

Този текст служи само за информационни цели и няма правно действие. Институциите на Съюза не носят отговорност за неговото съдържание. Автентичните версии на съответните актове, включително техните преамбюли, са версиите, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз и налични в EUR-Lex. Тези официални текстове са пряко достъпни чрез връзките, публикувани в настоящия документ

► **V**

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1304/2014 НА КОМИСИЯТА

от 26 ноември 2014 година

относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“, за изменение на Решение 2008/232/ЕО и за отмяна на Решение 2011/229/ЕС

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 421)

Изменен със:

Официален вестник

№ страница дата

► **M1** Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/774 на Комисията от 16 май 2019 година L 139I 89 27.5.2019 г.

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1304/2014 НА КОМИСИЯТА**

от 26 ноември 2014 година

относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“, за изменение на Решение 2008/232/ЕО и за отмяна на Решение 2011/229/ЕС

(текст от значение за ЕИП)

Член 1

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

Член 2

Тази ТСОС се отнася за подвижния състав, попадащ в обхвата на Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията ⁽¹⁾ и на Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията ⁽²⁾.

Член 3

В срок от шест месеца от влизането в сила на настоящия регламент, държавите членки трябва да съобщят на Комисията всички споразумения, съдържащи изисквания относно граничните стойности за излъчване на шум, при условие че те не са вече съобщени съгласно Решение 2006/66/ЕО ⁽³⁾ или Решение 2011/229/ЕС на Комисията.

Споразуменията, които трябва да се съобщят, са:

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

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз (вж. страница 228 от настоящия брой на Официален вестник.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията от 13 март 2013 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — товарни вагони“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2006/861/ЕО (ОВ L 104, 12.4.2013 г., стр. 1).

⁽³⁾ Решение 2006/66/ЕО на Комисията от 23 декември 2005 г. относно техническата спецификация за оперативната съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 37, 8.2.2006 г., стр. 1).

▼B*Член 4*

Процедурите за оценка на съответствието, годността за употреба и ЕО проверка, определени в раздел 6 на приложението към настоящия регламент, са въз основата на модули, определени в Решение 2010/713/ЕС на Комисията ⁽¹⁾.

*Член 5***▼M1**

1. По отношение на специфичните случаи, посочени в раздел 7.3.2 от приложението, условията, които следва да се спазват при проверка на съществените изисквания, определени в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797, са тези, определени в раздел 7.3.2 от приложението или в националните правила, които са в сила в държавата членка, която е част от областта на употреба на железопътните возила, обхваната от настоящия регламент.

▼B

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

- а) техническите правила, посочени в параграф 1;
- б) процедурите за оценка и проверка на съответствието, които трябва да бъдат проведени в съответствие с техническите правила, посочени в параграф 1;

▼M1

в) органите, определени да провеждат процедурите за оценка и проверка на съответствието с националните правила по отношение на специфичните случаи, посочени в раздел 7.3.2 от приложението

Член 5а

От 8 декември 2024 г. вагони, попадащи в приложното поле на Регламент (ЕС) № 321/2013, които не са обхванати от точка 7.2.2.2 от приложението към настоящия регламент, не се експлоатират по по-безшумните маршрути.

Член 5б

„По-безшумен маршрут“ означава част от железопътната инфраструктура с минимална дължина от 20 km, за която средният брой на ежедневно експлоатираните товарни влакове през нощта, както е определено в националното законодателство, транспониращо Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾, е бил по-висок от 12. Товарните превози през 2015,

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

⁽²⁾ Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12).

▼ M1

2016 и 2017 г. представляват базата за изчисляване на този среден брой. Ако поради изключителни обстоятелства през дадена година товарният превоз се отклонява от този среден брой с повече от 25 %, съответната държава членка може да изчисли средния брой въз основа на оставащите две години.

Член 5в

1. Държавите членки определят по-безшумни маршрути съгласно член 5б и в съответствие с процедурата, посочена в допълнение Г.1 към приложението. Те предоставят на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“) списък на по-безшумните маршрути най-късно шест месеца след датата на публикуване на настоящия регламент. Агенцията публикува тези списъци на своя уебсайт.

2. Държавите членки актуализират списъка на по-безшумните маршрути най-малко веднъж на всеки пет години след 8 декември 2024 г. в съответствие с процедурата, посочена в допълнение Г.2 към приложението.

Член 5г

До 31 декември 2028 г. година Комисията трябва да извърши оценка на прилагането на по-безшумните маршрути, особено по отношение на напредъка при преоборудването на вагони и на въздействието от въвеждането на по-безшумните маршрути за цялостното излагане на шум на населението и за конкурент-оспособността на сектора на железопътния товарен превоз.

Член 5д

До 30 юни 2020 г. — въз основа на доказателствата, събрани от Агенцията, националните органи по безопасността и железопътни предприятия, Комисията трябва да изготви доклад във връзка с експлоатацията на вагони, оборудвани с композитни спирачни калодки, в зимните условия на север. По-специално, този доклад трябва да съдържа оценка на безопасността и спирачната ефективност на такива вагони, както и съществуващите или потенциалните оперативни и технически мерки, приложими в зимните условия на север. Докладът се оповестява публично.

Ако в доклада бъдат представени доказателства, че използването на такива вагони в зимните условия на север поражда проблеми, свързани с безопасността, които не могат да бъдат разрешени чрез оперативни и технически мерки, без сериозно неблагоприятно въздействие върху железопътните товарни превози, Комисията трябва да предложи изменение на настоящата ТСОС с цел справяне с тези проблеми, като същевременно се запазят трансграничните товарни превози към и от засегнатите северни региони. По-специално, при необходимост предложението може да съдържа изключение, с което да се позволи продължаване на експлоатацията по по-безшумните маршрути в Съюза на ограничен брой вагони, използвани често за такива трансгранични товарни превози, и всякакви оперативни ограничения, подходящи за намаляване на въздействието от използването на такива вагони по по-безшумните маршрути, които са съвместими с целта за запазване на посочените по-горе трансгранични товарни превози.

▼ **M1**

Ако се извърши преразглеждането, предвидено в предходната алинея, Комисията докладва ежегодно относно напредъка по отношение на техническите и оперативните решения за експлоатацията на товарните вагони в зимни условия. Тя предоставя прогнозни стойности относно броя на вагоните с чугунени спиращи калодки, които са необходими, за да се гарантира продължаването на трансграничните превози до и от такива северни региони, с оглед изключението да бъде премахнато най-късно през 2028 г.

▼ **B***Член 6*

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

Член 7

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

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

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

4. Комисията дава становище относно предложените новаторски решения. Ако становището е положително, Агенцията трябва да разработи подходящи функционални и интерфейсни спецификации и метод за оценка, които е необходимо да бъдат включени в ТСОС за да може да се използва това новаторско решение, след което те се включват в ТСОС при процеса на преразглеждане по ► **M1** член 5 от Директива (ЕС) 2016/797 ◀. Ако становището е отрицателно, предлаганото новаторско решение трябва да не се използва.

5. В периода до преразглеждането на ТСОС даденото от Комисията положително становище се счита за допустимо основание, че са спазени съществените изисквания на ► **M1** Директива (ЕС) 2016/797 ◀, и следователно може да се използва при оценката на подсистемата.

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



Член 8

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

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

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

Член 9

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

Член 10

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

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

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



ПРИЛОЖЕНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ

1. ВЪВЕДЕНИЕ
 - 1.1. Технически обхват
 - 1.1.1. Обхват по отношение на подвижния състав
 - 1.1.2. Обхват по отношение на експлоатационните аспекти
 - 1.2. Географски обхват
2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА
3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ
4. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ПОДСИСТЕМАТА
 - 4.1. Въведение
 - 4.2. Функционални и технически спецификации на подсистемите
 - 4.2.1. Гранични стойности за шум при престой
 - 4.2.2. Гранични стойности за шума при потегляне
 - 4.2.3. Гранични стойности за шум при преминаване
 - 4.2.4. Гранични стойности за вътрешния шум в кабината на машиниста
 - 4.3. Функционални и технически спецификации на интерфейсите
 - 4.4. Правила за експлоатация
 - 4.4.1. Специфични правила за експлоатация на вагони по по-безшумни маршрути в случай на работа при влошени условия
 - 4.4.2. Специфични правила за експлоатация на вагони по по-безшумни маршрути в случай на работа по инфраструктурата и поддръжка на вагоните
 - 4.5. Правила за поддръжка
 - 4.6. Професионални квалификации
 - 4.7. Здравословни и безопасни условия
 - 4.8. Европейски регистър на разрешените типове возила
5. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ
6. ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И ПРОВЕРКА „ЕО“
 - 6.1. Съставни елементи на оперативната съвместимост
 - 6.2. Подсистема на подвижния състав във връзка с шума, излъчван от подвижния състав
 - 6.2.1. Модули
 - 6.2.2. Процедури за проверка „ЕО“
 - 6.2.3. Опростено оценяване
7. ПРИЛАГАНЕ
 - 7.1. Прилагане на настоящата ТСОС към нови подсистеми
 - 7.2. Прилагане на настоящата ТСОС към съществуващи подсистеми
 - 7.2.1. Разпоредби в случай на изменения в съществуващия подвижен състав или тип подвижен състав
 - 7.2.2. Допълнителни разпоредби за прилагането на настоящата ТСОС към съществуващи вагони
 - 7.3. Специфични случаи
 - 7.3.1. Въведение
 - 7.3.2. Списък на специфичните случаи
- 7.4. Специфични правила за прилагане
 - 7.4.1. Специфични правила за прилагане на настоящата ТСОС към съществуващи вагони (точка 7.2.2)
 - 7.4.2. Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути (точка 7.2.2.2)



▼ B1. **ВЪВЕДЕНИЕ**

По принцип в техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) се посочва за всяка подсистема (или част от нея) оптималното ниво на хармонизирани спецификации, с оглед да се осигури оперативната съвместимост на железопътната система. Поради това в ТСОС се хармонизират само спецификации за такива параметри, които са от критично значение за оперативната съвместимост (основни параметри). Спецификациите в рамките на ТСОС трябва да съответстват на съществените изисквания, определени в приложение III към ► **M1** Директива (ЕС) 2016/797 ◀.

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

▼ M11.1. **Технически обхват**1.1.1. *Обхват по отношение на подвижния състав*

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

1.1.2. *Обхват по отношение на експлоатационните аспекти*

Наред с Решение 2012/757/ЕС на Комисията ⁽¹⁾ (ТСОС „Експлоатация и управление на движението“), настоящата ТСОС се прилага за експлоатацията на товарни вагони, използвани по железопътната инфраструктура, обозначена като „по-безшумни маршрути“

▼ B1.2. **Географски обхват**

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

▼ M12. **ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА**

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

⁽¹⁾ Решение 2012/757/ЕС на Комисията от 14 ноември 2012 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за изменение на Решение 2007/756/ЕО (ОВ L 345, 15.12.2012 г., стр. 1).

▼ **M1**

Изискванията по настоящата TCOC се отнасят за следните категории подвижен състав, посочени в раздел 2 на приложение I към Директива (ЕС) 2016/797:

- а) локомотиви и пътнически подвижен състав, включително термични или електрически тягови единици, самоходни термични или електрически пътнически влакове и пътнически вагони. Тази категория е допълнително определена в глава 2 от приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 и ще бъде наричана в настоящата TCOC локомотиви, електрически мотрисни влакове (EMU), дизелови мотрисни влакове (DMU) и пътнически вагони (coaches);
- б) товарни вагони, включително ниски железопътни возила, предназначени за цялата мрежа, и железопътни возила, предназначени за превозване на камиони. Тази категория е допълнително определена в глава 2 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013 и ще бъде наричана в настоящата TCOC товарни вагони (wagons).
- в) специални железопътни возила, като например релсови самоходни специализирани машини. Тази категория е допълнително определена в глава 2 от приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 и се състои от релсови самоходни специализирани машини (ОТМ, наричани РССМ в настоящата TCOC) и железопътни возила за инспекция на инфраструктурата, които в зависимост от своята конструкция, могат да принадлежат към категориите от букви а) или б).

3. **СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ**

Всички основни параметри, посочени в настоящата TCOC, са свързани с поне едно от съществените изисквания, посочени в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797. Тези съответствия са посочени в Таблица 1.

Таблица 1

Основни параметри и тяхното съответствие със съществените изисквания

Точка	Основен параметър	Съществени изисквания					
		Безопасност	Надеждност и наличност	Здраве	Опазване на околната среда	Техническа съвместимост	Достъпност
4.2.1	Гранични стойности за шум при престой				1.4.4		
4.2.2	Гранични стойности за шум при потегляне				1.4.4		
4.2.3	Гранични стойности за шум при преминаване				1.4.4		
4.2.4	Гранични стойности за вътрешния шум в кабината на машиниста				1.4.4		

▼ **B**4. **ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ХАРАКТЕРИСТИКИТЕ НА ПОДСИСТЕМАТА**4.1. **Въведение**

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

4.2. **Функционални и технически спецификации на подсистемите**

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

▼ **B**

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

Съответните функционални и технически спецификации, определени за различните категории подвижен състав, са посочени в настоящия раздел. В случай на влакови съставни единици, които са както с топлинна, така и с електрическа тяга, необходимо е съответните гранични стойности да бъдат спазвани при всички нормални режими на експлоатация. Ако при един от тези режими на експлоатация се предвижда едновременно използване както на топлинна, така и на електрическа тяга, се прилага по-малко строгата гранична стойност. Съгласно ► **MI** член 4, параграф 5 и член 2, параграф 13 от Директива (ЕС) 2016/797 ◀ се допуска формулирането на разпоредби за специфични случаи. Такива разпоредби са посочени в раздел 7.3.

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

4.2.1. *Гранични стойности за шум при престой*

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

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

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

Таблица 2

Гранични стойности за шум при престой

Категория на подсистемата „Подвижен състав“	$L_{pAeq,T [unit]}$ [dB]	$L_{pAeq,T}^i$ [dB]	L_{pAFmax}^i [dB]
Електрически локомотиви и релсови самоходни специализирани машини (РССМ) с електрическа тяга	70	75	85
Дизелови локомотиви и РССМ с дизелова тяга	71	78	
Електрически мотрисни влакове	65	68	
Дизелови мотрисни влакове	72	76	
Пътнически вагони	64	68	
Товарни вагони	65	н.п.	н.п.

Доказването на съответствието е описано в точка 6.2.2.1.

▼ **B**4.2.2. *Гранични стойности за шума при потегляне*

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

Таблица 3

Гранични стойности за шума при потегляне

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

Доказването на съответствието е описано в точка 6.2.2.2.

4.2.3. *Гранични стойности за шум при преминаване*

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

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

Таблица 4

Гранични стойности за шума при преминаване

Категория на подсистемата „Подвижен състав“	$L_{pAeq,Tr}$ (80 km/h) [dB]	$L_{pAeq,Tr}$ (250 km/h) [dB]
Електрически локомотиви и PCCM с електрическа тяга	84	99

▼ **B**

Категория на подсистемата „Подвижен състав“	$L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) [dB]	$L_{pAeq,Tp}$ (250 km/h) [dB]
Дизелови локомотиви и РССМ с дизелова тяга	85	н.п.
Електрически мотрисни влакове	80	95
Дизелови мотрисни влакове	81	96
Пътнически вагони	79	н.п.
Товарни вагони (приведени към отношение $APL = 0,225$) (*)	83	н.п.

(*) APL е броят на осите, разделен на дължината, включваща буферите [m^{-1}]

Доказването на съответствието е описано в точка 6.2.2.3.

4.2.4. *Гранични стойности за вътрешния шум в кабината на машиниста*

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

Таблица 5

Гранични стойности за вътрешния шум в кабината на машиниста

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

Доказването на съответствието е описано в точка 6.2.2.4.

▼ **M1**

4.3. **Функционални и технически спецификации на интерфейсите**

Настоящата ТСОС има следните интерфейси с подсистемата на подвижния състав:

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

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

Интерфейс с подсистемите по буква г) от глава 2 (във връзка с Регламент (ЕС) № 321/2013) по отношение на:

- шум при преминаване,
- шум при престой.

▼ **M1**

Настоящата ТСОС има следния интерфейс с подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ (във връзка с Решение 2012/757/ЕС) по отношение на:

— шум при преминаване.

4.4. **Правила за експлоатация**

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

4.4.1. *Специфични правила за експлоатация на вагони по по-безшумни маршрути в случай на работа при влошени условия*

Мерките при извънредни ситуации, както е посочено в точка 4.2.3.6.3 от приложението към Решение 2012/757/ЕС, включват експлоатацията на вагони, които не отговарят на изискванията на точка 7.2.2.2, по по-безшумни маршрути.

Тази мярка може да се приложи за решаване на проблеми, свързани с ограничения на капацитета или оперативни ограничения, причинени от неизправности в подвижния състав, екстремни метеорологични условия, произшествия или инциденти и повреди в инфраструктурата.

4.4.2. *Специфични правила за експлоатация на вагони по по-безшумни маршрути в случай на работа по инфраструктурата и поддръжка на вагоните*

Експлоатацията на вагони, които не отговарят на изискванията на точка 7.2.2.2, по по-безшумни маршрути е възможна в случай на дейности по поддръжка на вагоните, когато за получаване на достъп до работилницата за поддръжка е наличен само по-безшумен маршрут.

Мерките при извънредни ситуации, посочени в точка 4.4.1, са приложими в случай на работа по инфраструктурата, когато по-безшумният маршрут е единствената подходяща алтернатива

4.5. **Правила за поддръжка**

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

▼ **B**4.6. **Професионални квалификации**

Не се прилага.

4.7. **Здравословни и безопасни условия**

Вж. член 6 от настоящия регламент.

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

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

5. **СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ**

В настоящата ТСОС няма съставни елементи на оперативната съвместимост.

6. **ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И ПРОВЕРКА „ЕО“**6.1. **Съставни елементи на оперативната съвместимост**

Не се прилага.

▼B

6.2. **Подсистема на подвижния състав във връзка с шума, излъчван от подвижния състав**6.2.1. *Модули*

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

Таблица 6

Модули за ЕО проверка на подсистемите

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

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

6.2.2. *Процедури за ЕО проверка*

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

— (SB + SD),

— (SB + SF),

— (SH1).

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

6.2.2.1. **Шум при престой**

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

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

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

▼B**6.2.2.2. Шум при потегляне**

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

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

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

6.2.2.3. Шум при преминаване

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

6.2.2.3.1 Условия по отношение на изпитвателния участък

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

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

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

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

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

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

▼ **B**

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

6.2.2.3.2 Процедура

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

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

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

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

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

където $\blacktriangleright \underline{M1} v_{test} \blacktriangleleft$ е действителната скорост по време на измерването

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

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

където $\blacktriangleright \underline{M1} v_{test} \blacktriangleleft$ е действителната скорост по време на измерването

6.2.2.3.2.2 Товарни вагони

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

▼B

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

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

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

► **MI** v_{test} ◀ е действителната скорост по време на измерването

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

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

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

► **MI** v_{test} ◀ е действителната скорост по време на измерването

6.2.2.3.2.3 Релсови самоходни специализирани машини (PCCM)

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

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

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

6.2.2.4. Вътрешен шум в кабината на машиниста

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

6.2.3. Опростено оценяване

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

▼B

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

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

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

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

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

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

Таблица 7

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

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

7. ПРИЛАГАНЕ

7.1. Прилагане на настоящата ТСОС към нови подсистеми

Вж. член 8 от настоящия регламент.

▼ **M1****7.2. Прилагане на настоящата ТСОС към съществуващи подсистеми**

Принципите, които трябва да бъдат прилагани от заявителите и разрешаващите органи в случай на изменение (изменения) на съществуващ подвижен състав или тип подвижен състав, са определени в точка 7.1.2 от приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 и раздел 7.2 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013.

7.2.1. *Разпоредби в случай на изменения в съществуващия подвижен състав или тип подвижен състав*

Заявителят гарантира, че нивата на шума на подвижния състав, предмет на изменението (измененията), са под граничните стойности, посочени в ТСОС, която се е прилагала, когато съответният подвижен състав първоначално е получил разрешение. Ако по времето на първоначалното разрешаване не е съществувала съответна ТСОС, необходимо е заявителят да гарантира, че нивата на шума на подвижния състав, предмет на изменението (измененията), или не са увеличени, или остават под граничните стойности, посочени в Решение 2006/66/ЕО или в Решение 2002/735/ЕО.

Ако се изисква оценка, тя се ограничава до основните параметри, засегнати от изменението (измененията).

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

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

7.2.2. *Допълнителни разпоредби за прилагането на настоящата ТСОС към съществуващи вагони*

Оперативното ограничение, определено в член 5а от настоящия регламент, не се прилага за вагони, експлоатирани главно по линии с наклон, по-голям от 40 ‰, вагони с максимална експлоатационна скорост, по-висока от 120 km/h, вагони с максимално натоварване на ос над 22,5 t, вагони, използвани изключително за работа по инфраструктурата, и вагони, използвани за оказване на помощ на аварирани влакове.

Ако даден вагон бъде оборудван с по-безшумни спирачни калодки, както е определено в точка 7.2.2.1, и не бъдат добавени източници на шум по вагона, без допълнително изпитване се приема, че изискванията по точка 4.2.3 са изпълнени.

7.2.2.1. По-безшумни спирачни калодки

По-безшумни спирачни калодки са спирачни калодки, които попадат в една от следните категории:

— спирачните калодки, изброени в допълнение Ж към Регламент (ЕС) № 321/2013,

— спирачните калодки, оценени в съответствие с процедурата, определена в допълнение Е към настоящата ТСОС.

7.2.2.2. Вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути

Вагони, които попадат в една от категориите по-долу, може да се експлоатират по по-безшумните маршрути в рамките на тяхната област на употреба:

▼ M1

- вагони с декларация на ЕО за извършена проверка съгласно Решение 2006/66/ЕО на Комисията относно техническата спецификация за оперативната съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система,
- вагони с декларация на ЕО за извършена проверка съгласно Решение 2011/229/ЕС на Комисията относно техническите спецификации за оперативната съвместимост на подсистемата „подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система,
- вагони с декларация на ЕО за извършена проверка съгласно настоящата ТСОС,
- вагони, оборудвани с по-безшумни спирачни калодки, както е определено в точка 7.2.2.1, или спирачни дискове за функция на работната спирачка,
- вагони, оборудвани с композитни спирачни калодки, изброени в допълнение Д, за функция на работната спирачка. Експлоатацията на тези вагони по по-безшумни маршрути се ограничава в съответствие с условията, описани в настоящото допълнение.

▼ B

7.3. Специфични случаи

7.3.1. Въведение

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

- а) случаи „P“: „постоянни“ случаи;
- б) случаи „T“: „временни“ случаи.

7.3.2. Списък на специфичните случаи

▼ M1

7.3.2.1. Специфични случаи

- а) Специфичен случай — Естония, Финландия, Латвия, Литва, Полша и Словакия

(„P“) За влакови съставни единици, които се ползват съвместно с трети държави, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, се допуска прилагането на националните технически правила вместо изискванията на настоящата ТСОС.

- б) Специфичен случай — Финландия

(„T“) Решение 2011/229/ЕС може да продължи да се прилага за товарни вагони, предназначени да се използват само на територията на Финландия и докато бъде намерено съответно техническо решение във връзка със суровите зимни условия, но във всички случаи не и след 31 декември 2032 г. Това не пречи товарни вагони от други държави членки да се експлоатират по финландската мрежа

▼ B

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

- а) Специфичен случай — Финландия

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

▼ **M1**▼ **B**

- б) Специфичен случай — Обединеното кралство (за Великобритания)

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

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

- в) Специфичен случай — Обединеното кралство (за Великобритания)

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

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

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

- а) Специфичен случай — Швеция

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

- б) Специфичен случай — Обединеното кралство (за Великобритания)

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

Таблица 8

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

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

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

▼ **M1**

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

- а) Специфичен случай — тунелът под Ламанша

(„P^c) За тунела под Ламанша граничните стойности за шума при преминаване не се прилагат за вагоните, предназначени за превоз на тежкотоварни превозни средства между Coquelles (Франция) и Folkestone (Обединено кралство).

▼ M1

б) Специфичен случай — Швеция

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

7.4. Специфични правила за прилагане

7.4.1. Специфични правила за прилагане на настоящата ТСОС към съществуващи вагони (точка 7.2.2)

а) Специфични правила за прилагане на настоящата ТСОС към съществуващи вагони в тунела под Ламанша

(„P“) При изчисляването на средногодишния брой на ежедневно експлоатирани товарни влакове през нощта товарните влакове, композирани с вагони, предназначени за превоз на тежкотоварни превозни средства само по линията Coquelles (Франция) — Folkestone (Обединеното кралство), не се вземат под внимание.

б) Специфични правила за прилагане на настоящата ТСОС към съществуващи вагони във Финландия и Швеция

(„T“) До 31 декември 2032 г. концепцията за по-безшумни маршрути не се прилага по отношение на финландската и шведската мрежа поради несигурността, свързана с експлоатацията на композитни спирачни калодки в суровите зимни условия. Това не пречи товарни вагони от други държави членки да се експлоатират по финландската и шведската мрежа.

7.4.2. Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути (точка 7.2.2.2)

а) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути в Белгия

(„T“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по по-безшумни маршрути на територията на Белгия:

— вагони с бандажни колела — до 31 декември 2026 г.,

— вагони, които изискват поставяне на допълнителен спирачен клапан, за да могат да се заменят чугунените калодки с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2026 г.,

— вагони, оборудвани с чугунени калодки, които изискват подмяна на колелата с колела, които отговарят на изискванията, посочени в стандарт EN 13979-1:2003+A2:2011, за да бъдат преоборудвани с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2026 г.

б) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути в тунела под Ламанша

(„P“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по по-безшумни маршрути в рамките на концесията на тунела под Ламанша:

вагони, предназначени за превоз на тежкотоварни превозни средства между Coquelles (Франция) и Folkestone (Обединено кралство)

▼ **M1**

- в) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути в Чехия

(„Т“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по по-безшумни маршрути на територията на Чехия:

— вагони с бандажни колела — до 31 декември 2026 г.,

— вагони с лагери от тип 59V — до 31 декември 2034 г.,

— вагони, които изискват поставяне на допълнителен спирачен клапан, за да могат да се заменят чугунените калодки с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2034 г.,

— вагони със спирачна конфигурация 1Vg или 1Vgu, оборудвани с чугунени спирачни калодки — до 31 декември 2036 г.,

— вагони, оборудвани с чугунени калодки, които изискват подмяна на колелата с колела, които отговарят на изискванията, посочени в стандарт EN 13979-1:2003+A2:2011, за да бъдат преоборудвани с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2029 г.

Освен това до 31 декември 2030 г. не е задължително използването на композитни спирачни калодки по по-безшумните маршрути за съществуващите вагони, които не са обхванати от петте тирета по-горе и за които не съществува конкретно решение за всеки отделен случай за подмяна на чугунените спирачни калодки.

- г) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути във Франция

(„Т“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по по-безшумни маршрути на територията на Франция:

— вагони със спирачна конфигурация 1Vg или 1Vgu, оборудвани с чугунени спирачни калодки — до 31 декември 2030 г.,

— вагони, оборудвани с малки колела (с диаметър под 920 mm) — до 31 декември 2030 г.

- д) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по по-безшумни маршрути в Италия

(„Т“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по по-безшумни маршрути на територията на Италия:

— вагони с бандажни колела — до 31 декември 2026 г.,

— вагони, които изискват поставяне на допълнителен спирачен клапан, за да могат да се заменят чугунените калодки с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2026 г.,

▼ M1

— вагони, оборудвани с чугунени калодки, които изискват подмяна на колелата с колела, които отговарят на изискванията, посочени в стандарт EN 13979-1:2003+A2:2011, за да бъдат преоборудвани с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2026 г.

Освен това до 31 декември 2030 г. не е задължително използването на композитни спирачни калодки по побезшумните маршрути за съществуващите вагони, които не са обхванати от трите тирета по-горе и за които не съществува конкретно решение за всеки отделен случай за подмяна на чугунените спирачни калодки.

е) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по побезшумни маршрути в Полша

(„T“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по побезшумни маршрути на територията на Полша до 31 декември 2036 г.:

— вагони с бандажни колела,

— вагони със спирачна конфигурация 1Vg или 1Vgu, оборудвани с чугунени калодки,

— вагони, предназначени за движение „S“, оборудвани със спирачки „SS“ с чугунени калодки,

— вагони, оборудвани с чугунени калодки и предназначени за движение „SS“, за които преоборудването със спирачни калодки „LL“ би изисквало оборудване с колела, които отговарят на EN 13979-1:2003+A2:2011, и с допълнителен спирачен клапан.

ж) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по побезшумни маршрути в Словакия

(„T“) Освен вагоните, изброени в точка 7.2.2.2, следните съществуващи вагони могат да се експлоатират по побезшумни маршрути на територията на Словакия:

— вагони с бандажни колела — до 31 декември 2026 г.,

— вагони с талиги 26—2.8, оборудвани с чугунени калодки P10 — до 31 декември 2036 г.,

— вагони, които изискват поставяне на допълнителен спирачен клапан, за да могат да се заменят чугунените калодки с композитни спирачни калодки — до 31 декември 2036 г.

(„P“) Вагони с талиги 2TS, предназначени за движение между Словакия и трети държави чрез размяна на талигите в граничната гара

з) Специфични правила за прилагане за вагони, експлоатирани по побезшумни маршрути в Обединеното кралство (Великобритания)

(„P“) Разрешава се експлоатацията по побезшумни маршрути на влакови съставни единици, предназначени за експлоатация само в мрежата на Великобритания, когато съществуващите вагони са оборудвани с композитни спирачни калодки, публикувани в GMGN 2688

▼ M1

(„Т“) Разрешава се експлоатацията по по-безшумни маршрути на следните типове съществуващи вагони, оборудвани с чугунени спирачни калодки и предназначени за експлоатация в мрежата на Великобритания:

- вагони, оборудвани със спирачна система, различна от UIC, за която няма съвместими безшумни спирачни калодки за преоборудване — до 31 декември 2030 г.,
- вагони с проектиран спирачен път 810 m или по-малко от 60 mph в спирачен режим G (при превоз на стоки)/75 mph в спирачен режим P (при превоз на пътници), когато тези вагони се експлоатират във влакове с други вагони, за които спирачният път е в съответствие с относимите британски национални технически правила — до 31 декември 2030 г.,
- вагони, използвани единствено за превоз на радиоактивни продукти — до 31 декември 2050 г.

▼ B*Допълнение А***Открити въпроси****▼ M1**

Елемент на подсистема „Подвижен състав“	Точка от настоящата TCOC	Технически аспект, който не е обхванат от настоящата TCOC	Забележки
По-безшумни спирачни калодки	7.2.2.1 и допълнение Е	Оценка на акустичните свойства на спирачните калодки	Налични алтернативни технически решения (вж. точка 7.2.2)



Допълнение Б

Стандарти, цитирани в настоящата ТСОС

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

▼ **B**

Допълнение В

Оценка на подсистемата „Подвижен състав“

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

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

▼ M1

Допълнение Г

По-безшумни маршрути

Г.1 Определяне на по-безшумните маршрути

В съответствие с член 5в, параграф 1 от настоящия регламент държавите членки предоставят на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“) списък на по-безшумните маршрути във формат, който позволява допълнително обработване от потребителите с ИТ инструменти. Списъкът съдържа най-малко следната информация:

— Началните и крайните точки на по-безшумните маршрути и съответните им участъци, като се използва географски код за местоположението, както е определено в регистъра, предвиден в Решение за изпълнение 2014/880/ЕС на Комисията⁽¹⁾ (РИНФ). Ако една от тези точки е на границата на държавата членка, това трябва да бъде посочено.

— Определяне на участъците, съставляващи по-безшумния маршрут

Списъкът следва да се изготви, като се използва образецът по-долу:

По-безшумен маршрут	Участъци, съставляващи маршрута	Уникален идентификационен код на участъка	По-безшумният маршрут започва/завършва на границата на държавата членка
точка А — точка Д	точка А — точка Б	201	Да ТОЧКА Д (държава Y)
	точка Б — точка В	202	
	точка В — точка Г	203	
	точка Г — точка Д	204	
точка Е — точка И	точка Е — точка Ж	501	Не
	точка Ж — точка З	502	
	точка З — точка И	503	

Освен това държавите членки доброволно могат да предоставят карти за илюстриране на по-безшумните маршрути. Всички списъци и карти се публикуват на уебсайта на Агенцията (<http://www.era.europa.eu>) не по-късно от 9 месеца след 27.5.2019 г.

До същата дата Агенцията информира Комисията за списъците и картите на по-безшумните маршрути. Комисията съответно информира държавите членки чрез комитета, посочен в член 51 от Директива (ЕС) 2016/797.

Г.2 Актуализиране на по-безшумните маршрути

Данните за товарните превози, използвани за актуализиране на по-безшумните маршрути в съответствие с член 5в, параграф 2 от настоящия регламент, се отнасят до последните три години, предлагащи актуализирането, за които има налични данни. Ако поради изключителни обстоятелства през дадена година товарният превоз се отклонява от този среден брой с повече от 25 %, съответната държава членка може да изчисли средния брой въз основа на оставащите две години. Държавите членки предоставят на Агенцията актуализираните по-безшумни маршрути.

⁽¹⁾ Решение за изпълнение 2014/880/ЕС на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура и за отмяна на Решение за изпълнение 2011/633/ЕС (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 489).

▼ M1

Маршрутите, определени като по-безшумни, остават такива след актуализирането, освен ако през съответния период обемът на движението спадне с повече от 50 % и средният брой на ежедневно експлоатираните товарни влакове през нощта е по-малък от 12.

В случай на нови и актуализирани линии очакваният обем на движението се използва за определяне на тези линии като по-безшумни маршрути.

Агенцията публикува актуализираните по-безшумни маршрути на своя уебсайт (<http://www.era.europa.eu>) не по-късно от 3 месеца след получаването им, а те започват да се прилагат една година след публикуването им, с промяната на разписанието през следващия месец декември.

Агенцията информира Комисията за всякакви промени по отношение на по-безшумните маршрути. Комисията информира държавите членки за тези промени чрез комитета, посочен в член 51 от Директива (ЕС) 2016/797.

▼ **M1***Допълнение Д***Традиционни композитни спирачни калодки****Д.1 Традиционни композитни спирачни калодки за международни превози**

Разрешава се използването на съществуващите вагони, оборудвани с изброените по-долу спирачни калодки, по по-безшумните маршрути в рамките на тяхната област на употреба, до съответната дата, посочена в допълнение Н към UIC 541-4.

Производител/наименование на продукта	Определяне/вид калодка	Вид коефициент на триене
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	К
Ferodo	I/B 436	К
Abex	229	К (Fe — синтеровано)
Jurid	738	К (Fe — синтеровано)

Вагони, оборудвани с традиционни композитни спирачни калодки, които не са посочени в таблицата по-горе, но вече са разрешени за международни превози в съответствие с разпоредбите на Решение 2004/446/ЕО или Решение 2006/861/ЕО, могат да бъдат използвани без краен срок в рамките на областта на употреба, обхваната от тяхното разрешение.

Д.2 Традиционни композитни спирачни калодки за вътрешни превози.

Разрешава се използването на съществуващите вагони, оборудвани с изброените по-долу спирачни калодки, само в рамките на тяхната област на употреба, по железопътните мрежи, включително по-безшумните маршрути, на съответните държави членки.

Производител/наименование на продукта	Определяне/вид калодка	Държава членка	Забележки
Cobra/Wabco	V133	Италия	
Cofren	S153	Швеция	
Cofren	128	Швеция	
Cofren	229	Италия	
ICER	904	Испания, Португалия	
ICER	905	Испания, Португалия	
Jurid	838	Испания, Португалия	

▼ M1

Допълнение E

Оценка на акустичните характеристики на спирачните калодки

Целта на тази процедура е да се покажат акустичните характеристики на композитните спирачни калодки на равнището на съставния елемент на оперативната съвместимост.

Тази процедура представлява отворен въпрос в съответствие с член 4, параграф 6 от Директива (ЕС) 2016/797.