32006D0066

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА
от 23 декември 2005 година
относно техническата спецификация за оперативната съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система

(нотифицирано под номер C(2005) 5666)

(текст от значение за ЕИП)

(2006/66/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

като взе предвид Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система ([1]), и по-специално член 6, параграф 1 от нея,

като има предвид, че:

(1) Съгласно член 2, буква в) от Директива 2001/16/ЕО трансевропейската конвенционална железопътна система се подразделя на структурни и оперативни подсистеми.

(2) Съгласно член 23, параграф 1 от горепосочената директива за подсистемата „Шум“ трябва да бъде разработена техническа спецификация за оперативна съвместимост (по-долу наричана „ТСОС“).

(3) Първият етап при определянето на една ТСОС е изготвянето на проект за ТСОС от Европейската асоциация за железопътна оперативна съвместимост (ЕАОС), която е определена като общ представителен орган.

(4) ЕАОС получи мандат да изготви проект за ТСОС за подсистемата „Шум“ съгласно член 6, параграф 1 от директивата. Основните параметри на този проект за ТСОС са приети с Решение 2004/446/ЕО на Комисията от 29 април 2004 г., с което се уточняват основните параметри на техническите спецификации за оперативна съвместимост на подсистемите „Шум“, „Товарни вагони“ и „Телематични приложения за превоз на товари“, упоменати в Директива 2001/16/ЕО ([2]).

(5) Проектът за ТСОС, изготвен на базата на основните параметри, се придружава от доклад за представянето му, съдържащ анализ на разходите и предимствата, както е предвидено в член 6, параграф 5 от горепосочената директива.

(6) Проектът за ТСОС бе разгледан от комитета, учреден в съответствие с член 21 от Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на Трансевропейската високоскоростна железопътна система ([3]), като се има предвид докладът за представянето на проекта.

(7) Директива 2001/16/ЕО и ТСОС се прилагат към извършването на обновяване, но не и към извършването на замяна в рамките на операции по поддръжка. Въпреки това държавите-членки се приканват, когато имат възможност и когато това е оправдано от обема на дейностите по техническа поддръжка, да прилагат ТСОС при извършването на замяна на компоненти в рамките на операции по поддръжка.

([1]) ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1. Директива, изменена с Директива 2004/50/ЕО (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 114, поправена с ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 40).

([2]) ОВ L 155, 30.4.2004 г., стр. 1, поправена с ОВ L 193, 1.6.2004 г., стр. 1.

([3]) ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6. Директива, последно изменена с Директива 2004/50/ЕО.

(8) ТСОС относно шума, предизвикван от подвижния състав, не трябва да налага използването на специфични технологии или технически решения, с изключение на случаите, когато това е стриктно необходимо за осигуряване на оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система.

(9) ТСОС се основава на най-добрите специализирани познания, налични към момента на изготвянето на съответния проект. Може да се окаже необходимо тази ТСОС да бъде изменена или допълнена, за да се вземе под внимание развитието на технологиите или на социалните изисквания, както и на изискванията относно функционирането или безопасността. При необходимост ще бъде започната процедура по ревизиране или актуализиране съгласно член 6, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО.

(10) За да се стимулират нововъведенията и да се взема предвид придобитият опит, ТСОС би могла да бъде периодично преразглеждана. Тази разпоредба се представя подробно в глава 7 от ТСОС.

(11) Понастоящем използването на подвижния състав по конвенционалната железопътна мрежа се управлява от сключените национални, двустранни, многостранни или международни споразумения. Необходимо е тези споразумения да не възпрепятстват настоящия и бъдещия напредък по прилагането на оперативната съвместимост. Ето защо Комисията трябва да проучи тези споразумения и да определи дали фигуриращата в приложението ТСОС трябва да бъде съответно преразгледана.

(12) За да се избегне възникването на объркване, е необходимо да се уточни, че разпоредбите на Решение 2004/446/ЕО относно основните параметри на конвенционалната трансевропейска железопътна система повече не се прилагат.

(13) Разпоредбите на настоящото решение са съобразени със становището на комитета, учреден на основание член 21 от Директива 96/48/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Техническата спецификация за оперативна съвместимост (по-нататък наричана „ТСОС“) на подсистемата „Шум“ на конвенционална трансевропейска железопътна система, предвидена в член 6, параграф 1 от Директива 2001/16/ЕО, е определена в приложението.

ТСОС е напълно приложима към подвижния състав на конвенционалната трансевропейска железопътна система, определена в приложение I от Директива 2001/16/ЕО.

Член 2

ТСОС предвижда двуетапен подход, както е предвидено в глава 7 от приложението. Без да се нарушава прилагането на механизма на периодично преразглеждане, предвиден в глава 7, Комисията най-късно седем години след датата на влизане в сила на настоящото решение предоставя на Комитета, учреден по силата на член 21 от Директива 96/48/ЕО, доклад и, ако е необходимо, предложение за ревизиране на раздел 7.2 от приложението.

Член 3

Когато споразуменията съдържат разпоредби, предвиждащи ограничения на звуковите емисии, държавите-членки информират за това Комисията в срок шест месеца след влизането в сила на настоящото решение. Трябва да се прави информиране за следните типове споразумения:

а) националните споразумения между държавите-членки и железопътните предприятия или управителите на инфраструктура, сключени безсрочно или временно и станали необходими поради изключително особения или местния характер на съответната транспортна услуга;

б) двустранните или многостранните споразумения между железопътни предприятия, управители на инфраструктура или компетентните органи в областта на сигурността, които налагат висока степен на оперативна съвместимост на местно или регионално ниво;

в) международните споразумения между една или няколко държави-членки и най-малко една трета страна или между железопътни предприятия или управители на инфраструктура от държавите-членки и най-малко едно железопътно предприятие или управител на инфраструктура от трета страна, които налагат висока степен на оперативна съвместимост на местно или регионално равнище.

Член 4

Разпоредбите на Решение 2004/446/ЕО относно основните параметри на конвенционалната трансевропейска железопътна система не се прилагат от датата на влизане в сила на настоящото решение.

Член 5

Настоящото решение влиза в сила шест месеца след датата на неговото нотифициране.

Член 6

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 23 декември 2005 година.

За Комисията

Jacques BARROT

Заместник-председател на Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ

Техническа спецификация за оперативната съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“ на трансевропейската конвенционална железопътна система

1. **ВЪВЕДЕНИЕ** 376

1.1. ОБЛАСТ НА ТЕХНИЧЕСКО ПРИЛОЖЕНИЕ 376

1.2. ОБЛАСТ НА ГЕОГРАФСКО ПРИЛОЖЕНИЕ 376

1.3. СЪДЪРЖАНИЕ НА ТСОС 376

2. **ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА/ПОЛЕ НА ПРИЛОЖЕНИЕ** 377

2.1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА 377

2.2. ИНТЕРФЕЙСИ НА ПОДСИСТЕМАТА 377

3. **СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ** 377

3.1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ 377

3.2. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ 378

3.3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ ОТ ОБЩ ХАРАКТЕР 378

3.3.1. Опазване на околната среда 378

3.4. АСПЕКТИ, СВЪРЗАНИ СЪС СПЕЦИФИЧНИТЕ СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ ОТНОСНО ПОДСИСТЕМАТА „ПОДВИЖЕН СЪСТАВ“ 378

4. **ОПИСАНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА** 379

4.1. ВЪВЕДЕНИЕ 379

4.2. ФУНКЦИОНАЛНИ И ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ НА ПОДСИСТЕМАТА 379

4.2.1. *Шум, излъчван от товарните вагони* 379

4.2.1.1. Гранични стойности за шума при преминаване 379

4.2.1.2. Гранични стойности за шума при престой 380

4.2.2. *Шум, излъчван от локомотиви, мотриси и пътнически вагони* 381

4.2.2.1. Въведение 381

4.2.2.2. Гранични стойности за шума при престой 381

4.2.2.3. Гранични стойности за шума при потегляне 382

4.2.2.4. Гранични стойности за шума при преминаване 382

4.2.3. *Шум във вътрешността на локомотивите, мотрисите и пътнически вагони с кабина за управление* 383

4.3. ФУНКЦИОНАЛНИ И ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ НА ИНТЕРФЕЙСИТЕ 383

4.3.1. *Подсистема „Подвижен състав“ за конвенционалната мрежа* 384

4.3.2. *Подсистема „Локомотиви, мотриси и пътнически вагони“* 384

4.4. ПРАВИЛА ОТНОСНО ЕКСПЛОАТАЦИЯТА 384

4.5. ПРАВИЛА ЗА ПОДДРЪЖКА 384

4.6. ПРОФЕСИОНАЛНА КВАЛИФИКАЦИЯ 385

4.7. УСЛОВИЯ ОТНОСНО ХИГИЕНАТА И БЕЗОПАСНОСТТА 385

4.8. РЕГИСТРИ НА ИНФРАСТРУКТУРИТЕ И НА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ 385

4.8.1. *Регистър на инфраструктурите* 385

4.8.2. *Регистър на подвижния състав* 385

5. **СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ** 385

5.1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ 385

6. **ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ НА ПРИГОДНОСТТА ЗА УПОТРЕБА НА СЪСТАВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ И ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМАТА** 386

6.1. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ 386

6.2. ПОДСИСТЕМА „ПОДВИЖЕН СЪСТАВ“ 386

6.2.1. *Процедури по оценяване* 386

6.2.2. *Модули* 386

6.2.3. *Аспекти, свързани с шума, предизвикан от подсистемата „Подвижен състав“* 387

7. **ПРИЛАГАНЕ** 387

7.1. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ 387

7.2. ПРЕРАЗГЛЕЖДАНЕ НА ТСОС 387

7.3. ДВЕУТАПЕН ПОДХОД 388

7.4. ИЗМЕНЕНИЕ НА ПРОГРАМАТА ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ШУМА 388

7.5. ПРИЛАГАНЕ НА ТСОС КЪМ НОВ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ 388

7.5.1. *Преходен период за външния шум* 388

7.5.2. *Шум при потегляне* 388

7.5.3. *Шум в кабината за управление* 388

7.5.4. *Изключения, допускани за националните, двустранните, многостранните или многонационалните споразумения* 389

7.5.4.1. Съществуващи споразумения 389

7.5.4.2. Бъдещи споразумения или изменение на съществуващи споразумения 389

7.6. ПРИЛАГАНЕ НА НАСТОЯЩАТА ТСОС КЪМ СЪЩЕСТВУВАЩИЯ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ 389

7.6.1. *Обновяване или преоборудване на съществуващи товарни вагони* 389

7.6.2. *Обновяване или преоборудване на локомотиви, мотриси и пътнически вагони* 390

7.7. ОСОБЕНИ СЛУЧАИ 390

7.7.1. *Въведение* 390

7.7.2. *Списък на особените случаи* 390

7.7.2.1. Гранични стойности за шума при престой, предвидени „единствено за ограничено използване в мрежата на Обединеното кралство и Ирландия“ 390

7.7.2.2. Финландия 390

7.7.2.3. Гранични стойности за шума при потегляне, предвидени „единствено за ограничено използване в мрежата на Обединеното кралство и Ирландия“ 391

7.7.2.4. Гранични стойности за шума при преминаване на товарни вагони, във Финландия, Норвегия, Естония, Латвия и Литва 391

7.7.2.5. Особен случай, засягащ Гърция 391

7.7.2.6. Особен случай, засягащ Естония, Латвия и Литва 391

ПРИЛОЖЕНИЕ А: **УСЛОВИЯ ЗА ИЗМЕРВАНЕ** 392

А.1. **ИЗМЕНЕНИЯ НА ПРОЕКТА ЗА СТАНДАРТ EN ISO 3095:2001** 392

А.1.1. ШУМ ПРИ ПРЕСТОЙ 392

А.1.2. ШУМ ПРИ ПОТЕГЛЯНЕ 393

А.1.3. ШУМ ПРИ ПРЕМИНАВАНЕ 393

А.1.4. ЕТАЛОНЕН КОЛОВОЗ ЗА ИЗМЕРВАНЕ НА ШУМА ПРИ ПРЕМИНАВАНЕ 394

А.2.	**ОПИСАНИЕ НА ДИНАМИЧНИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ЕТАЛОННИТЕ КОЛОВОЗИ**	395
А.2.1.	ПРОЦЕДУРА ПО ИЗМЕРВАНЕ	395
А.2.2.	СИСТЕМА НА ИЗМЕРВАНЕ	397
А.2.3.	ОБРАБОТКА НА ДАННИТЕ	398
А.2.4.	ДОКЛАД ОТ ИЗПИТАНИЕТО	399
ПРИЛОЖЕНИЕ Б: **МОДУЛИ ЗА ПРОВЕРКА „ЕО“ НА ПОДСИСТЕМИТЕ — АСПЕКТ „ШУМ“**		400
Б.1.	МОДУЛ SB: ТИПОВО ИЗПИТВАНЕ	400
Б.2.	МОДУЛ SD: СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА КАЧЕСТВОТО НА ПРОДУКЦИЯТА	403
Б.3.	МОДУЛ SF: ПРОВЕРКА НА ПРОДУКЦИЯТА	409
Б.4.	МОДУЛ SH2: СИСТЕМА ЗА ЦЯЛОСТНО УПРАВЛЕНИЕ НА КАЧЕСТВОТО С ПРЕГЛЕД НА КОНСТРУКТИВНИЯ ПРОЕКТ	412

ТРАНСЕВРОПЕЙСКА КОНВЕНЦИОНАЛНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА

Техническа спецификация за оперативна съвместимост Подсистема:

„Конвенционален подвижен състав“

Област на приложение: „Шум“

Аспект: шум, излъчван от товарните вагони, локомотивите, мотрисите и пътническите вагони

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. **Област на техническо приложение**

Тази ТСОС се отнася до подсистемата „Подвижен състав“, посочена в точка 1 от списъка от приложение II към Директива 2001/16/ЕО.

Друга информация относно подсистемата „Подвижен състав“ се предоставя в глава 2.

Настоящата ТСОС се отнася до шума, излъчван от товарните вагони, локомотивите, мотрисите и пътническите вагони.

1.2. **Географски обхват**

Областта на географски обхват на настоящата ТСОС е конвенционалната трансевропейска железопътна система, така както е описана в приложение I към Директива 2001/16/ЕО.

1.3. **Съдържание на настоящата ТСОС**

Съгласно член 5, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО настоящата ТСОС:

а) посочва предвидения обхват (част от мрежата или от подвижния състав, посочени в приложение I към директивата; подсистема или части от подсистема, посочени в приложение II към директивата) — глава 2;

б) определя съществените изисквания за всяка съответна подсистема и връзките ѝ (интерфейси) с други подсистеми — глава 3;

в) определя функционалните и технически спецификации, на които трябва да отговарят подсистемата и нейните връзки (интерфейси) с други подсистеми. Ако е необходимо, тези спецификации могат да се различават в зависимост от предназначението на подсистемата, например според категориите линии, транспортните възли и/или подвижния състав, посочени в приложение I към директивата— глава 4;

г) определя съставните елементи на оперативната съвместимост и интерфейсите, които трябва да бъдат обхванати от европейските спецификации, включително европейските стандарти, които са необходими за постигане на оперативна съвместимост в рамките на трансевропейската конвенционална железопътна система — глава 5;

д) определя във всеки отделен случай процедурите за оценка на съответствието или пригодността за употреба. Това включва по-специално модулите, определени в Решение 93/465/ЕИО на Съвета или, при необходимост, специфичните процедури, които трябва да бъдат използвани за оценка или на съответствието, или на пригодността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост, а също и за проверките „ЕО“ на подсистемите — глава 6;

е) указва стратегията за прилагане на ТСОС. По-специално е необходимо да се уточнят етапите, през които да се премине, за да се направи постепенен преход от съществуващото положение до окончателната ситуация, при която спазването на ТСОС ще е правило — глава 7;

ж) посочва за съответния персонал условията относно професионалната квалификация, хигиената и безопасността на труда, които са необходими за функционирането и поддръжката на съответната подсистема, както и за прилагането на ТСОС — глава 4.

Освен това съгласно член 5, параграф 5 за всяка ТСОС може да бъде предвидено наличието на особени случаи, които са указани в глава 7.

И на последно място тази ТСОС също така определя в глава 4 предписанията относно експлоатацията и поддръжката, отнасящи се до обхвата, посочена в точки 1.1 и 1.2 по-горе.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА/ОБХВАТ

2.1. **Определение на подсистемата**

Подвижният състав, който е предмет на настоящата ТСОС, включва локомотивите, мотрисите, товарните вагони и пътническите вагони, които са в състояние да пътуват по цялата конвенционална трансевропейска железопътна мрежа или по част от нея. Товарните вагони включват подвижния състав, предназначен за превозване на камиони.

Този подвижен състав включва само единиците, предназначени за международна употреба, и тези, предназначени за национална (*специфична*) употреба, като съответно се отчитат местната и регионалната употреба или употребата на далечни разстояния на подвижния състав.

ТСОС „Шум“ на подсистемата „Подвижен състав“ обхваща ограниченията относно шума при престой, шума при потегляне, шума при преминаване, както и шума в кабините за управление, предизвикван от подвижния състав на конвенционалната мрежа.

2.2. **Интерфейси на подсистемата**

Настоящата ТСОС Шум има свързаност (интерфейси) със:

— подсистемата „Товарни вагони“, ТСОС на която е част от ТСОС от най-висок приоритет по силата на член 23, параграф 1, буква а) от Директива 2001/16/ЕО, по отношение на:

  — шума при преминаване,

  — шума при престой,

— подсистемите „Локомотиви, мотриси и пътнически вагони“, ТСОС на които (все още неизготвени) не са част от ТСОС от най-висок приоритет по силата на член 23, параграф 1, буква б) от Директива 2001/16/ЕО, по отношение на:

  — шума при престой,

  — шума при потегляне,

  — шума при преминаване,

  — при необходимост, шума в кабините за управление.

3. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

3.1. **Общи положения**

В рамките на настоящата ТСОС удовлетворяването на съответните съществени изисквания, описани в глава 3 от настоящата ТСОС, ще бъде осигурено чрез съответствие със спецификациите, описани в глава 4 за подсистемата, като това се доказва от положителен резултат от оценяването на проверката на подсистемата, както е описано в глава 6.

Въпреки това, ако съществените изисквания отчасти влизат в обхвата на националните правила, на основание на:

— отворени и резервирани точки, заявени в настоящата ТСОС,

— евентуално изключение, разрешено на основание член 7 от Директива 2001/16/ЕО,

— специални случаи като описаните в точка 7.6 от настоящата ТСОС,

оценката на съответствието трябва да бъде извършена в съответствие с процедурите под отговорността на съответната държава-членка.

Съгласно член 4, параграф 1 от Директива 2001/16/ЕО трансевропейската конвенционална железопътна система, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите, трябва да отговарят на съответните съществени изисквания, посочени в приложение III към Директивата.

3.2. **Съществени изисквания**

Съществените изисквания се отнасят до:

— сигурността,

— надеждността и достъпността,

— опазването на здравето на хората,

— опазването на околната среда,

— техническата съвместимост.

Тези изисквания включват общите и специфичните изисквания за всяка подсистема.

3.3. **Съществени изисквания от общ характер**

3.3.1. Опазване на околната среда

Съществено изискване 1.4.4 от приложение III към Директива 2001/16/ЕО: При експлоатацията на трансевропейската конвенционална железопътна система трябва да се спазват съществуващите нормативни уредби относно нивото на допустимо шумово замърсяване.

Доколкото това засяга шумовите емисии на подсистемата „Подвижен състав“, това съществено изискване се разглежда от спецификацията на следните подраздели:

— шум при преминаване (основни параметри 4.2.1.1 и 4.2.2.4),

— шум при престой (основни параметри 4.2.1.2 и 4.2.2.2),

— шум при потегляне (основен параметър 4.2.1.3),

— шум във вътрешността на локомотивите, мотрисите и пътнически вагони с кабина за управление (основен параметър 4.2.1.3).

3.4. **Аспекти, свързани със специфичните съществени изисквания относно подсистемата „Подвижен състав“**

Специфичните съществени изисквания относно подсистемата „Подвижен състав“ нямат отношение към шумовите емисии, предизвиквани от подвижния състав.

4. ОПИСАНИЕ НА ПОДСИСТЕМАТА

4.1. **Въведение**

Конвенционалната трансевропейска железопътна система, към която се прилага Директива 2001/16/ЕО и от която е част подсистемата „Подвижен състав“, е интегрирана система, съгласуваността на която трябва да бъде проверявана. Този контрол на съгласуваността трябва по-специално да се отнася до спецификациите на подсистемата, нейните интерфейси със системата, в която тя е интегрирана, както и до правилата относно експлоатацията и поддръжката.

Пределните стойности на шумовите емисии на подсистемата „Подвижен състав“ се определят в настоящата глава 4, като се вземат предвид всички приложими съществени изисквания.

Настоящата ТСОС се прилага към новите возила или към обновения или преоборудвания подвижен състав, ако това се изисква от разпоредбите на глава 7.2.

Точка 4.2 от настоящата ТСОС се прилага единствено към пускането в експлоатация на подвижен състав в съответствие с член 14, параграф 1 или член 14, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО.

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

Като се имат предвид съществените изисквания, указани в глава 3, функционалните и техническите спецификации относно пределните стойности на шумовите емисии на подсистемата „Подвижен състав“ са, както следва:

— шум при престой (основни параметри 4.2.1.2 и 4.2.2.2),

— шум при потегляне (основен параметър 4.2.2.3),

— шум при преминаване (основни параметри 4.2.1.1 и 4.2.2.4),

— шум във вътрешността на локомотивите, мотрисите и пътнически вагони с кабина за управление (основен параметър 4.2.1.3).

Возилата, използвани за поддръжка на инфраструктурата, трябва да бъдат считани като локомотиви по време на тяхното придвижване, но не трябва да отговарят на изискванията на настоящата ТСОС по време на своята работа.

4.2.1. *Шум, излъчван от товарните вагони*

Шумът, излъчван от товарните вагони, се подразделя на шум при преминаване и шум при престой.

Шумът при преминаване на товарен вагон се влияе значително от шума при търкаляне (шума от контакта на колелото с релсата), който зависи от скоростта.

Самият шум от търкалянето се причинява от съчетания ефект от грапавината на колелото и релсата и от динамичното поведение на коловоза и осите.

Съвкупността от параметри, използвани за определяне на характеристиките на шума при преминаване, обхваща:

— нивото на звуково налягане, получавано според определен метод за измерване,

— разположението на микрофона,

— скоростта на вагона,

— грапавината на релсата,

— динамичното поведение и радиалното изместване на коловоза.

Шумът при престой на товарен вагон може да възникне само ако вагонът е оборудван със спомагателни устройства, като например двигатели, генератори, охладителни системи. Такъв е случаят на хладилните вагони.

Съвкупността от параметри, използвани за определяне на характеристиките на шума при престой, обхваща:

— нивото на звуково налягане, получавано според определен метод за измерване и разположението на микрофона,

— условията на експлоатация.

4.2.1.1. Гранични стойности за шума при преминаване

Показателят за шума при преминаване е A — осреднената еквивалентна стойност на непрекъснато ниво на звуково налягане $L_{pAeq,Tp}$, измерено по време на преминаването на разстояние 7,5 м от осовата линия на коловоза на височина 1,2 м над горната повърхнина на релсата. Тези измервания трябва да се правят в съответствие със стандарт EN ISO 3095:2001 с изключение на това, че еталонният коловоз трябва да отговаря на изискванията, посочени в приложение A.1.4. Еталонният коловоз трябва да бъде предоставен на разположение по недискриминационен начин.

Пределните стойности на $L_{pAeq,Tp}$ за шума при преминаване на товарните вагони, отговарящи на посочените по-горе условия, са дадени в таблица 1.

Таблица 1

Гранични стойности $L_{pAeq,Tp}$ за шума при преминаване на товарни вагони

Вагони	$L_{pAeq,Tp}$
Нови вагони със среден брой оси на единица дължина (APL). по-малък или равен на 0,15 m^{-1} при 80 km/h	< = 82 dB(A)
Обновени или преоборудвани вагони в съответствие с член 14, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО със среден брой оси на единица дължина (APL), по-малък или равен на 0,15 m^{-1} при 80 km/h	< = 84 dB(A)
Нови вагони със среден брой оси на единица дължина (APL), по-голям от 0,15 m^{-1} и по-малък или равен на 0,275 m^{-1} при 80 km/h	< = 83 dB(A)
Обновени или преоборудвани вагони в съответствие с член 14, параграф 3 на Директива 2001/16/ЕО със среден брой оси на единица дължина (APL), по-голям от 0,15 m^{-1} и по-малък или равен на 0,275 m^{-1} при 80 km/h	< = 85 dB(A)
Нови вагони със среден брой оси на единица дължина (APL), по-голям от 0,275 m^{-1} при 80 km/h	< = 85 dB(A)
Обновени или преоборудвани вагони в съответствие с член 14, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО със среден брой оси на единица дължина (APL), по-голям от 0,275 m^{-1} при 80 km/h	< = 87 dB(A)

Забележка: „APL“ е броят на осите, разделен на дължината без буферите.

умът при преминаване на влак се измерва при 80 km/h и при максимална скорост, но не по-висока от 190 km/h. Стойностите, които трябва да се сравнят с граничните (виж таблица 1), са максимално измерената стойност при 80 km/h и измерената стойност при максимална скорост, но съотнесена към 80 km/h чрез уравнението $L_{pAeq,Tp}(80\ km/h) = L_{pAeq,Tp}(v) - 30*\log(v/80\ km/h)$. Останалите скорости, упоменати в проекта за стандарт EN ISO 3095:2001, не трябва да бъдат вземани под внимание.

4.2.1.2. Гранични стойности за шума при престой

Шумът при престой трябва да трябва да се описва чрез A — осредненатa еквивалентна стойност на непрекъснато ниво на звуково налягане $L_{pAeq,Tp}$ според проекта за стандарт EN ISO 3095:2001, глава 7.5 с измененията, определени в приложение A. Граничната стойност $L_{pAeq,Tp}$ за шума при престой на товарни вагони на разстояние 7,5 м от осовата линия на коловоза на височина 1,2 м над горната повърхнина на релсата е дадена в таблица 2. Показателят за нивото на звуково налягане е $L_{pAeq,T}$.

Таблица 2

Гранични стойности $L_{pAeq,T}$ за шума при престой на товарните вагони

Вагони	$L_{pAeq,T}$
Всички товарни вагони	< = 65 dB(A)

Нивото на звуково налягане, указано за шума при престой, е средната енергийна стойност на всички стойности на измерване, отчетени във всички точки на измерване, определени в приложение A.1.1 от настоящата ТСОС.

4.2.2. *Шум, излъчван от локомотиви, мотриси и пътнически вагони*

4.2.2.1. Въведение

Шумът, излъчван от локомотиви, мотриси и пътнически вагони, се подразделя на шум при престой, шум при потегляне и шум при преминаване. Шумът във вътрешността на кабините за управление също така се взема под внимание.

Шумът при престой се влияе силно от спомагателните устройства, като охладителните системи или климатичните инсталации и компресорите.

Шумът при потегляне е комбинация от шума на тяговите компоненти, като дизеловите двигатели и охладителните вентилатори, спомагателните устройства и понякога приплъзването на колелата.

Шумът при преминаване се влияе значително от шума при търкаляне, свързан с взаимодействието между колелото и релсата, което зависи от скоростта на возилото.

Самият шум от търкалянето се причинява от съчетания ефект от грапавината на колелото и релсата и от динамичното поведение на коловоза и осите.

При по-ниски скорости шумът от спомагателните и тяговите устройства също така е значителен.

Излъчваното ниво на шума се характеризира чрез:

— нивото на звуково налягане, получавано според определен метод за измерване,

— разположението на микрофона,

— скоростта на вагона,

— грапавината на релсата,

— динамичното поведение и радиалното изместване на коловоза.

Съвкупността от параметри, използвани за определяне на характеристиките на шума при престой, обхваща:

— нивото на звуково налягане, получавано според определен метод за измерване, и разположението на микрофона,

— условията на експлоатация.

Мотрисите представляват свързани влакови композиции, които са или с разпределена задвижваща мощност, или с една или повече мотриси или пътнически вагони със силов агрегат. Мотрисите с електрическа тяга се наричат съкратено „МЕТ“, а тези с дизелова тяга — „МДТ“. В настоящата ТСОС терминът „дизел“ или „дизелов двигател“ се отнася до всички видове термични двигатели, които се използват за теглене. Свързаните влакове, състоящи се от два локомотива и пътнически вагони, не се считат за мотриси, ако локомотивите могат да се експлоатират в различни влакови композиции.

4.2.2.2. Гранични стойности за шума при престой

Граничните стойности за шума при престой се определят на разстояние 7,5 м от осовата линия на коловоза на височина от 1,2 м над горната повърхност на релсата. Условията за измерване се определят от проекта за стандарт EN ISO 3095:2001 с измененията, указани в приложение А. Показателят за нивото на звуково налягане е $L_{pAeq,T}$. Граничните стойности за излъчването на шума от возилата при гореспоменатите условия са дадени в таблица 3.

Таблица 3

Гранични стойности $L_{pAeq,T}$ за шума при престой от електрически локомотиви, дизелови локомотиви, МЕТ, МДТ и пътнически вагони

Возила	$L_{pAeq,T}$
Електрически локомотиви	75
Дизелови локомотиви	75
МЕТ	68
МДТ	73
Пътнически вагони	65

Нивото на звуково налягане, указано за шума при престой, е средната енергийна стойност на всички стойности на измерване, отчетени във всички точки на измерване, определени в приложение А.1.1 от настоящата ТСОС.

4.2.2.3. Гранични стойности за шума при потегляне

Граничните стойности за шума при потегляне се определят на разстояние 7,5 м от осовата линия на коловоза на височина от 1,2 м над горната повърхност на релсите. Условията за измерване се определят от проекта за стандарт EN ISO 3095:2001 с измененията, указани в приложение А.1.2. Показателят за нивото на звуково налягане е L_{pAFmax}. Граничните стойности за шума при потегляне от возилата при гореспоменатите условия са дадени в Таблица 4.

Таблица 4

Гранични стойности L_{pAFmax} за шума при потегляне на електрически локомотиви, дизелови локомотиви, МЕТ и МДТ

Возило	L_{pAFmax}
Електрически локомотиви P < 4500 kW на колело	82
Електрически локомотиви P >/= 4500 kW на колело	85
Дизелови локомотиви P < 2000 kW на прикачната ос	86

Возило	L_{pAFmax}
Дизелови локомотиви P >/= 2000 kW на прикачната ос	89
МЕТ	82
МДТ P < 500 kW/двигател	83
МДТ P >/= 500 kW/двигател	85

4.2.2.4. Гранични стойности за шума при преминаване

Граничните стойности за шума при преминаване се определят на разстояние 7,5 м от осовата линия на коловоза на височина от 1,2 м над горната повърхност на релсите при скорост на возилото 80 km/h. Показателят за A — осреднената еквивалентна стойност на непрекъснато ниво на звуково налягане е $L_{pAeq,Tp}$.

Тези измервания трябва да се правят в съответствие с проекта за стандарт EN ISO 3095:2001 с измененията, указани в приложения A.1.3 и A.1.4. Еталонният коловоз трябва да бъде предоставен на разположение по недискриминационен начин.

Шумът при преминаване на влак се измерва при 80 km/h и при максимална скорост, но не по-висока от 190 km/h. Другите скорости, упоменати в проекта за стандарт ISO EN 3095:2001 не се взимат предвид. Стойността, с която се сравняват граничните стойности (виж таблица 5), е максималната измерена стойност при 80 km/h и измерената стойност при максимална скорост, но съотнесена към 80 km/h чрез уравнението:

$$L_{pAeq,Tp}(80\ km/h) = L_{pAeq,Tp}(v) - 30*\log(v/80\ km/h).$$

Граничните стойности за излъчване на шум от електрически локомотиви, дизелови локомотиви, МЕТ, МДТ и пътнически вагони при гореспоменатите условия са дадени в таблица 5.

Таблица 5

Гранични стойности $L_{pAeq,Tp}$ за шума при потегляне от електрически локомотиви, дизелови локомотиви, МЕТ, МДТ и пътнически вагони

Возило	$L_{pAeq,Tp}$ @ 7,5 m
Електрически локомотиви	85
Дизелови локомотиви	85
МЕТ	81
МДТ	82
Пътнически вагони	80

4.2.3. *Шум във вътрешността на локомотивите, моторните и пътнически вагони с кабина за управление*

Нивото на шума във вътрешността на пътнически вагони не се счита като основен параметър. Въпреки това нивото на шума във вътрешността на кабината за управление е от важно значение. Шумовете във вътрешността на кабините за управление трябва да бъдат поддържани на възможно най-ниско ниво, като появата на шума се ограничава още в неговия източник и чрез подходящи допълнителни мерки (акустична изолация, звукопоглъщане). Граничните стойности са определени в таблица 6.

Таблица 6

Гранични стойности $L_{pAeq,T}$ за шума във вътрешността на кабината за управление на електрическите локомотиви, дизеловите локомотиви, МЕТ, МДТ и пътническите вагони с кабина за управление

Шум във вътрешността на кабините за управление	$L_{pAeq,T}$	Времеви интервал на измерване T
В спряло положение (по време на издаване на външен звуков сигнал с максимално акустично налягане на устройството за звуково предупреждение, но въпреки това по-ниско от 125 dB(A), на разстояние 5 м пред возилото и на височина 1,6 м над главата на релсата)	95	3 s
При максимална скорост, прилагана при скорости под 190 km/h (на открито място без вътрешни и външни звукови сигнали)	78	1 min

Измерванията трябва да се извършват при следните условия:

— вратите и прозорците трябва да бъдат затворени,

— влачените товари трябва да бъдат равни на най-малко две трети от максимално допустимата стойност.

За измерванията при максимална скорост микрофонът трябва да е поставен на нивото на ухото на машиниста (в седнало положение), в центъра на хорзонтална равнина, простираща се от предното стъкло до задната преграда на кабината за управление.

За измерванията на ефекта от устройството за звуково предупреждение трябва да бъде използвана мрежа в хоризонтална равнина от 8 точки на микрофонно измерване около местоположението на главата на машиниста с радиус от 25 см (в седнало положение). Средната аритметична стойност от 8-те стойности трябва да бъде сравнена с граничната стойност.

Тази таблица се прилага към кабините за управление. При всички случаи Директива 2003/10/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 февруари 2003 г. относно минималните предписания за безопасност и опазване на здравето при излагането на работещите на рисковете, породени от физически въздействия (шум), трябва да бъдат прилагани от железопътните предприятия и техния персонал, но спазването на Директива 2003/10/ЕО не се отнася до проверката „ЕО“ на подвижния състав с кабина(и) за управление.

4.3. Функционални и технически спецификации на интерфейсите

4.3.1. *Подсистема „Подвижен състав“ за конвенционалната мрежа*

В настоящата ТСОС граничните стойности на шума, излъчван от товарните вагони, трябва да бъдат разглеждани като конструктивен параметър в глава 4.2.4 („Спиране“) и като резултат от одобряването на подсистемата в глава 6.2 (подсистема „Товарни вагони“ за конвенционалната система) на ТСОС „Подвижен състав за конвенционална железопътна мрежа“.

4.3.2. *Подсистема „Локомотиви, мотриси и пътнически вагони“*

Понастоящем тези ТСОС не съществуват. Конструктивният проект на локомотивите, мотрисите и пътническите вагони от гледна точка на излъчваните от тях звукови емисии трябва да съответства на граничните стойности от глава 4 („Описание на подсистемата“) на настоящата ТСОС.

4.4. Правила относно експлоатацията

Като се имат предвид съществените изисквания, указани в глава 3, няма правила относно експлоатацията, които да са специфични за подсистемата „Подвижен състав“ по отношение на шума, излъчван от подвижния състав.

4.5. **Правила за поддръжка**

— Параметри на контакта колело/релса (профил на колелата).

— Дефекти на колелата (поява на сплеснатост и на елипсовидност).

Виж досието относно поддръжката, указано в глава 4.2.8 от ТСОС „Подвижен състав за конвенционална железопътна мрежа“.

4.6. **Професионална квалификация**

Няма допълнителни изисквания към съществуващите национални и европейски нормативни уредби, които да са съвместими с европейското законодателство относно професионалната квалификация.

4.7. **Условия относно хигиената и безопасността**

Минималните нива на въздействие, налагащи започването на действие, които са предвидени в член 3 от Директива 2003/10/ЕО (Седемнадесета специална директива по смисъла на член 16, параграф 1 от Директива 89/391/ЕИО), се спазват, като се прилагат настоящите пределни стойности за шума във вътрешността на кабината за управление:

— по отношение на „пиковите стойности“,

— и по принцип по отношение на средните стойности при нормалните условия на експлоатация.

4.8. **Регистри на инфраструктурите и на подвижния състав**

4.8.1. *Регистър на инфраструктурите*

Не се прилага към тази ТСОС.

4.8.2. *Регистър на подвижния състав*

Що се отнася до шумовите емисии, предизвиквани от подвижния състав на подсистемата „Подвижен състав“, в регистъра на подвижния състав трябва да бъде включена следната информация:

— шум при преминаване (основни параметри 4.2.1.1 и 4.2.2.4),

— шум при престой (основни параметри 4.2.1.2 и 4.2.2.2),

— шум при потегляне (основен параметър 4.2.2.3),

— шум във вътрешността на кабината за управление.

5. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

5.1. **Определение**

Съгласно член 2, буква г) от Директива 2001/16/ЕО съставните елементи на оперативната съвместимост са „всеки елементарен компонент, група от съставни елементи, подкомплект или комплект от оборудване, включени или предназначени да бъдат включени в подсистема, от която оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система зависи пряко или непряко. Понятието „съставен елемент“ обхваща материалните и нематериалните вещи, като например компютърните програми“.

В настоящата ТСОС няма съставни елементи на оперативната съвместимост.

6. ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И/ИЛИ НА ПРИГОДНОСТТА ЗА УПОТРЕБА НА СЪСТАВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ И ПРОВЕРКИ НА ПОДСИСТЕМАТА

6.1. **Съставни елементи на оперативната съвместимост**

Не се прилага.

6.2. **Подсистема „Подвижен състав“**

6.2.1. *Процедури по оценяване*

По искане на договарящия стопански субект или на неговия упълномощен представител на територията на Общността нотифицираният орган прилага процедурата по проверка „ЕО“ съгласно приложение VI към Директива 2001/16/ЕО.

Договарящият стопански субект трябва да попълни декларацията за проверка на ЕО за подсистемата „Подвижен състав“, включваща аспектите, свързани с шума съгласно член 18, параграф 1 и приложение V към Директива 2001/16/ЕО.

6.2.2. *Модули*

За процедурата по проверка на изискванията относно шума, указани в глава 4, договарящият стопански субект или неговият упълномощен представител на територията на Общността може да избере следните модули:

— или процедурата по типово изпитване (модул SB) за етапа на проектиране и разработка, в комбинация с модул относно етапа на производство:

  — или процедурата по управление на качеството на продукцията (модул SD),

  — или процедурата по проверка на продукцията (модул SF),

  — или процедурата по цялостно управление на качеството с преглед на конструктивния проект (модул SH2).

Тези модули са описани в приложение Б към настоящата ТСОС.

Оценката на съответствието с изискванията за шума от товарните вагони може да се извърши едновременно с процедурите по проверка на останалите изисквания относно товарните вагони, които са указани в ТСОС „Подвижен състав за конвенционална железопътна мрежа“.

Модулът SD може да бъде избран, когато договарящият стопански субект (или изпълнителите, ако вземат участие) прилага система за управление на качеството по отношение на проектирането, производството, крайния контрол на продукцията и изпитанията, която се одобрява и контролира от нотифициран орган по негов избор.

Модулът SH2 може да бъде избран, когато договарящият стопански субект (или изпълнителите, ако вземат участие) прилага система за управление на качеството по отношение на производството, крайния контрол на продукцията и изпитанията, която се одобрява и контролира от нотифициран орган по негов избор.

При използване на тези модули трябва да бъдат взети под внимание следните допълнителни елементи:

— етап на проектиране: за модула SB, като се има предвид глава 4.3 на модула, се изисква доклад относно проектирането,

— етап на производство: прилагането на модулите SD, SF и SH2 към етапа на производство позволява да се извърши оценка на съответствието на возилата от одобрения тип, така както това е описано в сертификата за типово изпитване. Тяхното прилагане по-специално трябва да доказва, че производството и монтажът се извършват с използване на същите компоненти и технически решения както при одобрения тип.

6.2.3. *Аспекти, свързани с шума, предизвикван от подсистемата „Подвижен състав“*

За подсистемата „Подвижен състав“ проверката относно аспектите, свързани с шума, излъчван от товарните вагони, локомотивите, мотрисите и пътническите вагони, се основава на настоящата глава.

Процедури по проверка „ЕО“: приложение А към настоящата ТСОС

Списък на спецификациите, описание на изпитвателните процедури:

— А.1. Условия за измерване, изменения спрямо проекта за стандарт EN ISO 3095:2001

— А.1.1. Шум при престой

— А.1.2. Шум при потегляне

— А.1.3. Шум при преминаване

— А.1.4. Еталонен коловоз за измерване на шума при преминаване

7. ПРИЛАГАНЕ

7.1. **Общи положения**

При прилагането на различните ТСОС трябва да се взема предвид общата миграция на конвенционалната железопътна мрежа към пълна оперативна съвместимост.

За да се подкрепя тази миграция, различните ТСОС предвиждат поетапно и постепенно прилагане, като се осъществява координация с други ТСОС.

7.2. **Преразглеждане на ТСОС**

В съответствие с член 6, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, Агенцията ще бъде натоварена да подготви преразглеждането и актуализирането на различните ТСОС и да изготви необходимите препоръки до комитета, упоменат в член 21 от настоящата директива, за да се вземе предвид развитието на технологиите или на социалните изисквания. Освен това постепенното прилагане и преразглеждането на други ТСОС също така ще позволи да се оказва влияние на тази ТСОС. Предложените изменения на тази ТСОС трябва да бъдат подложени на щателно преразглеждане, като актуализираните ТСОС ще бъдат публикувани приблизително на всеки три години.

При всички случаи ЕО най-късно седем години след датата на влизане в сила на настоящата ТСОС ще предостави на Комитета, учреден по силата на член 21, доклад и, ако е необходимо, предложение за ревизиране на тази ТСОС, което се отнася до следните елементи:

1. оценка на прилагането на ТСОС, по-специално относно разходите и ползите;

2. използването на непрекъсната крива на граничните стойности на $L_{pAeq,Tp}$ за шума при преминаване на товарни вагони като функция от APL (оси на единица дължина), при условие че то не ограничава техническите нововъведения, по-специално относно вагонните композиции;

3. втория етап от граничните стойности на шума при преминаване на товарните вагони, локомотивите, мотрисите и пътническите вагони (виж точка 7.2), в съответствие с резултатите от кампаниите за прецизно измерване на шума, като по-специално се държи сметка за техническия прогрес и наличните технологии в областта на железните пътища и подвижния състав и анализите на съотношението разходи/ползи;

4. евентуално второ ниво на граничните стойности за шума при потегляне на дизеловите локомотиви и мотрисите;

5. включване на инфраструктурата в приложното поле на ТСОС „Шум“, координирано с ТСОС „Инфраструктура“;

6. включване в ТСОС на програма за проследяване на дефектите на колелата. Дефектите на колелата оказват влияние на шумовите емисии.

7.3. **Двуетапен подход**

Препоръчително е в случай че трябва да бъде поръчван нов подвижен състав десет години след влизането в сила на настоящата ТСОС или да бъде пускан в експлоатация дванадесет години след влизането в сила на настоящата ТСОС, точки 4.2.1.1 и 4.2.2.4 от настоящата ТСОС да се прилагат с намаление от 5 dB(A), с изключение на МДТ и МЕТ. По отношение на последните намалението трябва да бъде 2 dB(A). Тази препоръка ще служи единствено като основа за преразглеждането на точки 4.2.1.1 и 4.2.2.4 в контекста на упоменатия в точка 7.2 процес по преразглеждане на ТСОС.

7.4. **Изменение на програмата за намаляване на шума**

Имайки предвид дългия срок на употреба на железопътния подвижен състав, също така е необходимо да се вземат мерки по отношение на съществуващия парк, като се отдава приоритет на товарните вагони, за да се създадат условия за значително намаляване в разумен срок на нивото на възприемания шум. Комисията ще предприеме инициативи, за да се обсъдят с основните участници в тази област възможностите за извършване на промени в товарните вагони, така че да се достигне до общо споразумение с промишлеността.

7.5. **Прилагане на ТСОС към нов подвижен състав**

Определените в настоящата ТСОС спецификации се прилагат към всеки нов подвижен състав, влизащ в приложното поле на тази ТСОС.

В случая на нови товарни вагони ТСОС „Подвижен състав“ за конвенционалната железопътна мрежа трябва също така да бъде напълно прилагана.

7.5.1. *Преходен период за външния шум*

Прилагането на гранични стойности, които са с 2 dB(A) по-високи от предвидените в глава 4 и в глава 7 от настоящата ТСОС за външния шум, излъчван от електрическите локомотиви, дизеловите локомотиви, МЕТ, МДТ и пътническите вагони, ще се толерира през преходен период от 24 месеца, считано от датата на влизане в сила на настоящата ТСОС. Този толеранс се ограничава до:

— договорите, които вече са сключени, или са в заключителния етап на тръжната процедура към датата на влизане в сила на настоящата ТСОС, и до опциите на тези договори за доставянето на други возила, или

— договорите за доставка на нов подвижен състав с вече съществуващ тип конструкция, подписани през този преходен период.

7.5.2. *Шум при потегляне*

За вече пуснатите в експлоатация МДТ, мощността на които надвишава 500 kW на двигател, граничните стойности на шума при потегляне могат да бъдат увеличени с 2 dB(A) за преходен период от пет години считано от датата на влизане в сила на настоящата ТСОС. Този толеранс не се добавя към 2 dB(A) от точка 7.5.1.

7.5.3. *Шум в кабината за управление*

По отношение на шума в спряло положение във вътрешността на кабините за управление с нов и вече съществуващ тип конструкция е позволено през първите три години, считано от датата на влизане в сила на настоящата ТСОС, по време на употребата на външното устройство за звуково предупреждение да се прилага стойност, която е с 2 dB(A) по-висока от граничната стойност. Това се отнася до следните случаи:

— договорите, които вече са сключени или са в заключителния етап на тръжната процедура към датата на влизане в сила на настоящата ТСОС, и към опциите на тези договори за доставянето на други возила, или

— договорите за доставка на нов подвижен състав с нов и вече съществуващ тип конструкция, подписани през този преходен период.

7.5.4. *Изключения, допускани за националните, двустранните, многостранните или многонационалните споразумения*

7.5.4.1. Съществуващи споразумения

Когато в някои споразумения се съдържат изисквания относно шума, държавите-членки информират Комисията в срок шест месеца след влизането в сила на настоящата ТСОС за следните споразумения, които управляват използването на товарните вагони, локомотивите, МЕТ, МДТ и пътническите вагони и са свързани с областта на приложение на настоящата ТСОС:

а) национални, двустранни или многостранни споразумения между държавите-членки и железопътни предприятия или управители на инфраструктура, сключени безсрочно или временно и станали необходими поради изключително особения или местния характер на предвидените транспортни услуги;

б) двустранни или многостранни споразумения между железопътни предприятия, управители на инфраструктура или компетентни органи в областта на сигурността, които налагат висока степен на оперативна съвместимост на местно или регионално ниво;

в) международни споразумения между една или няколко държави-членки и най-малко една трета страна или между железопътни предприятия или управители на инфраструктура от държавите-членки и най-малко едно железопътно предприятие или управител на инфраструктура от трета страна, които налагат висока степен на оперативна съвместимост на местно или регионално ниво.

Съвместимостта на тези споразумения, и по-специално техният недискриминационен характер, със законодателството на Европейския съюз, и по-специално настоящата ТСОС ще бъде оценена и Комисията ще предприеме необходимите мерки, като например преразглеждане на настоящата ТСОС, за да включи в нея възможните особени случаи или да предвиди преходни мерки.

Тези споразумения остават приложими до вземането на необходимите мерки, по-специално до сключването на споразумения на равнище Общност относно настоящата ТСОС с Руската федерация и всички останали страни от ОНД, които имат обща граница с Европейския съюз.

Споразумението RIV (Правилник за взаимно използване на товарните вагони в международно съобщение) и инструментите на COTIF (Конвенция за международни железопътни превози) не трябва да бъдат нотифицирани, тъй като са известни.

7.5.4.2. Бъдещи споразумения или изменение на съществуващи споразумения

При сключване на всяко бъдещо споразумение или изменение на съществуващи споразумения трябва да се взема предвид законодателството на Европейския съюз, и по-специално настоящата ТСОС. Държавите-членки са длъжни да информират Комисията за тези споразумения/изменения. В този случай се прилага процедурата, предвидена в точка 7.5.4.1.

7.6. **Прилагане на настоящата ТСОС към съществуващия подвижен състав**

7.6.1. *Обновяване или преоборудване на съществуващи товарни вагони*

В случай на обновяване или преоборудване на товарен вагон съответната държава-членка съгласно член 14, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО, изменена с Директива 2004/50/ЕО, взема решение за необходимостта от получаване на ново разрешение за пускането му в експлоатация. Ако техническите параметри на спирачната система на този вагон е изменена поради обновяването или преоборудването и, ако е необходимо, получаването на ново разрешение за пускането му в експлоатация, нивото на шума при преминаване на този вагон трябва да отговаря на съответното ниво, указано в таблица 1 от точка 4.2.1.1. Ако по време на обновяване или преоборудване даден вагон бъде оборудван със спирачни челюсти от композитен материал, без да се добавят допълнителни източници на шум, се приема без извършване на изпитване, че се спазват указаните в точка 4.2.1.1 стойности.

Не е задължително да се извършва преоборудване, изключително с цел намаляване на шумовите емисии, но ако то се прави по друга причина, трябва да се докаже, че обновяването или преоборудването не увеличават шума при преминаване в сравнение с характеристиките на возилото преди това обновяване или преоборудване.

Относно шума при престой трябва да се докаже, че изменението не увеличава шума в сравнение с характеристиките на возилото преди обновяването или преоборудването.

Затова пък ако добавянето на източник на шум е свързано с обновяването или преоборудването на товарния вагон, той в такъв случай трябва да спазва граничните стойности, указани в точка 4.2.1.2.

Обновяване или преоборудване на товарни вагони, при което се налага получаването на ново разрешение за пускане в експлоатация по смисъла на член 14, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО, трябва да отговаря на изискванията на ТСОС „Подвижен състав“ за конвенционалната мрежа, в съответствие с разпоредбите на точка 7.3 от настоящата ТСОС.

7.6.2. *Обновяване или преоборудване на локомотиви, мотриси и пътнически вагони*

Необходимо е единствено да се докаже, че обновяването или преоборудването на дадено возило не увеличава шума в сравнение с характеристиките на возилото преди това обновяване или преоборудване.

7.7. **Особени случаи**

7.7.1. *Въведение*

Разрешени са следните специални разпоредби в представените по-долу особени случаи.

Тези особени случаи се разпределят в две категории: разпоредбите се прилагат или постоянно (случай „P“), или временно (случай „T“). Относно временните случаи на заинтересованите държави-членки се препоръчва да се съобразяват или със съответната подсистема до 2010 г. (случай „T1“), като тази цел е записана в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно насоките на Общността за развитие на трансевропейската транспортна мрежа, или до 2020 г. (случай „T2“).

7.7.2. *Списък на особените случаи*

7.7.2.1. Гранични стойности за шума при престой, предвидени „единствено за ограничено използване в мрежата на Обединеното кралство и Ирландия“

Категория „P“ — постоянно

Таблица 7

Гранични стойности $L_{pAeq,T}$ за шума при престой на МДТ

Возила	$L_{pAeq,T}$
МДТ	77

7.7.2.2. Финландия

Категория „T“ — временно

На територията на Финландия граничните стойности за шума при престой, указани в точка 4.2.1.2, не трябва да бъдат прилагани към вагоните, оборудвани с вграден дизелов генератор на електрически ток с мощност над 100 kW, когато той функционира. В този случай граничната стойност за шума при престой може да бъде увеличена със 7 dB(A) поради температурата, която може да спадне до - 40 °C, както и поради обледяване и заскрежаване.

7.7.2.3. Гранични стойности за шума при потегляне, предвидени „единствено за ограничено използване в мрежата на Обединеното кралство и Ирландия“

Категория „P“ — постоянно

Таблица 8

Гранични стойности L_{pAFmax} за шума при потегляне на електрически локомотиви, дизелови локомотиви и МДТ

Возило	L_{pAFmax}
Електрически локомотиви, P < 4500 kW на колело	84
Дизелови локомотиви, P < 2000 kW на прикачната ос	89
МДТ P < 500 kW/двигател	85

7.7.2.4. Гранични стойности за шума при преминаване на товарни вагони, във Финландия, Норвегия, Естония, Латвия и Литва

Категория „T1“ — временно

Граничните стойности за шумовите емисии на товарните вагони не са валидни във Финландия, Норвегия, Естония, Латвия и Литва. Причините са изискванията за безопасност в зимните условия на северните региони. Този особен случай е валиден докато функционалните изисквания и методът на оценка за спирачните челюсти от композитен материал бъдат включени в ревизираната версия на ТСОС „Подвижен състав за конвенционална железопътна мрежа“.

Това не изключва експлоатацията на товарните вагони на останалите държави-членки в северните и балтийските страни.

7.7.2.5. Особен случай, засягащ Гърция

Категория „T1“ — временно: подвижен състав за междурелсие, което е по-малко или равно на 1000 мм

Към съществуващото изолирано междурелсие от 1000 мм, което не влиза в приложното поле на настоящата ТСОС, се прилагат националните правила.

7.7.2.6. Особен случай, засягащ Естония, Латвия и Литва

Категория „T1“ — временно

Граничните стойности за шумовите емисии за целия подвижен състав (локомотиви, пътнически вагони, МДТ и МЕТ) не се прилагат спрямо Естония, Латвия, Литва, докато настоящата ТСОС не бъде преразгледана. Междувременно в тези страни ще бъдат провеждани кампании по измерване; при преразглеждането на настоящата ТСОС ще бъдат взети под внимание резултатите от тези кампании.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

УСЛОВИЯ ЗА ИЗМЕРВАНЕ

А.1. ИЗМЕНЕНИЯ НА ПРОЕКТА ЗА СТАНДАРТ EN ISO 3095:2001

А.1.1. **Шум при престой**

Измерването на шума при престой трябва да се извършва в съответствие с проекта за стандарт EN ISO 3095:2001 с посочените по-долу изменения (виж таблица А1).

Нормалната експлоатация се определя от работните характеристики при външна температура от 20 °C. Конструктивните параметри, необходими за форсирана експлоатация за симулиране на условия при температура от 20 °C, трябва да бъдат предоставени от производителя.

Таблица А1

Шум при престой, изменения на проекта за стандарт EN ISO 3095:2001

Точка (pr EN ISO 3095:2001)	Предмет	Изменения (указани с текст в курсив и получерен шрифт)
6.2.3	Местоположение на микрофоните, извършване на измервания върху возила в неподвижно положение	***Измерванията трябва да бъдат извършвани в съответствие с проекта за стандарт EN ISO 3095:2001, приложение А, фигура А.1***
6.3.1	Условия относно возилото	***Преди измерванията трябва да бъде прекъснато затварянето на решетките, филтрите и вентилаторите***
7.5.1	Общи положения	***Времето за измерване е 60 секунди***
7.5.2	Пътнически вагони, товарни вагони и единици с електрически двигатели	Цялото оборудване, което може да функционира, когато возилото е в престой, включително при необходимост главното теглително оборудване, ***с изключение на пневматичния компресор на спирачките***, трябва да бъде пуснато в действие. Допълнителното оборудване трябва да функционира с ***нормално*** натоварване
7.5.3.1	Подвижен състав с двигател с вътрешно горене	Двигателят работи без натоварване на празен ход, вентилаторът работи с ***нормална*** скорост, допълнителното оборудване функционира с ***нормално*** натоварване, пневматичният компресор на спирачките ***е изключен***
7.5.3.2	Подвижен състав с двигател с вътрешно горене	*Тази клауза не се отнася до дизеловите локомотиви и МДТ*
7.5.1	Измервания върху возила в неподвижно положение, общи положения	***Нивото на звуково налягане на шума при престой е средната енергийна стойност на всички измерени стойности, отчетени в точките на измерване в съответствие с проект за стандарт EN ISO 3095:2001, приложение А, фигура А.1***

A.1.2. **Шум при потегляне**

Измерването на шума при потегляне трябва да се извършва в съответствие с проекта за стандарт EN ISO 3095:2001 с посочените по-долу изменения (виж таблица A2).

Нормалната експлоатация се определя от работните характеристики при външна температура от 20 °C. Конструктивните параметри, необходими за форсирана експлоатация за симулиране на условия при температура от 20 °C, трябва да бъдат предоставени от производителя.

Таблица A2

Шум при потегляне, изменения на проекта за стандарт EN ISO 3095:2001

Точка (pr EN ISO 3095:2001)	Предмет	Изменения (указани с текст в курсив и получерен шрифт)
6.1.2	Метеорологични условия	***Измерванията върху возила, скоростта на които се увеличава, трябва да се извършват единствено ако релсите са сухи***
6.3.1	Условия относно возилото	***Преди измерванията трябва да бъде премахнато запърсяването на решетките, филтрите и вентилаторите***
6.3.3	Врати, прозорци, допълнително оборудване	***Измерванията върху влакове, скоростта на които се увеличава, трябва да се извършват с цялото допълнително оборудване, като то функционира при нормално натоварване. Звукът, издаван от пневматичните компресори на спирачките, не трябва да бъде вземан под внимание***
7.3.1	Общи положения	Измерванията трябва да се извършват ***с максимално теглително усилие, без приплъзване. Ако изпитателният влак не е с фиксиран състав,*** натоварването, ***което е необходимо да се използва***, трябва да бъде определено. То ще бъде представително за нормалните условия на използване
7.3.2	Влакове, теглени от една двигателна единица	***Измерванията върху влакове, скоростта на които се увеличава, трябва да се извършват с цялото допълнително оборудване, като то функционира при нормално натоварване. Звукът, издаван от пневматичния компресор на спирачките, не трябва да бъде вземан под внимание***

A.1.3. **Шум при преминаване**

Точка (pr EN ISO 3095:2001)	Предмет	Изменения (указани с текст в курсив и получерен шрифт)
6.2.	Местоположение на микрофоните	***Не трябва да има коловоз между коловоза, по който се движи влакът, и микрофона.***
6.3.1	Условия относно возилото	***Преди измерванията трябва да бъде премахнато запърсяването на решетките, филтрите и вентилаторите.***
7.2.3	Процедура на изпитване	***Необходимо е да се използва тахометър, за да може измерването на скоростта на преминаване да бъде достатъчно точно; скорост на влака, която излиза извън диапазона от ± 3 % от указаната изпитателна скорост, трябва да бъде идентифицирана правилно като излизаща извън допустимите граници и следователно отхвърлена.*** ***Минимално теглително усилие за поддържане на постоянна скорост трябва да се поддържа в продължение на най-малко 60 секунди преди и по време на измерването на шума при преминаване.***

A.1.4. **Еталонен коловоз за измерване на шума при преминаване**

Спецификациите на еталонния коловоз са проучени единствено с цел да позволят оценяването на подвижния състав по отношение на граничните стойности на шума при преминаване. Тази точка не уточнява нито конструкцията, нито поддръжката, нито условията на експлоатация на „нормалните“ коловози, които не са „еталонни“ коловози.

Одобрението на еталонния коловоз трябва да се извършва в съответствие с проекта за стандарт EN ISO 3095:2001 с посочените по-долу изменения:

— Грапавината на релсата трябва да бъде по-малка от указания във фигура F1 спектър с гранични стойности. Тази крива с гранични стойности заменя спецификацията от проекта за стандарт EN ISO 3095:2001, точка 6.4.2 (фигура 4), приложение B „Процедура по определяне на граничния спектър на грапавината на релсата“. Приложение Г „Спецификации на измерванията на грапавината на релсата“ се прилага по отношение на точки D.1.2 („Метод на пряко получаване на данни“) и D.2.1 („Обработка на данните относно грапавината на релсата — Преки измервания“) единствено със следните изменения и с параграф D4 („Представяне на данните“):

Точка (pr EN ISO 3095:2001)	Предмет	Изменения (указани с текст в курсив и получерен шрифт)
D.1.2.2	Пряко измерване на грапавината	***Ширината на лентата на дължината на вълната трябва да бъде най-малко (0,003; 0,10) метра.*** ***Броят на следите, използван за описание на грапавината, ще се избере в зависимост от реалната повърхнина на търкаляне. Необходимо е броят на следите да бъде в съответствие със:*** ***— точката на реален контакт, и*** ***— реалната ширина на повърхнината на търкаляне („лента на търкаляне“), така че единствено следите, които се вписват в реалната ширина на повърхнината на търкаляне, да бъдат взети предвид при изчисляването на средната стойност на общата грапавина.*** ***При липса на техническа обосновка на тези два параметъра се прилага точка D.1.2.2 на проекта за стандарт EN ISO 3095:2001***
D.2.1	Пряко измерване	***Спектрите относно грапавината при дължина на вълната от една трета от октавата, трябва да бъдат определяни въз основа на средната квадратична стойност на всеки спектър на елементарните секции на еталонните коловози***

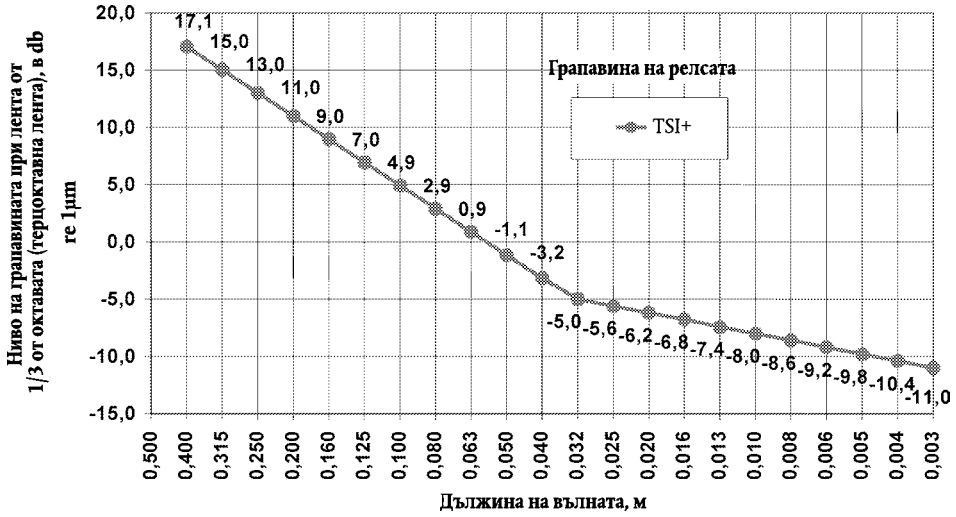
Бе установено, че тези използвани в проекта NOEMIE методи дават хомогенни резултати при коловози, които отговарят на предложените пределни стойности относно грапавината на релсите. Въпреки това е възможно да се използва всеки друг съществуващ и изпитан пряк метод, който позволява получаването на сравними резултати.

— Динамичното поведение на еталонния коловоз (изпитателен коловоз) трябва да бъде описвано от „степента на затихване на коловоза (СЗК)“, във вертикално и странично направление, която показва количествено намаляването на вибрациите на релсата в зависимост от разстоянието по дължината на релсата. Точка A.2 представя използвания метод на измерване в рамките на проекта NOEMIE. Този метод е доказал възможността си да разграничава добре динамичните характеристики на коловоза. Също така се разрешава използването на еквивалентен метод на измерване за определяне на характеристиките на коловозите, ако такъв съществува и е изпитан експериментално. В този случай трябва да се докаже, че степените на затихване на изпитателния коловоз във вертикално и странично направление, измерени в съответствие със списъка със спецификациите, представен в точка A.2, са еквивалентни на тези на типа коловоз, упоменат в настоящата ТСОС. Степента на затихване на коловоза трябва да бъде по-висока от минималните стойности, дадени във фигура F2.

— Еталонният коловоз трябва да има хомогенна повърхност в продължение на не по-малко от 100 метра. Измерванията на степента на затихване на коловоза трябва да се извършват на разстояние от 40 м от всяка страна на местоположението на микрофона. Контролът на грапавината трябва да се извършва в съответствие с проект за стандарт EN ISO 3095:2001.

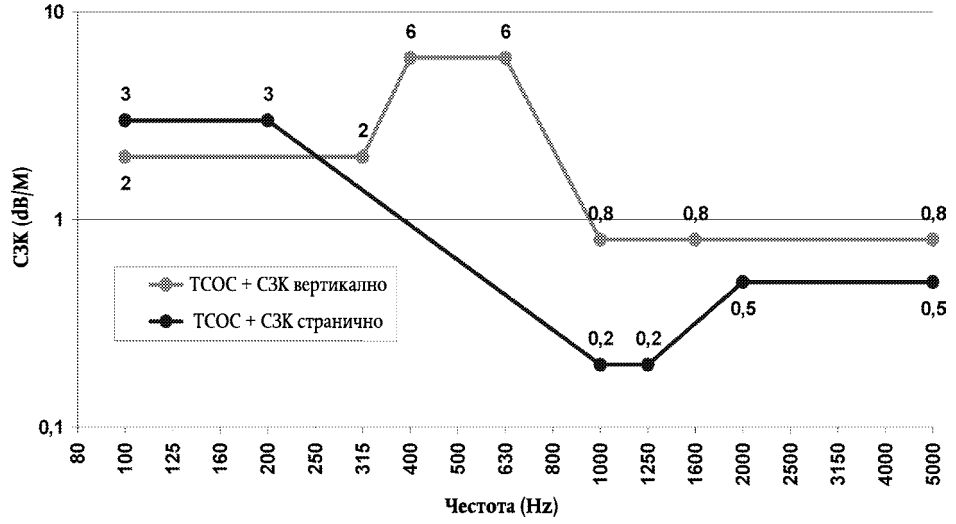
Фигура F1:

Спектър с гранични стойности на грапавината на релсата на еталонния коловоз



Фигура F2:

Спектър с минимални гранични стойности на степента на затихване на еталонния коловоз във вертикално и странично направление



A.2. ОПИСАНИЕ НА ДИНАМИЧНИТЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ЕТАЛОННИТЕ КОЛОВОЗИ

A.2.1. **Процедура по измерване**

Методът по-долу трябва да се прилага последователно в странично и вертикално направление върху всеки коловоз, характеристиките на който трябва да бъдат описани.

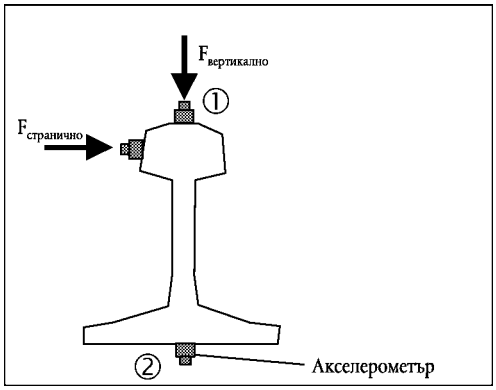
Два акселерометъра се фиксират (залепват или завинтват с болтове) на релсата на равно разстояние между две траверси (виж фигура F3):

— единият във вертикално положение по надлъжната ос на релсата, поставен на релсовата глава (за предпочитане) или под петата на релсата,

— другият поставен напречно на външната страна на главата на релсата.

Фигура F3:

Местоположение на датчика на напречното сечение на релсата



Прилага се измерен силов импулс към главата на релсата във всяка от посоките с помощта на инструментално чукче, снабдено с глава с подходяща твърдост, което позволява точно измерване на силата и отговора в съответния честотен диапазон (50; 6000 Hz). (Необходима е глава от закалена стомана за горната част от честотния диапазон и тя по принцип е достатъчна, но не винаги, за прилагане на необходимата сила за долната част на честотния диапазон. Така че е възможно да се наложи извършването на допълнително измерване с използване на глава с по-малка твърдост.

Трансферната ускоряемост (която е функция на честотния отговор (ФЧО) на съотношението ускорение/сила) или мобилността (съотношението скорост/сила) се измерва във вертикално направление и в странично-напречно направление за приложената сила в същата съответна посока, на няколко места на различно разстояние по дължина на релсата (както е указано по-долу). Не е необходимо извършването на кръстосани измервания (вертикалната сила по отношение на страничния честотен отговор или обратно). Когато е налично аналогово интегриране за акселерометричното измерване, получените стойности се оказват с по-високо качество ако се записва функцията на честотния отговор (ФЧО) на мобилността, отколкото на ускоряемостта. Това дава по-добро качество на данните при ниска честота, при които измереният отговор е нищожно малък в сравнение с високата честота, тъй като по този начин се намалява динамичният диапазон на данните преди записването или цифровизирането. Трябва да се вземе под внимание средната стойност на ФЧО, получена от най-малко четири валидни импулса. Препоръчително е да се наблюдава качеството на всяка измерена ФЧО (възпроизводимост, линеарност, и т. н.) чрез кохерентната функция. Необходимо е също така получените резултати да се записват.

Трансферните ФЧО трябва да се прилагат в точката на монтаж на акселерометъра от всяко от местоположенията, показани на фигура F4.

Точките на измерване могат да бъдат разделени на различни групи: точково местоположение на измерване, група „близко поле“ и група „отдалечено поле“, които се определят, както следва:

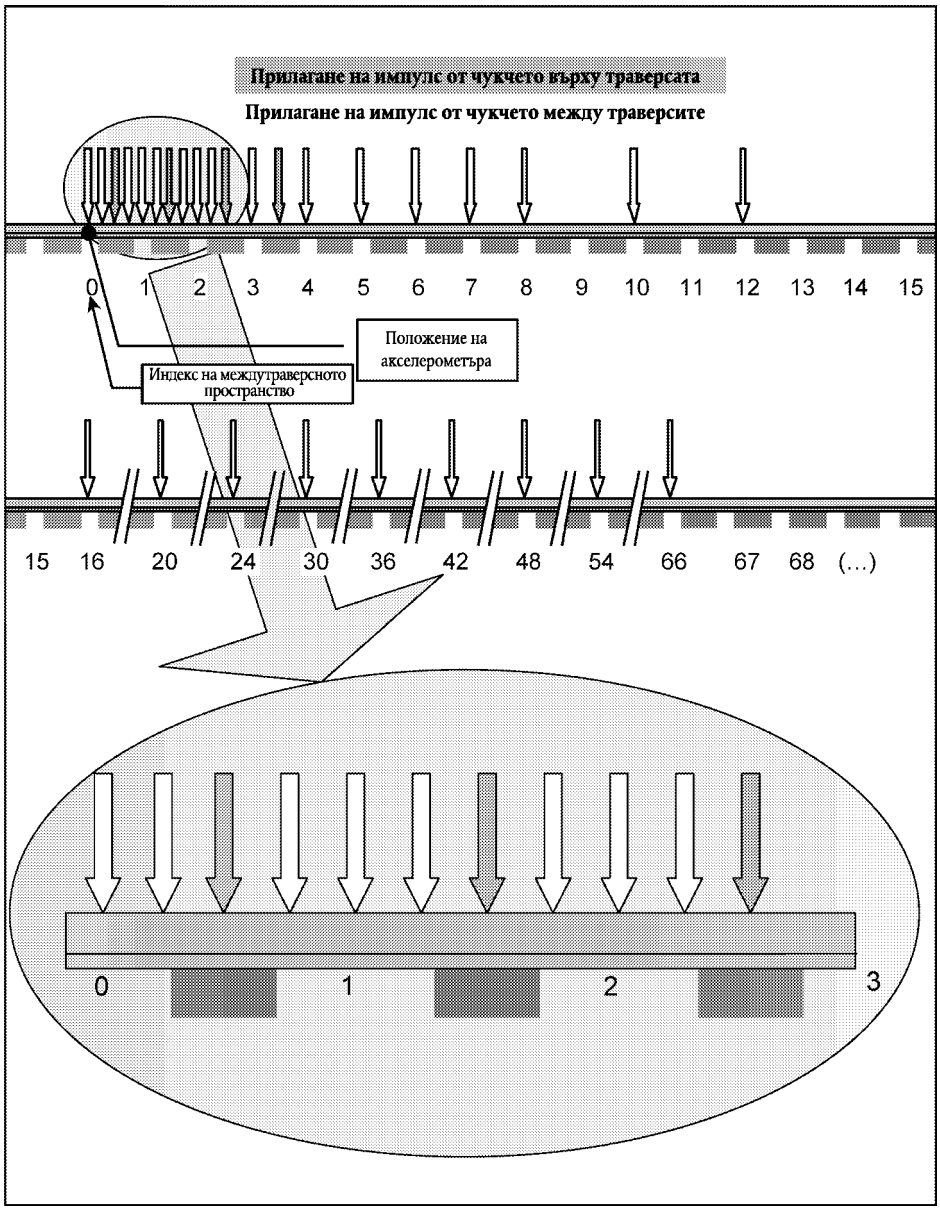
— Точка 0 е свързана със средната точка на първото траверсово легло. Точковата ФЧО се измерва, когато импулсът се приложи в това място (на практика възможно най-близо до тази точка).

— Измерванията „близко поле“ се извършват, като се прилага импулсът, и се започва от точковата ФЧО на интервал от четвърт траверса до края на леглото на траверса 2, след това на интервал от половин траверса до средата на леглото на траверса 4, и на последно място по средата на всяка траверса до леглото на траверса 8.

— При измерванията „далечно поле“ се използват точки на прилагане на импулси на разстояние от леглото на траверса 8 от местоположението на акселерометъра извън междутраверсните позиции с индекси 10, 12, 16, 20, 24, 30, 36, 42, 48, 54, 66, и т. н., както са показани на фигура F4. Необходимо е измерванията да се извършват до точката, в която отговорът на всички честоти от диапазона става пренебрежимо малък (спрямо измерения шум). За тази цел като ориентир може да се използва кохерентната функция. В идеалния случай нивото на отговор във всяка лента от една трета от октавата (терцоктавна лента) трябва да бъде най-малко с 10 dB по-ниско от нивото на същата лента в точка 0.

Фигура F4:

Степен на затихване на коловозите — местоположение на точките на възбуждане



Опитът показа, че разликата между резултатите е такава, че е необходимо всички операции по измерванията на затихването да бъдат повторени, като акселерометърът бъде поставен на друго място на коловоза. Достатъчно е разстояние от около десет метра между двете местоположения на акселерометъра.

Като се има предвид, че степените на затихване зависят от твърдостта на подрелсовите подложки и че по принцип температурата има голямо значение за материалите, от които са изработени тези подрелсови подложки, е необходимо температурата да бъде записвана по време на измерването.

A.2.2. **Система на измерване**

Необходимо е всеки датчик и система за обработване на данни да разполагат със сертификат за еталониране в съответствие със стандарт EN ISO 17025 ([1]).

([1]) EN ISO CEI 17025: „Общи предписания относно компетенциите на лабораториите за еталониране и извършване на тестови изпитания“, 2000 г.

Препоръчително е цялата система за измерване да се еталонира преди и след всяка серия от измервания (и по-специално в случай на промяна на системата за измерване или обработка на данните или при промяна на местоположението на измерване).

A.2.3. **Обработка на данните**

Общата акустична мощност, излъчена от релса, възбудена чрез вибрация, е произведение от съотношението на излъчване (ефективността на излъчване) на релсата по квадрата на амплитудата на скоростта, сумирана върху излъчващата повърхнина. Ако се приема, че вертикалните и страничните вълни на релсата намаляват интензитета си експоненциално от точката на възбуждане (точка на контакт с колелото) с увеличаване на разстоянието по дължината на релсата, то тогава $A(z) \approx A(0)e^{-\beta z}$, където β е константата на затихване на амплитудата на отговора A, в зависимост от разстоянието z по дължината на релсата от точката на възбуждане. β може да бъде превърнато в степен на затихване, изразена в dB на метър, Δ, в $\Delta = 20\log_{10}(^{\beta}_{e}) = 8{,}686\beta$ dB/m.

Ако A съответства на отговора във вид на скорост, излъчената акустична мощност от коловоза е пропорционална на $\int_0^\infty |A(z)|^2 dz$. Тази стойност чисто и просто е свързана със степента на затихване както на вертикалните, така и на страничните вълни, посредством функцията:

$$\int_0^\infty |A(z)|^2 dz = |A(0)|^2 \int_0^\infty e^{-2\beta} dz = |A(0)|^2 \frac{1}{2\beta} \quad \text{(A2.1)}$$

Това доказва начина, по който степента на затихване е свързана с характеристиките на шумовите емисии на структурата на коловоза. Необходимо е тази стойност да бъде изразена в dB/m за всяка честотна лента от една трета от октавата (терцоктавна лента).

По принцип степента на затихване може да бъде оценена като наклонена линия на изразения в dB отговор във вид на амплитуда в зависимост от разстоянието z. Въпреки това в практиката е препоръчително дадена степен на затихване да се оценява въз основа на пряка оценка на сбора от отговорите:

$$\int_0^\infty \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} dz = \frac{1}{2\beta} \approx \sum_{Z=0}^{z_{max}} \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} \Delta z \quad \text{(A2.2)}$$

където z_{max} е максималното разстояние на измерване, като сборът се изчислява за местоположенията на измерване на отговора, и Δz е интервалът между точките, разположени от двете страни на половината разстояние от местоположенията на измерване. Необходимо е ефектът от използвания интервал за измерването в z_{max} да бъде незначителен, въпреки че тук е предписано той да бъде разположен симетрично около z_{max}.

Както при изчисляването на средния отговор на всяка честотна лента от една трета от октавата (терцоктавна лента), степента на затихване се оценява като равна на:

$$\Delta \text{ (in dB/m)} \approx \frac{4.343}{\sum_{Z=0}^{z_{max}} \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} \Delta z} \quad \text{(A2.3)}$$

От горното става ясно, че това измерване е нищожно, ако A представлява отговора във вид на ускоряемост или мобилност, като се има предвид, че те се различават единствено по коефициента $2\pi f$, f, който съответства на честотата. Средната стойност на спектъра в честотните ленти от една трета от октавата (терцоктавни ленти) може да бъде изчислена преди оценяването на степента на затихване за ФЧО или след това по функцията $\Delta(f)$. Необходимо е да се отбележи значението на прецизното измерване на A(0), тъй като той представлява постоянен коефициент при сумирането. Всъщност тази ФЧО най-лесно може да бъде точно измерена. Опитът показа, че фактът че вълните в близкото поле не се вземат под внимание при този прост анализ, не води но никаква значителна грешка.

Този метод на оценка е много добър за високите степени на затихване, но може да доведе до грешки, ако отговорът в дадена честотна лента от една трета от октавата (терцоктавна лента) бъде прекъснат от практическата стойност на z_{max} преди достигането на достатъчно затихване за сумирането в z_{max}, така че тя да представлява вярна приблизителна стойност на безкрайния интеграл. Така минималната степен на затихване, която може да бъде оценена за определена стойност на z_{max}, се дава от следната функция:

$$\Delta_{min} = 4.343 / z_{max} \quad \text{(A2.4)}$$

Препоръчително е степента на затихване да бъде сравнена с тази стойност, и ако е близка до нея, се приема че оценката на степента на затихване не е достоверна в достатъчна степен. Стойност на z_{max} от около 40 м би трябвало да позволи оценяване на степен на затихване на коловоза, която отговаря на минимума, предписан във Фигура F2. Въпреки това някои неотговарящи на изискванията коловози имат степени на затихване, които са много по-малки в някои честотни ленти, и за да се избегнат прекалените усилия по извършване на измервания, може да се окаже необходимо да се извърши изглаждане на кривите за тези честотни ленти. В случай на слаби степени на затихване при данните относно отговора има тенденция да не възникват някои от посочените по-горе проблеми. Необходимо е те да бъдат проверени чрез съпоставяне с криви, представляващи измерената ФЧО в зависимост от разстоянието, за всяка честотна лента от една трета от октавата (терцоктавна лента).

A.2.4. **Доклад от изпитването**

Необходимо е да се представи пространствената степен на затихване (във вертикално направление и в напречно направление) за ширината на честотната лента от една трета от октавата (терцоктавната лента) под формата на графика, според представянето, указано в проекта за стандарт EN ISO 3740 (1) и стандарт CEI 60263 (2), в съотношение 3/4 между хоризонталната и вертикалната оси, съответно за честотна лента от една октава и степен на затихване от 5 dB/m.

(1) EN ISO 3740:2000: „Акустика — Определяне на нивата на акустична мощност, излъчвана от източниците на шум — Указание за използване на базовите стандарти“.

(2) CEI 60263: „Мащаби и размери на графиките за кривите на честотен отговор и полярните диаграми“.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

МОДУЛИ ЗА ПРОВЕРКА „ЕО“ НА ПОДСИСТЕМИТЕ — АСПЕКТ „ШУМ“

МОДУЛИ ЗА ПРОВЕРКА „ЕО“ НА ПОДСИСТЕМИТЕ

Модул SB: Типово изпитване.

Модул SD: Система за управление на качеството на продукцията.

Модул SF: Проверка на продукцията.

Модул SH2: Система за цялостно управление на качеството с преглед на конструктивния проект.

Б.1. **Модул SB: Типово изпитване**

1. Този модул описва процедурата по извършване на проверка „ЕО“, посредством която по искане на договарящия стопански субект или на неговия упълномощен представител, установен в Общността, нотифициран орган проверява и удостоверява, че определен типов аспект, свързан с шума от подсистемата „Подвижен състав“, който е представителен за разглежданата продукция:

   — съответства на настоящата ТСОС и на всяка друга приложима ТСОС, и отговаря на съществените изисквания ([1]) на Директива 2001/16/ЕО ([2]),

   — съответства на останалите произтичащи от Договора нормативни изисквания.

   Определеното от настоящия модул изпитване за съответствие на типа би могло да обхваща специфични етапи на оценяване — преглед на конструктивния проект, типово изпитване или преглед на производствения процес — които са указани в съответната ТСОС.

2. Договарящият стопански субект ([3]) трябва да подаде искане за извършване на проверка „ЕО“ (посредством типово изпитване) на подсистемата до нотифициран орган по негов избор.

   Това искане включва:

   — името и адреса на договарящия стопански субект или на упълномощеното от него лице,

   — техническата документация, описана в точка 3.

3. Заявителят предоставя на разположение на нотифицирания орган екземпляр от подсистемата ([4]), който да бъде представителен за въпросната продукция, по-нататък наричан „тип“.

   Даден тип може да обхваща няколко версии на подсистемата, при условие че разликите между тези версии не нарушават разпоредбите на ТСОС.

   Нотифицираният орган може да поиска предоставянето на други екземпляри, ако програмата за изпитване налага това.

([1]) Съществените изисквания са отразени в техническите параметри, интерфейсите и изискванията относно характеристиките, определени в глава 4 от ТСОС.

([2]) Този модул би могъл да бъде използван в бъдеще след актуализирането на ТСОС ВСК (Високоскоростни влакове) от Директива 96/48/ЕО.

([3]) В модула „договарящ стопански субект“ означава „договарящия стопански субект в рамките на подсистемата, така както е описан в директивата, или упълномощеното от него лице в Общността“.

([4]) В съответната секция на ТСОС може да се определят специфични изисквания относно него.

Ако нуждите на специфичните методи на изпитване или преглед налагат и ако това е указано в ТСОС или в европейската спецификация ([1]), визирана в ТСОС, трябва също така да бъде предоставен един или няколко екземпляра на даден подкомплект или комплект или един екземпляр от подсистемата в предварително сглобено състояние.

Техническата документация и опитния(те) екземпляр(и) трябва да позволяват да се разбере каква е конструкцията, начинът на производство, на монтиране, на поддръжка и на функциониране на подсистемата и да се оцени съответствието с изискванията на ТСОС.

Техническата документация трябва да съдържа:

— общо описание на подсистемата, на цялостната ѝ концепция и конструкция,

— регистъра на „подвижния състав“, включително цялата информация, указана в ТСОС,

— конструктивните и производствените чертежи, например планове, схеми на компонентите, подкомплектите, комплектите, веригите и т. н.,

— описания и обяснения, необходими за разбиране на горепосочените чертежи и схеми, както и за поддръжката и функционирането на подкомплекта,

— техническите спецификации, включително приложените европейски спецификации,

— доказателство за тяхното съответствие, по-специално когато европейските спецификации и съответните клаузи не са били приложени напълно,

— списък на съставните елементи на оперативната съвместимост, които трябва да бъдат включени в подсистемата,

— копия от декларациите за съответствие или пригодност за употреба на ЕО за тези съставни елементи на оперативната съвместимост, придружени от всички необходими елементи, определени в приложение VI към директивите,

— доказателство за съответствие с останалите произтичащи от Договора нормативни изисквания (включително сертификатите),

— техническата документация относно производството и монтажа на подсистемата,

— списък на производителите, вземащи участие в проектирането, производството, монтажа и инсталирането на подсистемата,

— условията на използване на подсистемата (ограничения относно времетраенето или разстоянието, пределни стойности на износването и т. н.),

— условията относно поддръжката и техническата документация относно поддръжката на подсистемата,

— всяко техническо изискване, което трябва да бъде взето под внимание по време на производството, поддръжката или експлоатацията на подсистемата,

— резултатите от проектните конструктивни изчисления, извършения контрол и т. н.,

— докладите за извършените изпитвания.

Ако ТСОС налага техническата документация да съдържа и друга информация, тя трябва също така да бъде включена.

([1]) Определението за европейска спецификация фигурира в Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО. В указанието за прилагане на ТСОС ВСК (Високоскоростни влакове) се обяснява как да се използват европейските спецификации.

4. Нотифицираният орган изпълнява следните задачи:

4.1. Прави преглед на техническата документация.

4.2. Той проверява дали опитният(ите) екземпляр(и) на подсистемата или на комплектите или подкомплектите на подсистемата е(са) бил(и) произведен(и) в съответствие с техническата документация и извършва или кара да се извършат типовите изпитания съгласно разпоредбите на ТСОС и цитираните в ТСОС европейски спецификации. Производството се проверява, като се използва съответният модул за оценка.

4.3. Ако в ТСОС е предвидено преразглеждане на процеса на проектиране, той прави преглед на методите, средствата и резултатите от проектирането, за да се оцени капацитетът им да изпълняват изискванията относно съответствието на подсистемата в края на процеса на проектиране.

4.4. Той идентифицира елементите, създадени съгласно съответните разпоредби на ТСОС и европейските спецификации, както и елементите, създадени без да се прилагат съответните разпоредби на тази европейски спецификации.

4.5. Той извършва или кара да се извършат необходимите контролни проверки и изпитания, предвидени в точки 4.2 и 4.3, за да може да провери дали в случай че са били избрани съответните европейски спецификации, те реално са били приложени.

4.6. Той извършва или кара да се извършат необходимите контролни проверки и изпитания, предвидени в точки 4.2 и 4.3, за да може да провери дали приетите решения отговарят на изискванията на ТСОС, когато съответните европейски спецификации не са били приложени.

4.7. Той се договаря със заявителя за мястото, на което ще бъдат проведени необходимите контролни проверки и изпитания.

5. Когато типът отговаря на разпоредбите на ТСОС, нотифицираният орган издава сертификат за извършено изпитване за съответствие на типа на заявителя. Сертификатът съдържа името и адреса на договарящия стопански субект и на производителя(ите), указан(и) в техническата документация, заключенията от контролната проверка, условията за валидност на сертификата и данните, необходими за идентифицирането на одобрения тип.

Към сертификата се прилага списък на релевантните части от техническата документация и едно копие от него остава в нотифицирания орган.

Ако нотифицираният орган откаже издаването на сертификат за изпитване за съответствие на типа на договарящия стопански субект, той трябва да мотивира подробно своя отказ. Трябва да бъда предвидена процедура по обжалване.

6. Всеки нотифициран орган съобщава на останалите нотифицирани органи необходимата информация относно сертификатите за изпитване за съответствие на типа, които той е издал, анулирал или отказал да издаде.

7. Останалите нотифицирани органи могат да получат по тяхно искане копие от сертификатите за изпитване за съответствие на типа и/или от допълненията към тях. Приложенията към сертификатите трябва да бъдат на разположение на останалите нотифицирани органи.

8. Договарящият стопански субект трябва да пази заедно с техническата документация копие от сертификатите за изпитване за съответствие на типа и от допълненията към тях през целия експлоатационен живот на подсистемата. Досието се изпраща на всяка държава-членка, която направи искане за това.

9. Заявителят трябва да информира нотифицирания орган, който съхранява техническата документация относно сертификата за изпитване за съответствие на типа, за всички изменения, които биха могли да нарушат съответствието с изискванията на ТСОС или предвидените за подсистемата условия за използване. В този случай трябва да се извърши ново одобрение на подсистемата. Това ново одобрение се издава под формата на допълнение към първоначалния сертификат за изпитване за съответствие на типа или след анулиране на стария сертификат се издава нов.

Б.2. **Модул SD: Система за управление на качеството на продукцията**

1. Този модул описва процедурата по извършване на проверка „ЕО“, посредством която по искане на договарящия стопански субект или на неговия упълномощен представител, установен в Общността, нотифициран орган проверява и удостоверява, че аспектите, свързани с шума от подсистемата „Подвижен състав“, за която вече е издаден сертификат ЕО за изпитване за съответствие на типа от нотифициран орган:

— съответстват на настоящата ТСОС и на всяка друга приложима ТСОС и отговарят на съществените изисквания ([1]) на Директива 2001/16/ЕО ([2]),

— отговарят на другите произтичащи от Договора нормативни изисквания и че подсистемата може да бъде пусната в експлоатация.

2. Нотифицираният орган изпълнява процедурата, при условие че:

— сертификатът за изпитване за съответствие на типа, издаден преди процедурата по оценка, остава валиден за подсистемата, която е предмет на искането,

— договарящият стопански субект ([3]) и участващите изпълнители отговарят на изискванията по точка 3.

Терминът „изпълнител“ означава компаниите, дейностите на които допринасят за изпълнение на съществените изисквания на ТСОС. Става дума за:

— компанията, която носи отговорност за целия проект за подсистемата (по-специално отговорността за нейното интегриране),

— останалите компании, които участват единствено в една част от проекта за подсистемата (например монтажа или инсталирането ѝ),

Той не указва поддоставчиците на производителя, които доставят компонентите или съставните елементи на оперативната съвместимост.

3. За подсистемата, която е предмет на процедурата по извършване на проверка „ЕО“, договарящият стопански субект или изпълнителите, ако се използват такива, трябва да прилагат одобрена система за управление на качеството, която трябва да обхваща производството, инспектирането и крайните изпитания на продукта, както е указано в точка 5. Освен това спрямо тази система се извършва наблюдението, предвидено в точка 6.

Ако договарящият стопански субект носи отговорността за целия проект за подсистемата (по-специално отговорността за нейното интегриране) или ако договарящият стопански субект участва пряко в производството (включително в монтажа и инсталирането ѝ), той трябва да прилага одобрена система за управление на качеството по отношение на тези дейности, относно която се извършва наблюдението, предвидено в точка 6.

Ако изпълнителят носи отговорността за целия проект за подсистемата (по-специално отговорността за нейното интегриране), той трябва да прилага одобрена система за управление на качеството по отношение на производството, инспектирането и крайните изпитания на продукта, относно която се извършва наблюдението, предвидено в точка 6.

([1]) Съществените изисквания са отразени в техническите параметри, интерфейсите и изискванията относно характеристиките, определени в глава 4 от ТСОС.

([2]) Този модул би могъл да бъде използван в бъдеще след актуализирането на ТСОС ВСК (Високоскоростни влакове) от Директива 96/48/ЕО.

([3]) В модула „договарящ стопански субект“ означава „договарящия стопански субект в рамките на подсистемата, така както е описан в директивата, или упълномощеното от него лице в Общността“.

4. Процедура по извършване на проверка „ЕО“

4.1. Договарящият стопански субект трябва да подаде искане до нотифициран орган по негов избор за извършване на проверка „ЕО“ на подсистемата (чрез системата за управление на качеството на продукцията), включително за координирането на наблюдението над системите за управление на качеството, предвидени в точки 5.3 и 6.5. Договарящият стопански субект информира заинтересованите производители за този избор и за подаденото искане.

4.2. Искането трябва да позволява да се разбере каква е конструкцията, начинът на производство, на монтиране, на поддръжка и на функциониране на подсистемата и да се оцени съответствието с типа, описан в сертификата за изпитване за съответствие на типа, и с изискванията на ТСОС.

Това искане включва:

— името и адреса на договарящия стопански субект или на упълномощеното от него лице,

— техническата документация относно одобрения тип, включително сертификата за изпитване за съответствие на типа, издаден след извършване на определената в модула SB процедура,

и ако тези елементи не са включени в документацията:

— общо описание на подсистемата, на цялостната ѝ концепция и конструкция,

— техническите спецификации, включително приложените европейски спецификации,

— доказателство за тяхното съответствие, по-специално когато тези европейски спецификации и съответните клаузи не са били приложени напълно. Това доказателство трябва да включва резултатите от изпитванията, извършени от оторизираната лаборатория на производителя или за негова сметка,

— регистъра на „подвижния състав“, включително цялата информация, указана в ТСОС,

— техническата документация относно производството и монтажа на подсистемата,

— доказателство за съответствие с останалите произтичащи от Договора нормативни изисквания (включително сертификатите) за етапа на производство,

— списък на съставните елементи на оперативната съвместимост, които трябва да бъдат включени в подсистемата,

— копия от декларациите за съответствие или пригодност за употреба на ЕО, които тези съставни елементи трябва да имат, придружени от всички необходими елементи, определени в приложение VI към директивите,

— списък на производителите, вземащи участие в проектирането, производството, монтажа и инсталирането на подсистемата,

— доказателство, че всички определени в точка 5.2 етапи са обхванати от системите за управление на качеството на договарящия стопански субект, ако той взема участие в тях, и/или на изпълнителите, и доказателство за тяхната ефективност,

— посочване на нотифицирания орган, натоварен с одобрението и наблюдението на тези системи за управление на качеството.

4.3. Нотифицираният орган първо разглежда искането по отношение на валидността на типовото изпитване и на сертификата за изпитване за съответствие на типа.

Ако нотифицираният орган прецени, че сертификатът за изпитване за съответствие на типа не е валиден или че не може да се използва и че е необходимо провеждане на ново типово изпитване, той трябва да обоснове мнението си.

5. Система за управление на качеството

5.1. Договарящият стопански субект, ако това има отношение към него, и изпълнителите, ако се използват такива, трябва да подадат искане за оценяване на системата им за управление на качеството до нотифициран орган по техен избор.

Това искане включва:

— цялата необходима информация за разглежданата подсистема,

— документацията относно системата за управление на качеството,

— техническата документация относно одобрения тип и копие от сертификата за изпитване за съответствие на типа, издаден след извършване на определената в модула SB процедура по типово изпитване.

За участващите единствено в една част от проекта за подсистемата, тази информация се предоставя единствено за въпросната част от проекта.

5.2. За договарящия стопански субект или изпълнителя, отговарящ за целия проект за подсистемата, системата за управление на качеството трябва да осигурява цялостното съответствие на подсистемата с типа, описан в сертификата за изпитване за съответствие на типа, и с изискванията на ТСОС. За останалите изпълнители системата(ите) за управление на качеството трябва да осигурява(т) съответствието на техния принос към подсистемата с типа, описан в сертификата за изпитване за съответствие на типа, и с изискванията на ТСОС.

Всички елементи, изисквания и разпоредби, приети от заявителя(ите), трябва систематично да бъдат събирани и класирани в документация под формата на политики, процедури и инструкции в писмен вид. Тази документация относно системата за управление на качеството трябва да позволява еднозначно тълкуване на политиките и процедурите по осигуряване на качество, като например програмите, плановете, учебниците и записите, имащи отношение към качеството.

За всички заявители тази документация трябва да съдържа по-специално описание в достатъчна степен на следните точки:

— целите относно качеството и свързаната с него организационна структура,

— съответните техники, процеси и систематично извършвани дейности, които ще бъдат използвани при производството, контрола на качеството и неговото управление,

— прегледите, контролните проверки и изпитанията, които ще бъдат извършени преди, по време и след производството, монтажа и инсталирането, като се указва честотата на изпълнението им,

— записите, имащи отношение към качеството, като докладите от инспекциите и данните от изпитанията, данните от еталонираните, докладите относно квалификацията на използвания персонал, и т. н., както и за договарящия стопански субект или изпълнителя, отговарящ за целия проект за подсистемата,

— отговорностите и правомощията, с които разполага управлението при осигуряване на цялостното качество на подсистемата, по-специално що се отнася до управлението на нейното интегриране.

Прегледите, изпитванията и контролните проверки трябва да включват следните етапи:

— изграждане на подсистемата, по-специално строителни дейности, сглобяване на съставните елементи, цялостна окончателна настройка,

— окончателно изпитване на подсистемата,

— и ако това е указано в ТСОС, валидиране в реални условия.

5.3. Избраният от договарящия стопански субект нотифициран орган след това контролира дали всички упоменати в точка 5.2 етапи са обхванати в достатъчна степен и по подходящ начин от одобрението и наблюдението на системата(ите) за управление на качеството на заявителя(ите) ([1]).

Ако съответствието на подсистемата с типа, описан в сертификата за изпитване за съответствие на типа, и с изискванията на ТСОС се основава на няколко системи за управление на качеството, нотифицираният орган по-специално трябва да се увери:

— че отношенията и интерфейсите между системите за управление на качеството са ясно документирани, и

— че на нивото на изпълнителя отговорностите и правомощията, с които разполага управлението при осигуряване на цялостното съответствие на подсистемата, са определени в достатъчна степен и по подходящ начин.

5.4. Нотифицираният орган, визиран в точка 5.1, прави оценка на системата за управление на качеството, за да определи дали тя съответства на изискванията, предвидени в точка 5.2. Той предполага, че има съответствие с изискванията, ако заявителят прилага система за качество на продукцията, окончателно инспектиране и изпитания на продукта въз основа на стандарт EN ISO 9001 — 2000, като взема предвид спецификата на подсистемата, по отношение на която той се прилага.

В случай че даден заявител прилага система за управление на качеството, нотифицираният орган взема това предвид при оценката.

Одитът трябва да бъде специфичен за разглежданата подсистема, като се взема предвид специфичният принос на заявителя по отношение на подсистемата. Екипът от одитори трябва да включва най-малко един член, който има опит при оценката на технологията, използвана в разглежданата подсистема. Процедурата по оценяване включва посещение за оценяване при производителя.

Решението трябва да бъде съобщено на заявителя. Това съобщаване включва заключенията от извършената контролна проверка и мотивираното решение относно извършеното оценяване.

5.5. Договарящият стопански субект, ако това има отношение към него, и изпълнителят се ангажират да изпълнят задълженията, произтичащи от системата за управление на качеството, така както тя е одобрена, и да поддържат прилагането ѝ, така че тя да остава адекватна и ефективна.

Те трябва да информират нотифицирания орган, който е одобрил системата за управление на качеството, за всяка значителна промяна, която засяга спазването от страна на подсистемата на изискванията на ТСОС.

Нотифицираният орган прави оценка на предложените промени, и решава дали изменената система за управление на качеството продължава да отговаря на изискванията, предвидени в точка 5.2, или е необходимо да се извърши ново оценяване.

Той съобщава своето решение на заявителя. Това съобщаване включва заключенията от извършената контролна проверка и мотивираното решение относно извършеното оценяване.

([1]) Що се отнася до ТСОС „Подвижен състав“, нотифицираният орган може да вземе участие в крайното експлоатационно изпитване на локомотивите или на влаковата композиция при условията, указани в съответната глава на ТСОС.

6. Наблюдение на системата за управление на качеството, извършван под отговорността на нотифицирания орган

6.1. Целта на наблюдението е да гарантира, че договарящият стопански субект, ако това има отношение към него, и изпълнителите ще изпълняват коректно задълженията, произтичащи от одобрената(ите) система(и) за управление на качеството.

6.2. Договарящият стопански субект, ако това има отношение към него, и изпълнителите предават или осигуряват предаването на нотифицирания орган, визиран в точка 5.1, всички необходими документи за тази цел, а по-специално плановете относно прилагането и техническите досиета, свързани с подсистемата (доколкото те се отнасят до специфичния принос на заявителя(ите) към подсистемата), а по-специално:

— документацията относно системата за управление на качеството, включително специалните средства, използвани за да се осигури, че:

— за договарящия стопански субект или изпълнителя, отговорен за целия проект за подсистемата, отговорностите и правомощията, с които разполага управлението при осигуряване на пълното съответствие на подсистемата, са определени в достатъчна степен и по подходящ начин,

— системата за управление на качеството на всеки от заявителите се управлява правилно, така че да осигурява интегрирането на нивото на подсистемата,

— записите, имащи отношение към качеството, предвидени в свързаната с производството част на системата за управление на качеството (включително монтажа и инсталирането), като докладите от инспекциите и данните от изпитанията, данните от еталонираниятa, докладите относно квалификацията на използвания персонал, и т. н.

6.3. Нотифицираният орган извършва периодично одити, за да се увери, че договарящият стопански субект, ако това има отношение към него, и изпълнителите поддържат и прилагат системата за управление на качеството, като е задължен да им предостави доклад от извършения одит. В случай че те прилагат сертифицирана система за управление на качеството, нотифицираният орган взема това предвид при оценката.

Одитите се извършват най-малко веднъж годишно и най-малко един одит се извършва по време на изпълнение на дейностите (производство, монтаж или инсталиране), отнасящи се до подсистемата, която е предмет на визираната в точка 8 процедура по проверка „ЕО“.

6.4. Освен това нотифицираният орган може да извършва неочаквани посещения на работните обекти на заявителя(ите). По повод на тези посещения нотифицираният орган може да провежда пълни или частични одити и да извършва или да кара да бъдат извършвани изпитания, за да провери доброто функциониране на системата за управление на качеството, когато сметне за необходимо. Той предоставя на заявителя(ите) доклад относно инспекцията, както и доклади от одитите и/или изпитванията, ако са извършени такива.

6.5. Избраният от договарящия стопански субект нотифициран орган, който е натоварен с извършването на проверката „ЕО“, ако не извършва наблюдение над съответната(ите) система(и) за управление на качеството, координира дейностите по наблюдение на останалите натоварени с тази задача нотифицирани органи с цел да:

— се увери, че управлението на интерфейсите между различните системи за управление на качеството предвид интеграцията на подсистемата е осъществено правилно,

— събере, като поддържа връзка с договарящия стопански субект, необходимите елементи за оценяването, така че да гарантира съгласуваността и цялостното наблюдение на различните системи за управление на качеството.

Това координиране включва правото на нотифицирания орган:

— да изисква цялата документация (относно одобряването и наблюдението), която е съставена от другите нотифицирани органи,

— да присъства на свързаните с наблюдението одити, предвидени в точка 6.3,

— да предизвиква извършването на допълнителни одити в съответствие с точка 6.4 под негова отговорност и съвместно с другите нотифицирани органи.

7. Нотифицираният орган, визиран в точка 5.1, разполага за целите на инспектирането, провеждането на одити и наблюдението с право на достъп до строителните площадки, производствените цехове, монтажните и инсталационните площадки, складовите зони и при необходимост до съоръженията за изпитване или за производство на сглобяеми елементи, и по-общо до всички помещения и площадки, които той счита за необходими за изпълнение на своята мисия, като има предвид специфичния принос на заявителя към проекта за подсистемата.

8. Договарящият стопански субект, ако това има отношение към него, и изпълнителите са длъжни да предоставят на разположение на националните органи за период от десет години считано от датата на последното производство на подсистемата:

— документацията, предвидена в точка 5.1, втора алинея, второ тире,

— актуализиранията, предвидени в точка 5.5, втора алинея,

— решенията и докладите на нотифицирания орган, предвидени в точки 5.4, 5.5 и 6.4.

9. Когато подсистемата отговаря на изискванията на ТСОС, нотифицираният орган въз основа на типовото изпитване и одобрение и на извършеното наблюдение на системата(ите) за управление на качеството изготвя сертификата за съответствие, предназначен за договарящия стопански субект, който след получаването на сертификата от своя страна изготвя декларацията за проверка на ЕО, предназначена за надзорния орган в държавата-членка, в която подсистемата се намира и/или функционира.

Декларацията за проверка на ЕО и придружаващите я документи трябва да имат дата и да са подписани. Декларацията трябва да е написана на същия език, на който е написано техническото досие, и трябва да съдържа най-малко информацията, фигурираща в приложение V към директивата.

10. Избраният от договарящия стопански субект нотифициран орган отговаря за съставянето на техническото досие, което трябва да придружава декларацията за проверка на ЕО. Това техническо досие трябва да съдържа най-малко информацията, указана в член 18, параграф 3 от директивата, и по-специално:

— всички необходими документи, свързани с характеристиките на подсистемата,

— списък на съставните елементи на оперативната съвместимост, които са включени в подсистемата,

— копия от декларациите за съответствие на ЕО, и при необходимост декларациите за пригодност за употреба на ЕО, които трябва да притежават гореспоменатите съставни елементи в съответствие с член 13 от директивата, придружени при необходимост от съответните документи (сертификати, документи за одобрение и наблюдение на системата за управление на качеството), издадени от нотифицираните органи,

— всички елементи, свързани с поддръжката, условията и границите на използване на подсистемата,

— всички елементи, свързани с инструкциите относно обслужването, непрекъснатото или периодично наблюдение, настройката и поддръжката,

— сертификата за изпитване за съответствие на типа на подсистемата и свързаната с нея техническа документация, така както това е определено в модула SB,

— доказателство за съответствие с останалите произтичащи от Договора нормативни изисквания (включително сертификатите),

— сертификат за съответствие от указания в точка 9 нотифициран орган, придружен от съответните калкулации и приподписан от него, удостоверяващ, че проектът съответства на директивата и на ТСОС, и при необходимост упоменаващ резервите, отбелязани по време на извършване на дейностите, които не са оттеглени. Сертификатът трябва също така да бъде придружен от докладите от инспекциите и извършените одити, които органът е съставил във връзка с проверката, както е отбелязано в точки 6.3 и 6.4, и по-специално:

— регистъра на „подвижния състав“, включително цялата информация, указана в ТСОС.

11. Всеки нотифициран орган съобщава на останалите нотифицирани органи необходимата информация относно одобренията на системата за управление на качеството, които той е издал, анулирал или отказал да издаде.

Останалите нотифицирани органи могат да получат по тяхно искане копие от издадените одобрения на системите за управление на качеството.

12. Пълното досие, придружаващо сертификата за съответствие, се съхранява от договарящия стопански субект.

Договарящият стопански субект в рамките на Общността трябва да пази копие от техническото досие през целия експлоатационен живот на подсистемата, като го предоставя на всяка друга държава-членка, която направи искане за това.

Б.3. **Модул SF: Проверка на продукцията**

1. Този модул описва процедурата по извършване на проверка „ЕО“, посредством която по искане на договарящия стопански субект или на неговия упълномощен представител, установен в Общността, нотифициран орган проверява и удостоверява, че аспектите, свързани с шума от подсистемата „Подвижен състав“, за която вече е издаден сертификат ЕО за изпитване за съответствие на типа от нотифициран орган:

— съответстват на настоящата ТСОС и на всяка друга приложима ТСОС и отговарят на съществените изисквания ([1]) на Директива 2001/16/ЕО ([2]),

— съответстват на останалите произтичащи от Договора нормативни изисквания,

и че подсистемата може да бъде пусната в експлоатация.

2. Договарящият стопански субект ([3]) трябва да подаде искане за извършване на проверка „ЕО“ (посредством проверка на продукцията) на подсистемата до нотифициран орган по негов избор. Това искане трябва да включва:

— името и адреса на договарящия стопански субект или на упълномощеното от него лице,

— техническата документация.

3. В тази част от процедурата договарящият стопански субект контролира и удостоверява, че съответната подсистема съответства на типа, описан в сертификата за изпитване за съответствие на типа, и че отговаря на прилаганите към нея изисквания на ТСОС.

Нотифицираният орган изпълнява процедурата при условие че сертификатът за изпитване за съответствие на типа, издаден преди процедурата по оценка, остава валиден за подсистемата, която е предмет на искането.

([1]) Съществените изисквания са отразени в техническите параметри, интерфейсите и изискванията относно характеристиките, определени в глава 4 от ТСОС.

([2]) Този модул би могъл да бъде използван в бъдеще след актуализирането на ТСОС ВСК (Високоскоростни влакове) от Директива 96/48/ЕО.

([3]) В модула „договарящ стопански субект“ означава „договарящия стопански субект в рамките на подсистемата, така както е описан в директивата, или упълномощеното от него лице в Общността“.

4. Договарящият стопански субект взема всички необходими мерки, за да може производственият процес (включително монтажът и интегрирането на съставните елементи на оперативната съвместимост от изпълнителите ([1]), ако се използват такива) да осигурява съответствието на подсистемата с типа, описан в сертификата за изпитване за съответствие на типа и с прилаганите към нея изисквания на ТСОС.

5. Искането трябва да позволява да се разбере каква е конструкцията, начинът на производство, на монтиране, на поддръжка и на функциониране на подсистемата и да се оцени съответствието с типа, описан в сертификата за изпитване за съответствие на типа и с изискванията на ТСОС.

Това искане включва:

— техническата документация относно одобрения тип, включително сертификата за изпитване за съответствие на типа, издаден след извършване на определената в модула SB процедура,

и ако тези елементи не са включени в документацията:

— общо описание на подсистемата, на цялостната ѝ концепция и конструкция,

— регистъра на „подвижния състав“, включително цялата информация, указана в ТСОС,

— конструктивните и производствените чертежи, например планове, схеми на компонентите, подкомплектите, комплектите, веригите и т. н.,

— техническата документация относно производството и монтажа на подсистемата,

— техническите спецификации, включително приложените европейски спецификации,

— доказателство за тяхното съответствие, по-специално когато тези европейски спецификации и съответните клаузи не са били приложени напълно,

— доказателство за съответствие с останалите произтичащи от Договора нормативни изисквания (включително сертификатите) за етапа на производство,

— списък на съставните елементи на оперативната съвместимост, които трябва да бъдат включени в подсистемата,

— копия от декларациите за съответствие или пригодност за употреба на ЕО, които тези съставни елементи трябва да имат, придружени от всички необходими елементи, определени в приложение VI към Директивите,

— списък на производителите, вземащи участие в проектирането, производството, монтажа и инсталирането на подсистемата.

Ако ТСОС налага техническата документация да съдържа и друга информация, тя трябва също така да бъде включена.

6. Нотифицираният орган първо разглежда искането по отношение на валидността на типовото изпитване и на сертификата за изпитване за съответствие на типа.

Ако нотифицираният орган прецени, че сертификатът за изпитване за съответствие на типа не е валиден или че не може да се използва, и че е необходимо провеждане на ново типово изпитване, той трябва да обоснове мнението си.

([1]) Терминът „изпълнител“ означава компаниите, дейностите на които допринасят за изпълнение на съществените изисквания на ТСОС. Той се отнася до компанията, която може да отговаря за целия проект за подсистемата или до други предприятия, които участват единствено в една част от проекта за подсистемата (например които осъществяват монтажа или инсталирането ѝ).

Нотифицираният орган трябва да извърши необходимите прегледи и изпитания, за да провери съответствието на подсистемата с типа, описан в сертификата за изпитване за съответствие на типа, и с изискванията на ТСОС. Нотифицираният орган трябва да прави преглед и да тества всяка подсистема, която се произвежда като сериен продукт, както е указано в точка 4.

7. Проверка чрез извършване на контрол и изпитване на всяка подсистема (произвеждана като сериен продукт).

7.1. Нотифицираният орган извършва необходимите изпитания, контрол и проверки, за да се увери в съответствието на подсистемата в качеството ѝ на сериен продукт, както е указано в ТСОС. Прегледите, изпитанията и контролните проверки трябва да обхващат етапите, предвидени в ТСОС.

7.2. Всяка подсистема (в качеството ѝ на сериен продукт) трябва да бъде контролирана, тествана и проверявана ([1]) индивидуално, за да се гарантира нейното съответствие с типа, описан в сертификата за изпитване за съответствие на типа и с прилаганите към нея изисквания на ТСОС. Когато в ТСОС (или в цитиран в ТСОС европейски стандарт) не е предвидено изпитване, се прилагат релевантните европейски спецификации или еквивалентни изпитания.

8. Нотифицираният орган може да се споразумее с договарящия стопански субект (и с изпълнителите), за да определи къде ще се проведат изпитанията, и може да се договори крайните изпитания на подсистемата и, ако това е предвидено в ТСОС, изпитанията или валидирането в реални условия, да бъдат извършени от договарящия стопански субект под прякото наблюдение и в присъствието на нотифицирания орган.

Нотифицираният орган трябва да разполага за целите на извършването на изпитанията и проверките с право на достъп до производствените цехове, монтажните и инсталационните площадки, и при необходимост до съоръженията за изпитване и за производство на сглобяеми елементи, необходимо за изпълнение на своята мисия в съответствие с ТСОС.

9. Когато подсистемата отговаря на изискванията на ТСОС, нотифицираният орган изготвя сертификата за съответствие, предназначен за договарящия стопански субект, който след получаването на сертификата от своя страна изготвя декларацията за проверка на ЕО, предназначена за надзорния орган в държавата-членка, в която подсистемата се намира и/или функционира.

Тези дейности на нотифицирания орган трябва да се основават на типовото изпитване и на тестовете, проверките и контрола, извършени на всички серийно произвеждани продукти, така както е указано в точка 7 и изисквано от ТСОС и/или от релевантните европейски спецификации.

Декларацията за проверка на ЕО и придружаващите я документи трябва да имат дата и да са подписани. Декларацията трябва да е написана на същия език, на който е написано техническото досие, и трябва да съдържа най-малко информацията, фигурираща в приложение V към директивата.

10. Нотифицираният орган отговаря за съставянето на техническото досие, което трябва да придружава декларацията за проверка на ЕО. Това техническо досие трябва да съдържа най-малко информацията, указана в член 18, параграф 3 от директивата, и по-специално:

— всички необходими документи, свързани с характеристиките на подсистемата,

— регистъра на „подвижния състав“, включително цялата информация, указана в ТСОС,

— списък на съставните елементи на оперативната съвместимост, които са включени в подсистемата,

— копия от декларациите за съответствие на ЕО, и при необходимост декларациите за пригодност за употреба на ЕО, които трябва да притежават гореспоменатите съставни елементи в съответствие с член 13 от директивата, придружени при необходимост от съответните документи (сертификати, документи за одобрение и наблюдение на системата за управление на качеството), издадени от нотифицираните органи,

([1]) По-специално що се отнася до ТСОС „Подвижен състав“ нотифицираният орган ще участва в крайното експлоатационно изпитване на подвижния състав или на влаковата композиция. Това ще бъде указано в съответната глава на ТСОС.

— всички елементи, свързани с поддръжката, условията и границите на използване на подсистемата,

— всички елементи, свързани с инструкциите относно обслужването, непрекъснатото или периодично наблюдение, настройката и поддръжката,

— сертификата за изпитване за съответствие на типа на подсистемата и свързаната с нея техническа документация, така както това е определено в модула SB,

— сертификат за съответствие от указания в точка 9 нотифициран орган, придружен от съответните калкулации и приподписан от него, удостоверяващ че проектът съответства на директивата и на ТСОС, и при необходимост упоменаващ резервите, отбелязани по време на извършване на дейностите, които не са оттеглени. Сертификатът трябва също така да бъде придружен при необходимост от докладите от инспекциите и извършените одити, които органът е съставил във връзка с проверката.

11. Пълното досие, придружаващо сертификата за съответствие, се съхранява от договарящия стопански субект.

Договарящият стопански субект трябва да пази копие от техническото досие през целия експлоатационен живот на подсистемата, като го предоставя на всяка друга държава-членка, която направи искане за това.

Б.4. **Модул SH2: Система за цялостно управление на качеството с преглед на конструктивния проект**

1. Този модул описва процедурата по извършване на проверка „ЕО“, посредством която по искане на договарящия стопански субект или на неговия упълномощен представител, установен в Общността, нотифициран орган проверява и удостоверява, че аспектите, свързани с шума от подсистемата „Подвижен състав“:

— съответстват на настоящата ТСОС и на всяка друга приложима ТСОС и отговарят на съществените изисквания ([1]) на Директива 2001/16/ЕО ([2]),

— съответстват на останалите произтичащи от Договора нормативни изисквания,

и че подсистемата може да бъде пусната в експлоатация.

2. Нотифицираният орган изпълнява процедурата, включително прави преглед на конструктивния проект на подсистемата, при условие че договарящият стопански субект ([3]) и участващите изпълнители отговарят на изискванията по точка 3.

Терминът „изпълнител“ означава компаниите, дейностите на които допринасят за изпълнение на съществените изисквания на ТСОС. Той означава компанията:

— която носи отговорност за целия проект за подсистемата (по-специално отговорността за нейното интегриране),

— останалите компании, които участват единствено в една част от проекта за подсистемата (например проектирането, монтажа или инсталирането ѝ).

Той не указва поддоставчиците на производителя, които доставят компонентите или съставните елементи на оперативната съвместимост.

([1]) Съществените изисквания са отразени в техническите параметри, интерфейсите и изискванията относно характеристиките, определени в глава 4 от ТСОС.

([2]) Този модул би могъл да бъде използван в бъдеще след актуализирането на ТСОС ВСК (Високоскоростни влакове) от Директива 96/48/ЕО.

([3]) В модула „договарящ стопански субект“ означава „договарящия стопански субект в рамките на подсистемата, така както е описан в директивата, или упълномощеното от него лице в Общността“.

3. За подсистемата, която е предмет на процедурата по извършване на проверка „ЕО“, договарящият стопански субект или изпълнителите, ако се използват такива, трябва да прилагат одобрена система за управление на качеството, която трябва да обхваща проектирането, производството, инспектирането и крайните изпитания на продукта, както е указано в точка 5. Освен това спрямо тази система ще се извършва наблюдението, предвидено в точка 6.

Изпълнителят, който носи отговорността за целия проект за подсистемата (по-специално отговорността за нейното интегриране), трябва да прилага във всички случаи одобрена система за управление на качеството по отношение на проектирането, производството, инспектирането и крайните изпитания на продукта, относно която се извършва наблюдението, предвидено в точка 6.

Ако договарящият стопански субект носи отговорността за целия проект за подсистемата (по-специално отговорността за нейното интегриране) или ако договарящият стопански субект участва пряко в проектирането и/или производството (включително в монтажа и инсталирането ѝ), той трябва да прилага одобрена система за управление на качеството по отношение на тези дейности, относно която се извършва наблюдението, предвидено в точка 6.

Заявителите, които участват единствено в монтажа и инсталирането, могат да прилагат само една одобрена система за управление на качеството, която трябва да обхваща производството, инспектирането и крайните изпитания на продукта.

4. Процедура по извършване на проверка „ЕО“

4.1. Договарящият стопански субект трябва да подаде искане до нотифициран орган по негов избор за извършване на проверка „ЕО“ на подсистемата (чрез системата за цялостно управление на качеството с преглед на конструктивния проект), включително за координирането на наблюдението над системите за управление на качеството, предвидени в точки 5.4 и 6.6. Договарящият стопански субект информира заинтересованите производители за своя избор и за подаденото искане.

4.2. Искането трябва да позволява да се разбере каква е конструкцията, начинът на производство, на монтиране, на инсталиране, на поддръжка и на функциониране на подсистемата и да се оцени съответствието с изискванията на ТСОС.

Това искане включва:

— името и адреса на договарящия стопански субект или на упълномощеното от него лице,

— техническата документация, която включва:

— общо описание на подсистемата, на цялостната ѝ концепция и конструкция,

— проектните технически спецификации, включително приложените европейски спецификации,

— доказателство за тяхното съответствие, по-специално когато тези европейски спецификации и съответните клаузи не са били приложени напълно,

— програмата за извършването на изпитания,

— регистъра на „подвижния състав“, включително цялата информация, указана в ТСОС,

— техническата документация относно производството и монтажа на подсистемата,

— списък на съставните елементи на оперативната съвместимост, които трябва да бъдат включени в подсистемата,

— копия от декларациите за съответствие или пригодност за употреба на ЕО, които тези съставни елементи трябва да имат, придружени от всички необходими елементи, определени в приложение VI към директивите,

— доказателство за съответствие с останалите произтичащи от Договора нормативни изисквания (включително сертификатите),

— списък на всички производители, вземащи участие в проектирането, производството, монтажа и инсталирането на подсистемата,

— условията на използване на подсистемата (ограничения относно времетраенето или разстоянието, пределни стойности на износването, и т. н.),

— условията относно поддръжката и техническата документация относно поддръжката на подсистемата,

— всяко техническо изискване, което трябва да бъде взето под внимание по време на производството, поддръжката или експлоатацията на подсистемата,

— доказателство, че всички определени в точка 5.2 етапи са обхванати от системите за управление на качеството на изпълнителя(ите) и/или на договарящия стопански субект, ако той взема участие в тях, и доказателство за тяхната ефективност,

— посочване на нотифицирания(ите) орган(и), натоварен(и) с одобрението и наблюдението на тези системи за управление на качеството.

4.3. Договарящият стопански субект представя резултатите от извършените прегледи, контролни проверки и изпитвания ([1]), включително при необходимост от типовите изпитания, извършени от собствената му оторизирана лаборатория или за негова сметка.

4.4. Нотифицираният орган прави преглед и оценка на резултатите от прегледа на конструктивния проект. Когато конструктивният проект отговаря на прилаганите разпоредби на Директивата и на ТСОС, нотифицираният орган предоставя доклад за извършения преглед на конструктивния проект на заявителя. Докладът трябва да съдържа заключенията от прегледа на конструктивния проект, условията за валидността му, необходимите данни за идентифицирането на контролирания конструктивен проект, и при необходимост описание на функционирането на подсистемата.

Ако нотифицираният орган откаже издаването на доклад за извършения преглед на конструктивния проект на договарящия стопански субект, той трябва да мотивира подробно своя отказ. Трябва да бъда предвидена процедура по обжалване.

5. Система за управление на качеството

5.1. Договарящият стопански субект, ако това има отношение към него, и изпълнителите, ако се използват такива, трябва да подадат искане за оценяване на системата им за управление на качеството до нотифициран орган по техен избор.

Това искане включва:

— цялата необходима информация за разглежданата подсистема,

— документацията относно системата за управление на качеството.

За участващите единствено в една част от проекта за подсистемата тази информация се предоставя единствено за въпросната част от проекта.

5.2. За договарящия стопански субект или изпълнителя, отговарящ за целия проект за подсистемата, системата за управление на качеството трябва да осигурява цялостното съответствие на подсистемата с изискванията на ТСОС.

([1]) Резултатите от изпитванията могат да бъдат представени едновременно с подаване на искането или по-късно.

За останалия(ите) изпълнител(и) системата(ите) за управление на качеството трябва да осигурява(т) съответствието на неговия(техния) принос към подсистемата с изискванията на ТСОС.

Всички елементи, изисквания и разпоредби, приети от заявителя, трябва систематично да бъдат събирани и класирани в документация под формата на политики, процедури и инструкции в писмен вид. Тази документация относно системата за управление на качеството трябва да позволява еднозначно тълкуване на политиките и процедурите по осигуряване на качество, като например програмите, плановете, учебниците и записите, имащи отношение към качеството.

Системата по-специално трябва да включва адекватно описание на следните точки:

— за всички заявители:

  — целите относно качеството и свързаната с него организационна структура,

  — съответните техники, процеси и систематично извършвани дейности, които ще бъдат използвани при производството, контрола на качеството и неговото управление,

  — прегледите, контролните проверки и изпитанията, които ще бъдат извършени преди, по време и след проектирането, производството, монтажа и инсталирането, като се указва честотата на изпълнението им,

  — записите, имащи отношение към качеството, като докладите от инспекциите и данните от изпитанията, данните от еталонираният, докладите относно квалификацията на използвания персонал и т. н.;

— за изпълнителите, при положение че това е необходимо за техния принос към проектирането на подсистемата:

  — техническите спецификации по проектирането, включително европейските спецификации ([1]), които ще бъдат приложени, а когато европейските спецификации не се прилагат напълно, средствата които ще се използват, за да бъдат спазвани прилаганите към подсистемата изисквания на ТСОС,

  — техниките, процесите и систематично извършваните дейности по управление и проверка на конструктивния проект, които ще бъдат използвани при проектирането на подсистемата,

  — средствата, позволяващи да се провери дали е достигнато изискваното ниво на качество на конструктивния проект и на реализация на подсистемата, както и доброто функциониране на системата за управление на качеството по време на всички етапи, включително етапа на производство;

— и за договарящия стопански субект или изпълнителя, отговарящ за целия проект за подсистемата:

  — отговорностите и правомощията, с които разполага управлението при осигуряване на цялостното качество на подсистемата, по-специално що се отнася до управлението на нейното интегриране.

Прегледите, изпитванията и контролните проверки трябва да включват следните етапи:

— цялостното проектиране,

([1]) Определението за европейска спецификация фигурира в Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО и в основните насоки за прилагането на ТСОС ВСК (Високоскоростни влакове).

— изграждането на подсистемата, по-специално строителните дейности, сглобяването на съставните елементи, цялостната окончателна настройка,

— окончателното изпитване на подсистемата,

— и ако това е указано в ТСОС, валидирането в реални условия.

5.3. Избраният от договарящия стопански субект нотифициран орган след това контролира дали всички упоменати в точка 5.2 етапи на подсистемата са обхванати в достатъчна степен и по подходящ начин от одобрението и наблюдението на системата(ите) за управление на качеството на заявителя(ите) ([1]).

Ако съответствието на подсистемата с изискванията на ТСОС се основава на няколко системи за управление на качеството, нотифицираният орган по-специално трябва да се увери:

— че отношенията и интерфейсите между системите за управление на качеството са ясно документирани, и

— че на нивото на изпълнителя отговорностите и правомощията, с които разполага управлението при осигуряване на цялостното съответствие на подсистемата, са определени в достатъчна степен и по подходящ начин.

5.4. Нотифицираният орган, визиран в точка 5.1, прави оценка на системата за управление на качеството, за да определи дали тя съответства на изискванията, предвидени в точка 5.2. Той предполага, че има съответствие с тези изисквания, ако заявителят прилага система за качество на проектирането и на продукцията, както и окончателно инспектиране и изпитания на продукта въз основа на стандарт EN ISO 9001:2000, като взема предвид спецификата на подсистемата, по отношение на която той се прилага.

В случай че даден заявител прилага система за управление на качеството, нотифицираният орган взема това предвид при оценката.

Одитът трябва да бъде специфичен за разглежданата подсистема, като се взема предвид специфичният принос на заявителя по отношение на подсистемата. Екипът от одитори трябва да включва най-малко един член, който има опит при оценката на технологията, използвана в разглежданата подсистема. Процедурата по оценяване включва посещение за оценяване при производителя.

Решението трябва да бъде съобщено на заявителя. Това съобщаване включва заключенията от извършената контролна проверка и мотивираното решение относно извършеното оценяване.

5.5. Договарящият стопански субект, ако това има отношение към него, и изпълнителите се ангажират да изпълнят задълженията, произтичащи от системата за управление на качеството, така както тя е одобрена, и да поддържат прилагането ѝ, така че тя да остава адекватна и ефективна.

Те трябва да информират нотифицирания орган, който е одобрил системата за управление на качеството, за всяка значителна промяна, която засяга спазването от страна на подсистемата на изискванията на ТСОС.

Нотифицираният орган прави оценка на всички предложени промени, и решава дали изменената система за управление на качеството продължава да отговаря на изискванията, предвидени в точка 5.2, или е необходимо да се извърши ново оценяване.

Той съобщава своето решение на заявителя. Това съобщаване включва заключенията от извършената контролна проверка и мотивираното решение относно извършеното оценяване.

([1]) Що се отнася до ТСОС „Подвижен състав“, нотифицираният орган може да вземе участие в крайното експлоатационно изпитване на подвижния състав или на влаковата композиция при условията, указани в съответната глава на ТСОС.

6. Наблюдение на системата за управление на качеството, извършван под отговорността на нотифицирания орган

6.1. Целта на наблюдението е да гарантира, че договарящият стопански субект, ако това има отношение към него, и изпълнителите ще изпълняват коректно задълженията, произтичащи от одобрената(ите) система(и) за управление на качеството.

6.2. Договарящият стопански субект, ако това има отношение към него, и изпълнителите предават или осигуряват предаването на нотифицирания орган, визиран в точка 5.1, всички необходими документи за тази цел, а по-специално плановете относно прилагането и техническите досиета, свързани с подсистемата (доколкото те се отнасят до специфичния принос на заявителя към подсистемата), а по-специално:

— документацията относно системата за управление на качеството, включително специалните средства, използвани за да се осигури, че:

— за договарящия стопански субект или изпълнителя, отговорен за целия проект за подсистемата, отговорностите и правомощията, с които разполага управлението при осигуряване на пълното съответствие на подсистемата, са определени в достатъчна степен и по подходящ начин,

— системата за управление на качеството на всеки от заявителите се управлява правилно, така че да осигурява интегрирането на нивото на подсистемата,

— записите, имащи отношение към качеството, предвидени в свързаната с проектирането част на системата за управление на качеството, като резултатите от анализите, изчисленията, изпитанията, и т. н.,

— записите, имащи отношение към качеството, предвидени в свързаната с производството част на системата за управление на качеството (включително монтажа, инсталирането и интегрирането), като докладите от инспекциите и данните от изпитанията, данните от еталонираният, докладите относно квалификацията на използвания персонал, и т. н.,

6.3. Нотифицираният орган извършва периодично одити, за да се увери, че договарящият стопански субект, ако това има отношение към него, и изпълнителите поддържат и прилагат системата за управление на качеството, като е задължен да им предостави доклад от извършения одит. В случай че те прилагат сертифицирана система за управление на качеството, нотифицираният орган взема това предвид при оценката.

Одитите се извършват най-малко веднъж годишно и най-малко един одит се извършва по време на изпълнение на дейностите (проектиране, производство, монтаж или инсталиране), отнасящи се до подсистемата, която е предмет на визираната в точка 4 процедура по проверка „ЕО“.

6.4. Освен това нотифицираният орган може да извършва неочаквани посещения на работните обекти на заявителя(ите), упоменати в точка 5.2. По повод на тези посещения нотифицираният орган може да провежда пълни или частични одити и да извършва или да кара да бъдат извършвани изпитания, за да провери доброто функциониране на системата за управление на качеството, когато сметне за необходимо. Той предоставя на заявителя(ите) доклад относно инспекцията, както и доклади от одитите и/или изпитанията, ако са извършени такива.

6.5. Избраният от договарящия стопански субект нотифициран орган, който е натоварен с извършването на проверката „ЕО“, ако не извършва наблюдение над визираната(ите) в точка 5 система(и) за управление на качеството, координира дейностите по наблюдение на останалите натоварени с тази задача нотифицирани органи с цел да:

— се увери, че управлението на интерфейсите между различните системи за управление на качеството предвид интеграцията на подсистемата е осъществено правилно,

— събере, като поддържа връзка с договарящия стопански субект, необходимите елементи за оценяването, така че да гарантира съгласуваността и цялостното наблюдение на различните системи за управление на качеството.

Това координиране включва правото на нотифицирания орган:

— да изисква цялата документация (относно одобряването и наблюдението), която е съставена от другия(те) нотифициран(и) орган(и),

— да присъства на свързаните с наблюдението одити, предвидени в точка 5.4,

— да предизвиква извършването на допълнителни одити в съответствие с точка 5.5 под негова отговорност и съвместно с другите нотифицирани органи.

7. Нотифицираният орган, визиран в точка 5.1, разполага за целите на инспектирането, провеждането на одити и наблюдението с право на достъп до проектантските бюра, строителните площадки, производствените цехове, монтажните и инсталационните площадки, складовите зони и при необходимост до съоръженията за изпитване или за производство на сглобяеми елементи, и по-общо до всички помещения и площадки, които той счита за необходими за изпълнение на своята мисия, като има предвид специфичния принос на заявителя към проекта за подсистемата.

8. Договарящият стопански субект, ако това има отношение към него, и изпълнителите са длъжни да предоставят на разположение на националните органи за период десет години считано от датата на последното производство на подсистемата:

— документацията, предвидена в точка 5.1, втора алинея, второ тире,

— актуализиранията, предвидени в точка 5.5, втора алинея,

— решенията и докладите на нотифицирания орган, предвидени в точки 5.4, 5.5 и 6.4.

9. Когато подсистемата отговаря на изискванията на ТСОС, нотифицираният орган въз основа на прегледа на конструктивния проект и одобрение и на извършеното наблюдение на системата(ите) за управление на качеството, изготвя сертификата за съответствие, предназначен за договарящия стопански субект, който след получаването на сертификата от своя страна изготвя декларацията за проверка на ЕО, предназначена за надзорния орган в държавата-членка, в която подсистемата се намира и/или функционира.

Декларацията за проверка на ЕО и придружаващите я документи трябва да имат дата и да са подписани. Декларацията трябва да е написана на същия език, на който е написано техническото досие, и трябва да съдържа най-малко информацията, фигурираща в приложение V към директивата.

10. Избраният от договарящия стопански субект нотифициран орган отговаря за съставянето на техническото досие, което трябва да придружава декларацията за проверка на ЕО. Това техническо досие трябва да съдържа най-малко информацията, указана в член 18, параграф 3 от директивата, и по-специално:

— всички необходими документи, свързани с характеристиките на подсистемата,

— списък на съставните елементи на оперативната съвместимост, които са включени в подсистемата,

— копия от декларациите за съответствие на ЕО, и при необходимост декларациите за пригодност за употреба на ЕО, които трябва да притежават гореспоменатите съставни елементи в съответствие с член 13 от директивата, придружени при необходимост от съответните документи (сертификати, документи за одобрение и наблюдение на системата за управление на качеството), издадени от нотифицираните органи,

— доказателство за съответствие с останалите произтичащи от Договора нормативни изисквания (включително сертификатите),

— всички елементи, свързани с поддръжката, условията и границите на използване на подсистемата,

— всички елементи, свързани с инструкциите относно обслужването, непрекъснатото или периодично наблюдение, настройката и поддръжката,

— сертификат за съответствие от указания в точка 9 нотифициран орган, придружен от съответните калкулации и приподписан от него, удостоверяващ че проектът съответства на директивата и на ТСОС, и при необходимост упоменаващ резервите, отбелязани по време на извършване на дейностите, които не са оттеглени. Сертификатът трябва също така да бъде придружен при необходимост от докладите от инспекциите и извършените одити, които органът е съставил във връзка с проверката, както е предвидено в точки 6.4 и 6.5,

— регистъра на „подвижния състав“, включително цялата информация, указана в ТСОС.

11. Всеки нотифициран орган съобщава на останалите нотифицирани органи необходимата информация относно одобренията на системата за управление на качеството и докладите „ЕО“ за преглед на конструктивния проект, които той е издал, анулирал или отказал да издаде.

Останалите нотифицирани органи могат да получат по тяхно искане копие от:

— издадените одобрения на системите за управление на качеството и от допълнителните одобрения, и

— издадените доклади „ЕО“ за преглед на конструктивния проект и от допълненията към тях.

12. Пълното досие, придружаващо сертификата за съответствие, се съхранява от договарящия стопански субект.

Договарящият стопански субект трябва да пази копие от техническото досие през целия експлоатационен живот на подсистемата, като го предоставя на всяка друга държава-членка, която направи искане за това.