paredzēti apkopes uzdevumos un izmantošanas atļaujā pēc apkopes;
 - d) kalibrēšanas un verifikācijas rezultāti, sakarā ar ko attiecībā uz datorprogrammatūru, ko izmanto konkrētu prasību pārraudzībai un mērījumiem, programmatūras spēju veikt vēlamo uzdevumu apstiprina pirms pirmās izmantošanas reizes un nepieciešamības gadījumā apstiprina atkārtoti;
 - e) iepriekšējo mērījumu rezultātu derīgums, ja konstatēts, ka mērinstruments neatbilst prasībām.
-

III PIELIKUMS

Pieteikumu veidlapas

**PAR APKOPI ATBILDĪGĀS STRUKTŪRAS ATBILSTĪBAS CERTIFIKĀTA
PIETEIKUMS**

Pieteikums sertifikātam, kas apliecina, ka par apkopi atbildīgās struktūras (ECM) apkopes sistēma uzskatāma par atbilstīgu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai (ES) 2016/798 un Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2019/779

SERTIFIKĀCIJAS STRUKTŪRAS KONTAKTINFORMĀCIJA

- 1.1. Tās sertifikācijas struktūras nosaukums, kurai pieteikums adresēts _____
- 1.2. Sertifikācijas struktūras atsauces numurs _____
- 1.3. Pilna pasta adrese (iela, pasta indekss, pilsēta, valsts) _____

INFORMĀCIJA PAR PIETEIKUMA IESNIEDZĒJU

- 2.1. Juridiskais nosaukums _____
- 2.2. Pilna pasta adrese (iela, pasta indekss, pilsēta, valsts) _____

- 2.3. Tālruna numurs _____ 2.4. Faksa numurs _____
- 2.5. E-pasta adrese _____ 2.6. Tīmekļvietne _____
- 2.7. Uzņēmuma reģistrācijas numurs _____ 2.8. PVN maksātāja numurs _____
- 2.9. Cita informācija _____

INFORMĀCIJA PAR KONTAKTPERSONU

- 3.1. Vārds un uzvārds _____
- 3.2. Pilna pasta adrese (iela, pasta indekss, pilsēta, valsts) _____

- 3.3. Tālruna numurs _____ 3.4. Faksa numurs _____
- 3.5. E-pasta adrese _____

INFORMĀCIJA PAR PIETEIKUMU

- 4.1. Pieteikuma atsauce (norāda pieteikuma iesniedzējs)

Šis pieteikums attiecas uz

- 4.2. jaunu sertifikātu ☐ 4.3. atjauninātu/grozītu sertifikātu ☐
- 4.4. atjaunotu sertifikātu ☐

INFORMĀCIJA PAR DARBĪBU**5.1. Uzņēmuma veids:**5.1.1. DzPU ☐ 5.1.2. IP ☐ 5.1.3. Ritekļa turētājs ☐ 5.1.4. Apkopes veicējs ☐ 5.1.5. Ražotājs ☐ 5.1.6. Cits ☐

5.2. ECM darbības joma (ritekļu kategorijas: kravas vagoni, lokomotīves, motorvagonu ritošais sastāvs, pasažieru vagoni, ātrgaitas ritekļi, sliežu ceļa mašīnas, citi – norādīt):

5.3. Ietver kravas vagonus, kas paredzēti bīstamu kravu pārvadāšanai: JĀ/NĒ

5.4. ECM darbības funkcijas		pašu veiktas	daļēji	pilnībā uzticētas ārpakalpojumu sniedzējiem
5.4.	Apkopes pilnveidošana	5.4.1. ☐	5.4.2. ☐	5.4.3. ☐
5.5.	Ritekļu parka apkopes pārvaldība	5.5.1. ☐	5.5.2. ☐	5.5.3. ☐
5.6.	Apkopes veikšana	5.6.1. ☐	5.6.2. ☐	5.6.3. ☐

IESNIEGTIE DOKUMENTI

- 6.1. Apkopes sistēmas dokumentācija ☐
- 6.2. Citi ☐ norādīt: _____

PARAKSTI**Pieteikuma iesniedzējs**

(vārds, uzvārds)

Datums _____

Paraksts _____

Sertifikācijas struktūra

Iekšējais atsauces numurs

Pieteikuma saņemšanas datums _____

Datums _____

Paraksts _____

AILE, KO AIZPILDA BIROJS/ISTĀDE, KAM
PIETEIKUMS ADRESĒTS

**APKOPES FUNKCIJU ATBILSTĪBAS SERTIFIKĀTA PIETEIKUMS**

Pieteikums sertifikātam, kas apliecina, ka apkopes sistēma Eiropas Savienībā uzskatāma par atbilstīgu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai (ES) 2016/798 un Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2019/779

SERTIFIKĀCIJAS STRUKTŪRAS KONTAKTINFORMĀCIJA

- 1.1. Tās sertifikācijas struktūras nosaukums, kurai pieteikums adresēts _____
- 1.2. Sertifikācijas struktūras atsauces numurs _____
- 1.3. Pilna pasta adrese (iela, pasta indekss, pilsēta, valsts) _____

INFORMĀCIJA PAR PIETEIKUMA IESNIEDZĒJU

- 2.1. Juridiskais nosaukums _____
- 2.2. Pilna pasta adrese (iela, pasta indekss, pilsēta, valsts) _____

- 2.3. Tālruna numurs _____ 2.4. Faksa numurs _____
- 2.5. E-pasta adrese _____ 2.6. Tīmekļvietne _____
- 2.7. Uzņēmuma reģistrācijas numurs _____ 2.8. PVN maksātāja numurs _____
- 2.9. Cita informācija _____

INFORMĀCIJA PAR KONTAKTPERSONU

- 3.1. Vārds un uzvārds _____
- 3.2. Pilna pasta adrese (iela, pasta indekss, pilsēta, valsts) _____

- 3.3. Tālruna numurs _____ 3.4. Faksa numurs _____
- 3.5. E-pasta adrese _____

INFORMĀCIJA PAR PIETEIKUMU

- 4.1. Pieteikuma atsauce (norāda pieteikuma iesniedzējs)

Šis pieteikums attiecas uz

- 4.2. jaunu sertifikātu ☐ 4.3. atjauninātu/grozītu sertifikātu ☐
- 4.4. atjaunotu sertifikātu ☐

INFORMĀCIJA PAR DARBĪBU**5.1. Uzņēmuma veids:**5.11. DzPU ☐ 5.12. IP ☐ 5.13. Ritekļa turētājs ☐ 5.14. Apkopes veicējs ☐ 5.15. Ražotājs ☐ 5.16. Cits ☐

5.2. ECM darbības joma (ritekļu kategorijas: kravas vagoni, lokomotīves, motorvagonu ritošais sastāvs, pasažieru vagoni, ātrgaitas ritekļi, sliežu ceļa mašīnas, citi – norādīt):

5.3. Ietver kravas vagonus, kas paredzēti bīstamu kravu pārvadāšanai: JĀ/NĒ

5.4. Apkopes funkcijas5.5. Apkopes pilnveidošana JĀ ☐ NĒ ☐ Daļēji ☐5.6. Ritekļu parka apkopes pārvaldība JĀ ☐ NĒ ☐ Daļēji ☐5.7. Apkopes veikšana JĀ ☐ NĒ ☐ Daļēji ☐

Daļēji veiktām apkopes funkcijām norādīt apakšfunkcijas, attiecībā uz kurām iesniegts šis pieteikums (sk. sarakstu Īstenošanas regulas (ES) 2019/779 II pielikumā):

IESNIEGTIE DOKUMENTI6.1. Apkopes sistēmas dokumentācija ☐6.2. Citi ☐ norādīt: _____**PARAKSTI****Pieteikuma iesniedzējs**

(vārds, uzvārds)

Datums _____

Paraksts _____

Sertifikācijas struktūra

Iekšējais atsauces numurs

Pieteikuma saņemšanas datums _____

Datums _____

Paraksts _____

AILE, KO AIZPILDA BIROJS/ISTĀDE, KAM
PIETEIKUMS ADRESĒTS

IV PIELIKUMS

Sertifikātu veidlapas



PAR APKOPI ATBILDĪGĀS STRUKTŪRAS ATBILSTĪBAS SERTIFIKĀTS

kas apliecina, ka par apkopi atbildīgās struktūras (ECM) apkopes sistēma Eiropas Savienībā atzīta par atbilstīgu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai (ES) 2016/798 un Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2019/779

1. EIN numurs

2. SERTIFICĒTĀ PAR APKOPI ATBILDĪGĀ STRUKTŪRA

Juridiskais nosaukums:

Komerccnosaukums vai akronīms (nav obligāts)

Pilna pasta adrese (iela, pasta indekss, pilsēta, valsts)

Uzņēmuma reģistrācijas numurs:

PVN maksātāja numurs:

3. SERTIFIKĀCIJAS STRUKTŪRA

Juridiskais nosaukums:

Pilna pasta adrese (iela, pasta indekss, pilsēta, valsts)

Sertifikācijas struktūras atsaucē numurs:

4. INFORMĀCIJA PAR SERTIFIKĀTU

— jauns sertifikāts ☐

Šis ir — atjaunots sertifikāts ☐

— atjaunināts/grozīts sertifikāts ☐

Iepriekšējā sertifikāta
EIN numurs

Derīgs no:

līdz:

Uzņēmuma veids:

(dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, ritekļa turētājs, apkopes
veicējs u. c.)

5. ECM DARBĪBAS JOMA

Ritekļu kategorija:

(kravas vagoni, lokomotīves, motorvagonu ritošais sastāvs, pasažieru vagoni,
ātrgaitas ritekļi, sliežu ceļa mašīnas, citi)

Ietver kravas vagonus, kas paredzēti bīstamu kravu pārvadāšanai

JĀ/NĒ

6. PAPILDINFORMĀCIJA

Izdošanas datums

Paraksts

Iekšējais atsaucē numurs

Sertifikācijas struktūras zīmogs



APKOPES FUNKCIJU ATBILSTĪBAS CERTIFIKĀTS

kas apliecina, ka apkopes sistēma Eiropas Savienībā atzīta par atbilstīgu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai (ES) 2016/798 un Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2019/779

1. EIN numurs	

2. SERTIFICĒTĀ ORGANIZĀCIJA

Juridiskais nosaukums:	
Komerccnosaukums vai akronīms (nav obligāts)	
Pilna pasta adrese (iela, pasta indekss, pilsēta, valsts)	
Uzņēmuma reģistrācijas numurs:	PVN maksātāja numurs:

3. SERTIFIKĀCIJAS STRUKTŪRA

Juridiskais nosaukums:	
Pilna pasta adrese (iela, pasta indekss, pilsēta, valsts)	
Sertifikācijas struktūras atsaucē numurs:	

4. INFORMĀCIJA PAR SERTIFIKĀTU

Šis ir	— jauns sertifikāts	☐	Iepriekšējā sertifikāta identifikācijas numurs:
	— atjaunots sertifikāts	☐	
	— atjaunināts/grozīts sertifikāts	☐	
Derīgs no:		līdz:	
Uzņēmuma veids: (dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, ritekļa turētājs, apkopes veicējs u. c.)			

5. APKOPES DARBĪBU JOMA

Ritekļu kategorija: (kravas vagoni, lokomotīves, motorvagonu ritošais sastāvs, pasažieru vagoni, ātrgaitas ritekļi, sliežu ceļa mašīnas, citi)	
Ietver kravas vagonus, kas paredzēti bīstamu kravu pārvadāšanai	JĀ/NĒ

6. APKOPES FUNKCIJAS

Apkopes pilnveidošana	JĀ	☐	NĒ	☐
Ritekļu parka apkopes pārvaldība	JĀ	☐	NĒ	☐
Apkopes veikšana	JĀ	☐	NĒ	☐

Attiecībā uz daļēji veiktām apkopes funkcijām šis sertifikāts ir derīgs šādu apakšfunkciju veikšanai (sk. sarakstu Īstenošanas regulas (ES) 2019/779 II pielikumā):

7. PAPILDINFORMĀCIJA

Izdošanas datums

Paraksts

Iekšējais atsaucē numurs

Sertifikācijas struktūras zīmogs

V PIELIKUMS

Par apkopi atbildīgās struktūras pārskats

1. Par apkopi atbildīgā struktūra sagatavo pārskatu par periodu, kas sākas 2 mēnešus pirms pēdējās uzraudzības darbības veikšanas un beidzas 2 mēnešus pirms nākamās plānotās uzraudzības darbības veikšanas.
 2. Pārskatā ietver vismaz:
 - paskaidrojumus un pamatojumu, kas attiecas uz to, kā tiek izskatītas un/vai novērstas neatbilstības,
 - informāciju par konkrētajā periodā veiktās apkopes apjomu,
 - informāciju par pieredzi, kas gūta, piemērojot kopīgās drošības metodes, kas saistītas ar riska izvērtēšanas un novērtēšanas metodēm, kuras pieņemtas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 6. panta 1. punkta a) apakšpunktu, un pārraudzības metodēm, kuras piemēro dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, infrastruktūras pārvaldītāji un par apkopi atbildīgās struktūras un kuras pieņemtas saskaņā ar minētās direktīvas 6. panta 1. punkta c) apakšpunktu,
 - izmaiņas, kas saistītas ar:
 - uzņēmuma juridiskajām īpašumtiesībām,
 - organizāciju (ieviešajām procedūrām),
 - ritekļiem, par kuru apkopi struktūra ir atbildīga,
 - objektiem un darbuzņēmējiem, tostarp procesiem un iekārtām,
 - līdzsvaru starp iekšējām un ārējām darbībām, kas saistītas ar trim apkopes funkcijām (apkopes pilnveidošanu, ritekļu parka apkopi un apkopes veikšanu),
 - līgumiem ar lietotājiem (ietverot ritekļu turētājus un datu apmaiņu),
 - apkopes sistēmu,
 - ar drošību saistīto komponentu defektiem un atteicēm, kas minētas II pielikuma II iedaļā, un attiecīgo apkopes informāciju, kuras apmaiņa veikta saskaņā ar 5. panta 3. punktu,
 - iekšējās revīzijas ziņojumiem,
 - Aģentūras, valstu drošības iestāžu un citu iestāžu veiktajām izpildes panākšanas darbībām un izmeklēšanu, ietverot apgalvojumus par neatbilstību, saskaņā ar šā tiesību akta 8. un 12. pantu,
 - kompetences pārvaldību.
 3. Par apkopi atbildīgā struktūra iekļauj pārskatā visu informāciju, ko tā uzskata par būtisku sertifikācijas struktūrai.
 4. Par apkopi atbildīgā struktūra pārskatu adresē sertifikācijas struktūrai vienu mēnesi pirms nākamās plānotās uzraudzības revīzijas veikšanas.
-

IETEIKUMI

KOMISIJAS IETEIKUMS (ES) 2019/780

(2019. gada 16. maijs)

par praktisku kārtību drošības atļauju izsniegšanai infrastruktūras pārvaldītājiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 292. pantu,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību ⁽¹⁾ 12. pantā noteikta prasība infrastruktūras pārvaldītājiem saņemt drošības atļauju no tās dalībvalsts valsts drošības iestādes, kurā atrodas dzelzceļa infrastruktūra, lai infrastruktūras pārvaldītājiem būtu atļauts pārvaldīt un ekspluatēt dzelzceļa infrastruktūru. Šādai drošības atļaujai būtu jāapliecina infrastruktūras pārvaldītāja drošības pārvaldības sistēmas atzīšana, un tajā būtu jāietver procedūras un noteikumi, ar ko izpilda prasības, kas nepieciešamas dzelzceļa infrastruktūras drošai plānošanai, apkopei un ekspluatācijai.

Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra ("Aģentūra") 2017. gada 9. martā iesniedza Komisijai Ieteikumu ERA-REC-115-REC par atbilstības novērtēšanas kopīgo drošības metožu un uzraudzības kopīgo drošības metožu pārskatīšanu. Minētajā ieteikumā ietverti noteikumi par praktisku kārtību drošības atļauju izsniegšanai infrastruktūras pārvaldītājiem.

- (2) Komisijas Ekspertu grupa ceturtā dzelzceļa tiesību aktu kopuma tehniskā pilāra jautājumos 2017. gada 5. jūlija sanāsmē Komisijai ieteica iepriekš minētos noteikumus iestrādāt ieteikumā, jo nav piemērota juridiskā pamata to iekļaušanai regulā. Šādā ieteikumā būtu doti norādījumi, kas nosaka praktisku kārtību drošības atļauju izsniegšanai infrastruktūras pārvaldītājiem. Šādiem kopīgiem norādījumiem, kas nosaka kopīgas izmantojamās metodes, būtu jāmazina valstīs piemērojamo atļauju piešķiršanas procedūru sarežģītība. Tie arī varētu nodrošināt, ka tiek efektīvāk sasniegti Direktīvas (ES) 2016/798 12. panta mērķi un vienkāršota koordinēšana, kas saskaņā ar minēto pantu jāveic valstu drošības iestādēm. Tāpēc Komisija iesaka dalībvalstīm ievērot minētos noteikumus.
- (3) Lai mazinātu administratīvo slogu un izmaksas, kas pieteikuma iesniedzējam rodas pieteikuma administratīvās apstrādes procesā, 12. panta 1. punktā noteikts, ka valstu drošības iestādēm būtu jāizstrādā pieteikumu iesniegšanas norādījumu dokuments, kas nodrošina drošības atļauju izsniegšanas pārvaldību, ietverot izpildāmo procedūru.
- (4) Valstu drošības iestādēm termiņi, kuros sniedzama no pieteikuma iesniedzēja pieprasītā papildinformācija vai veicami apmeklējumi, pārbaudes vai revīzijas, būtu jānosaka, neskarot termiņu, kas Direktīvas (ES) 2016/798 12. panta 3. punktā atvēlēts pieteikuma novērtēšanai.
- (5) Ievērojot Direktīvas (ES) 2016/798 12. panta 5. punktu, pārrobežu infrastruktūras gadījumā attiecīgajām valstu drošības iestādēm būtu jākoordinē novērtēšana, lai, ciktāl iespējams, izvairītos no divkārtas novērtēšanas un lai nodrošinātu, ka lēmumi, ko pieņem saistībā ar dzelzceļa infrastruktūru, kura atrodas attiecīgajā dalībvalstī, ir konsekventi.

⁽¹⁾ OV L 138, 26.5.2016., 102. lpp.

- (6) Infrastruktūras pārvaldītājiem savā darbībā var būt nepieciešams izmantot vilcienus, infrastruktūras kontroles riteklus, sliežu ceļa mašīnas vai citus specializētus riteklus dažādām vajadzībām, piemēram, infrastruktūras būvei vai tehniskajai apkopei vajadzīgo materiālu vai personāla pārvadāšanai, savu infrastruktūras aktīvu tehniskajai apkopei vai ārkārtas situāciju pārvaldībai. Šādos gadījumos būtu jānoskaidro, ka infrastruktūras pārvaldītājs darbojas kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums saskaņā ar savu drošības pārvaldības sistēmu un drošības atļauju un tam nav jāpiesakās atsevišķa vienotā drošības sertifikāta saņemšanai neatkarīgi no tā, vai infrastruktūras pārvaldītājs ir vai nav ritekļu īpašnieks.
- (7) Ir lietderīgi attiecībā uz infrastruktūras pārvaldītājiem saskaņot to problēmu klasifikāciju, kuras varētu rasties pieteikuma novērtēšanas procesā. Šādai saskaņošanai būtu jānodrošina, ka pieteikuma iesniedzējs izprot valsts drošības iestādes izvirzīto problēmu nopietnību. Problēmu klasifikācija ir jo sevišķi svarīga valstu drošības iestāžu sadarbībā pārrobežu infrastruktūras gadījumā,

IR PIENĒMUSI ŠO IETEIKUMU.

PRIEKŠMETS UN DARBĪBAS JOMA

1. Šajā ieteikumā noteiktas vadlīnijas, atbilstīgi kurām novērtē pieteikumus, ko infrastruktūras pārvaldītāji iesnieguši valstu drošības iestādēm drošības atļauju saņemšanai vai šādu atļauju atjaunošanai vai atjaunināšanai, kā noteikts Direktīvas (ES) 2016/798 12. pantā.

DEFINĪCIJAS

2. Šajā ieteikumā ir izmantotas šādas definīcijas:
- a) "pieteikuma saņemšanas diena" ir pirmā darbdiena attiecīgajā dalībvalstī pēc apstiprinājuma par pieteikuma dokumentācijas saņemšanu;
 - b) "priekšiesaište" ir procedūras posms pirms pieteikuma iesniegšanas, kurā pieteikuma iesniedzējs no valsts drošības iestādes var pieprasīt papildinformāciju par drošības novērtēšanas procesa turpmākajiem posmiem;
 - c) "nenoskaidrots problēmiskais aspekts" ir neliela problēma, kas konstatēta, novērtējot drošības atļaujas pieteikumu, bet kura tomēr nav šķērslis atļaujas izsniegšanai un kuru var atlikt izskatīšanai turpmākas uzraudzības gaitā.

VALSTS DROŠĪBAS IESTĀDES PIENĀKUMI

3. Valsts drošības iestādei vajadzētu būt atbildīgai par novērtēšanas plānošanu, īstenošanu un uzraudzību, ko tā veic saistībā ar drošības atļauju izsniegšanu.
4. Valsts drošības iestādei pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma būtu jāpiekrīt priekšiesaištei un jāsniedz visi pieteikuma iesniedzēja prasītie skaidrojumi par izpildāmo procedūru.
5. Drošības atļauju izsniegšanas vajadzībām valsts drošības iestādei būtu jāapkopo šāda informācija:
- a) visa būtiskā informācija, kas attiecas uz dažādiem novērtēšanas procedūras posmiem, tostarp minētās procedūras gaitā pieņemto lēmumu pamatojums, piemēram, pārbaudes, un visi drošības atļaujā iekļaujamie ierobežojumi vai nosacījumi;
 - b) novērtēšanas procedūras rezultāti, tostarp secinājumu kopsavilkums un attiecīgā gadījumā atzinums par drošības atļaujas izsniegšanu.
6. Lai vienkāršotu drošības novērtēšanas plānošanu, valsts drošības iestādei būtu jānosauk visu derīgo drošības atļauju derīguma termiņš.
7. Lai nodrošinātu atbilstību Direktīvas (ES) 2016/798 12. panta 1. punkta trešajai daļai, valsts drošības iestādei būtu jāpublicē un pastāvīgi jāatjaunina piemērošanas rokasgrāmata, tostarp paraugveidnes, kurā izskaidrotas prasības drošības atļaujas saņemšanai un sniegta informācija par vajadzīgajiem dokumentiem. Minētajos dokumentos būtu jāietver valsts noteikumi, kas attiecas uz infrastruktūras pārvaldītāju, un valsts procesuālie noteikumi. Šādai rokasgrāmatai vajadzētu būt bezmaksas un publicētai attiecīgās valsts drošības iestādes vietnē. Tajā būtu jānorāda arī kārtība saziņai starp valsts drošības iestādi un pieteikuma iesniedzēju.

Lai palīdzētu valstu drošības iestādēm veikt šo uzdevumu, Aģentūrai sadarbībā ar minētajām iestādēm būtu jāizstrādā, jāpublicē un pastāvīgi jāatjaunina piemērošanas rokasgrāmatas veidne.

8. Valsts drošības iestādei būtu jāiedibina iekšējā kārtība vai procedūras drošības novērtēšanas procesa pārvaldībai. Minētajā kārtībā vai procedūrās būtu jāņem vērā nepieciešamība sadarboties ar citām kompetentajām valstu drošības iestādēm nolūkā izsniegt drošības atļauju pārrobežu infrastruktūras gadījumā, kā noteikts Direktīvas (ES) 2016/798 12. panta 5. punktā.
9. Novērtējot pieteikumus, valstu drošības iestādēm citu veidu atļaujas, sertifikāti un citi attiecīgi dokumenti, ko iesniedz infrastruktūras pārvaldītāji vai to apakšuzņēmēji un kas piešķirti saskaņā ar attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, būtu jāpieņem kā pierādījums šo uzņēmumu spējai izpildīt prasības, kas noteiktas Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2018/762 ⁽²⁾.

PIETEIKUMA IESNIEGŠANA

10. Neskarot Direktīvas (ES) 2016/798 12. panta 3. punktā noteikto termiņu valsts drošības iestādes lēmuma pieņemšanai, pieteikuma iesniedzējam pieteikums drošības atļaujas saņemšanai vai šādas atļaujas atjaunošanas vai atjaunināšanas pieteikums attiecīgi būtu jāiesniedz pirms:
 - a) datuma, kad plānots sākt jebkādu jaunu dzelzceļa tīkla darbību;
 - b) datuma, kad plānots sākt dzelzceļa tīkla darbību ar nosacījumiem, kas atšķiras no pašreizējā drošības atļaujā izklāstītajiem, pēc būtiskām infrastruktūras, signalizācijas vai energoapgādes apakšsistēmas vai ekspluatācijas un apkopes principu izmaiņām;
 - c) pašreizējās drošības atļaujas derīguma termiņa beigu datuma.
11. Iesniedzot pieteikumu jaunas drošības atļaujas saņemšanai, iesniedzējam būtu jāsniedz I pielikumā norādītā informācija.
12. Iesniedzot drošības atļaujas atjaunināšanas vai atjaunošanas pieteikumu, iesniedzējam būtu jāsniedz I pielikumā norādītā informācija un jāapraksta izmaiņas, kas tā drošības pārvaldības sistēmā veiktas pēc pašreizējās atļaujas saņemšanas.

Ja šādas izmaiņas var ietekmēt drošības rādītājus vai nopietni apdraudēt drošību vai ja valsts drošības iestāde uzraudzības gaitā konstatējusi kādus citus problēmiskus aspektus, tai būtu jāizlemj, vai vajadzētu atkārtoti novērtēt visu pieteikuma dokumentāciju.
13. Ja pieteikuma iesniedzējs lūdz priekšiesaisti, tam būtu jāsniedz valsts drošības iestādei I pielikuma 1.–5. punktā norādītā informācija.
14. Ja iesniegtajā dokumentācijā ir tādu dokumentu kopijas, kurus izsniegušas citas struktūras, nevis valsts drošības iestāde, pieteikuma iesniedzējam dokumentu oriģināli būtu jāglabā vismaz 5 gadus pēc drošības atļaujas derīguma termiņa beigām. Atļaujas atjaunošanas vai atjaunināšanas gadījumā pieteikuma iesniedzējam visu dokumentu, kuri iesniegti saistībā ar minēto pieteikumu un kurus izsniegušas citas struktūras, nevis valsts drošības iestāde, oriģināli būtu jāglabā vismaz 5 gadus pēc atjaunotās vai atjauninātās drošības atļaujas derīguma termiņa beigām. Pieteikuma iesniedzējs šos dokumentu oriģinālus dara pieejamus pēc valsts drošības iestādes pieprasījuma.

PROCEDŪRAS POSMI UN TERMIŅI

15. Valsts drošības iestādei būtu jāpiemēro II pielikumā noteiktais process.
16. Valsts drošības iestādei būtu jāizvērtē, vai pieteikumā ir ietverti I pielikuma 6.–8. punktā norādītie dokumenti. Tai bez liekas kavēšanās un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā vienu mēnesi pēc pieteikuma saņemšanas dienas būtu jāinformē pieteikuma iesniedzējs par to, vai pieteikums ir pilnīgs.

⁽²⁾ Komisijas 2018. gada 8. marta Deleģētā regula (ES) 2018/762, ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 izveido kopīgas drošības metodes, kas attiecas uz prasībām drošības pārvaldības sistēmām, un atceļ Komisijas Regulas (ES) Nr. 1158/2010 un (ES) Nr. 1169/2010 (OV L 129, 25.5.2018., 26. lpp.).

17. Ja pieteikums nav pilnīgs, valsts drošības iestādei būtu nekavējoties jāpieprasa vajadzīgā papildinformācija un jānorāda samērīgs termiņš, kas pieteikuma iesniedzējam atvēlēts atbildes sniegšanai. Papildinformācijas sniegšanai atvēlētajam termiņam vajadzētu būt pamatotam un samērīgam ar prasītās informācijas sniegšanas sarežģītību, un par šo termiņu būtu jāvienojas ar pieteikuma iesniedzēju, tiklīdz tam paziņots, ka tā pieteikuma dokumentācija nav pilnīga. Ja pieteikuma iesniedzējs termiņā, par kuru panākta vienošanās, nav sniedzis prasīto informāciju, valsts drošības iestāde var pieņemt lēmumu pagarināt termiņu, kas pieteikuma iesniedzējam atvēlēts atbildes sniegšanai, vai paziņot pieteikuma iesniedzējam, ka tā pieteikums ir noraidīts.
18. Pat tad, ja pieteikuma dokumentācija ir pilnīga, valsts drošības iestāde katrā laikā pirms lēmuma pieņemšanas var pieprasīt no pieteikuma iesniedzēja plašāku informāciju. Tai būtu jānosaka samērīgs termiņš šādas informācijas sniegšanai.
19. Drošības atļaujai būtu jāietver III pielikumā norādītā informācija.

Katrai drošības atļaujai būtu jāpiešķir unikāls identifikācijas numurs.
20. Lai izpildītu Direktīvas (ES) 2016/798 12. panta 4. punktā paredzēto pienākumu, valsts drošības iestādei būtu jānosūta Aģentūrai III pielikumā norādītā informācija.

INFORMĀCIJAS PĀRVALDĪBA

21. Valsts drošības iestādei būtu jāreģistrē informācijas pārvaldības sistēmā un regulāri jāatjaunina visa būtiskā informācija par katru drošības novērtēšanas procesa posmu un minētās novērtēšanas rezultātu.

INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪTĀJU OBJEKTU APMEKLĒJUMU UN PĀRBAUŽU KĀRTĪBA UN REVĪZIJU KĀRTĪBA

22. Ja valsts drošības iestāde veic apmeklējumus, pārbaudes vai revīzijas, pieteikuma iesniedzējam būtu jānorāda savs pārstāvis un piemērojamie objekta drošības noteikumi un procedūras, kas jāievēro valsts drošības iestādes darbiniekiem, kuri atbild par apmeklējuma, pārbaudes vai revīzijas veikšanu. Valsts drošības iestādei un pieteikuma iesniedzējam būtu jāvienojas par apmeklējumu, pārbaudi un revīziju veikšanas laiku.
23. Ja valsts drošības iestāde veic apmeklējumus, pārbaudes vai revīzijas, tai būtu jāsaņem ziņojums par novērtēšanas gaitā konstatētajām problēmām un jānorāda, vai tās ir atrisinātas uz apmeklējuma, pārbaudes vai revīzijas gaitā gūto pierādījumu pamata, un gadījumā, ja tās ir atrisinātas – kādā veidā. Minētajā ziņojumā var ietvert arī citas problēmas, kuras pieteikuma iesniedzējam jāatrisina termiņā, par ko panākta vienošanās.

VALSTU DROŠĪBAS IESTĀŽU SADARBĪBA PĀRROBEŽU INFRASTRUKTŪRAS GADĪJUMĀ

24. Pieteikuma iesniedzējam vai pieteikumu iesniedzējiem pieteikumi, kas attiecas uz pārrobežu infrastruktūru, būtu jāiesniedz valstu drošības iestādēm attiecīgajās dalībvalstīs. Katrai attiecīgajai valsts drošības iestādei būtu jāizsniedz drošības atļauja savā teritorijā esošajai attiecīgajai infrastruktūrai.
25. Valstu drošības iestādēm būtu jāapspriež visas ar drošības novērtēšanas procesu saistītās problēmas un visi papildinformācijas pieprasījumi, kas ietekmē novērtēšanas termiņu vai var ietekmēt darbu, kuru veic citas attiecīgās valstu drošības iestādes.
26. Valsts drošības iestāde var pieprasīt no citām attiecīgajām valstu drošības iestādēm visu būtisko informāciju saistībā ar pieteikuma iesniedzēju.
27. Attiecīgajām valstu drošības iestādēm būtu savstarpēji jāapmainās ar visu būtisko informāciju, kas var ietekmēt drošības novērtēšanas procesu, tostarp par to, kā tiek īstenoti attiecīgie valsts noteikumi, kurus attiecīgā dalībvalsts paziņojusi Komisijai.
28. Attiecīgajām valstu drošības iestādēm būtu jāleņķ par apmeklējumu, pārbaudi un revīziju mērķiem un tvērumu, kā arī par katrai valsts drošības iestādei uzticēto uzdevumu. Šādu apmeklējumu, pārbaudi un revīziju ziņojumi būtu jāsaņem sadarbības satvarā norādītajai valsts drošības iestādei un jādara pieejami citām attiecīgajām valstu drošības iestādēm.

29. Pirms pieņemt lēmumu par drošības atļaujas izsniegšanu savā dalībvalstī esošajai attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai, attiecīgajām valstu drošības iestādēm būtu jāveic šādas darbības:
- a) jāapspriež savu attiecīgo novērtējumu rezultāti;
 - b) jāvienojas par visiem nenoskaidrotajiem problēmiskajiem aspektiem, kas atliekami izskatīšanai turpmākas uzraudzības gaitā;
 - c) jāvienojas par visiem drošības atļaujā attiecīgi ietveramajiem izmantošanas ierobežojumiem vai nosacījumiem.
30. Ja pieteikuma iesniedzējs ir veicis darbības nolūkā atrisināt konstatētos nenoskaidrotos problēmiskos aspektus, attiecīgajām valstu drošības iestādēm būtu jāpārbauda, vai šie problēmiskie aspekti ir atrisināti, un par to jāvienojas. Tālāk valstu drošības iestādēm attiecīgā gadījumā būtu jāsadarbības saskaņā ar Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2018/761 ⁽³⁾ 8. panta 2. punktā minēto kārtību.
31. Valstu drošības iestādēm būtu jāparedz nosacījums, ka drošības atļauju savā dalībvalstī esošajai attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai tās izsniedz tikai tad, ja tiek izsniegtas visas citas drošības atļaujas, kas saistītas ar attiecīgo pārrobežu infrastruktūru.
32. Valstu drošības iestādēm būtu jāreģistrē savas attiecīgās darbības un šie reģistri jā dara pieejami citām attiecīgajām valstu drošības iestādēm.

PROBLĒMU KLASIFIKĀCIJA

33. Valsts drošības iestādei pieteikuma dokumentācijas novērtēšanas gaitā konstatētās problēmas būtu jāklasificē šādi:
- a) "1. tips": problēmas, kuru risināšanā pieteikuma dokumentācijas izprašanai vajadzīga pieteikuma iesniedzēja atbilde;
 - b) "2. tips": problēmas, kuru risināšanai var būt vajadzīgs pieteikuma dokumentācijas grozījums vai pieteikuma iesniedzējam var būt jāveic neliela darbība; lēmums par veicamo darbību tiek atstāts pieteikuma iesniedzēja ziņā, un tā nav šķērslis drošības atļaujas izsniegšanai;
 - c) "3. tips": problēmas, kuru risināšanai pieteikuma iesniedzējam jāveic konkrēta darbība, ko var pabeigt vēlāk pēc drošības atļaujas piešķiršanas; problēmas risināšanai paredzēto darbību ierosina pieteikuma iesniedzējs un par to vienojas ar valsts drošības iestādi, kura problēmu konstatējusi;
 - d) "4. tips": problēmas, kuru risināšanai vajadzīgs pieteikuma dokumentācijas grozījums vai pieteikuma iesniedzējam jāveic konkrēta darbība; drošības atļauju nepiešķir, kamēr problēma nav atrisināta, vai problēmas risināšanas nolūkā drošības atļaujā ietver izmantošanas ierobežojumus vai nosacījumus; visas problēmas risināšanai paredzētās darbības ierosina pieteikuma iesniedzējs un par tām vienojas ar valsts drošības iestādi, kura problēmu konstatējusi.
34. Kad pieteikuma iesniedzējs devis atbildi vai veicis darbību atbilstīgi konkrētajai problēmai, valsts drošības iestādei būtu atkārtoti jāizvērtē tās konstatētās problēmas, attiecīgā gadījumā tās jāpārklasificē un katrai konstatētajai problēmai jāpiešķir viens no šādiem statusiem:
- a) "neatrisināta problēma" – ja pieteikuma iesniedzēja sniegtie pierādījumi nav apmierinoši un vēl aizvien vajadzīga papildinformācija;
 - b) "nenoskaidrots problēmiskais aspekts uzraudzībai" – ja vēl aizvien pastāv kāds nenoskaidrots problēmiskais aspekts;
 - c) "slēgta problēma" – ja pieteikuma iesniedzēja atbilde ir apmierinoša un nav atlikuši nenoskaidroti problēmiski aspekti.

NOVĒRTĒŠANĀ IESAISTĪTĀ PERSONĀLA KOMPETENCE

35. Valsts drošības iestādei būtu jānodrošina, ka novērtēšanā iesaistītajam personālam ir šāda kompetence:
- a) zināšanas par attiecīgo tiesisko regulējumu;
 - b) zināšanas par dzelzceļa sistēmas darbību;

⁽³⁾ Komisijas 2018. gada 16. februāra Deleģētā regula (ES) 2018/761, ar ko izveido kopīgas drošības metodes uzraudzībai, ko valstu drošības iestādes veic pēc vienotā drošības sertifikāta vai drošības atļaujas izdošanas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798, un atceļ Komisijas Regulu (ES) Nr. 1077/2012 (OV L 129, 25.5.2018., 16. lpp.).

- c) kritiski analītiskas spējas attiecīgā līmenī;
- d) drošības pārvaldības sistēmas vai līdzīgas pārvaldības sistēmas novērtēšanas pieredze dzelzceļa nozarē vai drošības pārvaldības sistēmas novērtēšanas pieredze nozarē, kurā ir līdzvērtīgas ekspluatācijas un tehniskās problēmas;
- e) problēmu risināšanas, saziņas un komandas darba prasmes;
- f) citāda konkrētajam novērtējumam nepieciešamā kompetence.

Ja norisinās komandas darbs, komandas locekļiem var būt dalīta kompetence.

Darbiniekiem, kas veic pārbaudes un revīzijas, būtu arī jāpierāda zināšanas un pieredze iztaujāšanā.

36. Lai nodrošinātu 35. punkta pareizu piemērošanu, valsts drošības iestādei būtu jāievieš kompetences pārvaldības sistēma, kas ietver:
- a) kompetences profila izveidi katram darbam, amatam un uzdevumam;
 - b) personāla pieņemšanu darbā atbilstīgi izveidotajiem kompetences profiliem;
 - c) personāla kompetences uzturēšanu, pilnveidi un novērtēšanu atbilstīgi izveidotajiem kompetences profiliem.

PĀRSKATĪŠANA

37. Visus lēmumus, ar ko atsaka drošības atļaujas izsniegšanu vai paredz izmantošanas ierobežojumus vai nosacījumus, kas atšķiras no pieteikumā prasītajiem, pienācīgi pamato.
38. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka pieteikumu iesniedzēji samērīgā termiņā var pieprasīt valstu drošības iestāžu lēmumu pārskatīšanu un ka valstu drošības iestādēm pēc pārskatīšanas pieprasījuma saņemšanas dienas ir atvēlēts pietiekami ilgs laiks savu lēmumu apstiprināšanai vai atcelšanai.
39. Pārskatīšanas procedūra būtu jāīsteno objektīvi.
40. Pārskatīšanas procedūrai būtu jāpievēršas problēmām, kas pamatojušas atšķirības starp valsts drošības iestādes lēmumu un pieteikuma iesniedzēja prasīto.
41. Pārrobežu infrastruktūras gadījumā pārskatīšana būtu jāveic koordinācijā ar valstu drošības iestādēm, kuru atbildībā ir attiecīgā pārrobežu infrastruktūra.
42. Ja lēmums, ar ko atsaka drošības atļaujas izsniegšanu vai paredz izmantošanas ierobežojumus vai nosacījumus, kas atšķiras no pieteikumā prasītajiem, tiek apstiprināts, pieteikuma iesniedzējs var iesniegt pārsūdzību kompetentajā jurisdikcijā saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

43. Dalībvalstis, kuras nav sniegušas paziņojumu Aģentūrai un Komisijai saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 33. panta 2. punktu, tiek lūgtas īstenot šo ieteikumu no 2019. gada 16. jūnija. Visas dalībvalstis tiek lūgtas īstenot šo ieteikumu no 2020. gada 16. jūnija.

Briselē, 2019. gada 16. maijā

*Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Violeta BULC*

I PIELIKUMS

Drošības atļaujas pieteikuma saturs

Piezīme. Valstu drošības iestādes tiek mudinātas pieprasīt visu šajā pielikumā norādīto informāciju (tostarp pieteikumam pievienojamos dokumentus), izņemot informāciju, kas apzīmēta ar "F" (fakultatīvi). Ja infrastruktūras pārvaldītājam jāizstrādā korektīvās rīcības plāns, kas minēts 8. punktā, informācija par to jāsniedz obligāti.

1. Pieteikuma veids

- 1.1. Jauna atļauja
- 1.2. Atļaujas atjaunošana
- 1.3. Atļaujas atjaunināšana
- 1.4. Iepriekšējās atļaujas identifikācijas numurs (tikai atjaunošanas vai atjaunināšanas pieteikuma gadījumā)

2. Informācija par infrastruktūru (*izvēlēties vienu vai vairākus elementus*)

- 2.1. Eiropas transporta tīkls (*TEN-T*)
 - 2.1.1. *TEN-T* visaptverošais tīkls
 - 2.1.2. *TEN-T* kravas pārvadājumu pamattīkls
 - 2.1.3. *TEN-T* pasažieru pārvadājumu pamattīkls
 - 2.1.4. Tīkls ārpus *TEN-T*
- 2.2. Energoapgāde
 - 2.2.1. Gaisvadu kontakttīkls
 - 2.2.2. Trešā sliede
 - 2.2.3. Ceturtā sliede
 - 2.2.4. Neelektrificēta infrastruktūra
- 2.3. Vilcienu vadība un signalizācija
 - 2.3.1. A klases sistēma
 - 2.3.2. B klases sistēma
- 2.4. Cita (precizēt)

3. Dzelzceļa tīkla darbības

- 3.1. Pakalpojumu sniegšanas/darbības paredzamais sākuma datums (F)
- 3.2. Dalībvalsts vai dalībvalstis, kur atrodas infrastruktūra

4. Informācija par pieteikuma iesniedzēju

- 4.1. Juridiskais nosaukums
- 4.2. Akronīms (F)
- 4.3. Pilna pasta adrese
- 4.4. Tālrunis
- 4.5. Fakss (F)
- 4.6. E-pasts
- 4.7. Tīmekļa vietne (F)

- 4.8. Valsts reģistrācijas numurs
- 4.9. PVN identifikācijas numurs (F)
- 4.10. Cita attiecīga informācija (F)

5. **Informācija par kontaktpersonu**

- 5.1. Vārds
- 5.2. Uzvārds
- 5.3. Amats vai pienākumi
- 5.4. Pilna pasta adrese
- 5.5. Tālrunis
- 5.6. Fakss (F)
- 5.7. E-pasts
- 5.8. Saziņas valoda vai valodas

PIETEIKUMAM PIEVIENOJAMIE DOKUMENTI

6. **Dokumenti, kas iesniegti par novērtējuma daļu, kura attiecas uz drošības pārvaldības sistēmu**

- 6.1. Drošības pārvaldības sistēmas apraksts un citi dokumenti, kas pierāda atbilstību Deleģētās regulas (ES) 2018/762 II pielikumā noteiktajām prasībām.
- 6.2. Informācijas mijnorādes starp drošības pārvaldības sistēmu (sk. 6.1. punktu) un Deleģētās regulas (ES) 2018/762 II pielikumu, ietverot norādes par to, kur drošības pārvaldības sistēmas dokumentācijā izpildītas attiecīgās prasības, kuras noteiktas piemērojamajā savstarpējas izmantojamības tehniskajā specifikācijā, kas attiecas uz satiksmes nodrošināšanas un vadības apakšsistēmu.

7. **Dokumenti, kas iesniegti par novērtējuma daļu, kura attiecas uz valsti**

- 7.1. Apraksts vai cita liecība par to, kā drošības pārvaldības pasākumos ievēroti attiecīgie valsts noteikumi, kas paziņoti saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 8. pantu.
- 7.2. Informācijas mijnorādes starp drošības pārvaldības sistēmu (sk. 6.1. punktu) un attiecīgajos valsts noteikumos paredzētajām prasībām (minētas 7.1. punktā).

8. **Korektīvās rīcības plāns vai plāni**

- 8.1. Faktiskais stāvoklis, kādā ir rīcības plāns vai plāni, ko infrastruktūras pārvaldītājs izstrādājis, lai novērstu visas būtiskās neatbilstības un atrisinātu visus citus problēmiskos aspektus, kas kopš iepriekšējā novērtējuma konstatēti, veicot uzraudzības darbības.
- 8.2. Faktiskais stāvoklis, kādā ir rīcības plāns vai plāni, ko infrastruktūras pārvaldītājs izstrādājis, lai pēc iepriekšējā novērtējuma atrisinātu nenoskaidrotos problēmiskos aspektus.

—

II PIELIKUMS

Drošības novērtēšanas process

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

- 1.1. Valsts drošības iestādei būtu jāizstrādā strukturēts un pārbaudāms process, kas aptver visu darbību un kurā ņemti vērā šajā pielikumā noteiktie elementi. Drošības novērtēšanas procesam vajadzētu būt iteratīvam, kā norādīts diagrammā (sk. papildinājuma 1. attēlu), proti, valsts drošības iestādei vajadzētu būt tiesīgai pamatoti pieprasīt plašāku informāciju vai informācijas atkārtotu iesniegšanu saskaņā ar šo ieteikumu.

2. PIETEIKUMA SAŅEMŠANA

- 2.1. Pēc drošības atļaujas pieteikuma saņemšanas valsts drošības iestādei būtu nekavējoties oficiāli jāapstiprina pieteikuma saņemšana un jāreģistrē dokumentācija nolūkā nodrošināt informācijas pārvaldību katrā novērtēšanas procesa posmā.
- 2.2. Valsts drošības iestādei novērtēšanas procesa veikšanai būtu jāatvēr kompetenti resursi.

3. SĀKOTNĒJA CAURLŪKOŠANA

- 3.1. Pēc pieteikuma saņemšanas valsts drošības iestādei būtu nekavējoties jāveic turpmāk norādīto elementu sākotnēja caurlūkošana:
- a) vai pieteikuma iesniedzējs ir sniedzis pamatinformāciju, kas prasīta tiesību aktos vai vajadzīga pieteikuma efektīvai apstrādei;
 - b) vai pieteikuma dokumentācija ietver pietiekamus pierādījumus un vai tās struktūra un iekšējās mijnorādes ir tādas, lai to būtu iespējams pienācīgi novērtēt, ņemot vērā prasības drošības pārvaldības sistēmai un attiecīgos paziņotos valsts noteikumus. Valsts drošības iestāde veic pieteikumā ietverto pierādījumu faktiskā satura sākotnēju pārskatīšanu, kuras mērķis ir dot drošības pārvaldības sistēmas kvalitātes, pietiekamības un piemērotības sākotnēju vērtējumu;
 - c) attiecīgā gadījumā – vai norādīts faktiskais stāvoklis, kādā ir rīcības plāns (vai plāni), ko infrastruktūras pārvaldītājs izstrādājis, lai novērstu visas būtiskās neatbilstības un atrisinātu visus citus problēmiskos aspektus, kas kopš iepriekšējā novērtējuma konstatēti, veicot uzraudzības darbības;
 - d) attiecīgā gadījumā – vai norādīts faktiskais stāvoklis, kādā ir rīcības plāns (vai plāni), ko infrastruktūras pārvaldītājs izstrādājis, lai pēc iepriekšējā novērtējuma atrisinātu nenoskaidrotos problēmiskos aspektus.
- 3.2. Pēc 3.1. punktā minētās sākotnējās caurlūkošanas valsts drošības iestādei par savu novērtējuma daļu būtu jāizlemj, vai ir kāda joma, kurā vajadzīga plašāka informācija. Ja plašāka informācija ir vajadzīga, valsts drošības iestādei būtu nekavējoties jāpieprasa informācija tādā apmērā, kādu tā uzskata par samērīgu un nepieciešamu novērtējuma pamatošanai.
- 3.3. Valsts drošības iestādei būtu jāizlasa pietiekami liels pieteikuma fragments, lai pārbaudītu tā satura saprotamību. Ja pieteikumā saturs acīmredzami nav saprotams, valsts drošības iestādei būtu jāizlemj, vai pieteikums jānosūta atpakaļ iesniedzējam, prasot uzlabojumus.
- 3.4. Novērtējot infrastruktūras pārvaldītāja spēju ekspluatēt vilcienus, infrastruktūras kontroles riteklus, sliežu ceļa mašīnas vai citus specializētus riteklus, attiecīgā gadījumā ar apakšuzņēmēju palīdzību, valsts drošības iestādei būtu jāatsaucas uz attiecīgajām prasībām, kas noteiktas Deleģētās regulas (ES) 2018/762 I pielikumā, jo īpaši tā 1., 5.1., 5.2. un 5.5. punktā.

4. DETALIZĒTA NOVĒRTĒŠANA

- 4.1. Pēc sākotnējās caurlūkošanas pabeigšanas valsts drošības iestādei būtu jāveic detalizēta pieteikuma dokumentācijas novērtēšana (sk. papildinājuma 2. attēlu), šādā nolūkā izmantojot prasības drošības pārvaldības sistēmai un attiecīgos paziņotos valsts noteikumus.

- 4.2. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 18. panta 1. punktu valsts drošības iestādei 4.1. punktā minētā detalizētā novērtēšana būtu jāveic profesionāli, objektīvi un samērīgi un jāsniedz izdarīto secinājumu dokumentēts pamatojums.
- 4.3. Novērtēšanā nosaka, vai ir izpildītas prasības drošības pārvaldības sistēmai un attiecīgie paziņotie valsts noteikumi jeb vai jāpieprasa plašāka informācija. Lai drošas dzelzceļa ekspluatācijas labad nodrošinātu, ka pieteikuma iesniedzējs ir izpratis un spēj izpildīt prasības atbilstīgi dzelzceļa pārvadājumu darbību veidam, valsts drošības iestādei novērtēšanas gaitā arī būtu jātiecas no drošības pārvaldības sistēmas procesu rezultātiem gūt pierādījumus, ka ir izpildītas prasības drošības pārvaldības sistēmai un attiecīgie paziņotie valsts noteikumi, šādā nolūkā attiecīgā gadījumā izmantojot atlases metodes.
- 4.4. Visas 4. tipa problēmas būtu jāatrisina tā, lai valsts drošības iestāde risinājumu atzītu par apmierinošu un tā rezultātā attiecīgā gadījumā pirms drošības atļaujas izsniegšanas varētu atjaunināt pieteikuma dokumentāciju.
- 4.5. Nenoskaidrotos problēmiskos aspektus var atlikt izskatīšanai uzraudzības gaitā vai, pamatojoties uz pieteikuma iesniedzēja priekšlikumu pieteikuma dokumentācijas atjaunināšanai, ar pieteikuma iesniedzēju var vienoties par veicamajām darbībām, un var arī īstenot abus pasākumus. Šādā gadījumā problēma tiek oficiāli atrisināta pēc drošības atļaujas izsniegšanas.
- 4.6. Valsts drošības iestādei būtu jānodrošina pārredzamība par to, kā tā lemj par katras konstatētās problēmas nopietnību.
- 4.7. Ja valsts drošības iestāde konstatē 33. punktā minētu problēmu, tai būtu jāsniedz konkrēta informācija un jāpalīdz pieteikuma iesniedzējam izprast, cik detalizēta atbilde no tā tiek gaidīta. Šādā nolūkā valsts drošības iestādei būtu jāveic šādas darbības:
- a) jāsniedz precīza atsauce uz attiecīgajām prasībām drošības pārvaldības sistēmai un attiecīgajiem paziņotajiem valsts noteikumiem un jāpalīdz pieteikuma iesniedzējam izprast konstatētās problēmas;
 - b) jānorāda saistīto normatīvo aktu un noteikumu attiecīgā daļa;
 - c) jānorāda, kāpēc nav izpildīta atsevišķa prasība drošības pārvaldības sistēmai vai paziņotais valsts noteikums, ieskaitot saistītos tiesību aktus, ja tādi ir;
 - d) jāvienojas ar pieteikuma iesniedzēju par turpmākām saistībām, papildu dokumentiem un visu citu papildinformāciju, kas vajadzīga atbilstīgi drošības pārvaldības sistēmai izvirzītās prasības vai paziņotā valsts noteikuma detalizācijas līmenim;
 - e) jānosaka tāds atbilstības nodrošināšanas termiņš, kas ir pamatots un samērīgs ar prasītās informācijas sniegšanas sarežģītību, un par to jāvienojas ar pieteikuma iesniedzēju.
- 4.8. Piemērojot Direktīvas (ES) 2016/798 12. panta 3. punktu, gadījumā, ja pieteikuma iesniedzējs ilgstoši kavējas sniegt prasīto informāciju, valsts drošības iestādei būtu jāpieņem lēmums pagarināt termiņu, kas pieteikuma iesniedzējam atvēlēts atbildes sniegšanai, vai pēc brīdinājuma noraidīt pieteikumu.
- 4.9. Termiņu, kādā jāpieņem lēmums par drošības atļaujas izsniegšanu, ar valsts drošības iestādes lēmumu un ar pieteikuma iesniedzēja piekrišanu var pagarināt līdz prasītās informācijas iesniegšanai tikai kādā no šiem gadījumiem:
- a) 1. tipa problēmas atsevišķi vai kopā neļauj turpināt novērtēšanu vai tās daļas;
 - b) 4. tipa problēmas vai daudzas 3. tipa problēmas, kuras kopā var uzskatīt par 4. tipa problēmu, neļauj izsniegt drošības atļauju.
- 4.10. Lai pieteikuma iesniedzēja rakstiskās atbildes būtu apmierinošas, tām būtu pietiekami jāklieķē paustās bažas un jāpierāda, ka ierosinātā kārtība atbildīs attiecīgajiem kritērijiem vai paziņotajiem valsts noteikumiem.
- 4.11. Ja atbilde tiek uzskatīta par neapmierinošu, būtu precīzi jāpaskaidro iemesls, norādot, kāda plašāka informācija vai pierādījumi pieteikuma iesniedzējam jāiesniedz, lai atbildi varētu uzskatīt par apmierinošu.
- 4.12. Ja rodas bažas, ka pieteikumu varētu noraidīt vai ka lēmuma pieņemšanai būs vajadzīgs laikposms, kas pārsniedz novērtēšanai atvēlēto termiņu, valsts drošības iestāde var apsvērt iespējamās ārkārtas pasākumus.

- 4.13. Ja tiek secināts, ka pieteikums atbilst visām prasībām vai ka ir maz ticams, ka turpmāk izdosies saņemt apmierinošas atbildes uz nenoskaidrotajiem jautājumiem, valsts drošības iestādei būtu jāpabeidz novērtēšana, veicot šādas darbības:
- a) jākonstatē, vai ir izpildīti visi kritēriji vai arī vēl ir nenoskaidroti jautājumi;
 - b) jānorāda visi nenoskaidrotie problēmiskie aspekti;
 - c) jānorāda visi drošības atļaujā ietveramie izmantošanas ierobežojumi un nosacījumi;
 - d) attiecīgā gadījumā jāziņo par turpmākiem pasākumiem saistībā ar uzraudzības darbību gaitā konstatētām nozīmīgām neatbilstībām, kā minēts Deleģētās regulas (ES) 2018/761 5. pantā;
 - e) jānodrošina, ka drošības novērtēšanas process ir piemērots pareizi;
 - f) jāapkopo novērtēšanas rezultāti, ietverot secinājumu kopsavilkumu un attiecīgā gadījumā atzinumu par drošības atļaujas izsniegšanu.
- 4.14. Valsts drošības iestādei būtu rakstiski jāreģistrē un jāpamato visi konstatējumi un vērtējumi nolūkā veicināt pārbaudes procesu un lēmumu pieņemšanas procesu, kā arī jāsniedz palīdzība saistībā ar visām pārsūdzībām pret lēmumu izsniegt drošības atļauju vai noraidīt pieteikumu.

5. LĒMUMU PIEŅĒMŠANA

- 5.1. Pamatojoties uz pabeigtās novērtēšanas secinājumiem, būtu jāpieņem lēmums izsniegt drošības atļauju vai noraidīt pieteikumu. Ja drošības atļauju izsniedz, var norādīt dažus nenoskaidrotos problēmiskos aspektus. Drošības atļauju neizsniedz, ja kāda 4. tipa problēma ir konstatēta, bet nav atrisināta novērtēšanas gaitā.
- 5.2. Valsts drošības iestāde var pieņemt lēmumu ierobežot drošības atļaujas darbības jomu, norādot izmantošanas ierobežojumus vai nosacījumus, ja šādi izmantošanas ierobežojumi vai nosacījumi atrisina 4. tipa problēmu, kura neļautu izsniegt drošības atļauju. Drošības atļauja pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma būtu jāatjaunina pēc tam, kad tā iesniegtajā pieteikuma dokumentācijā atrisināti visi nenoskaidrotie problēmiskie aspekti.
- 5.3. Pieteikuma iesniedzējs būtu jāinformē par valsts drošības iestādes lēmumu, tostarp par novērtēšanas rezultātiem, un attiecīgi jāizsniedz drošības atļauja.
- 5.4. Ja pieteikums ir noraidīts vai ja drošības atļaujā ietverti izmantošanas ierobežojumi vai nosacījumi, kas nav norādīti pieteikumā, valsts drošības iestādei būtu jāinformē pieteikuma iesniedzējs par šādu lēmumu, norādot tā pamatojumu, un par procedūru, saskaņā ar kuru pieprasa lēmuma pārskatīšanu vai pārsūdz lēmumu.

6. NOVĒRTĒŠANAS NOSLĒGŠANA

- 6.1. Valsts drošības iestādei administratīvā procedūra būtu jānoslēdz, nodrošinot, ka visi dokumenti un ieraksti ir pārskatīti, sakārtoti un arhivēti. Lai pastāvīgi uzlabotu novērtēšanas procesu, valsts drošības iestādei būtu jāapkopo vēsturiskā informācija un gūtās atziņas turpmākai izmantošanai novērtēšanas vajadzībām.

7. ĪPAŠI NOTEIKUMI PAR DROŠĪBAS ATĻAUJAS ATJAUNOŠANU

- 7.1. Lai nodrošinātu atļaujas nepārtrauktību, drošības atļauju pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma var atjaunot pirms tās derīguma termiņa beigām.
- 7.2. Ja iesniegts atjaunošanas pieteikums, valsts drošības iestādei būtu jāpārbauda detalizēta informācija par izmaiņām, salīdzinot ar pierādījumiem, kas sniegti iepriekšējā pieteikumā, un jāņem vērā agrāku uzraudzības darbību rezultāti, kā minēts Deleģētās regulas (ES) 2018/761 5. pantā, lai prioritizētu vai precīzi izvēlētos attiecīgās prasības drošības pārvaldības sistēmai un paziņotos valsts noteikumus, pēc kuriem novērtējams atjaunošanas pieteikums.
- 7.3. Valsts drošības iestādei atkārtota novērtēšana būtu jāveic proporcionāli ierosināto izmaiņu pakāpei.

8. ĪPAŠI NOTEIKUMI PAR DROŠĪBAS ATĻAUJAS ATJAUNINĀŠANU

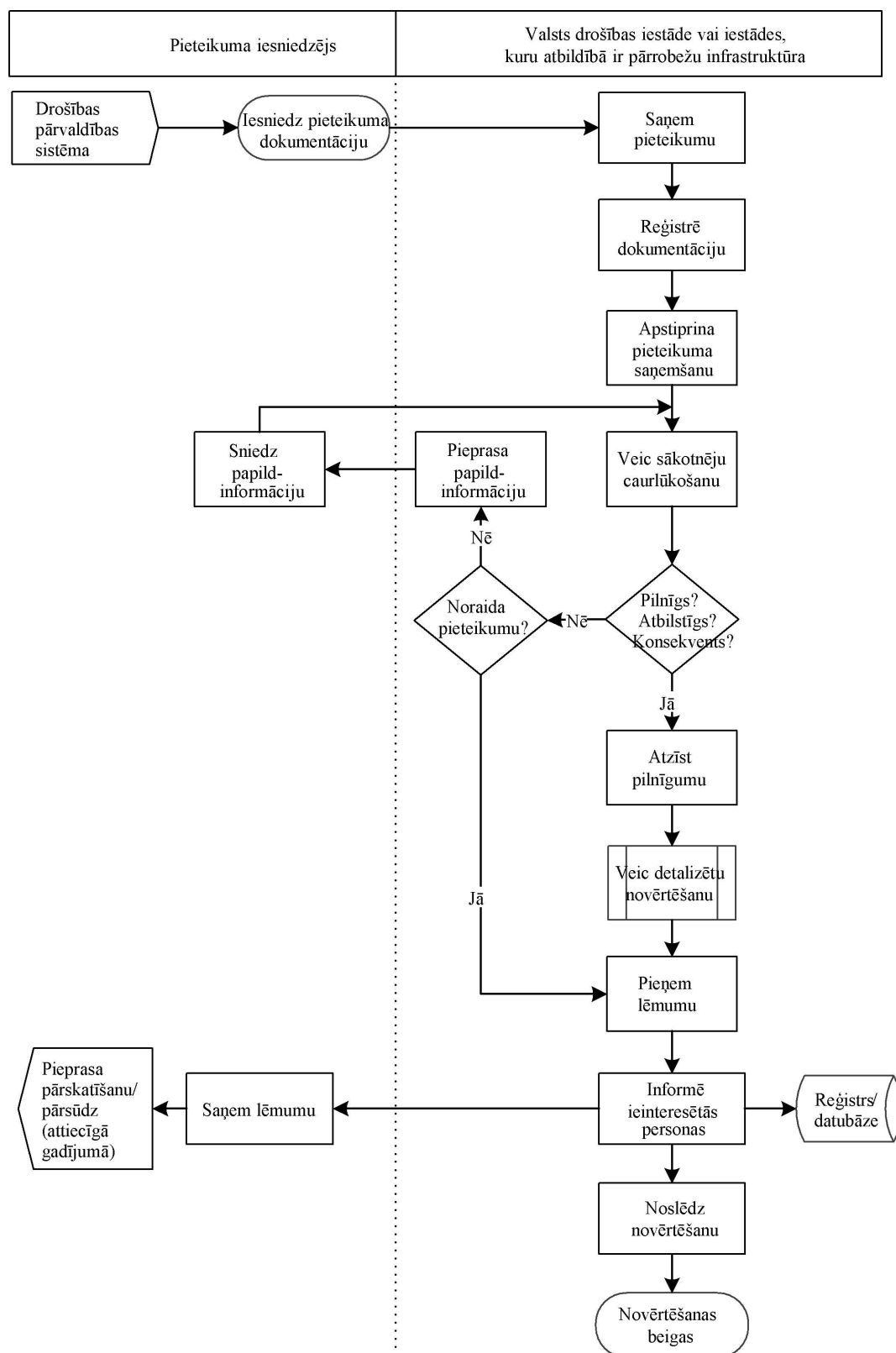
- 8.1. Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/798 12. panta 2. punktu drošības atļauju atjaunina ikreiz, kad ierosinātas būtiskas izmaiņas, kas skar infrastruktūru, signalizāciju vai energoapgādi, ko izmanto saistībā ar infrastruktūru, vai šādas infrastruktūras, signalizācijas vai energoapgādes ekspluatācijas un apkopes principus.
- 8.2. Ja infrastruktūras pārvaldītājs, kas ir drošības atļaujas turētājs, grasās veikt kādas 8.1. punktā minētās izmaiņas, tas nekavējoties sniedz attiecīgu paziņojumu valsts drošības iestādei.
- 8.3. Pēc 8.2. punktā minētā infrastruktūras pārvaldītāja sniegtā paziņojuma valsts drošības iestāde:
- a) pārbauda, vai ir skaidri raksturotas ar jebkādu iespējamu pieteikumu saistītās izmaiņas un novērtēti iespējamie drošības apdraudējumi;
 - b) ar infrastruktūras pārvaldītāju apspriež nepieciešamību atjaunināt drošības atļauju.
- 8.4. Valsts drošības iestāde var uzdot pieteikuma iesniedzējam papildu jautājumus. Ja valsts drošības iestāde piekrīt, ka ierosinātās izmaiņas nav būtiskas, tā rakstiski paziņo pieteikuma iesniedzējam, ka atjaunināšana nav vajadzīga, un ierakstu par lēmumu saglabā reģistrētajā dokumentācijā.
- 8.5. Ja iesniegts atjaunināšanas pieteikums, valsts drošības iestādei būtu jāveic šādas darbības:
- a) jāpārbauda detalizēta informācija par izmaiņām, salīdzinot ar pierādījumiem, kas sniegti iepriekšējā pieteikumā un uz kuru pamata izsniegta pašreizējā drošības atļauja;
 - b) jāņem vērā agrāku uzraudzības darbību rezultāti, kā minēts Deleģētās regulas (ES) 2018/761 5. pantā, jo īpaši jautājumi, kas attiecas uz pieteikuma iesniedzēja spēju efektīvi īstenot un uzraudzīt izmaiņu pārvaldības procesu;
 - c) atjaunināšanas pieteikuma novērtēšanas vajadzībām jāprioritizē vai precīzi jāizvēlas attiecīgās prasības drošības pārvaldības sistēmai un paziņotie valsts noteikumi.
- 8.6. Valsts drošības iestādei atkārtota novērtēšana būtu jāveic proporcionāli ierosināto izmaiņu pakāpei.
- 8.7. Valsts drošības iestādei iesniegta drošības atļaujas atjaunināšanas pieteikuma rezultātā nebūtu jāpagarina atļaujas derīguma termiņš.
- 8.8. Valsts drošības iestādei pēc pieteikuma iesniedzēja pieprasījuma būtu jāizlemj, vai drošības atļauja jāatjaunina, ja nosacījumi, saskaņā ar kuriem drošības atļauja izsniegta, tiks mainīti, neietekmējot infrastruktūru, signalizāciju vai energoapgādi, ko izmanto saistībā ar infrastruktūru, vai šādas infrastruktūras, signalizācijas vai energoapgādes ekspluatācijas un apkopes principus.
-

Papildinājums

DROŠĪBAS NOVĒRTĒŠANAS PROCESS

1. attēls

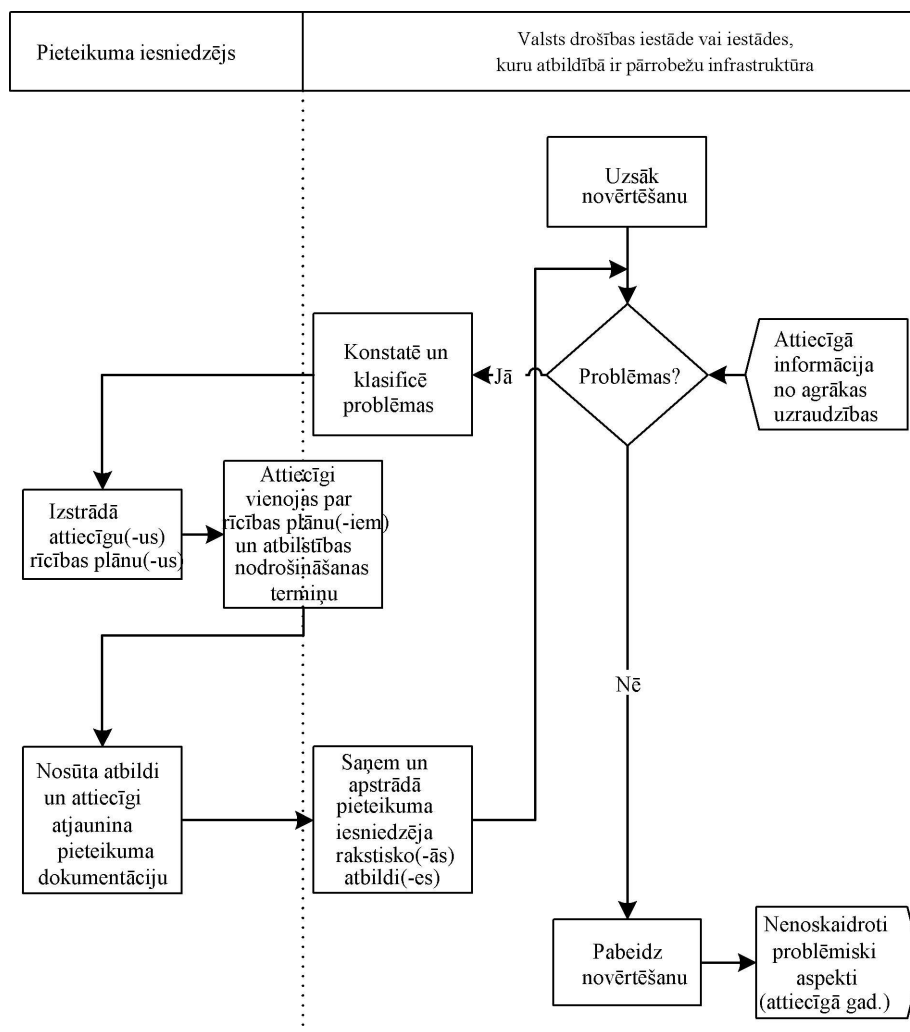
Drošības novērtēšanas process



DETALIZĒTS NOVĒRTĒŠANAS PROCESS

2. attēls

Detalizēts novērtēšanas process



III PIELIKUMS

Drošības atļaujas saturs

1. **Drošības atļaujas identifikācijas numurs**
 2. **Infrastrukturā pārvaldītāja identifikācija**
 - 2.1. Juridiskais nosaukums
 - 2.2. Valsts reģistrācijas numurs
 - 2.3. PVN identifikācijas numurs
 3. **Valsts drošības iestādes identifikācija**
 - 3.1. Organizācija
 - 3.2. Dalībvalsts
 4. **Informācija par atļauju**
 - 4.1. Jauna atļauja
 - 4.2. Atļaujas atjaunošana
 - 4.3. Atļaujas atjaunināšana
 - 4.4. Iepriekšējās atļaujas identifikācijas numurs (tikai atjaunošanas vai atjaunināšanas gadījumā)
 - 4.5. Derīguma termiņa sākuma un beigu datums
 - 4.6. Informācija par infrastruktūru
 5. **Piemērojamie valsts tiesību akti**
 6. **Izmantošanas ierobežojumi un nosacījumi**
 7. **Papildinformācija**
 8. **Izsniegšanas datums un iestādes pilnvarotais parakstītājs/zīmogs**
-

Papildinājums

Ieteicams izmantot turpmāk norādīto drošības atļaujas standartmodeli.



DROŠĪBAS ATĻAUJA

Drošības atļauja, kas apliecina drošības pārvaldības sistēmas atzīšanu Eiropas Savienībā atbilstīgi Direktīvai (ES) 2016/798 un piemērojamajiem valsts tiesību aktiem

IDENTIFIKĀCIJAS NUMURS: _____

1. INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪTĀJS, KAM ATĻAUJA IZSNIEGTA

Juridiskais nosaukums:	
Infrastrukturā pārvaldītāja nosaukums:	Akronīms:
Valsts reģistrācijas numurs:	PVN identifikācijas numurs:

2. IESTĀDE, KAS IZSNIEGUSI ATĻAUJU

Iestāde:
Dalībvalsts:

3. INFORMĀCIJA PAR ATĻAUJU

Šī ir	— jauna atļauja	☐	Iepriekšējās atļaujas ES identifikācijas numurs: _____
	— atjaunota atļauja	☐	
	— atjaunināta atļauja	☐	
Derīga no:		līdz:	
Informācija par infrastruktūru:			

4. PIEMĒROJAMIE VALSTS TIESĪBU AKTI

5. IZMANTOŠANAS IEROBEŽOJUMI UN NOSACĪJUMI

6. PAPILDINFORMĀCIJA

Izsniegšanas datums

Paraksts

Iekšējais atsauces numurs

Iestādes zīmogs

ISSN 1977-0715 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5112 (papīra izdevums)



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV