ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 30.1.2013
COM(2013) 31 final

2013/0016 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно безопасността на железопътния транспорт

(преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Последните развития в политиката на ЕС в сферата на железопътния транспорт

В своята бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, приета на 28 март 2011 г., Комисията обяви своето виждане да се създаде единно европейско железопътно пространство и поясни, че тази цел предполага създаването на вътрешен железопътен пазар, на който европейските железопътни предприятия могат да предоставят услугите си без ненужни технически и административни пречки.

Освен това в заключенията на Европейския съвет от януари 2012 г. се подчертава значението на освобождаването на потенциала за създаване на растеж на напълно интегриран единен пазар, включително по отношение на мрежовите индустрии[1]. Освен това в съобщението на Комисията относно действия за стабилност, растеж и работни места, прието на 30 май 2012 г.[2], се изтъква значението на допълнителното намаляване на регулаторната тежест и бариерите за навлизане на пазара на железопътния сектор, като за тази цел представя специфични за всяка държава препоръки в тази насока. В същия дух Комисията прие на 6 юни 2012 г. съобщение относно укрепването на управлението на единния пазар, което също подчертава значението на транспортния сектор[3].

През последното десетилетие железопътният пазар в ЕС претърпя значителни промени, които бяха постепенно въведени с три законодателни „пакета за железопътния транспорт“ (с няколко придружаващи акта), предназначени да отворят националните пазари и да направят железопътния транспорт по-конкурентоспособен и оперативно съвместим на равнището на ЕС, като в същото време се запази високо равнище на безопасност. При все това въпреки значителното развитие на „достиженията на правото на ЕС“, установяващо вътрешен пазар на железопътните транспортни услуги, делът на железопътните превози в общия обем на превозите в ЕС остава скромен. Поради това Комисията планира да представи четвърти пакет за железопътния транспорт, за да се подобри качеството и ефективността на железопътните услуги чрез премахване на оставащите пазарни пречки. Настоящата директива е компонент на четвъртия железопътен пакет, насочен към премахване на оставащите административни и технически пречки, по-специално чрез създаване на общ подход към безопасността и правила за оперативна съвместимост за увеличаване на икономиите от мащаба за железопътните предприятия, осъществяващи дейност в рамките на ЕС, намаляване на административните разходи и ускоряване на административните процедури, както и за избягване на скритата дискриминация.

1.2. Правна рамка за безопасността на железопътния транспорт

С цел да се продължат усилията за установяване на единен пазар за железопътни транспортни услуги, е необходимо да се създаде обща регулаторна рамка за

[1] http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.
[2] COM (2012) 299 окончателен.
[3] COM (2012) 259 окончателен.

безопасност на железопътния транспорт. Държавите членки досега разработваха свои правила и стандарти за безопасност главно в национален мащаб, базиращи се на национални технически и работни концепции. Едновременно с това разликите в прилаганите принципи, подходи и културни особености затрудняваха преодоляването на техническите бариери и установяването на международни транспортни операции.

Директива 91/440/ЕИО, Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензирането на железопътни предприятия[4] и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност[5] са първите стъпки към регулиране на европейския пазар на железопътни транспортни услуги чрез отварянето на пазара за международни железопътни товарни услуги. Въпреки това разпоредбите за безопасност се оказаха недостатъчни и различията по отношение на изискванията за безопасност в държавите членки оказаха влияние върху оптималното функциониране на железопътния транспорт в ЕС.

Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност[6] представляват значителен напредък към създаване на обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт. Директивата създава рамка за хармонизиране на правилата за безопасност, издаването на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, функцията и ролите на органите по безопасността, както и разследването на произшествия, за да не се насърчават държавите членки да продължават да разработват в национален мащаб свои правила и стандарти за безопасност, основаващи се на национални технически и работни концепции.

1.3. Защо се изменя Директива 2004/49/ЕО?

В член 10, параграф 7 от Директива 2004/49/ЕО се предвижда следното: „Преди 30 април 2009 г. Агенцията трябва да оцени развитието на процедурата за издаване на сертификат за безопасност и да представи доклад на Комисията с препоръки за стратегия по отношение на преминаването към единен сертификат за безопасност в Общността“, с което се замества настоящата система от две части (част А/Б). Разработването и прилагането на единен сертификат за безопасност в ЕС винаги е било дългосрочна цел. Въпросът никога не е бил дали, а кога да бъде въведен.

В своя междинен доклад от 2009 г. Европейската железопътна агенция, наричана по-нататък „Агенцията“, обяснява, че е твърде рано да се направи препоръка и че е необходима допълнителна информация, за да се гарантира информирана дискусия. През юли 2012 г. Агенцията представи доклад с препоръка, която предлага стратегия за преминаване[7].

---

4 ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70.
5 ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.
6 ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.
7 Препоръка относно преминаването към единен сертификат за безопасност на ЕС, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012 г.

Вследствие на препоръката на Агенцията Комисията счита, че настоящата регулаторна рамка е достатъчно развита, за да се премине постепенно към „единен сертификат за безопасност“. За тази цел ролята на националните органи по безопасността трябва да бъде преразгледана и отговорностите — преразпределени между тях и Агенцията.

Преразглеждането на Директивата относно безопасността на железопътния транспорт е и възможност за адаптиране на текста, за да се вземе предвид развитието на железопътния пазар, на който бяха създадени нови професионални участници или структури. Поуките от сериозни железопътни произшествия показват, че тези участници може да поемат важни отговорности по въпроси на безопасността. В миналото вертикално интегрираните железопътни предприятия бяха в състояние да контролират вътрешно качеството на всички процеси, като например поддръжката на подвижния състав или товарните операции. Настоящата тенденция за възлагане на дейности или услуги на външни изпълнители води до появата на нови участници, подложени на все по-голям икономически и финансов натиск, докато вътрешният контрол намалява. Това може да има последици за безопасността, освен ако не бъде установена нова форма на контрол чрез договор или други договорености, за да се гарантира, че мерките за контролиране на риска надлежно се прилагат от всички засегнати участници.

Друга важна причина за изменение на текста се отнася до националните правила, които са свързани с опасения относно безопасността. Създадена беше работна група по този въпрос и нейните констатации са взети предвид в настоящото предложение.

Други изменения на текста са свързани с:

- Изясняване на съществуващите разпоредби и нови определения: целта е да се подобри съгласуваността с подобни разпоредби, използвани в Директива XX относно оперативната съвместимост на железопътната система в Европейския съюз (наричана по-долу „Директива за оперативната съвместимост“).
- Осъвременяване, дължащо се на еволюцията на законодателната рамка: разпоредби относно националните правила, както и позоваванията на процедурите на комитология и делегирани актове.
- Редакторски поправки: консолидиране на предходни изменения в текста на директивата, преномериране на членове и приложения, премахване на остарелите разпоредби и препратки към друг компонент на четвъртия пакет за железопътния транспорт.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

ГД „Мобилност и транспорт“ изготви оценка на въздействието в подкрепа на законодателни предложения за подобряване на ефективността и конкурентоспособността на единното европейско железопътно пространство в областта на оперативната съвместимост и безопасността.

През юни 2011 г. беше създадена ръководна група за оценка на въздействието. Всички генерални дирекции бяха приканени да участват, но основните заинтересовани служби са ГД „Предприятия и промишленост“, „Заетост, социални въпроси и приобщаване“, „Генерален секретариат“, „Правната служба“, „Човешки ресурси и сигурност“, „Научни изследвания и иновации“, „Бюджет“, „Регионална политика“, „Енергетика“ и „Разширяване“.

Службите на Комисията редовно обсъждаха разработването на единно европейско железопътно пространство с представители от сектора. През 2010 — 2011 г. също така беше извършена последваща оценка на Регламент (ЕО) № 881/2004 за създаване на Агенцията.

С цел подпомагане на Комисията в процеса на оценка на въздействието бе възложено на външен консултант да подготви помощно проучване на оценката на въздействието и да предприеме целенасочени консултации със заинтересованите страни.

Целенасочените консултации със заинтересованите страни започнаха на 18 ноември 2011 г. с проучване по интернет, което приключи на 30 декември 2011 г. Следваха интервюта с най-значимите заинтересовани страни и семинар с участието на заинтересованите страни през февруари 2012 г.

Поради техническия характер на инициативата не беше проведена обществена консултация. Въпреки това Комисията се погрижи всички заинтересовани страни да бъдат консултирани навреме и обсъжданията да обхващат всички ключови елементи на инициативата.

В доклада за оценка на въздействието[8] е предоставена допълнителна информация относно оценката на въздействието и резултатите от консултациите със заинтересованите страни.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Този раздел предоставя подробни коментари и обяснения относно значителните промени в текста на директивата. Редакторски поправки и ясни изменения не се коментират.

ГЛАВА I

Член 1: няма коментар.

Член 2: адаптиране на обхвата, за да съответства на „Директивата за оперативната съвместимост“

Член 3: няколко нови определения и изменения с цел подобряване на съгласуваността с подобни определения, използвани в Директивата за оперативната съвместимост.

ГЛАВА II

Член 4: изясняване на ролята и отговорностите на участниците в железопътната верига, отчитащи неотдавнашното развитие на пазара и на правната рамка.

Членове 5, 6 и 7: осъвременяване, дължащо се на еволюцията на законодателната рамка:

Член 8: адаптиране на разпоредбите, свързани с национални правила, за да се вземе предвид развитието на правната рамка (приемане на ТСОС) и привеждане в съответствие с директивата за оперативна съвместимост.

Член 9: няма коментар.

ГЛАВА III

[8] Работен документ на службите на Комисията, придружаващ „Законодателни предложения за отстраняване на оставащите административни и технически бариери в областта на оперативната съвместимост и безопасността на железопътния пазар в ЕС“.

Член 10: въвеждане на система за единен сертификат за безопасност на железопътни предприятия, която заменя предишната система за сертификат за безопасност и двете части: Част А и Част Б

Член 11: предишен член 11, адаптиран към процеса на преминаване към единен сертификата за безопасност, като се отчита новата роля на Агенцията.

Член 12: предишен член 11 без значителни промени

Член 13: няма коментар.

Член 14 и член 15: актуализиране на преномериране на предишен член 14а.

Предишен член 15: не е актуален.

ГЛАВА IV

Членове 16—18: изменения, отчитащи новата роля на националните органи по безопасността в процеса на преминаване към единен сертификат за безопасност и преразпределянето на отговорностите между тях и Агенцията.

ГЛАВА V

Член 19: няма коментар.

Член 20: поясняване, което подчертава сътрудничество между националния разследващ орган и съдебните органи в случай на разследване след произшествие.

Членове 21—25: няма коментар.

ГЛАВА VI

Член 26: нова разпоредба за делегирани актове, като се взема предвид влизането в сила на Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 27: изменение на процедурата на комитета, като се взема предвид влизането в сила на Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 28: актуализиран предишен член 31:

Член 29: предишен член 32 без коментар.

Предишен член 26: не е актуален.

Предишни членове 29 и 30 от Директива 2004/49/ЕО, които се отнасят до поправки съответно към директиви 95/18/ЕО и 2001/14/ЕО. Те ще загубят своята актуалност, когато преработването на първия пакет за железопътния транспорт за отмяна на тези две директиви влезе в сила.

Член 30: преходни разпоредби.

Член 31: нов член относно ролята на становищата и препоръките на Агенцията.

Член 32: предишен член 33 с разяснения по въпроса за транспонирането.

Член 33: отменя Директива 2004/49/ЕО, преработен.

Член 34: предишен член 34 относно влизането в сила, адаптиран.

Член 35: предишен член 35 относно адресатите, адаптиран.

ПРИЛОЖЕНИЕ I: предишно ПРИЛОЖЕНИЕ I с някои адаптации.

Предишно ПРИЛОЖЕНИЕ II: не е актуално след адаптиране на националните правила.

Предишно ПРИЛОЖЕНИЕ III: не е актуално след въвеждане на акта за прилагане.

Предишно ПРИЛОЖЕНИЕ IV: не е актуално след въвеждане на системата за единен сертификат за безопасност на ЕС.

Предишно ПРИЛОЖЕНИЕ V: не е актуално след въвеждане на акта за прилагане.

Ново ПРИЛОЖЕНИЕ II: таблица на съответствието

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004, стр. 16 (адаптиран)

2013/0016 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно безопасността на железопътния транспорт

(преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз ~~създаване на Европейската общност~~, и по-специално член ~~71~~ ⌦ 91 ⌫ , параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия[1] ,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[2],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[3],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

⇓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 1 (адаптиран)

~~За да се продължат усилията по установяване на единен пазар за железопътни транспортни услуги, инициирани от Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците на Общността[4], е необходимо да се създаде обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт. Държавите членки досега са разработвали свои правила и стандарти за безопасност главно в национален мащаб, базиращи се на национални технически и работни концепции. Едновременно с това, разликите в прилаганите принципи, подходи и културни особености затрудняваха преодоляването на техническите бариери и установяването на международни транспортни операции.~~

⇩ нов

(1) Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност[5] беше съществено изменена. Поради по-нататъшни изменения и с оглед постигане на яснота, посочената директива следва да бъде преработена.

---

1 ОВ С , , стр..

2 ОВ С , , стр..

3 ОВ С , , стр..

4 ~~ОВ L 237, 24.08.1991 г., стр. 25. Директива, изменена с Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1).~~

5 ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 2 (адаптиран)

~~Директива 91/440/ЕИО, Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензирането на железопътни предприятия[6] и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност[7] са първите стъпки към регулиране на европейския пазар на железопътни транспортни услуги чрез отварянето на пазара за международни железопътни товарни услуги. Въпреки това, разпоредбите за безопасност се оказаха недостатъчни и различията по отношение на изискванията за безопасност остават, което оказва влияние върху оптималното функциониране на железопътния транспорт в Общността. От особено значение е да се хармонизират правилата за безопасност, издаването на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, функцията и ролите на органите по безопасността, както и разследването на произшествия.~~

⇩ нов

(2) Директива 2004/49 установява обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт чрез хармонизиране на правилата за безопасност, издаването на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, функцията и ролите на националните органи по безопасността, както и разследването на произшествия. При все това е необходимо цялостно преразглеждане на настоящата Директива, с цел да се продължат усилията по установяване на единен пазар за железопътни транспортни услуги.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 3 (адаптиран)

~~Метрото, трамваите и другите теснолинейни железопътни системи в много държави членки са подчинени на местните и регионалните правила за безопасност и често се контролират от местни и регионални органи и поради това не отговарят на изискванията на Общността за оперативна съвместимост или лицензиране. Освен това, трамваите често са предмет на разпоредбите за безопасност на стандартния транспорт и следователно не трябва да бъдат изцяло обхванати от правилата за безопасност на железопътния транспорт. Поради тези причини и в съответствие с принципа на субсидиарността, предвиден в член 5 от Договора, на държавите членки трябва да се разреши да изключат такива местни железопътни мрежи от обхвата на настоящата Директива.~~

---

6 ~~ОВ L 143, 27.06.1995 г., стр. 70. Директива, изменена с Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26).~~

7 ~~ОВ L 75, 15.03.2001 г., стр. 29. Директива, изменена с Решение 2002/844/ЕО на Комисията (ОВ L 289, 26.10.2002 г., стр. 30).~~

⇩ нов

(3) Метрополитена, трамваите и другите железопътни системи с олекотена конструкция в много държави членки са подчинени на местните и регионалните правила за безопасност и често се контролират от местни и регионални органи и поради това не отговарят на изискванията на Европейския съюз за оперативна съвместимост или лицензиране. Освен това, трамваите често са предмет на разпоредбите за безопасност на движението по пътищата и следователно не могат да бъдат изцяло обхванати от правилата за безопасност на железопътния транспорт. По тази причина такива местни железопътни мрежи следва да бъдат изключени от обхвата на директивата. Това не възпрепятства доброволното прилагането от държавите членки на разпоредбите на настоящата директива по отношение на местни железопътни мрежи, ако считат това за подходящо.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 4 (адаптиран)

~~Нивата на безопасност в железопътната система на Общността по принцип са високи, особено в сравнение със стандартния транспорт по шосе. Важно е обстоятелството, че безопасността се поддържа на минимално ниво по време на текущата фаза на преструктуриране, която ще доведе до отделяне на функциите на вече интегрираните железопътни предприятия и до постепенното преминаване на железопътния сектор от състояние на саморегулиране към обществено регулиране. Безопасността би трябвало да се подобри в съответствие с научно-техническия прогрес, в реално осъществими граници, като се отчита очакваното подобрение конкурентоспособността на железопътния транспорт.~~

⇩ нов

(4) Нивата на безопасност в железопътната система на Съюза по принцип са високи, особено в сравнение с автомобилния транспорт. Безопасността следва да се подобри в съответствие с научно-технический прогрес, в реално осъществими граници, като се отчита очакваното подобрение на конкурентоспособността на железопътния транспорт.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

(5) ~~Всички оператори на~~ Основните участници в железопътната~~н~~ система~~н~~, ~~оператори~~ управители на инфраструктури и железопътни предприятия би трябвало да носят пълна отговорност за безопасността на системата в съответната ѝ част. Когато е целесъобразно, те ~~трябва~~ следва да си сътрудничат при въвеждането на мерки за контролиране на риска. Държавите членки би трябвало да правят ясно разграничение между тази непосредствена отговорност за безопасността и функцията на ⌦ националните ⌫ органи~~те~~ по безопасността относно осигуряването на национална регулаторна рамка и упражняването на надзор върху дейността на ~~операторите~~ всички управители.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 6 (адаптиран)

~~Отговорността на операторите на инфраструктури и на железопътни предприятия за експлоатиране на железопътната система не освобождава други участници, като например производителите, персонала по поддръжка, собствениците на вагони, доставчиците на услуги и фирмите снабдители от поемането на отговорност за техните продукти или услуги в съответствие с разпоредбите на Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система[8] и на Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система[9] или на други съответни законодателни разпоредби на Общността.~~

⇩ нов

(6) Отговорността на управителите на инфраструктури и на железопътни предприятия за експлоатиране на железопътната система не освобождава други участници като например производители, превозвачи, превозвачи на стоки, товарни и товарно-разтоварни предприятия, персонал по поддръжка, собственици на вагони, доставчици на услуги и фирми снабдители от поемането на отговорност за техните продукти или услуги. С цел избягване на риска да не бъде поета отговорност, всеки участник следва да бъде отговорен за своя конкретен процес. Всеки участник в железопътната система следва да отговаря по отношение на другите участници за пълното и вярно съобщаване на цялата необходима информация, за да се провери годността на возилата. Това се отнася особено за информация относно състоянието и историята на возилото, документи, свързани с поддръжката, проследяването на дейностите по товаренето и товарителниците.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 7 (адаптиран)

~~Изискванията за безопасност на подсистемите от трансевропейските железопътни мрежи са формулирани в Директива 96/48/ЕО и Директива 2001/16/ЕО. Въпреки това, тези Директиви не определят общите изисквания на ниво система и не третират подробно регулирането, управлението и контролирането на безопасността. Когато се определят минимални нива на безопасност на подсистемите чрез технически изисквания за оперативна съвместимост (ТИОС), ще се наложи да се определят и целите на безопасността на ниво система.~~

⇩ нов

(7) Всички железопътни предприятия, управители на инфраструктура и структура, които отговарят за поддръжката следва да гарантират, че техните изпълнители и

[8] ~~OJ L 235, 17.9.1996, p. 6.~~
[9] ~~OJ L 110, 20.4.2001, p. 1.~~

други страни изпълняват мерки за контрол на риска. За тази цел те следва да прилагат методите за контролиране на процеса, определени с общите методи за безопасност (ОМБ). Техните изпълнители следва да прилагат тази процедура чрез договорни споразумения. Тъй като тези споразумения са съществена част от системата за управление на безопасността на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и управителите на инфраструктури следва да оповестяват своите договорености по искане на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (наричана по-долу „Агенцията“) или националния орган по безопасността в контекста на дейностите по надзора.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 8 (адаптиран)

~~Общите критерии за безопасност (ОКБ) и Общите методи за безопасност (ОМБ) трябва да се въвеждат постепенно, за да се гарантира поддържането на високо ниво на безопасност и когато е целесъобразно и възможно, това ниво да се подобрява. Те трябва да осигурят инструментариума за оценка на нивото на безопасност и на работата на операторите на ниво Общност, както и в отделните държави членки.~~

⇩ нов

(8) Постепенно бяха въведени общи критерии за безопасност (ОКБ) и ОМБ, за да се гарантира поддържането на високо ниво на безопасност и, когато е необходимо и възможно, това ниво да се подобрява. Те трябва да осигурят инструментариума за оценка на безопасността и на работата на управителите на равнището на Съюза, както и в отделните държави членки. Въведени бяха общи показатели за безопасност (ОПБ) с цел да се установи дали системата отговаря на ОКБ и да се улесни мониторингът на безопасното функциониране на железопътния транспорт.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 9 (адаптиран)

~~Информацията за безопасността на железопътната система е оскъдна и по принцип не е обществено достъпна. Поради това е необходимо да се въведат Общи показатели за безопасност (ОПБ), с цел да се установи, че системата отговаря на Общите критерии за безопасност и да се улесни мониторингът върху ефекта от мерките за безопасност на железопътния транспорт. Въпреки това, националните определения относно ОКБ могат да се прилагат през преходния период и следователно трябва да се вземе предвид степента на разработване на общите определения на ОПБ при съставянето на първия комплект ОКБ.~~

⇩ нов

(9) Националните правила, които често се основават на национални технически стандарти, постепенно бяха заменени с правила, основани на общи стандарти, определени чрез ОКБ, ОМБ и технически спецификации за оперативна

съвместимост (ТСОС). С цел да се отстранят пречките за оперативната съвместимост, броят на националните правила следва да бъде намален вследствие на разширяване на обхвата на ТСОС за цялата железопътна система на Съюза и на разрешаване на нерешените въпроси в областта на ТСОС. Затова държавите членки следва да актуализират своите системи на национални правила, да заличават остарели правила и информират за това Комисията и Агенцията.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 10 (адаптиран)

~~Националните правила за безопасност, които често се основават на национални технически стандарти, трябва постепенно да се заменят с правила, основани на общи стандарти, определени чрез ТИОС. Би трябвало да се следи до минимум въвеждането на нови специфични национални правила, които не са основани на такива общи стандарти. Новите национални правила би трябвало да са в съответствие със законодателството на Общността и да улесняват възприемането на общ подход към безопасността в железопътния транспорт. Следователно е необходимо да се провеждат консултации с всички заинтересовани участници в процеса, преди дадена държава членка да приеме национален правилник за безопасност, който изисква по-високо ниво на безопасност от ОКБ. В такива случаи новият проектоправилник би следвало да се предоставя на Комисията за оценка, която следва да приеме Решение, ако има признаци, че проектоправилникът не съответства на разпоредбите на Общността или представлява средство за произволна дискриминация или прикрито ограничаване на железопътните транспортни връзки между държавите членки.~~

🡻 нов

(10) Предвид постепенния подход при отстраняването на пречките пред оперативната съвместимост на железопътната система и времето, което следователно е необходимо за приемане на ТСОС, следва да се предприемат стъпки за избягване на ситуация, при която държавите членки приемат нови национални правила или стартират проекти, които увеличават хетерогенността на съществуващата система. Системата за управление на безопасността е признат инструмент за предотвратяване на произшествия и железопътните предприятия са отговорни за предприемането на незабавни коригиращи действия за предотвратяване на повторно възникване на произшествия. Държавите членки следва да не намаляват отговорността на железопътните предприятия чрез определяне на нови национални правила незабавно след произшествие.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 11 (адаптиран)

~~Текущата ситуация, в която националните правила за безопасност продължават да са валидни, трябва да се счита за преходен период, водещ в крайна сметка до ситуация, в която ще бъдат прилагани европейските правила.~~

⇩ нов

(11) При изпълнение на своите функции и отговорности, управителите на железопътните инфраструктури и предприятия следва да прилагат система за управление на безопасността, която отговаря на изискванията на Съюза и съдържа общи елементи. На Агенцията и на националните органи по безопасността в съответните държави членки следва да се предоставя информация за състоянието на безопасността и прилагането на системата за управление на безопасността.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 12 (адаптиран)

~~Разработването на ОКБ, ОМБ и ОПБ, както и необходимостта от улесняване на прехода към общ подход по отношение на безопасността на железопътния транспорт, изискват техническа подкрепа на ниво Общност. Европейската агенция за железопътен транспорт, създадена чрез Регламент (ЕО) № 881/2004на Европейския парламент и на Съвета[10], има за задача да издава препоръки относно CSTs, CSMs и CSIs и относно по-нататъшните мерки за хармонизиране, както и да упражнява контрол върху разработването на мерки за безопасност на железопътния транспорт в Общността;~~

⇩ нов

(12) За да се гарантира високо ниво на безопасност на железопътния транспорт и равни условия за всички железопътни предприятия, последните следва да спазват еднакви изисквания за безопасност. За да получи достъп до железопътната инфраструктура, дадено лицензирано железопътно предприятие следва да притежава сертификат за безопасност. Сертификатът за безопасност следва да служи за доказателство, че железопътното предприятие е създало система за управление на безопасността и може да спазва съответните стандарти и правила за безопасност. За международните транспортни услуги следва да е достатъчно системата за управление на безопасността да бъде одобрена само веднъж на равнище на Съюза.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 13 (адаптиран)

~~При изпълнение на своите функции и отговорности, операторите на железопътните инфраструктури и предприятия би трябвало да прилагат система за управление на безопасността, която отговаря на изискванията на Общността и съдържа общи елементи. На органите по безопасността в съответните държави членки трябва да се предоставя информация за състоянието на безопасността и прилагането на системата за управление на безопасността.~~

[10] ~~Виж стр. 3 от настоящия брой на Официален вестник.~~

⇩ нов

(13) Установени бяха хармонизирани методи, основани на Директива 2004/49/ЕО, които трябва да се прилагат за железопътните предприятия и националните органи по безопасността за контролиране, оценка на съответствието, надзор и за определяне и оценка на риска. Тази регулаторна рамка е достатъчно развита, за да се премине постепенно към „единен европейски сертификат за безопасност“, валиден за целия Съюз. Преминаването към единен сертификат за безопасност следва да направи железопътната система по-ефективна и по-ефикасна чрез намаляване на административната тежест за железопътните предприятия.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 14 (адаптиран)

~~Системата за управление на безопасността би трябвало да вземе предвид факта, че Директива 89/391/ЕО на Съвета от 12 юни 1989 г. относно въвеждането на мерки за насърчаване на подобрения в областта на безопасните и здравословни условия на труд на работниците[11] и съответните отделни директиви са напълно приложими за опазване на здравето и осигуряване на безопасността на работещите в сферата на железопътния транспорт. Системата за управление на безопасността би трябвало да вземе предвид и Директива 96/49/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно уеднаквяването на законодателството на държавите членки по отношение на железопътния превоз на опасни товари[12].~~

⇩ нов

(14) Единният сертификат за безопасност следва да се издава въз основа на доказателства, че железопътното предприятие е установило своя система за управление на безопасността. Събирането на доказателства може да изисква не само проверки на място на железопътните предприятия, но и надзор с цел оценка дали железопътното предприятие продължава надлежно да прилага своята система за управление на безопасността, след като му е бил издаден единен сертификат за безопасност.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 15 (адаптиран)

~~За да се гарантира високо ниво на безопасност в областта на железопътния транспорт и равни условия за всички железопътни предприятия, те следва да спазват еднакви изисквания за безопасност. Сертификатът за безопасност би следвало да служи за доказателство, че железопътното предприятие е създало система за управление на безопасността и може да спазва съответните стандарти и правила за безопасност. За международните транспортни услуги би било достатъчно да се одобри системата за управление на безопасността в една държава членка и одобрението да получи~~

11 ~~ОВ L 183, 29.06.1989 г., стр. 1.~~

12 ~~ОВ L 235, 17.09.1996 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2003/29/ЕО на Комисията (ОВ L 90, 8.4.2003 г., стр. 47).~~

~~юридическа сила в рамките на Общността. Спазването, обаче, на националните правила, би трябвало да се удостовери с допълнителен сертификат за всяка държава членка. Крайната цел би трябвало да бъде създаване на общ сертификат, валиден в Общността.~~

⇩ нов

(15) Всеки управител на инфраструктура следва да поема основна отговорност за безопасното проектиране, поддръжка и работа на неговата железопътна мрежа. На управителя на инфраструктура следва да се издава удостоверение от националния орган по безопасността по отношение на системата за управление на безопасността и други разпоредби, за да се удовлетворят изискванията за безопасност.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 16 (адаптиран)

~~Освен изискванията за безопасност, изложени в сертификата за безопасност, лицензираните железопътни предприятия трябва да се съобразяват с националните изисквания, които са съвместими със законодателството на Общността и се прилагат по недискриминационен начин, по отношение на здравето, безопасността и социалните условия, включително законовите разпоредби относно продължителността на смените на машинистите и правата на работниците и потребителите, предвидени в членове 6 и 12 от Директива 95/18/ЕО.~~

⇩ нов

(16) Издаването на сертификат на влаков персонал често е непреодолима бариера за нови железопътни предприятия. Държавите членки следва да гарантират, че са създадени центрове за обучение и издаване на сертификати на влаков персонал, необходими за удовлетворяване на изискванията според националните правила, които са на разположение на железопътните предприятия, които кандидатстват за сертификат за безопасност.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 17 (адаптиран)

~~Всеки оператор на инфраструктура поема основна отговорност за безопасното проектиране, поддръжка и работа на неговата железопътна мрежа. Наред с издаването на сертификат за безопасност на железопътните предприятия, на оператора на инфраструктура се издава разрешително от органа по безопасността по отношение на системата за управление на безопасността и други разпоредби, за да се удовлетворят изискванията за безопасност.~~

⇩ нов

(17) Структурата, която отговаря за поддръжката, следва да е сертифицирана за товарни вагони. Когато структурата, която отговаря за поддръжката, е управител

на инфраструктура, това сертифициране следва да се включи в процедурата за издаване на удостоверение за безопасност. Издаденият на такава структура сертификат следва да гарантира, че изискванията за поддръжка в настоящата директива са изпълнени за всеки товарен вагон, за който структурата отговаря. Този сертификат следва да бъде валиден в целия Съюз и следва да се предостави от орган, който може да осъществи проверка на системата за поддръжка, установена от такава структура. Тъй като товарните вагони се използват често в международния транспорт и тъй като е възможно структурата, отговорна за поддръжката, да желае да използва работилници, установени в повече от една държава членка, органът по сертифициране следва да има възможност да осъществява своите проверки в целия Съюз.

🡻 Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 18 (адаптиран)

~~Държавите членки би трябвало да положат усилия за подпомагане на кандидати, които желаят да участват на пазара като железопътни предприятия. По-специално, те би трябвало да предоставят информация и да действат своевременно при подаването на молби за издаване на сертификат. За железопътни предприятия — оператори на международни транспортни услуги — е важно процедурите да са подобни в различните държави членки. Независимо че сертификатът за безопасност ще съдържа национални елементи и в обозримо бъдеще, би трябвало да има възможност за хармонизиране на неговите общи части и за създаване на общ модел.~~

⇩ нов

(18) Националните органи по безопасността следва да са изцяло независими по отношение на своята организация, законова структура и вземането на решения, от железопътно предприятие, управител на инфраструктура, кандидат за такъв и доставчик. Те следва да изпълняват функциите си по открит и недискриминационен начин, да сътрудничат на Агенцията за създаването на единна железопътна система и да съгласуват критериите си за вземане на решение. За да се увеличи ефективността, две или повече държави членки могат да решат да слеят персонала и ресурсите на съответните национални органи за безопасност.

🡻 Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 19 (адаптиран)

~~Издаването на сертификат на влаков персонал и разрешително за въвеждане в експлоатация на годния за употреба подвижен състав за различните национални мрежи често са непреодолими бариери за нови железопътни предприятия. Държавите членки следва да гарантират, че са създадени условия за обучение и издаване на сертификати на влаковия персонал, необходими за удовлетворяване на изискванията според националните правила, на железопътни предприятия, които кандидатстват за сертификат за безопасност. Трябва да се определи обща процедура за издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на годния за употреба подвижен състав.~~

⇩ нов

(19) Когато от национален орган по безопасността се изисква да осигурява надзор над железопътно предприятие, установено в различни държави членки, другите съответни национални органи по безопасността следва да бъдат уведомени от Агенцията и последната следва да осигури необходимата координация на надзорните дейности.

🡻 Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 20 (адаптиран)

~~Продължителността на смените и периодите на почивка на машинистите и влаковия персонал, който изпълнява задачи, свързани с безопасността, имат съществено значение за нивото на безопасност в железопътната система. Тези аспекти се разглеждат в членове 137-139 на Договора и вече са предмет на преговори между социалните партньори в Комитета за диалог в отделните сектори, създаден в съответствие с Решение 98/500/ЕО на Комисията[13].~~

🡻 Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 21 (адаптиран)

~~Развитието на безопасен железопътен транспорт в Общността изисква създаването на хармонизирани условия за издаване на подходящи разрешителни на влакови машинисти и придружаващ влаков персонал, който изпълнява функции по безопасността, за които Комисията е обявила своето намерение в близко бъдеще да предложи по-нататъшни законодателни разпоредби. Що се отнася до други служители от железопътната система, които изпълняват функции, свързани с критични ситуации по отношение на безопасността, тяхната квалификация вече е уточнена съгласно Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО.~~

🡻 Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 22 (адаптиран)

~~Като част от общата регулаторна рамка за безопасността на железопътния транспорт, във всички държави членки би трябвало да се създадат национални органи за регулиране и упражняване на надзор върху безопасността на железопътния транспорт. За да се улесни сътрудничеството между тях на ниво Общност, би трябвало да им се възложат същите минимални функции и отговорности. На националните органи по безопасността би следвало да се даде висока степен на независимост. Те би трябвало да изпълняват функциите си по един открит и недискриминационен начин, за да спомогнат за създаването на единна железопътна система в Общността и за осъществяването на сътрудничество при координирането на критериите при вземане на~~

[13] ~~Решение 98/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. относно създаването на Комитети за диалог в отделните сектори, за насърчаване на диалога между социалните партньори на европейско ниво (ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27).~~

~~решения, и по-специално във връзка с издаването на сертификат за безопасност на железопътни предприятия – оператори на международни транспортни услуги.~~

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 23 (адаптиран)

(~~23~~20) В железопътния транспорт сериозните произшествия са рядкост. Въпреки това, те могат да имат катастрофални последици и да предизвикат загриженост от страна на обществеността относно безопасното функциониране на железопътната система. Следователно, всички подобни произшествия би трябвало да бъдат разследвани от гледна точка на безопасността, с цел да се избегне повторното им възникване, а резултатите от разследванията трябва да се направят публично достояние. Други произшествия и инциденти ⌦ също следва да са предмет на технически разследвания, когато ⌫ биха могли да се окажат предвестници на сериозни произшествия~~, поради което също трябва да бъдат предмет на разследвания, когато това е необходимо;~~.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 24 (адаптиран)

(~~24~~21) Техническото разследване на транспортно произшествие би трябвало да бъде ясно разграничено от съдебното следствие на същото произшествие и ⌦ следва ⌫да се даде възможност за достъп до доказателства и свидетели. То би трябвало да се извършва от постоянен орган, който е независим от ~~служителите~~ участниците в железопътния сектор. Органът би трябвало да функционира по начин, по който се избягва какъвто и да било конфликт на интереси и участие в причините и обстоятелствата, довели до разследваното произшествие; по-специално неговата функционална независимост не трябва да бъде засегната, ако той е тясно свързан с националния орган по безопасността или регулаторния орган на железниците поради организационни и правни структурни причини. Разследванията на този орган би следвало да се извършват при възможно най-голяма откритост. При всяко произшествие разследващият орган би трябвало да сформира съответната разследваща група, която притежава необходимата квалификация и умения за разкриване на непосредствените и по-дълбоки причини за инцидента.

⇩ нов

(22) С цел да подобри ефективността на дейностите на разследващия орган и подпомогне при изпълнение на своите задължения, разследващият орган следва да има навременен достъп до мястото на произшествието, когато е необходимо в сътрудничество със съдебен орган. Докладите за разследването и всички други резултати и препоръки предоставят важна информация за по-нататъшното подобряване на безопасността на железопътния транспорт и следва да бъдат обществено достояние на равнище на Съюза. Препоръките за безопасност следва да се следват от адресатите и предприетите мерки да се докладват на разследващия орган.

(23) Държавите членки следва да формулират правила за налагане на санкции, приложими при нарушаване на разпоредбите на настоящата директива, и да гарантират, че тези правила се прилагат. Санкциите следва да са ефективни, съразмерни и възпиращи.

(24) Тъй като целите на действията, предложени в настоящата Директива, а именно, координиране на действията в държавите членки с цел регулиране и упражняване на надзор върху безопасността, разследване на произшествията и за определяне на общи критерии за безопасност, общи методи за безопасност, общите показатели за безопасност и общите изисквания за единни сертификати за безопасност, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от отделните държави членки, но могат по-добре да се постигнат на равнището на Съюза, Съюзът може да предприеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, предвиден в член 5 на Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, формулиран в този член, настоящата директива не предвижда повече от необходимото за постигане на тези цели.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 25 (адаптиран)

~~Докладите за разследването и всички други резултати и препоръки предоставят важна информация за по-нататъшното подобряване на безопасността на железопътния транспорт и би трябвало да станат обществено достъпни на ниво Общност. Препоръките за безопасност следва да се реализират от адресатите и предприетите мерки да се докладват на разследващия орган.~~

⇩ нов

(25) С цел да бъдат допълнени и изменени някои несъществени елементи от настоящата директива, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора по отношение на общите методи за безопасност и преразглеждането им и преразглеждането на общите показатели за безопасност и общите критерии за безопасност. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.

(26) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящата директива, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия по отношение на изискванията за системата за управление на безопасността и нейните елементи, прегледа на системата за сертифициране на структури, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и разширяването на обхвата по отношение на подвижния състав и основното съдържание на доклада за разследване на произшествия и инциденти. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на

държавите членки върху упражняването на изпълнителни правомощия от страна на Комисията[14].

(27) Задължението за транспониране на настоящата директива в националното законодателство следва да бъде ограничено до разпоредбите, представляващи съществена промяна в сравнение с предходната директива. Задължението да се транспонират разпоредбите, които остават непроменени, произтича от предходната директива.

(28) Настоящата директива не следва да засяга задълженията на държавите членки, свързани със сроковете за транспониране в националното законодателство на директивите, посочени в приложение IV, част Б.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 26 (адаптиран)

~~Тъй като целите на предложената мярка, а именно, координиране на действията в държавите членки за регулиране и упражняване на надзор върху безопасността и разследване на произшествията, както и за определяне на ниво Общност на общи критерии за безопасност, общи методи за безопасност, общи показатели за безопасност и общи изисквания за издаване на сертификати за безопасност, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от отделните държави членки, и поради мащаба на мярката е по-добре да се постигат на ниво Общност, Общността може да предприеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, предвиден в член 5 на Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, формулиран в този член, настоящата директива не предвижда повече от необходимото за постигане на тези цели.~~

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 27 (адаптиран)

~~Мерките, необходими за прилагането на настоящата директива би трябвало да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяването на процедури за упражняване на изпълнителските правомощия, предоставени на Комисията[15].~~

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 28 (адаптиран)

~~Настоящата директива има за цел да реорганизира и уеднакви съответното законодателство на Общността по отношение на безопасността на железопътния транспорт. Следователно, разпоредбите за издаване на сертификат за безопасност на железопътни предприятия, формулирани преди това в Директива 2001/14/ЕО, би следвало, наред с всички позовавания на процедурата по издаване на такъв сертификат, да бъдат отменени. Директива 95/18/ЕО включваше изисквания за квалификацията на оперативния персонал и за безопасността на подвижния състав, които се обхващат от~~

---

[14] ОВ L 55, 28.2.2011 г. стр. 13.

[15] ~~ОВ L 184, 17.07.1999 г., стр. 23.~~

~~изискванията за издаване на сертификат за безопасност на настоящата директива и следователно не би трябвало повече да бъдат част от изискванията за лицензиране. За да получи достъп до железопътната инфраструктура, дадено лицензирано железопътно предприятие би трябвало да притежава сертификат за безопасност.~~

↓ Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 съображение 29 (адаптиран)

~~Държавите членки трябва да формулират правила за налагане на санкции, приложими при нарушаване на разпоредбите на настоящата директива, и да гарантират, че тези правила се прилагат. Санкциите трябва да бъдат ефективни, съразмерни и възпиращи.~~

↓ Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран) ⇨ нов

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет

~~Целта на настоящата директива е~~ ⌦ С настоящата директива се установяват разпоредби, за ⌫ да се гарантира развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт в ~~Общността~~ ⌦ Съюза ⌫ , както и подобрен достъп до пазара на железопътни услуги чрез:

а) хармонизиране на регулаторната структура в държавите членки;

б) определяне на отговорностите между участниците в~~ процеса~~ ⌦ железопътната система ⌫;

в) разработване на общи критерии за безопасност и общи методи за безопасност с оглед на ~~хармонизирането на~~ ⇨ постепенното премахване на необходимостта от ⇦ национални~~те~~ правила;

г) изискване за създаване във всяка държава членка на ⌦ национален ⌫ орган по безопасността и орган за разследване на произшествия и инциденти;

д) определяне на общи принципи за управление, регулиране и контрол върху безопасността в железопътния транспорт.

Член 2

Обхват

1. Настоящата директива се отнася до железопътната система в държавите членки, която може да се раздели на подсистеми за структурни и ~~оперативни~~ ⇨ функционални ⇦ райони. Тя обхваща изискванията за безопасност на системата като цяло, включително безопасното управление на инфраструктурата и на трафика, както и

взаимодействието между железопътните предприятия⇨ , ⇦ ~~и операторите~~ управителите на железопътни инфраструктури ⇨ и другите участници в железопътната система ⇦ .

2. ⇨ Следните системи се изключват от обхвата на настоящата директива: ⇦

~~Държавите членки могат да изключат от мерките, които приемат при изпълнението на настоящата директива:~~

а) метрополитен, трамваи и ~~други~~ ~~тесенолинейни~~ железопътни системи с олекотена конструкция;

б) мрежи, които са функционално отделени от останалата железопътна система и са предвидени единствено за извършването на местни, градски и извънградски пътнически услуги, както и железопътни предприятия, които оперират единствено по тези мрежи;

⌦ 3. Държавите членки могат да изключат от обхвата на мерките за изпълнението на настоящата директива: ⌫

а~~в~~) частна железопътна инфраструктура ⌦ и возила, използвани изключително по такава инфраструктура ⌫, ко~~и~~ито съществуват единствено за използване от ~~нейния~~техния собственик за собствени товарни операции;

б) инфраструктура и ~~превозни средства~~ возила, запазени изключително за местно ползване, туристическо ползване или ползване с историческа насоченост.

⬇ 2008/110/ЕО член 1.1

~~г) превозни средства, представляващи културно-историческо наследство, които се движат по националните мрежи, при условие че те съответстват на националните правила и разпоредби за безопасност, с оглед осигуряване на безопасното движение на такива превозни средства;~~

~~д) железници, представляващи културно-историческо наследство, музейни и туристически железници, които използват собствени мрежи, включително работилници, превозни средства и персонал.~~

⬇ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

Член 3

Определения

По смисъла на настоящата Директива се прилагат следните определения:

~~а) „железопътна система” означава сборът от подсистемите за структурни и оперативни райони, по смисъла на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО, както и управлението и функционирането на системата като цяло;~~

⇩ нов

а) „железопътна система“ означава железопътната система на Съюза по смисъла на член 2 на Директива [XX относно оперативната съвместимост на железопътната система;

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

~~б) „оператор на инфраструктура“ означава всяка организация или предприятие, която/което отговаря специално за създаването и поддържането на железопътна инфраструктура или част от нея, по смисъла на член 3 от Директива 91/440/ЕИО, която може да включва управлението на контрола върху инфраструктурата и системите за безопасност. Функциите на оператора на инфраструктура по отношение на дадена железопътна мрежа или част от мрежа могат да се разпределят между различни органи или предприятия;~~

⇩ нов

б) „управител на инфраструктура“ означава управител на инфраструктура по смисъла на член 2 от Директива 2001/14/ЕО[16];

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)
⇨ нов

в) „железопътно предприятие” означава железопътно предприятие по смисъла на ⇨ член 2 от ⇦ Директива 2001/14/ЕО, както и всяко друго публично или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на превоз на товари и/или пътници с влак като предприятието осигурява теглителната сила;

„технически ~~изисквания~~ спецификации за оперативна съвместимост” (~~TSI~~ТСОС) означава ~~изискванията~~ спецификациите, на които отговаря всяка подсистема или част от подсистема, с цел удовлетворяване на основните изисквания и гарантиране на оперативна съвместимост на ~~трансевропейската високоскоростна и конвенционалната~~ железопътната~~и~~ система~~и~~ по смисъла на ⇨ член 2 от Директива xx ⇦ ~~Директива 96/48/ЕО и Директива 2001/16/ЕО;~~ ⇨ относно оперативната съвместимост на железопътната система, ⇦

д) „общи критерии за безопасност“ (ОКБ) означава минималните нива на безопасност, които трябва да бъдат достигнати от различните части на железопътната система (като например конвенционалната железопътна система, високоскоростната железопътна система или железопътните линии, използвани единствено за товарен транспорт), както и от системата като цяло, изразени като критерии за приемлив риск;

~~е) „общи методи за безопасност“ (ОМБ) означава методите за разработване, които описват как се оценяват нивата на безопасност и постигането на~~

[16] ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.

~~критерии за безопасност, както и съответствието с други изисквания за безопасност;~~

⌦е) „общи методи за безопасност“ (ОМБ) означава методите за разработване, които описват как се оценяват нивата на безопасност и постигането на критерии за безопасност, както и съответствието с други изисквания за безопасност; ⌫

ж) „⌦ национален ⌫орган по безопасността” означава национален орган, на който са възложени задачи във връзка с безопасността на железопътния транспорт в съответствие с настоящата директива или някакъв ~~двунационален~~ орган, на който са възложени задачи от ⌦ няколко ⌫ държави~~те~~ членки да гарантира режим на безопасност ~~за специализирани трансгранични железопътни инфраструктури~~.

з) „национални правила~~ за безопасност~~” означава ⇨ задължителни ⇦ изисквания за безопасност на железопътния транспорт, наложени на ниво държави членки и приложими за ~~повече от едно~~ железопътни~~е~~ ~~предприятие~~ ⇨ предприятия ⇦ , независимо от органа, който ги издава;

и) „система за управление на безопасността“ означава организацията и мерките, предприети от управителя на инфраструктура или железопътното предприятие за гарантиране на безопасно управление на неговите дейности;

й) „отговорен следовател“ означава лицето, което отговаря за организацията, провеждането и контрола по разследването;

к) „произшествие“ означава нежелано или непредвидено внезапно събитие или поредица от такива събития, които имат вредни последици. Произшествията се подразделят на следните категории: сблъскване, дерайлиране, произшествие при железопътни прелези, произшествия с хора, причинени от подвижен състав в движение, пожари и др.

л) „тежко произшествие“ означава всяко сблъскване на влакове или дерайлиране на влакове, водещо до смърт на минимум един човек или сериозни травми на пет~~има~~ или повече души, или големи щети на подвижния състав, инфраструктурата или околната среда, или всяко друго подобно произшествие с явно въздействие върху регулирането на безопасността в железопътния транспорт или управлението на безопасността; „големи щети” ⌦ по-горе ⌫ означава щети, които по непосредствена преценка на разследващия орган възлизат минимум на общо 2 милиона евро;

м) „инцидент“ означава всяко събитие, с изключение на произшествие или тежко произшествие, свързано с експлоатацията на влакове и оказващо влияние върху безопасността на ~~експлоатацията~~ ⌦ операциите ⌫ ;

н) „разследване“ означава процедура, проведена с цел предотвратяване на произшествие и инцидент, която включва събиране и анализиране на информация, правене на изводи, включително определяне на причините и, ако е необходимо, даване на препоръки за безопасност;

о) „причини“ означава действия, пропуски, събития или условия, или комбинация от тях, които са довели до произшествието или инцидента;

~~п) „Агенция“ означава Европейската железопътна агенция, орган на Общността за безопасност и оперативна съвместимост на железопътния транспорт;~~

⇩ нов

п) железопътна система с олекотена конструкция означава градски и/или крайградски железопътен транспорт, с по-нисък капацитет и по-ниски скорости от тежкия железопътен транспорт и системите на метрополитена, но с по-високи скорости и по-голям капацитет от трамвайните системи. Железопътните системи с олекотена конструкция могат да имат обособено платно или съвместно платно с движението по пътищата и обикновено не заменят возилата за пътнически и товарен транспорт на големи разстояния;

🡻 Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)
⇨ нов

р) „уведомени органи” означава органите, които отговарят за преценката на съответствието или годността за използване на компонентите на оперативната съвместимост или за оценка на процедурата на ~~ЕО~~ ЕС за проверка на подсистемите ~~по смисъла на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО~~;

с) „компоненти на оперативната съвместимост” означава всеки ~~елементарен компонент~~ елемент, група ~~компоненти~~ елементи, предварителен монтаж или пълен монтаж на оборудване, включено или предвидено за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на ~~високоскоростната или конвенционалната~~ железопътната система зависи пряко или косвено, по смисъла на ⇨ член 2 от Директива xx относно оперативната съвместимост на железопътната система ⇦ ~~Директива 96/48/ ЕО и 2001/16/ЕО. Понятието „компонент“ обхваща както материални обекти, така и нематериални обекти, като например софтуер~~;

🡻 2008/110/ЕО член 1.2 (адаптиран)
⇨ нов

т) „ползвател“ означава лице или образувание, което като собственик или с право на ползване на возило ~~превозно средство~~, го експлоатира като средство за транспорт и е регистрирано като такъв в ~~Националния регистър на превозните средства (НРПС)~~ ⇨ националния регистър на возилата ⇦ , ~~предвиден~~ в ~~член 33 от Директива~~ ~~2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г.~~ ⌦ член 43 от Директива xx ⌫ относно оперативната съвместимост на железопътната система ~~в Общността (преработена версия)~~[17] ; ~~(наричана по-нататък „Директива за оперативната съвместимост на железопътната система“)~~;

у) „структура, която отговаря за поддръжката“ означава структура, която отговаря за поддръжката на ~~превозно средство~~ возило и е регистрирана като такава в ⌦ националния регистър на возилата ⌫ ~~НРПС~~;

ф) „~~превозно средство~~возило“ означава железопътно ~~превозно средство~~возило, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без

---

17 ~~ОВ L 191, 18.07.2008 г., стр. 1.~~

помощта на теглителна сила ⇨ в неразчленяема или променлива композиция ⇦ . ~~Превозното средство~~ Возилото се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми ~~или части от такива подсистеми~~;.

⇩ нов

х) „производител“ означава всяко физическо или юридическо лице, което произвежда един съставен елемент на оперативната съвместимост или подсистема или поръчва проектирането или производството му и го пуска на пазара от свое име или търговска марка;

ц) „превозвач“ означава предприятие, което превозва стоки от свое име или за трета страна;

ч) „товаро-разтоварно предприятие“ означава предприятие, което товари опаковани стоки, включително опасни товари, малки контейнери или преносими резервоари на вагон или контейнер или което товари на вагон контейнер, контейнер за насипни товари, многоелементен газов контейнер, цистерна-контейнер или преносима цистерна;

ч) „товарно предприятие“ означава предприятие, което товари стоки, включително опасни товари, на цистерна (вагон-цистерна, вагон със сменяема цистерна, преносима цистерна или цистерна-контейнер) на вагон, голям или малък контейнер за насипни товари или на вагон-батерия или многоелементен газов контейнер;

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)
⇨ нов

ГЛАВА II

РАЗВИТИЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

Член 4

⇨ Роля на участниците в железопътната система за развиване и подобряване ⇦ ~~Развитие и подобряване~~ на безопасността на железопътния транспорт

1. Държавите членки ⇨ и Агенцията ⇦ гарантират, че безопасността на железопътния транспорт се поддържа по принцип, и при възможност и необходимост, се подобрява непрекъснато, като се има предвид развитието на законодателството в ~~Общността~~ ⌦ Съюза ⌫ и научно-техническия прогрес, както и даването на приоритет на предотвратяването на тежки произшествия.

~~Държавите членки гарантират, че правилата за безопасност са формулирани и се прилагат и привеждат в сила по един открит и недискриминационен начин, като насърчават развитието на единна европейска железопътна транспортна система.~~

~~2. Държавите членки гарантират, че мерките за развитие и подобряване на безопасността на железопътния транспорт отчитат необходимостта от системен подход.~~

🡻 Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)
➔1 2008/110/ЕО член 1.3
⇨ нов

2. Държавите членки гарантират, че отговорността за безопасната експлоатация на железопътната система и контролът на рисковете, свързани с нея, се поемат от ~~операторите~~управителите на железопътни инфраструктури и предприятия, което ги задължава:

а) да въвеждат необходимите мерки за контрол на риска, при възможност в сътрудничество помежду си,

б) да прилагат ⌦ правилата на Съюза и ⌫ националните правила,

в) да създават системи за управление на безопасността в съответствие с настоящата директива.

Без да се засяга гражданската отговорност в съответствие със законните изисквания на държавите членки, всеки ~~оператор~~управител на железопътна инфраструктура и предприятие поема отговорност за своята част от системата и нейната безопасна експлоатация, включително доставката на материали и договарянето на услуги, спрямо потребители, клиенти, съответни служители и трети страни. ⇨ Рисковете, свързани с дейностите на трети страни, също трябва да се отчитат в системата за управление на безопасността на управителите на железопътни инфраструктури и железопътните предприятия. ⇦

3~~4~~. ~~Това става, без да се засяга отговорността на~~ Вв~~в~~секи производител, персонал по поддръжка, ➔1 ползвател ←, доставчик на услуги и фирма снабдител~~, всеки от тях да~~ гарантира, че подвижният състав, инсталациите, спомагателните съоръжения и оборудването, както и доставяните от тях услуги съответстват на изискванията и ~~определените~~ условията за използване, така че да могат да бъдат въведени в безопасна експлоатация от железопътното предприятие и/или управителя на инфраструктура.

⇩ нов

4. Всички участници, които имат важна роля в операции за безопасност прилагат необходимите мерки за контрол на риска, когато е уместно — в сътрудничество с другите. Освен железопътни предприятия и управители на инфраструктура участниците включват:

а) структурите, които отговарят за поддръжката на возилата;

б) превозвачи, товаро-разтоварни предприятия и товарните предприятия, които участват в операции по безопасно товарене,

в) производителите, които са отговорни за проектирането и производството на безопасни железопътни возила, части, елементи или монтажни възли на возила, железопътни инфраструктура, електроенергия и управление на системи за контрол в страни от коловоза, както и издаване на предварителна документация за поддръжка на возилото.

5. Всяко железопътно предприятие, управител на инфраструктура и структура, които отговарят за поддръжката гарантират, че техните изпълнители и други страни прилагат мерки за контрол на риска. За тази цел всяко железопътно предприятие, управител на

инфраструктура и структура, отговаряща за поддръжката, прилага общата методология за процесите на наблюдение, определена в Регламент (ЕС) № 1078/2012[18]. Техните изпълнители прилагат тази процедура чрез договорни споразумения. Железопътните предприятия, управителите на инфраструктури и структурите, които отговарят за поддръжката, оповестяват своите договорни споразумения по искане на Агенцията или националния орган по безопасността.

6. Всеки участник в железопътната система, който идентифицира риск за безопасността, свързан с дефекти и несъответствия в устройството или неизправности на техническо оборудване, включително тези на структурни подсистеми, докладва тези рискове на другите заинтересовани страни, за да им се даде възможност да предприемат необходимите коригиращи действия, за да се гарантира постигането на непрекъснато ниво на безопасност на железопътната система.

7. В случай на обмен на возила между железопътни предприятия, всички участници обменят пълната информация, необходима за безопасна експлоатация. Информацията включва данни за състоянието и историята на возилото, документи, свързани с поддръжката, проследяването на товарените операции и товарителниците. Тя е достатъчно подробна, за да позволи оценка на рисковете от експлоатацията на возилото от железопътното предприятие.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

Член 5

Общи показатели за безопасност

1. За да се улесни оценката за постигнатите общи критерии за безопасност и да се осигури мониторинга върху общото развитие на безопасността на железопътния транспорт, държавите членки събират информация за общите показатели за безопасност (ОПБ) чрез годишни доклади на националните органи~~те~~ по безопасността, посочени в член 18.

~~Първата базова година за отчитане на ОПБ е 2006 г.; те се докладват в годишния доклад следващата година.~~

ОПБ се определят съгласно приложение I.

⇩ нов

2. На Комисията се предоставят правомощия да приема делегирани актове в съответствие с член 26 относно преразглеждането на приложение I, по-специално за актуализиране на общите показатели за безопасност, като се взема предвид техническия прогрес, и да адаптира общите методи за изчисляване на разходите при произшествие.

[18] ОВ L 320, 17.11.2012 г., стр. 8.

~~↓ 2008/110/ЕО член 1.4 (адаптиран)~~

~~2. До 30 април 2009 г. приложение I трябва да бъде преразгледано, по-специално с оглед на включването в него на общи определения за CSIs и на общи методи за изчисляване на разходите при произшествие. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящата директива, се приема съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.~~

~~↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16~~

Член 6

Общи методи за безопасност

~~↓ 2008/110/ЕО член 1.5(а) (адаптиран)~~

~~1. Първоначална поредица от CSMs, обхващащи най-малко методите, описани в параграф 3, буква а), се приема от Комисията преди 30 април 2008 г. Те се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз.*~~

~~Втора поредица CSMs, обхващаща останалите методи, описани в параграф 3, се приема от Комисията преди 30 април 2010 г. Те се публикуват в Официален вестник на Европейския съюз.~~

~~Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива чрез допълването ѝ, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.~~

~~↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)~~ ⇨ нов

~~2. Проектни CSMs и проектни ревизирани CSMs се изготвят от Агенцията съгласно правомощията, които се приемат в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2.~~

~~Проектните ОМБ се основават на изпитване на съществуващите методи в държавите членки.~~

~~3~~1. ОМБ описват как ~~нивото~~ ⌦ нивата ⌫ на безопасност, ~~и~~ постигането на критериите за безопасност и съответствието с други изисквания за безопасност, се оценяват чрез разработване и определяне на:

а) методи за определяне и оценка на риска,

б) методи за оценка на съответствието с изискванията в сертификатите и удостоверенията за безопасност, издадени в съответствие с членове 10 и 11,

~~и~~

↓ 2008/110/ЕО член 1.5(b)

~~в) доколкото не са обхванати от ТСОС, методи за проверка дали структурните подсистеми от железопътната система се експлоатират и поддържат съгласно съответните основни изисквания. .~~

⇩ нов

в) методи за оценка на съответствието, които се прилагат от националните органи за безопасност, и методи за наблюдение, които се прилагат от железопътните предприятия, управителите на инфраструктури и структурите, които отговарят за поддръжката;

г) други методи, които обхващат процес на системата за управление на безопасността, които е необходимо да бъдат хармонизирани на равнището на Съюза.

↓ 2008/110/ЕО член 1.5(c)

~~4. CSMs се преразглеждат редовно, като се вземат предвид придобитият при прилагането им опит, цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт и задълженията на държавите членки, определени в член 4, параграф 1. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.~~

⇩ нов

2. Комисията предоставя пълномощия на Агенцията да изготви проект на новите ОМБ, посочени в точка 1, буква г), да преразгледа и актуализира всички ОМБ, като вземе предвид развитието на технологиите и социалните изисквания и да направи съответните препоръки до Комисията.

При изготвянето на препоръките Агенцията взема предвид становището на потребителите и на заинтересованите страни. Към препоръките тя прилага доклад за резултатите от тази консултация и доклад за оценка на въздействието на новите ОМБ, които ще бъдат приети.

3. ОМБ се преразглеждат редовно, като се вземат предвид придобитият при прилагането им опит, цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт и с оглед на общото поддържане и, когато това е осъществимо, непрекъснатото подобряване на безопасността.

4. На Комисията се предоставят правомощия да приема делегирани актове за установяване на ОМБ и преразгледани ОМБ в съответствие с член 26.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

5. Държавите членки правят необходимите изменения в националните правила ~~за безопасност~~ в светлината на приемането на ОМБ и техните ревизии.

Член 7

Общи критерии за безопасност

~~1. ОКБ се разработват, приемат и ревизират според процедурите, формулирани в настоящия член.~~

~~2. Проектни ОКБ и проектни ревизирани ОКБ се изготвят от Агенцията съгласно правомощията, които се приемат в съответствие с процедурата посочена в член 27, параграф 2.~~

↓ 2008/110/ЕО член 1.6, буква а) (адаптиран)

~~3. Първият комплект от проектни ОКБ се основава на преглед на съществуващите критерии и на нивото на безопасност в държавите членки и гарантира, че текущото ниво на безопасност на железопътната система няма да се понижи в нито една държава членка. Той се приема от Комисията преди 30 април 2009 г. и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.~~

~~Вторият комплект от проектни ОМБ се основава на опита, придобит от първия комплект ОКБ и тяхното прилагане. Той отразява всички приоритетни области, в които е необходимо по-нататъшно повишаване на безопасността. Той се приема от Комисията преди 30 април 2011 г. и се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи на настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.~~

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

1.~~4.~~ ОКБ определят минималните нива на безопасност, които ~~трябва~~ да бъдат достигнати от различните части на железопътната система и от системата като цяло във всяка отделна държава членка, изразени като критерии за приемлив риск за:

а) индивидуални рискове, свързани с пътници, персонал, включително персоналът на изпълнителите, ползватели на железопътни прелези и др., и без нарушаване на съществуващи национални и международни правила за отговорност, индивидуални рискове, свързани с неупълномощени лица на железопътни обекти;

б) обществени рискове.

⇩ нов

2. Комисията предоставя пълномощия на Агенцията да изготви проект на новите ОКБ и да направи съответните препоръки до Комисията.

3. ОКБ се преразглеждат редовно, като се отчита цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт. Преразгледаните ОКБ отразяват всички приоритетни области, където безопасността трябва да се подобри.

4. На Комисията се предоставят правомощия да приема делегирани актове за установяване на преразгледани ОКБ в съответствие с член 26.

↓ 2008/110/ЕО член 1.6, буква б) (адаптиран)

~~5. ОКБ се преразглеждат редовно, като се отчита цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт. Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива, включително чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.~~

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

5.~~6~~ Държавите членки правят необходимите изменения в националните правила ~~за безопасност~~, за да постигнат минимум ОКБ, както и всички ревизирани ОКБ, в съответствие с графиците за въвеждане, които ги придружават. Те уведомяват Комисията за промените в тези правила съгласно член 8~~, параграф 3~~.

Член 8

Национални правила ~~за безопасност~~

~~При прилагането на настоящата директива, държавите членки определят задължителни правила за безопасност и гарантират тяхното публикуване и предоставяне на всички оператори на железопътни инфраструктури и предприятия, кандидати за сертификат за безопасност и кандидати за разрешително за безопасност, на ясен език, който може да бъде разбран от всички заинтересовани страни.~~

⇩ нов

1. Държавите членки могат да определят нови национални правила само в следните случаи:

а) когато правила относно съществуващите методи за безопасност не са обхванати от ОМБ и

б) като спешна превантивна мярка, особено след произшествие.

Държавите членки гарантират, че националните правила отчитат необходимостта от системен подход.

2. Ако държавата членка възнамерява да въведе ново национални правило, тя изпраща проекта на правилото до Агенцията и Комисията, като използва подходящата информационна система в съответствие с член 23 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламент за Агенцията].

3. Ако Агенцията установи, че национално правило, за което е уведомено или не е уведомено, е станало излишно или е в противоречие с ОМБ или други законодателни актове на Съюза, приети след прилагането на националното правило, се прилага процедурата, установена в член 22 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламент за Агенцията].

4. Държавите членки гарантират, че националните правила се предоставят безплатно и на език, който може да бъде разбран от всички заинтересовани страни.

5. Националните правила, в съответствие с настоящия член, не са предмет на процедурата по уведомяване, предвидена в Директива 98/34/ЕО.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

~~2. Преди 30 април 2005 г. държавите членки уведомяват Комисията за съответните национални правила за безопасност, които са в сила, съгласно приложение II, и посочват тяхното поле на приложение.~~

~~В съобщението се дава допълнителна информация за основното съдържание на правилата с позоваване на законови текстове по отношение на формата на разпоредбите и органа или организацията, отговарящи за тяхното публикуване.~~

~~3. Не по-късно от четири години след влизане в сила на настоящата директива, Агенцията дава оценка на начина, по който националните правила за безопасност са публикувани и достъпът до тях е осигурен в съответствие с параграф 1. Тя дава и подходящи препоръки на Комисията за публикуването на такива правила с цел важната информация да стане по-лесно достъпна.~~

~~4. Държавите членки незабавно уведомяват Комисията за всички изменения в обявените национални правила за безопасност и за всяко ново такова правило, което би могло да се приеме, освен ако правилото не е изцяло свързано с въвеждането на TSIs.~~

~~5. За да се сведе до минимум въвеждането на нови специфични национални правила и да се предотврати създаването на нови такива, с оглед на постепенното хармонизиране на правилата за безопасност, Комисията контролира въвеждането на нови национални правила от държавите членки.~~

~~6. Ако след приемането на ОКБ държава членка възнамерява да въведе ново правило за национална безопасност, което изисква по-високо ниво на безопасност от ОКБ, или ако държава членка възнамерява да въведе ново правило за национална безопасност, което може да окаже влияние върху дейностите на железопътни предприятия от други държави членки на територията на съответната държава членка, държавата членка се консултира своевременно с всички заинтересовани страни и се прилага параграф 7.~~

~~7. Държавата членка изпраща проекта на правилото за безопасност на Комисията за проучване, като посочва причините за неговото въвеждане.~~

~~Ако Комисията установи, че проектът на правилото за безопасност е несъвместим с ОМБ или с постигането на минимум ОКБ, или че той представлява средство за дискриминация или прикрито ограничаване на дейностите на железопътния транспорт между държави членки, се приема решение, адресирано до съответната държава членка, в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.~~

~~Ако Комисията има сериозни съмнения относно съвместимостта на проектоправилото с ОМБ или счита, че то представлява средство за произволна дискриминация или прикрито ограничаване на дейностите на железопътния транспорт между държави членки, Комисията незабавно информира съответната държава членка, която отлага приемането, влизането в сила или прилагането на правилото до приемането на решение, в срок от шест месеца, в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.~~

Член 9

Системи за управление на безопасността

1. ~~Операторите~~Управителите на железопътни инфраструктури и железопътните предприятия изграждат свои системи за управление на безопасността, за да гарантират, че железопътната система може да постигне минимум ОМБ и че съответства на ~~националните правила за безопасност, описани в член 8 и приложение II, и на~~ изискванията за безопасност, формулирани в ТСОС, ~~както~~ и че се прилагат съответните части на ОМБ ⊠ и правилата, за които е уведомено по силата на член 8 ⊠.

2. Системата за управление на безопасността отговаря на изискванията ~~и съдържа елементите, формулирани в приложение III~~, адаптирани към характера, размера и други условия на извършваната дейност. Тя гарантира контрол на всички рискове, свързани с дейността на ~~оператора~~управителя на железопътна инфраструктура или предприятие, включително осигуряването на поддръжка и материали, както и използването на изпълнители. Без нарушаване на съществуващи национални и международни правила за отговорност, системата за управление на безопасността отчита, когато е целесъобразно, рисковете, произтичащи в резултат от дейностите на други страни.

⇩ нов

Комисията приема, посредством актове за изпълнение, елементи на системата за управление на безопасността. Тези актове за изпълнение се прилагат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, параграф 2.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

3. Системата за управление на безопасността на всеки ~~оператор~~управител на инфраструктура отчита ефекта от дейностите на различни железопътни предприятия върху мрежата и предвижда възможност за всички железопътни предприятия за оперират в съответствие с ~~ТИОС~~ ТСОС и националните правила ~~за безопасност~~, както и с условията, формулирани в техния сертификат за безопасност. Тя се разработва допълнително ⊠ Системите за управление на безопасността се разработват ⊠ с цел координиране на процедурите при извънредни обстоятелства на ~~оператора~~ управителя на инфраструктура с всички железопътни предприятия, които експлоатират неговата инфраструктура.

4. Всяка година всички ~~оператори~~ управители на инфраструктури~~я~~ и железопътни предприятия представят на ⊠ националния ⊠ орган~~а~~ по безопасността преди 30 юни годишен доклад за безопасността за предшестващата календарна година. Докладът за безопасността съдържа:

а) информация относно това, как се изпълняват корпоративните критерии за безопасност и относно резултатите от изпълнението на плановете за безопасност.

б) разработването на национални показатели за безопасност, както и на общи показатели за безопасност, формулирани в приложение I, доколкото това е пряко свързано с докладващата организация.

в) резултатите от вътрешна проверка на безопасността;

г) наблюдения относно недостатъци и неправилно извършване на железопътни операции и управление на инфраструктурата, които биха били от значение за ⌦ националния ⌫ органа по безопасността.

⇩ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16
⇨ нов

ГЛАВА III

СЕРТИФИКАТ И ~~РАЗРЕШИТЕЛНО~~ УДОСТОВЕРЕНИЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Член 10

~~Сертификати за безопасност~~ ⇨ Единен сертификат за безопасност ⇦

⇩ нов

1. Достъп до железопътната инфраструктура се предоставя само на железопътните предприятия, които притежават единния сертификат за безопасност.

2. Единният сертификат за безопасност се издава от Агенцията въз основа на доказателства, че железопътното предприятие е изградило своя система за управление на безопасността в съответствие с член 9 и изпълнява изискванията, установени в ТСОС и други съответни законодателни актове, за да контролира рисковете и да осигурява безопасно транспортни услуги по мрежата.

3. Единният сертификат за безопасност уточнява вида и размера на извършваните железопътните дейностите. Той е валиден в целия Съюз за равностойни операции.

⇩ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

~~1. За да получи достъп до железопътна инфраструктура, дадено железопътно предприятие трябва да притежава сертификат за безопасност, както е предвидено в настоящата глава. Сертификатът за безопасност може да включва цялата железопътна мрежа на държава членка или само определена част от нея.~~

⇩ 2008/110/ЕО член 1.7, буква а)

~~Предназначението на сертификата за безопасност е да служи като доказателство, че железопътното предприятие е изградило система за управление на безопасността и може да изпълни изискванията, установени в ТСОС и други съответни законодателни актове на Общността и в националните правила за безопасност, за да контролира рисковете и да осигурява безопасни транспортни услуги по мрежата.~~

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

~~2. Сертификатът за безопасност обхваща:~~

~~а) сертификат, потвърждаващ приемането на системата за управление на безопасността на железопътното предприятие, описана в член 9 и приложение III,~~

~~и~~

↓ 2008/110/ЕО член 1.7, буква б)

~~б) сертификат, потвърждаващ приемането на разпоредбите, въведени от железопътното предприятие за изпълнение на специфични изисквания, необходими за безопасното предоставяне на услуги в съответната мрежа. Изискванията може да включват прилагането на ТСОС и национални правила за безопасност, включително правила за експлоатиране на мрежата, приемане на сертификатите на персонала и разрешително за експлоатация на превозни средства, използвани от железопътни предприятия. Сертификатът се основава на документи, предоставени от железопътното предприятие, описани в приложение IV.~~

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

~~3. Органът по безопасността в държавата членка, в която железопътната предприятие започва своята дейност, издава сертификат в съответствие с параграф 2.~~

~~Издаденият сертификат в съответствие с параграф 2 трябва да уточнява вида и размера на дейностите, извършвани от предприятието. Издаденият сертификат съгласно параграф 2, буква а) е валиден на територията на цялата Общност за еквивалентни транспортни операции.~~

~~4. Органът по безопасността в държавата членка, в която железопътната предприятие планира да предлага допълнителни транспортни услуги, издава допълнителен национален сертификат, необходим съгласно параграф 2, б).~~

⇩ нов

4. Три месеца преди началото на експлоатацията на нова услуга железопътното предприятие уведомява съответния национален орган по безопасността с документи, потвърждаващи, че:

а) железопътното предприятие ще следва правилата за експлоатация, включително националните правила, които му се предоставят в съответствие с член 8, параграф 4, и прави оценка на безопасността на тяхната експлоатация, като взема предвид изискванията в Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията[19] и гарантира, че те управляват всички рискове чрез тяхната система за управление на безопасността и че вземат всички необходими мерки за безопасно експлоатиране;

[19] ОВ L 108, 29.4.2009 г., стр. 4.

б) железопътното предприятие е постигнало необходимите договорености за сътрудничество и координация с управителя(ите) на инфраструктурата на мрежата(ите), по която(които) възнамерява да оперира;

в) железопътното предприятие е предприело действия, необходими за гарантиране на безопасната експлоатация на услугата;

г) железопътното предприятие притежава лиценз, издаден в съответствие с Директива 95/18/ЕО на Съвета[20].

д) видът и размерът на предвидената експлоатация съответстват на посоченото в неговия единен сертификат за безопасност.

Ако националният орган по безопасността има съмнения относно изпълнението на едно или повече условия, той изисква допълнителна информация от железопътното предприятие. Въпреки това този обмен не може да има прекратяващ или отлагащ ефект за началото на операцията. Ако националният орган по безопасността събере доказателства за това, че едно или няколко от условията не са изпълнени, той отнася въпроса до Агенцията, която предприема подходящи мерки, включително отмяна на сертификата.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16
⇨ нов

5. Единният с~~С~~ертификат~~ът~~ за безопасност се подновява при подаване на молба от железопътното предприятие на интервали не по-дълги от пет години. Той се подновява изцяло или частично при съществена промяна на вида и размера на дейността.

Притежателят на единен сертификат за безопасност ~~незабавно~~ уведомява незабавно ⇨ Агенцията ⇦ ~~компетентния орган по безопасността~~ за ~~всички~~ промени в условията на единния сертификат~~а~~ за безопасност. Той допълнително уведомява ⇨ Агенцията ⇦ ~~компетентния орган по безопасността~~ в случаите, когато се въвежда нов персонал или нови видове подвижен състав.

⇨ Агенцията ⇦ ~~Органът по безопасността~~ може да изисква единният сертификат~~а~~ за безопасност да бъде ревизиран~~а~~ след съществените промени в регулаторната рамка на безопасността.

~~6. Ако органът по безопасността установи, че притежателят на сертификата за безопасност повече не удовлетворява условията за издадения от него сертификат, той отменя част А и/или Б от сертификата, като привежда доводи за своето решение. Органът по безопасността, който е отменил допълнителния национален сертификат, издаден съгласно параграф 4, незабавно уведомява органа по безопасността, който е издал сертификата съгласно параграф 2, буква а), за своето решение.~~

~~По същия начин органът по безопасността трябва да отмени сертификата за безопасност, ако се установи, че притежателят на сертификата за безопасност не го е използвал по предназначение в годината след неговото издаване.~~

[20] ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70.

⇩ нов

6. Ако даден национален орган по безопасността установи, че притежателят на единен сертификат за безопасност вече не удовлетворява условията за сертифициране, той изисква от Агенцията да го отмени. Агенцията може да отмени единния сертификат за безопасност, като посочва причините за своето решение. Агенцията незабавно информира всички национални органи по безопасността от мрежите, по които железопътното предприятие извършва дейност.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)
⇨ нов

7~~6~~. ⇨ Агенцията ⇦ ~~Органът по безопасността~~ уведомява ~~Агенцията~~ ⇨ националните органи по безопасността ⇦в срок от един месец от издаването, подновяването или отмяната на ⇨ единен ⇦ ⌦ сертификат за безопасност ⌫ ~~за сертификатите за безопасност~~, ~~посочени в параграф 2, а)~~, ~~които са издадени, подновени, изменени или отменени~~. ~~Той~~ Тя посочва наименованието и адреса на железопътното предприятие, датата на издаване, обхвата и валидността на сертификата ~~за безопасност~~ и, в случай на отмяна, доводите за своето решение.

~~7. Преди 30 април 2009 г. Агенцията оценява развитието на процедурата за издаването на сертификат за безопасност и представя доклад на Комисията с препоръки за стратегия по отношение на преминаването към единен сертификат за безопасност в Общността. Комисията предприема подходящите мерки в съответствие с препоръката.~~

⇩ нов

8. Агенцията осигурява непрекъснат контрол на ефективността на мерките за издаване на единни сертификати за безопасност и за надзор от националните органи по безопасността и, при необходимост, прави препоръки до Комисията с цел подобряване. Те може да включват препоръка за ОМБ за процес от системата за управление на безопасността, който е необходимо да бъде хармонизиран на равнището на Съюза, както е посочено в член 6, параграф 1, буква г).

⇩ нов

Член 11

Заявления за единен сертификат за безопасност

1. Заявления за единни сертификати за безопасност се подават до Агенцията. Агенцията взема решение по заявлението незабавно или във всички случаи не по-късно от четири месеца след предоставянето на цялата необходима информация и допълнителната информация, изискана от Агенцията. Ако от кандидата се изисква да предостави допълнителна информация, тя се предоставя незабавно.

2. Агенцията предоставя подробни инструкции за начина на получаване на единния сертификат за безопасност. Тя представя списък с всички изисквания, които са формулирани съгласно член 10, параграф 2, и публикува всички необходими документи.

3. На кандидатите се предоставя безплатно документ с инструкции за изготвяне на заявление, в който се описват и обясняват изискванията за единните сертификати за безопасност и се дава списък на документите за подаване. Националните органи по безопасността сътрудничат на Агенцията при разпространяване на такава информация.

↓ Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран) ⇨ нов

Член ~~11~~ ⌦ 12 ⌫

~~Разрешително~~ Удостоверение за безопасност на ~~оператори~~ управители на инфраструктур~~ия~~

1. За да получи разрешение да управлява и експлоатира железопътна инфраструктура, ~~операторът~~ управителят на такава инфраструктура ~~трябва да~~ се ~~одобие~~ ⌦ сдобива ⌫ с ~~разрешително~~ удостоверение за безопасност от ⌦ националния ⌫ орган~~а~~ по безопасността в държавата членка, в която той е установен.

~~Разрешителното~~Удостоверението за безопасност обхваща~~:~~

~~а)~~ ~~разрешително~~удостоверение, потвърждаващо приемането на системата за управление на безопасността на ~~оператора~~ управителя на инфраструктурата, ⌦ както е определено ⌫ в член 9 ~~и приложение III~~, ⌦ което включва ⌫ процедури и разпоредби за удовлетворяване на специфични изисквания, необходими за безопасно проектиране, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура, включително при целесъобразност и поддържането и управлението на контрола на движението и системата за сигнализация.

~~и~~

~~б) разрешително, потвърждаващо приемането на разпоредбите на оператора на инфраструктурата за удовлетворяване на специфични изисквания, необходими за безопасно проектиране, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура, включително при целесъобразност и поддържането и управлението на контрола на движението и системата за сигнализация.~~

2. ~~Разрешителното~~Удостоверението за безопасност се подновява при подаване на молба от ~~оператора~~ управителя на железопътната инфраструктура на интервали ~~не по-дълги~~ от пет години. То се подновява изцяло или частично при съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията или енергоснабдяването или на принципите на управление и поддръжка. Притежателят на ~~разрешителното~~удостоверението за безопасност незабавно уведомява националния орган~~а~~ ~~за~~ по безопасност~~та~~ относно всички такива промени.

Националният о~~О~~рган~~ът~~ по безопасността може да изисква ревизиране на ~~разрешителното~~ удостоверението за безопасност вследствие на съществените промени в регулаторната рамка на безопасността.

Ако националният орган~~ът~~ по безопасността установи, че лицензираният ~~оператор~~ управител на инфраструктура повече не удовлетворява условията за издаденото от него ~~разрешително~~удостоверение за безопасност, той отменя ~~разрешителното~~удостоверението като привежда доводи за своето решение.

⇩ нов

3. Националният орган по безопасността взема решение относно заявлението за удостоверение за безопасност незабавно или във всички случаи не по-късно от четири месеца след предоставянето на цялата необходима информация и изисканата допълнителна информация.

🡻 Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

~~3~~4. Националният о~~О~~рган~~ът~~ по безопасността уведомява Агенцията в срок от един месец за разрешителните за безопасност, които са издадени, подновени, изменени или отменени. Той посочва наименованието и адреса на ~~оператора~~ управителя на железопътната инфраструктура, датата на издаване, обхвата и валидността на ~~разрешителното~~удостоверението за безопасност и, в случай на отмяна, доводите за своето решение.

~~*Член 12*~~

~~**Изисквания за кандидатстване за сертификат и разрешително за безопасност**~~

~~1. Органът за безопасност взима решение относно молба за сертификат или разрешително за безопасност незабавно или във всички случаи не по-късно от четири месеца след предоставянето на цялата необходима информация или всякаква допълнителна информация, изисквана от органа по безопасността. Ако от кандидата се изисква да предостави допълнителна информация, тя се предоставя незабавно.~~

~~2. За да се улесни създаването на нови железопътни предприятия и подаването на молби от железопътни предприятия от други държави членки, органът по безопасността дава подробни инструкции за начина на получаване на сертификата за безопасност. Той предоставя списък с всички изисквания, които са формулирани съгласно член 10, параграф 2, и осигурява на кандидата всички необходими документи.~~

~~Специални инструкции се дават на железопътни предприятия, които кандидатстват за сертификат за безопасност относно услуги, извършвани върху определена ограничена част от инфраструктурата, и по-специално относно определяне на правилата, които са валидни за въпросната част.~~

~~3. Документ с инструкции за кандидатстване, в който се описват и обясняват изискванията за сертификати за безопасност и се дава списък на документите за подаване, се предоставя на кандидатите безплатно. Всички молби за сертификати за безопасност се подават на езика, определен от органа по безопасност.~~

🡻 Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

Член 13

Достъп до съоръжения за подготовка

1. Държавите членки осигуряват на железопътните предприятия~~, кандидатстващи за сертификат за безопасност~~ справедлив и недискриминационен достъп до съоръжения за

подготовка на влакови машинисти и друг влаков персонал, когато такава подготовка е необходима за предоставяне на услуги по тяхната мрежа или за изпълнение на изискванията за получаване на сертификат за безопасност ⌦ и изискванията за получаване на лицензи или сертификати по силата на Директива 2007/59/ЕО[21] ⌫ .

Предлаганите услуги ~~трябва да~~ включват подготовка за запознаване с маршрутите, правилата и процедурите за експлоатация, сигнализацията и системата от команди за управление, както и процедурите при аварийни ситуации, прилагани по експлоатираните маршрути.

Държавите членки гарантират също, че ~~операторите~~ управителите на инфраструктури и техният персонал, изпълняващ жизненонеобходими функции по безопасността, имат справедлив и недискриминационен достъп до съоръженията за подготовка.

Ако обучението не включва изпити и издаване на сертификати, държавите членки гарантират, че железопътните предприятия имат достъп до такова сертифициране~~, при положение че това е изискване за издаване на сертификат за безопасност~~.

Националният о~~О~~рган~~ът~~ по безопасността гарантира, че предлагането на услуги за обучение или, при възможност, издаването на сертификати, отговаря на изискванията, формулирани в ⌦ Директива 2007/59/ЕО, в ⌫ ТСОС или националните правила ~~за безопасност~~, ~~описани~~ ⌦ посочени ⌫ в член 8 ~~и приложение II~~.

2. Ако съоръженията за подготовка са достъпни само чрез услугите на едно-единствено железопътно предприятие или ~~оператор~~ управител на инфраструктура, държавите членки гарантират, че тези услуги са достъпни за други железопътни предприятия на разумна и недискриминационна цена, която е свързана с разходите и може да включва коефициент на печалба.

3. При набиране на нови влакови машинисти, влаков персонал и персонал, изпълняващ жизнено важни функции по безопасността, железопътните ~~предетавители~~ предприятия ~~трябва да~~ могат да отчитат всякаква подготовка, квалификация и опит, придобити преди това от други железопътни предприятия. За тази цел, такива членове на персонала имат право на достъп до всички документи, удостоверяващи тяхната подготовка, квалификация и опит, както и да получат тези документи и да ги предоставят където е необходимо.

4. ~~Във всички случаи, всяко железопътно предприятие и оператор на железопътна инфраструктура~~ ⌦ Железопътните предприятия и управителите на железопътна инфраструктура ⌫ са отговорни за нивото на подготовка и квалификация на своя персонал, изпълняващ функции по безопасността~~, съгласно член 9 и приложение III~~.

🡻 2008/57/ЕО член 40

---

[21] ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51.

↓ 2008/110/ЕО член 1.8 (адаптиран) ⇨ нов

Член 14~~а~~

Поддръжка на ~~превозните средства~~ возилата

1. За всяко ~~превозно средство~~ возило, преди да бъде въведено в експлоатация или използвано в мрежата, се определя структура, която отговаря за неговата поддръжка и се регистрира в националния регистър на возилата ~~превозните средства~~ съгласно член 43~~33~~ от Директива XX относно оперативната съвместимост на железопътната система.

2. Железопътно предприятие, ~~оператор~~ управител на инфраструктура или ползвател може да изпълнява функцията на структура, която отговаря за поддръжката.

3. Без да се засяга задължението на железопътните предприятия и ~~операторите~~ управителите на инфраструктури~~а~~ за безопасната експлоатация на влак, предвидено в член 4, структурата осигурява, посредством система за поддръжка, безопасното експлоатационно състояние на ~~превозните средства~~ возилата, за чиято поддръжка отговаря. За тази цел, структурата, която отговаря за поддръжката, гарантира, че ~~превозните средства~~ возилата се поддържат в съответствие с:

а) досието относно поддръжката на всяко ~~превозно средство~~ возило,

б) действащите разпоредби, включително правилата за поддръжка и разпоредбите на ТСОС.

Всяка структура, която отговаря за поддръжката, извършва поддръжката сама, или посредством работилници за поддръжка въз основа на сключен договор.

4. В случая на товарните вагони, всяка структура, която отговаря за поддръжката, се сертифицира от орган, който следва да бъде акредитиран или признат в съответствие с ⇨ Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията[22] ⇦ ~~параграф 5~~, или от национален орган по безопасността. ~~Процесът на акредитиране се основава на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност, като съответните Европейски стандарти серия EN 45 000.~~ Процесът на признаване също се основава на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност.

Когато структурата, която отговаря за поддръжката, е ~~железопътно предприятие или оператор~~ управител на инфраструктура, спазването на изискванията на ⇨ Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията ⇦ ~~, които следва да се приемат съобразно параграф 5,~~ се проверява от националния орган по безопасността, в контекста на процедурите, посочени в член ⌦ 12 ⌫ ~~10 или член 11~~, и се потвърждава в сертификатите, посочени в тези процедури.

~~5. Въз основа на препоръка от Агенцията, до 24 декември 2010 г., Комисията приема мярка за установяване на система за сертифициране на структурата, която отговаря за поддръжката на товарни вагони. Сертификати, предоставени в съответствие с тази система, потвърждават спазването на изискванията, посочени в параграф 3.~~

~~Мярката включва изискванията относно:~~

~~а) установената от структурата система за поддръжка;~~

[22] ОВ L 122, 11.5.2011 г., стр. 22.

~~б) формата и валидността на издадения на структурата сертификат;~~

~~в) критериите за акредитация или признаване на орган или органи, отговорни за издаването на сертификати и осигуряването на проверките, необходими за функционирането на системата за сертифициране;~~

~~г) деня на прилагане на системата за сертифициране, включително преходен период от една година за съществуващите структури, които отговарят за поддръжката.~~

~~Тази мярка, предназначена да измени несъществени елементи от настоящата директива чрез допълването ѝ, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.~~

~~Въз основа на препоръка от Агенцията, до 24 декември 2018 г., Комисията прави преглед на тази мярка, за да включи всички превозни средства и да актуализира, при необходимост, системата за сертифициране, приложима по отношение на товарните вагони.~~

5~~6~~. Сертификатите, издадени в съответствие с параграф 4~~5~~, са валидни в рамките на целия ~~цялата~~ ⌦ Съюз ⌫ ~~Общност~~.

~~7. Агенцията прави оценка на процедурата на сертифициране, прилагана в съответствие с параграф 5, като представя доклад на Комисията най-късно три години след влизането в сила на съответната мярка.~~

⇩ нов

6. Не по-късно от 31 май 2014 г. Агенцията дава оценка на системата за сертифициране на структурата, която отговаря за поддръжката на товарни вагони, и разглежда възможността за прилагане на тази система за всички возила и представя доклад на Комисията.

7. Комисията, посредством актове за изпълнение, приема общи условия за сертифициране на структурата, която отговаря за поддръжката, за всички возила до 24 декември 2016 г.

Тези актове за изпълнение се прилагат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, параграф 2.

Системата за сертифициране, приложима по отношение на товарните вагони, приета с Регламент (ЕС) № 445/2011, продължава да се прилага, докато актовете за изпълнение, посочени в първата алинея, бъдат приети.

🡻 2008/110/ЕО член 1.8 (адаптиран)
⇨ нов

⌦ Член 15 ⌫

⌦ Дерогации от системата за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката ⌫

18. Държавите членки може да решат да изпълнят задълженията за определяне на структура, отговорна за поддръжката, и за нейното сертифициране чрез алтернативни мерки ⇨ на системата за сертифициране, установена в член 14, ⇦ в следните случаи:

а) ~~превозни средства~~ возила, регистрирани в трета държава и поддържани в съответствие с правото на тази държава;

б) ~~превозни средства~~ возила, използвани в мрежи или по линии, при които ширината на междурелсието се различава от тази на главната железопътна мрежа в рамките на ~~Общността~~ ⌦ Съюза ⌫ и за които изпълнението на изискванията, посочени в член 14, параграф 3~~14~~, се обезпечава от международни споразумения с трети държави;

в) ~~превозни средства~~ возила, ~~определени в~~ ⌦ обхванати от ⌫ член 2, ~~параграф 2,~~ и военно оборудване и специален транспорт, който изисква предоставянето на ad hoc разрешение от страна на националния орган по безопасността преди въвеждането в експлоатация. В този случай дерогации се предоставят за срокове, които не надвишават 5 години.

2. ~~Такива алтернативни мерки~~ ⌦ Алтернативните мерки, посочени в параграф 1, ⌫ се прилагат посредством дерогации, които се предоставят от съответния национален орган по безопасността ⌦ или от Агенцията ⌫ :

а) при регистриране на ~~превозни средства~~ возила в съответствие с член 43~~33~~ от Директивата xx ~~за~~ относно оперативната съвместимост на железопътната система - по отношение на определянето на структура, отговорна за поддръжката;

б) при издаване на сертификати и разрешителни за безопасност на железопътни предприятия или ~~оператори~~ управители на инфраструктури~~а~~ в съответствие с членове 10 и 12~~11~~ от настоящата директива - по отношение на определянето и сертифицирането на структурата, която отговаря за поддръжката.

3. Такива дерогации се определят и обосновават в годишния доклад за безопасността, посочен в член 18 ~~от настоящата директива~~. В случаите, в които изглежда, че железопътната система на ~~Общността~~ ⌦ Съюза ⌫ е изложена на прекомерни рискове, свързани с безопасността, Агенцията незабавно информира Комисията. Комисията установява контакт със заинтересованите страни и, по целесъобразност, отправя искане към съответната държава членка да оттегли решението си за дерогация.

⬇ Corrigendum, OJ L 220, 21.6.2004, p. 16 (адаптиран)

~~*Член 15*~~

~~Хармонизиране на сертификатите за безопасност~~

~~1. Преди 30 април 2009 г., се приемат решения относно общите изисквания за хармонизиране в съответствие с член 10, параграф 2, б) и приложение IV и общ формат за документите с указания за кандидатстване в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.~~

~~2. Агенцията препоръчва общи хармонизирани изисквания и общ формат за документите с указания за кандидатстване съгласно мандат, който се приема в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.~~

ГЛАВА IV

⌦ НАЦИОНАЛНИ ⌫ ОРГАНИ ПО БЕЗОПАСНОСТТА

Член 16

Функции

1. Всяка държава членка създава орган по безопасността. Този ~~орган може да бъде министерството, отговарящо за транспорта, и~~ е независим по отношение на своята организация, законова структура и вземането на решения от всякакво железопътно предприятие, ~~оператор~~ управител на инфраструктура, кандидат за такъв и доставчик.

⇩ нов

2. На националния орган по безопасността се възлагат най-малко следните функции:

а) издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на енергийните и инфраструктурни подсистеми, изграждащи железопътната система, в съответствие с член 18, параграф 2 от Директива XX относно оперативната съвместимост на железопътната система;

б) упражняване надзор върху съответствието на компонентите на оперативната съвместимост с основните изисквания съгласно член [x] от Директива [XX] относно оперативната съвместимост на железопътната система;

в) определяне на европейско номериране на возилата в съответствие с член 42 от Директива [XX] относно оперативната съвместимост на железопътната система;

г) по искане на Агенцията, оказване на подкрепа при издаване, подновяване, изменяне или отмяна на единни сертификати за безопасност, издадени в съответствие с член 10, и проверка дали формулираните в тях условия и изисквания са спазени и железопътните предприятия оперират в съответствие с изискванията на Съюза или националното законодателство;

д) издаване, подновяване, изменяне или отмяна на разрешителни за безопасност, издадени в съответствие с член 12, и проверка дали формулираните в тях условия и изисквания са спазени и управителите на инфраструктури оперират в съответствие с изискванията на Съюза или националното законодателство;

е) контролиране, насърчаване, и при необходимост, налагане и осъвременяване на регулаторната рамка за безопасност, включително системата от национални правила,

ж) упражняване на надзор над железопътните предприятия в съответствие с приложение IV към Регламент (ЕС) № 1158/2010[23] и Регламент (ЕС) № 1077/2012[24];

з) упражняване на надзор над надлежното регистриране на возилата в националния регистър на возилата и че отразената в регистъра информация за безопасността е точна и актуална.

3. Националният орган по безопасността на държавата членка, в която оперира железопътното предприятие, сключва споразумения за координиране с Агенцията и други органи по безопасността, за да се гарантира, че ключовата информация относно конкретното железопътно предприятие е споделена, особено за известни рискове и неговите резултати в областта на безопасността. Националният орган по безопасността също обменя информация с други органи по безопасността, ако установи, че железопътното предприятие не взема необходимите мерки за контрол на риска.

Той незабавно да информира Агенцията за опасения относно нивото на безопасност на железопътното предприятия под негов надзор. Агенцията предприема подходящи действия, предвидени в член 10, параграф 6.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

~~2. На органа по безопасността се възлагат най-малко следните функции:~~

↓ 2008/110/ЕО член 1.9(a)

~~а) Издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми, изграждащи железопътната система, в съответствие с член 15 от Директивата за оперативната съвместимост на железопътната система, и проверка дали те се експлоатират и поддържат съгласно съответните основни изисквания;~~

↓ 2008/110/ЕО член 1.9(b)

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

~~в) упражняване на надзор върху съответствието на компонентите на оперативната съвместимост с основните изисквания съгласно член 12 от Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО;~~

~~г) издаване на разрешително за въвеждане в експлоатация на нов и съществено променен подвижен състав, все още неподлежащ на ТИОС;~~

~~д) издаване, подновяване, изменяне или отмяна на съответни части от сертификати за безопасност и на разрешителни за безопасност, дадени в съответствие с членове 10 и 11, и проверка дали формулираните в тях условия и изисквания са спазени~~

[23] ОВ L 326, 10.12.2010 г., стр.11.
[24] ОВ L 320, 17.11.2012 г., стр. 3.

~~и дали операторите на инфраструктури и железопътни предприятия оперират според изискванията на Общността или националното законодателство;~~

~~е) непрекъснато контролиране, подкрепяне и при необходимост налагане и развиване на регулаторната рамка за безопасност, включително системата от национални правила за безопасност;~~

↓ 2008/110/ЕО член 1.9, буква в)

~~ж) гарантиране на надлежното регистриране на превозните средства в НРПС и на точността и осъвременяването на отразената в регистъра информация;~~

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)
⇨ нов

4. Функциите, посочени в параграф 2, не могат да се прехвърлят директно или чрез допълнително договаряне на ~~оператор~~ управител на инфраструктура, железопътно предприятие или доставчик.

Член 17

Принципи на вземане на решения

1. ⌦ Националните органи ⌫ ~~Органът~~ по безопасността изпълняват функциите си по открит, недискриминационен и прозрачен начин. По-специално, ~~той~~ ⌦ те ⌫ позволяват на всички страни да бъдат чути и да аргументират своите решения.

~~Той~~ ⌦ Те ⌫ отговарят своевременно на запитвания и молби и правят своите заявки за информация незабавно, като приемат всички свои решения в рамките на четири месеца след предоставянето на цялата заявена информация. По всяко време ~~той~~ ⌦ те ⌫ мо~~же~~гат да отправят молба за техническа помощ към ~~операторите~~ управителите на инфраструктури и железопътни предприятия или други квалифицирани органи по време на изпълнението на функциите си, посочени в член 16.

В процеса на разработване на националната регулаторна рамка, ⌦ националният ⌫ орган~~ът~~ по безопасността се консултира с всички заинтересовани лица и страни, включително ~~оператори~~ управители на инфраструктур~~а~~, железопътни предприятия, производители и доставчици на услуги по поддръжката, потребители и представители на персонала.

2. ⌦ Агенцията и националните органи ⌫ ~~Органът~~ по безопасността имат право да извършват проверки и разследвания, които са необходими за изпълнението на ~~неговите~~ ⌦ техните ⌫ функции и ~~му~~ ⌦ им ⌫ се дава достъп до всички необходими документи и помещения, инсталации и съоръжения на ~~операторите~~ управителите на инфраструктури и железопътни предприятия.

3. Държавите членки вземат мерки, необходими да се гарантира, че решенията взети от ⌦ националния ⌫ орган~~а~~ по безопасността са предмет на съдебен контрол.

4. ⌦ Националните ⌫ о~~О~~рган~~и~~~~те~~ по безопасността провеждат активен обмен на мнения и опит ⇨ в установената от Агенцията мрежа, за да хармонизират критериите за вземане на решение в целия Съюз. ⇦ ~~с цел хармонизиране на техните критерии за~~

~~вземане на решения в цялата Общност. Тяхното сътрудничество има за цел, по-специално, да улесни и координира издаването на сертификати за безопасност на железопътни предприятия, които са получили международни влакови пътеки в съответствие с процедурата, изложена в член 15 от Директива 2001/14/ЕО.~~

~~Агенцията подкрепя органите по безопасността при изпълнението на тези функции.~~

⇩ нов

5. Обхватът на сътрудничеството между Агенцията и националните органи по безопасността по всички въпроси, отнасящи се до инспекции на място, свързани с издаването на единния сертификат за безопасност и надзор над железопътните предприятия след издаването на единния сертификат за безопасност, се определят в договорни или други договорености между Агенцията и националните органи за безопасност.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

Член 18

Годишен доклад

Всяка година националният орган~~ът~~ по безопасността публикува годишен доклад относно дейността си за предшестващата година и го изпраща на Агенцията най-късно до 30 септември. Докладът съдържа информация за:

а) развитието на безопасността в железопътния транспорт, включително съвкупност от общи показатели за безопасност на ниво държави членки, изложени в приложение I;

б) важни промени в законодателството и регулирането по отношение на безопасността в железопътния транспорт;

в) разработването на сертификати и разрешителни за безопасност;

г) резултати и натрупан опит от упражняването на надзор върху ~~операторите~~ управителите на инфраструктури и железопътни предприятия.

🡻 2008/110/ЕО член 1.10 (адаптиран)
⇨ нов

д) дерогациите, за които е взето решение съгласно член ~~14a~~ ⌦ 14 ⌫ , параграф 8~~.~~;

⇨е) всички инспекции или одит на железопътни предприятия, извършващи дейност в държавата членка по време на дейностите по надзор. ⇦

↓ Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

ГЛАВА V

РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ

Член 19

Задължение за разследване

1. Държавите членки гарантират, че разследване се извършва от разследващия орган, посочен в член 21 след тежки произшествия в железопътната система, целта на което е възможно подобрение на безопасността в железопътния транспорт и предотвратяване на произшествия.

2. Освен тежки произшествия, разследващият орган, посочен в член 21, може да разследва тези произшествия и инциденти, които при малко по-различни обстоятелства биха могли да доведат до тежки произшествия, включително технически повреди в структурните подсистеми или в компонентите на оперативната съвместимост на европейските железопътни системи.

Разследващият орган, по негова преценка, решава дали да се предприеме разследване на такова произшествие или инцидент. В своето решение той взема предвид:

а) сериозността на произшествието или инцидента;

б) дали произшествието е част от серия произшествия и инциденти по отношение на системата като цяло;

в) отражението му върху безопасността в железопътния транспорт на равнището на ~~ниво~~ ~~Общност~~ Съюза,

~~и~~

г) молби от ~~оператори~~ управители на инфраструктури, железопътни предприятия, националния орган~~а~~ по безопасността или държави членки.

3. Обхватът на разследванията и процедурата, която трябва да се следва при провеждане на такива разследвания се определят от разследващия орган като се отчитат ~~принципите и целите на~~ член 20 и член 22 и в зависимост от поуките, които са очаква да се извлекат от произшествието или инцидента за подобряване на безопасността.

4. Разследването в никакъв случай не включва определянето на вина или отговорност.

Член 20

Статут на разследването

1. Държавите членки определят, в рамките на съответната им правна система, правния статут на разследването, който ~~ще~~ позволи~~я~~ва на отговарящите за разследването да изпълнят своята функция по най-ефективния начин и за най-кратко време.

~~2. В съответствие със законодателството, което е в сила в държавите членки и, когато е целесъобразно, в сътрудничество с органите, отговарящи за съдебното следствие, на разследващите лица им се предоставя при първа възможност:~~

⇩ нов

2. В съответствие с действащото законодателство държавите членки осигуряват пълното сътрудничество на органите, отговарящи за съдебното следствие, и гарантират, че при първа възможност на разследващите лица се предоставя:

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

а) достъп до мястото на произшествието или инцидента, както и до участвалия в произшествието подвижен състав, съответните инфраструктура и контрол на движението и уредбите за сигнализация;

б) правото на непосредствено описване на доказателствата и контролирано преместване на останките от катастрофата, инсталациите или ~~компонентите~~ елементите на инфраструктурата за проучване и анализ;

в) достъп до и използване на съдържанието на записващите устройства на ~~превозното средство~~ возилото и апаратурата за записване на устни съобщения и регистриране на действието на сигнализацията и системата за регулиране на движението;

г) достъп до резултатите от експертизата на телата на жертвите;

д) достъп до резултатите от експертизата на влаковия персонал и друг железопътен персонал, участвал в произшествието или инцидента;

е) възможност за разпит на железопътния персонал, участвал в произшествието и други свидетели;

ж) достъп до всякаква важна информация или записи, притежавани от ~~оператора~~ управителя на инфраструктурата, железопътните предприятия и ⌦ националния ⌫ орган~~а~~ по безопасността.

3. Разследване се извършва независимо от всякакво съдебно следствие.

Член 21

Разследващ орган

1. Всяка държава членка гарантира, че разследванията на ~~злополуки~~ произшествия и инциденти, посочени в член 19, се провеждат от постоянен орган, който се състои от най-малко един следовател, квалифициран да изпълнява функцията на главен разследващ в случай на произшествие или инцидент. Този орган е независим в своята организация, законова структура и вземане на решения от всякакви ~~оператори~~ управители на инфраструктури, железопътни предприятия, от органите, налагащи такси, разпределящи инфраструктурен капацитет и организациите, уведомявани за взетите мерки, както и от всяка страна, чиито интереси биха могли да са в противоречие с функциите, възложени на разследващия орган. Освен това, той е независим и от ⌦ националния ⌫ орган~~а~~ по безопасността както и от всякакъв регулатор на железопътни мрежи.

2. Разследващият орган изпълнява своите функции независимо от организациите, посочени в параграф 1 и получава необходимите ресурси за това. Неговите ~~разследвания~~ разследващи придобиват статут, който им дава необходимите гаранции за независимост.

3. Държавите членки задължават железопътните предприятия, ~~операторите~~ управителите на инфраструктури и, когато е целесъобразно, ⌦ националния ⌫ орган~~а~~ по безопасността, незабавно да докладват за произшествия и инциденти, посочени в член 19, на разследващия орган. Разследващият орган трябва да може да реагира на такива доклади и да предприеме необходимите действия за започване на разследване не по-късно от една седмица след получаването на доклада за произшествието или инцидента.

4. Разследващият орган може да комбинира своите функции съгласно настоящата директива с работата по разследване на събития, различни от железопътните произшествия и инциденти, при положение че тези разследвания не застрашават неговата независимост.

5. Ако е необходимо, разследващият орган може да поиска помощ от разследващи органи от други държави членки или от Агенцията за експертно мнение или за извършване на технически прегледи, анализи или оценки.

6. Държавите членки може да възложат на разследващия орган задачата да проведе разследвания на железопътни произшествия и инциденти, различни от посочените в член 19.

7. Разследващият орган извършва активен обмен на мнения и опит с цел разработване на общи методи за разследване, формулиране на общи принципи за прилагане на препоръките за безопасност и адаптиране към развитие на научно-техническия прогрес.

В тази му функция разследващият орган получава подкрепата на Агенцията.

Член 22

Процедура по разследване

1. Произшествие или инцидент, посочени в член 19, се разследват от разследващия орган на държавата членка, в която събитието се е случило. Ако е невъзможно да се установи в коя държава членка то се е случило или ако се е случило на или близо до гранично съоръжение между две държави членки, съответните органи се споразумяват кой от тях ~~ще~~ поема~~е~~ разследването или то да бъде извършено съвместно. В първия случай другият орган има право да участва в разследването и напълно да се възползва от неговите резултати.

Разследващите органи от друга държава членка получават покана да участват в разследване, винаги когато дадено железопътно предприятие, регистрирано и лицензирано в тази държава членка, има някакво отношение към произшествието или инцидента.

Този параграф не изключва възможността държавите членки да се споразумяват за провеждането на съвместни разследвания от съответните органи при други обстоятелства.

2. За всяко произшествие или инцидент органът, отговарящ за разследването, осигурява подходящите средства, включително необходимата експлоатационна и техническа експертиза за провеждане на разследването. Експертизата може да бъде получена вътре

или извън органа, в зависимост от характера на разследваното произшествие или инцидент.

3. Разследването се извършва с максимална откритост, така че да могат да бъдат изслушани всички засегнати страни и да се обменят мнения и резултати. Съответните ~~оператори~~ управители на инфраструктури и железопътни предприятия, ⌦ националният ⌫ орган по безопасността, пострадалите и техните роднини, претърпелите материални щети собственици, производителите, включените аварийни служби и представители на персонала и потребителите се информират редовно за разследването и неговото развитие и, доколкото е целесъобразно, им се дава възможност да споделят своите становища и виждания за разследването и да коментират информацията в предварителни доклади.

4. Разследващият орган завършва своите проучвания на мястото на инцидента в най-краткия възможен срок, така че ~~операторът~~ управителят на инфраструктура да може да я възстанови и открие за железопътни транспортни услуги колкото е възможно по-скоро.

Член 23

Доклади

1. Разследване на произшествие или инцидент, посочени в член 19, е предмет на доклади под форма, подходяща за вида и сериозността на произшествието или инцидента и значимостта на резултатите от разследването. В докладите се формулират целите на разследванията, упоменати в член 19, параграф 1, и съдържат, когато е целесъобразно, препоръки за безопасност.

2. Разследващият орган прави окончателния доклад публично достояние в най-кратки срокове и нормално не по-късно от 12 месеца след дата на произшествието. ~~Докладът следва възможно най-точно структурата за докладване, изложена в приложение V.~~ Докладът, включително препоръките за безопасност, се предоставят на съответните страни, посочени в член 22, параграф 3 и на органите и заинтересованите участници в други държави членки.

⇩ нов

Комисията установява, посредством актове за изпълнение, съдържанието на докладите разследването на произшествия и инциденти. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, параграф 2.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

3. Всяка година разследващият орган публикува ~~до~~ не по-късно от 30 септември минимум годишен доклад, в който се описват разследванията, извършени през предходната година, препоръките за безопасност, които са били издадени и предприетите действия в съответствие с издадените преди това препоръки.

↓ Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

Член 24

Информация за изпращане в Агенцията

1. В рамките на една седмица след решението за предприемане на разследване, разследващият орган информира Агенцията за това. В информацията се посочват датата, времето и мястото на произшествието, както и видът и последствията по отношение на смъртните случаи, травмите и материалните щети.

2. Разследващият орган изпраща на Агенцията копие от окончателния доклад, посочен в член 23, параграф 2 и на годишния доклад, посочен в член 23, параграф 3.

Член 25

Препоръки за безопасност

1. Препоръка за безопасност, издадена от разследващия орган, по никакъв начин не създава презумпцията за вина или отговорност за произшествие или инцидент.

2. Препоръките се адресират до ⌦ Агенцията, до националния ⌫ орган~~а~~ по безопасността, и ако е необходимо поради характера на препоръката, до други органи или агенции в държавата членка или други държави членки. Държавите членки и техните ⌦ национални ⌫ органи по ~~агенции за~~ безопасността вземат необходимите мерки, за да гарантират, че препоръките, издадени от разследващия орган, се вземат своевременно под внимание и, когато е целесъобразно, се предприемат съответните действия.

3. ⌦ Националните ⌫ органи по ~~агенции за~~ безопасността и други ~~агенции и~~ органи и структури, или при необходимост, други държави членки, към които са адресирани препоръки, докладват поне веднъж годишно на разследващия орган за взетите или планирани мерки като следствие от препоръката.

ГЛАВА VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

↓ 2008/110/ЕО член 1.11 (адаптиран)

~~*Член 26*~~

~~Адаптиране на приложенията~~

~~Приложенията се адаптират към научно-техническия прогрес. Тази мярка, предназначена да изменени несъществени елементи на настоящата директива, се приема съгласно процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 27, параграф 2а.~~

⇩ нов

Член 26

Упражняване на делегирането

1. На Комисията се предоставят правомощия да приема делегирани актове при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощията да приема делегирани актове, както е посочено в член 5, параграф 2 и член 7, параграф 2, се предоставят на Комисията за неопределен срок.

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 5, параграф 2 и член 7, параграф 2, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.

5. Делегиран акт, приет съгласно член 5, параграф 2 и член 7, параграф 2, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16
⇨ нов

Член 27

Комитология

~~1. Комисията се подпомага от Комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО.~~

⇨ 1. Комисията се подпомага от комитет. Комитетът представлява комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011. ⇦

~~2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.~~

⇨ 2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. ⇦

~~Срокът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.~~

↓ 2008/110/ЕО член 1.12, буква а) (адаптиран)

~~2а. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.~~

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

~~3. При позоваване на настоящият параграф, се прилагат членове 3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.~~

↓ 2008/110/ЕО член 1.12(b)

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

~~Член 28~~

~~Изпълнителни мерки~~

~~1. Държавите членки могат да предложат на вниманието на Комисията всякакви мерки относно изпълнението на настоящата директива. Съответните решения се прилагат в съответствие с процедурата, посочена в член 27, параграф 2.~~

~~2. По искане на държава членка или по своя собствена инициатива Комисията, при специфичен случай, разглежда приложението и изпълнението на разпоредбите относно издаването на сертификат и разрешително за безопасност и в рамките на два месеца от получаването на такова искане, решава съгласно процедурата, посочена в член 27, параграф 2, дали съответната мярка може да продължи да се прилага. Комисията уведомява за своето решение Европейския парламент, Съвета и държавите членки.~~

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

~~ГЛАВА VII~~

~~ОБЩИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ~~

~~Член 29~~

~~Изменения на Директива 95/18/ЕО~~

~~С настоящото Директива 95/18/ЕО се изменя, както следва:~~

~~1. Член 8 се заменя със следното:~~

~~*„Член 8*~~

~~Изискванията относно професионалната компетентност се удовлетворяват, когато кандидатстващото железопътно предприятие има или ще има организация за управление, която притежава познанията и/или опита да упражнява безопасен и надежден контрол върху експлоатацията и надзор върху вида операции, уточнени в лицензa“.»~~

~~2. В приложението се заличава Раздел II.~~

~~*Член 30*~~

~~**Изменения на Директива 2001/14/ЕО**~~

~~С настоящото Директива 2001/14/ЕО се измeня, както следва:~~

~~1. Заглавието се заменя със следното:~~

~~„Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура“.~~

~~2. В член 30, параграф 2, е) се заменя със следното:~~

~~„е) споразумения за достъп в съответствие с член 10 от Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железопътните системи на Общността[25], изменена с Директива 2004/51/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 30 април 2004 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железопътните системи в Общността[26].“~~

~~3. Член 32 се заличава.~~

~~4. В член 34, параграф 2 се заменя със следното:~~

~~‘2. По искане на държава членка или по своя собствена инициатива, Комисията, при специфичен случай, разглежда приложението и изпълнението на разпоредбите относно налагането на такси, разпределянето на капацитет, и в рамките на два месеца от получаването на такова искане решава съгласно процедурата, посочена в член 35, параграф 2 дали съответната мярка може да продължи да бъде прилагана. Комисията уведомява за своето решение Европейския парламент, Съвета и държавите членки.“»~~

Член ~~31~~ ⌦ 28 ⌫

Доклад и по-нататъшно действие на ~~Общността~~ ⌦ Съюза ⌫

~~Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета преди 30 април 2007 г. и след това на всеки пет години доклад за приложението на настоящата директива.~~

~~25 ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25.~~

~~26 ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 164.~~

⇩ нов

Въз основа на подходяща информация, предоставена от Агенцията Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета преди [конкретната дата се попълва от Службата за публикации — *пет години след влизането в сила*] и след това на всеки пет години доклад за приложението на настоящата директива.

⇩ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

Докладът се придружава, при необходимост, от предложения за по-нататъшно действие на ~~Общността~~ ⌦ Съюза ⌫ .

Член ~~32~~ ⌦ 29 ⌫

Санкции

Държавите членки формулират правилата за санкции, приложими при нарушаване на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното приложение. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, съразмерни, недискриминационни и разубеждаващи.

Държавите членки уведомяват Комисията за тези правила до датата, уточнена в член ~~33~~ ⌦ 32, параграф 1 ⌫ , и незабавно я известяват за всякакви последващи изменения, които ги засягат.

⇩ нов

Член 30

Преходни разпоредби.

Приложения III и V към Директива 2004/49/ЕО се прилагат до датата на прилагане на актовете за изпълнение, посочени в член 6, параграф 2 и параграф 3, член 9, параграф 2, член 14, параграф 7 и член 23, параграф 2 от настоящата директива.

Преди [конкретната дата се попълва от Службата за публикации — *две години след влизането в сила*] националните органи по безопасността продължават да издават сертификати за безопасност в съответствие с Директива 2004/49/ЕО. Тези сертификати за безопасност са валидни до изтичане на срока им.

Член 31

Препоръки и становища на Агенцията

Агенцията предоставя препоръки и становища в съответствие с член 15 от Регламент ... / ... [Регламента за Агенцията] за целите на прилагането на настоящата директива. Тези препоръки и становища ще послужат като основа за всяка мярка на Съюза, приета съгласно настоящата директива.

↓ Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран) ⇨ нов

Член ~~33~~ ⌦ 32 ⌫

~~Изпълнение~~ ⌦ Транспониране ⌫

1. Държавите членки въвеждат в действие необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с ~~настоящата директива~~ ⌦ членове 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 и приложение I ⌫ преди ⇨ [конкретната дата се попълва от Службата за публикации — *две години след влизането в сила*] ⇦ ~~30 април 2006 г. Те незабавно информират Комисията за това.~~ ⇨Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби. ⇦

2. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. ⇨ Те включват също така уточнение, че позоваванията в съществуващите законови, подзаконови и административни разпоредби на директивите, отменени с настоящата директива, се считат за позовавания на настоящата директива. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки. ⇦ ~~Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.~~

⇩ нов

Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

3. Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Република Кипър и Република Малта, доколкото на териториите им няма установена железопътна система.

Когато обаче публична или частна структура подаде официално заявление за изграждане на железопътна линия с оглед нейната експлоатация от едно или повече железопътни предприятия, съответните държави членки въвеждат законодателство за изпълнение на настоящата директива в рамките на една година след получаването на заявлението.

Член 33

Отмяна

Директива 2004/49/ЕО, изменена с директивите, посочени в приложение II, част А, се отменя, считано от [конкретната дата се попълва от Службата за публикации — две години след *влизането в сила*], без да се засягат задълженията на държавите членки по отношение на сроковете за транспониране в националното законодателство и прилагането на директивите, посочени в приложение IV, част Б.

Позоваванията на отменената директива се разглеждат като позовавания на настоящата директива и се тълкуват според таблицата на съответствието в приложение II.

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

Член 34

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила ⌦ на двадесетия ден след ⌫ ~~в~~ деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

⇩ нов

Членове 10 и 11 се прилагат от [конкретната дата се попълва от Службата за публикации — *две години след влизането в сила*].

🡻 Поправка, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16 (адаптиран)

Член 35

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на […] година.

⌦ *За Европейския парламент*	*За Съвета* ⌫
⌦ *Председател*	*Председател* ⌫

↓ 2009/149/ЕО член 1 и приложение (адаптиран)

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Общите показатели за безопасност ⌦ трябва ⌫ да се отчитат ежегодно от ⌦ националните ⌫ органи~~те~~ по безопасността. ~~Първият отчетен период е 2010 г.~~

~~Показателите, свързани с дейностите, посочени в член 2, параграф 2, букви а) и б), следва да бъдат взети предвид поотделно, ако са представени.~~

Ако след представянето на доклада бъдат открити нови факти или грешки, показателите за съответната година ⌦ трябва да ⌫ се изменят или коригират от ⌦ националния ⌫ орган~~а~~ по безопасността при първа възможност и най-късно в следващия годишен доклад.

За показатели, отнасящи се до произшествия съгласно точка 1, ⌦ трябва да ⌫ се прилага Регламент (ЕО) № 91/2003 на Европейския парламент и на Съвета ~~от 16 декември 2002 г. относно статистиката за железопътния транспорт~~[1], доколкото е налице съответната информация.

1.*Показатели, свързани с произшествия*

1.1. Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой тежки произшествия и разбивка по следните видове ~~произшествия~~ ⌦ произшествие ⌫ :

i) - ~~сблъсквания~~ ⌦ сблъскване ⌫ на влакове ⌦ с железопътни возила ⌫ , ~~включително сблъсквания с препятствия в междурелсовия просвет,~~

⌦ ii) сблъсквания на влакове, включително сблъсквания с препятствия в междурелсовия просвет, ⌫

iii) дерайлиране на влакове,

iv) произшествия при железопътни прелези, включително произшествия с пешеходци при железопътни прелези,

v) произшествия с лица, ~~причинени от~~ ⌦ свързани с ⌫ подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства,

vi) пожари в подвижен състав,

vii) други.

Всяко тежко произшествие ⌦ трябва да ⌫ се докладва според вида на първичното произшествие, дори когато последствията от вторичното произшествие са по-тежки, като например пожар след дерайлиране.

1.2. Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой лица, тежко ранени или убити по вид на произшествието, подразделени на следните категории:

i) ~~пътници~~ ⌦ пътник ⌫ (също и относителна стойност спрямо общ брой пътник-километри и километри, изминати от пътнически влакове),

ii) ~~служители~~ ⌦ служител ⌫ , включително персонала на подизпълнителите,

[1] ОВ L 14, 21.1.2003 г., стр. 1.

iii) ползватели на железопътни прелези,

iv) ~~лица без разрешително за ползване на железопътни съоръжения~~ ⌦ нарушители ⌫ ,

v) други.

2. ***Показатели, свързани с опасни товари***

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой произшествия, свързани с превоз на опасни товари, подразделени на следните категории:

i) произшествия с участието на поне едно железопътно ~~превозно средство~~ возило, превозващо опасни товари, както е определено в допълнението,

ii) брой произшествия, при които са освободени опасни товари.

3. ***Показатели, свързани със самоубийства***

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой на самоубийствата.

4. ***Показатели, свързани с предвестници на произшествия***

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой:

i) повредени релси,

ii) деформирани коловози ⌦ и изместване спрямо оста на коловоза ⌫,

iii) неизправности в сигнализацията за движение от неправилната страна,

iv) задминавания на сигнали за опасност,

v) повредени колела ~~и оси~~ на експлоатирания подвижен състав,

⌦(vi) повредени оси на експлоатирания подвижен състав. ⌫

Трябва да се докладват всички предвестници — както довелите, така и недовелите до произшествия. Предвестниците, довели до произшествия, трябва да се докладват по ОМБ относно предвестниците; възникналите произшествия, ако са тежки, ⌦ трябва ⌫ да се докладват по ОПБ относно произшествията, посочени в точка 1.

5. ***Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията***

~~Общо в евро и относително (спрямо влак-километри):~~

~~– брой на смъртните случаи и сериозните травми, умножени по цената за предотвратяване на една жертва на произшествие (ЦПЖ),~~

~~– разходи във връзка с щети, нанесени на околната среда,~~

~~– разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата,~~

~~– разходи, причинени от закъсненията вследствие на произшествия.~~

~~Органите по безопасността докладват икономическото въздействие или на всички произшествия, или само на тежките произшествия. Направеният избор да се укаже ясно в годишния доклад, посочен в член 18.~~

~~ЦПЖ представлява цената, която обществото приписва на предотвратяването на една жертва на произшествие, и като такава тя не може да представлява препоръка за обезщетение между страни, замесени в произшествия.~~

⇩ нов

Агенцията определя единичните разходи въз основа на данните до влизане в сила на настоящата директива.

🡻 2009/149/ЕО член 1 и приложение (адаптиран)

6. ***Показатели, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното приложение***

6.1. Процент коловози с автоматична защита на влаковете (АЗВ) в действие, процент влак-километри с ползване на действащи системи АЗВ.

6.2. Брой железопътни прелези (общ, на линеен километър и на километър релсов път) по следните осем вида:

а) активно обезопасени железопътни прелези със:

i) автоматично предупреждение от страната на ползвателите,

ii) автоматична защита от страната на ползвателите,

iii) автоматична защита и предупреждение от страната на ползвателите,

iv) автоматична защита и предупреждение от страната на ползвателите, както и ⌦ блокировъчна ⌫ автоматична защита от страната на релсовия път,

v) ръчно подавано предупреждение от страната на ползвателите,

vi) ръчно задействана защита от страната на ползвателите,

vii) ръчно задействана защита и ръчно подавано предупреждение от страната на ползвателите.

б) пасивно обезопасени железопътни прелези.

7. ***Показатели, свързани с управлението на безопасността***

Вътрешни одити, извършени от ~~оператори~~ управители на железопътни инфраструктури и железопътни предприятия, съгласно документацията на системата за управление на безопасността. Общ брой извършени одити и този брой като процент необходими (и/или планирани) одити.

8. ***Определения***

Общите определения за ОПБ и методите за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията са посочени в допълнението.

Допълнение

ОБЩИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЗА ОПБ И МЕТОДИ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ИКОНОМИЧЕСКОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯТА

1. ***Показатели, свързани с произшествия***

1.1. „Тежко произшествие“ означава всяко произшествие с участието на поне едно релсово ~~превозно средство~~ возило в движение, с резултат поне едно загинало или сериозно ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, релсовия път, други съоръжения или за околната среда, или значително нарушение на трафика. Изключват се произшествия в цехове, складове и депа.

1.2. „Значителни щети по подвижния състав, релсовия път, други инсталации или за околната среда“ означават щети, които са еквивалентни на 150000 EUR или повече.

1.3. „Значително нарушение на трафика“ означава, че движението на влаковете по главна железопътна линия е преустановено за шест часа или повече.

1.4. „Влак“ означава едно или повече железопътни ~~превозни средства~~ возила, теглени от един или повече локомотиви или моторни вагони, или един моторен вагон, пътуващ самостоятелно, движещ се под определен номер или обозначение от начална фиксирана точка до крайна фиксирана точка. Лека машина~~, т.е.~~ като локомотив, пътуващ сам, се смята за влак.

1.5. „Сблъскване на влакове~~, включително сблъскване с препятствия в междурелсовия просвет~~“ означава сблъскване чело в чело, чело в край или странично сблъскване между част от влак и част от друг ~~влак, или със~~ ⌦ влак или железопътно возило, или маневриращ подвижен състав ⌫ :

~~i) маневриращ подвижен състав,~~

~~ii) обекти, закрепени или временно намиращи се върху релсовия път или близо до него (с изключение на обекти при железопътен прелез, ако са изгубени от пресичащо превозно средство или ползвател).~~

⌦ 1.6. „сблъскване с препятствия в междурелсовия просвет“ означава сблъскване между част от влак и обекти, закрепени или временно намиращи се върху релсовия път или близо до него (с изключение на обекти при железопътен прелез, ако са изгубени от пресичащо превозно средство или ползвател). Включва сблъсък с надземните контактни линии. ⌫

1.~~6~~7. „Дерайлиране на влакове“ означава случай, при който поне едно колело на влак напусне релсовия път.

1.~~7~~8. „Произшествия при железопътни прелези“ означава произшествия при железопътни прелези с участието на поне едно железопътно ~~превозно средство~~ возило и едно или повече пресичащи превозни средства, други пресичащи ползватели, като например пешеходци, или други обекти, намиращи се временно върху релсовия път или близо до него, ако са изгубени от пресичащо превозно средство или ползвател.

1.~~8~~9. „Произшествия с лица, ~~причинени от~~ ⌦ свързани с ⌫ подвижен състав в движение“ означава произшествия с едно или повече лица, които са ударени или от железопътно ~~превозно средство~~ возило , или от обект, който е закрепен към ~~превозното средство~~ возилото или се е отделил от него. Включват се лица, паднали от железопътни ~~превозни средства~~ возила , както и лица, които са паднали или са ударени от незакрепени предмети, докато са пътували на борда на ~~превозни средства~~ возила.

1.~~9~~10. „Пожари в подвижен състав“ означава пожари и експлозии, случващи се в железопътни ~~превозни средства~~ возила (включително техния товар), докато се движат между гарата на заминаване и гарата на местоназначение, включително когато са спрели на гарата на заминаване, гарата на местоназначение или междинни спирки, както и по време на дейности по прекомпозиране.

1.~~10~~11. „~~Произшествия~~ ⌦ Произшествие ⌫ от друг вид“ означава всички останали произшествия освен вече упоменатите (сблъсквания на влакове, дерайлирания на влакове, при железопътни прелези, с лица, причинени от подвижен състав в движение, пожари в подвижен състав).

1.~~11~~12. „Пътник“ означава всяко лице, с изключение на персонала на влака, което пътува с железопътно ~~превозно средство~~ возило . В статистиката на произшествията се включват пътници, опитващи се да се качат на движещ се влак или да слязат от него.

1.~~12~~13. ‘ ⌦„Служител ⌫ ~~Служители~~ (включително персонал на подизпълнителите и самостоятелните подизпълнители)“ означава ~~всички лица~~ всяко лице, чиято трудова заетост е във връзка с железница и ~~са били~~ е било на работа по време на произшествието. Това включва влаковата бригада и лицата, работещи с подвижния състав и инфраструктурните съоръжения.

1.~~13~~14. „ ⌦ Преминаващ ⌫ ~~Преминаващи~~ през железопътен прелез“ означава ~~всички~~ лице~~а~~, използващ~~и~~ железопътен прелез, за да пресече~~кат~~ железопътната линия с някакво превозно средство или пеша.

1.~~14~~15. ~~„Лица без разрешение в железопътни обекти“~~ ⌦ „нарушител“ ⌫ означава ~~всички~~ лице~~а~~, намиращ~~и~~ се в железопътни обекти, в които такова присъствие е забранено, с изключение на преминаващите през железопътен прелез.

1.~~15~~16. „Други (трети страни)“ означава всички лица, които не попадат в определенията за „пътници“, „служители, включително персонал на подизпълнители“, „ ⌦ преминаващ ⌫ ~~преминаващи~~ през железопътен прелез“ и ~~„лица без разрешение в железопътни обекти“~~ ⌦ „нарушители“ ⌫ .

1.~~16~~17. „ ⌦ Смъртен случай ⌫ (загинало лице)“ означава лице, което е убито на място или умира в рамките на 30 дни в резултат на произшествие, с изключение на самоубийство.

1.~~17~~18. „⌦ Ранен ⌫ (тежко ранено лице)“ означава ранено лице, което е хоспитализирано за повече от 24 часа в резултат на произшествие, с изключение на опит за самоубийство.

2. ***Показатели, свързани с опасни товари***

2.1. „Произшествие, свързано с превоза на опасни товари“ означава произшествие или инцидент, подлежащи на докладване в съответствие с RID[1]/ADR, раздел 1.8.5.

2.2. „Опасни товари“ означава вещества и предмети, чийто превоз е забранен съгласно RID или е разрешен само при предписаните в него условия.

3. ***Показатели, свързани със самоубийства***

3.1. „Самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване на лице, водещо до смърт, записан и класифициран от компетентния национален орган.

[1] RID — „Правилник за международен железопътен транспорт на опасни товари“, приет с Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13).

4. ***Показатели, свързани с предвестници на произшествия***

4.1. „Повредена релса“ означава релса, която е счупена на две или повече парчета или от която се е отделило метално парче, причиняващо празнина с дължина над 50 mm и дълбочина над 10 mm в повърхността, по която се търкалят колелата.

4.2. „Деформиран коловоз ⌦ и изместване спрямо оста на коловоза ⌫“ означава неизправности, свързани с целостта и геометрията на коловоза, които изискват спиране на движението по него или незабавно намаляване на позволената скорост~~, за да се запази безопасността~~.

4.3. „Неизправност в сигнализацията за движение от неправилната страна“ означава ⌦ техническа ⌫ неизправност в системата за сигнализация (или при инфраструктурата, или при подвижния състав), вследствие на което сигнализацията е по-малко ограничителна, отколкото се изисква.

4.4. „Задминаване на сигнал за опасност (ЗСО)“ означава случай, при който част от влак извършва движение извън разрешеното.

Неразрешено движение означава задминаване на:

– подаван от страната на релсовия път при опасност цветен светлинен сигнал или семафор като команда за спиране, когато не действа система за автоматичен контрол и управление на движението на влаковете (ATCS) или система за автоматична защита на влаковете (АЗВ),

– крайна точка за безопасно движение, определена от система ATCS или АЗВ,

– точка, съобщена чрез устно или писмено указание съгласно предписанията,

– стоп-табла (буферите не се включват) или ръчни сигнали.

Не се включват случаи, при които ~~превозни средства~~ возила без прикачен моторен подвижен състав или влак без присъствие на обслужващ персонал потеглят сами и задминават сигнал за опасност. Не се включват случаи, при които по някаква причина сигналът за опасност не е подаден навреме, за да даде възможност на машиниста да спре влака преди задминаването на сигнала.

Националните органи за безопасност могат да докладват поотделно по четирите позиции по-горе, но трябва да съобщят поне един общ показател, съдържащ данни и по четирите позиции.

4.5. „Повредено ⌦ колело ⌫ ~~колела и оси~~“ означава счупване, засягащо важни части на колелото~~,~~ ~~или оста~~ ~~и~~ пораждащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъскване).

⌦4.6. „Повредена ос“ означава счупване, засягащо важни части на оста и пораждащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъскване). ⌫

5. ***Общи методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията***

⇩ нов

Агенцията разработва методология за изчисляване на единичните разходи въз основа на данните, събрани до влизането в сила на настоящата директива.

↓ 2009/149/ЕО член 1 и приложение (адаптиран)

~~5.1. Цената за предотвратяване на една жертва на произшествие (ЦПЖ) се състои от:~~

~~1. Цена на безопасността сама по себе си: стойност на готовността за плащане (ГП) въз основа на проучванията на заявените предпочитания, осъществени в държавата членка, в която се прилага такава стойност.~~

~~2. Преки и косвени икономически разходи: оценената в държавата членка стойност на разходите, състоящи се от:~~

~~– медицински и рехабилитационни разходи,~~

~~– съдебни разходи, разходи за полиция, частни разследвания на произшествията, аварийно-спасителни работи и административни разходи по застраховането,~~

~~– производствени загуби: цена за обществото на стоките и услугите, които би могло да произведе лицето, ако не се е случило произшествието.~~

~~5.2. Общи принципи за определяне на цената на безопасността сама по себе си и за оценяване на преките и косвените икономически разходи:~~

~~За цената на безопасността сама по себе си определянето на уместността на наличните оценки трябва да се основава на следните съображения:~~

~~– оценките да са свързани със системата за оценяване на намаляването на риска от смъртни случаи в транспортния сектор и да следват подход на готовност за плащане съгласно методи за проучване на заявените предпочитания,~~

~~– използваната за стойностите извадка респонденти трябва да е представителна за съответното население. По-специално извадката трябва да отразява разпределението по възраст и доходи заедно с други важни социално-икономически и демографски характеристики на населението,~~

~~– метод за изясняване на стойностите на готовността за плащане: изследването да е замислено така, че въпросите да са ясни и понятни за респондентите.~~

~~Преките и косвените икономически разходи се оценяват въз основа на действителните разходи, понесени от обществото.~~

~~5.3. „Разходи във връзка с щети, нанесени на околната среда“ означава разходи, които трябва да се поемат от железопътни предприятия/оператори на инфраструктури, като се оценяват въз основа на техния опит, за да се възстанови увреденият район в неговото състояние преди железопътното произшествие.~~

~~5.4. „Разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата“ означава разходите за осигуряването на нов подвижен състав или инфраструктура със същите функционални възможности и технически параметри като тези на непоправимо увредените, както и разходите по възстановяването на годния за ремонт подвижен състав или инфраструктура в състоянието преди произшествието. И двата вида разходи трябва да се оценят от железопътни предприятия/оператори на инфраструктури въз основа на техния опит. Тук се включват и разходите, свързани с наемане на подвижен състав като последица от неизползваемостта на повредените превозни средства.~~

~~5.5. „Разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествия“ означава паричната стойност на закъсненията, понесени от ползвателите на железопътния транспорт (пътници и клиенти на товарен превоз) като последица от произшествия, изчислена по следния модел:~~

~~VT~~	~~=~~	~~парична стойност на спестеното време за пътуване~~ ~~Стойност на времето за влаков пътник (за час)~~ ~~VTP = [VT на пътуващите по работа]*[среден процент на пътуващите по работа годишно] + [VT на непътуващите по работа]*[среден процент на непътуващите по работа годишно]~~ ~~VT се измерва в евро за пътникочас~~ ~~Стойност на времето за товарен влак (за час)~~ ~~VTF = [VT на товарни влакове]*[(тон-km)/(влак-km)]~~ ~~VT се измерва в евро за тон товар за час~~ ~~Средният тонаж на товари, превозени с един влак за една година = (тон-km)/(влак-km)~~
~~$C_м$~~	~~=~~	~~стойност на 1 минута закъснение на влак~~ ~~*Пътнически влак*~~ ~~CMP = K_1*(VT_p/60)*[(пътник-km)/(влак-km)]~~ ~~Среден брой пътници за влак за една година = (пътник-km)/(влак-km)~~ ~~*Товарен влак*~~ ~~$C_{мт}$ = K_2* ($VT_т$/60)~~ ~~Коефициентите K_1 и K_2 по стойност са между стойността на времето и стойността на закъснението, както е определена приблизително при проучванията на заявените предпочитания, за да се отрази, че загубеното в резултат на закъснения време се възприема значително по-отрицателно от нормалното време на пътуване.~~ ~~Разходи, причинени от закъснения вследствие на едно произшествие = $C_{мп}$*(минути закъснение на пътнически влакове) + $C_{мт}$*(минути закъснение на товарни влакове)~~

~~*Обхват на модела*~~

~~Разходите, причинени от закъснения, трябва да се изчисляват за всички произшествия — както тежки, така и незначителни.~~

~~Закъсненията се изчисляват, както следва:~~

– ~~действителни закъснения по железопътните линии, на които са се случили произшествия,~~

~~– действителни закъснения или оценка на закъсненията при невъзможност за посочване на действителните по другите засегнати линии.~~

6. ***Показатели, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното приложение***

6.1. „Автоматична защита на влаковете (АЗВ)“ означава система, която налага съобразяване със сигналите и ограниченията на скоростта чрез надзор върху скоростта, включително автоматично спиране при подаден сигнал за това.

6.2. „Железопътен прелез“ означава пресичане на едно ниво на железопътна линия с път, прието от ~~оператора~~ управителя на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се проходи между перони в рамките на една гара, както и проходи през релсов път, които са предназначени за използване само от служители.

6.3. „Път“ означава обществен или частен път, улица или магистрала, включително пътеки за пешеходци и ~~мотоциклети~~ велосипеди или други пътища, предназначени за преминаване на хора, животни, превозни средства или машини.

6.4. „Активно обезопасен железопътен прелез“ означава железопътен прелез, при който пресичащите ползватели са защитени от приближаващ влак или предупреждавани за него чрез задействане на устройства, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза.

– Защита чрез използване на физически устройства:
  – бариери, покриващи половината от пътя или целия път,
  – портални врати.
– Предупреждение чрез използване на оборудване, монтирано при железопътните прелези:
  – устройства за светлинна сигнализация: светофо~~а~~ри,
  – устройства за звукова сигнализация: звънци, сирени, клаксони и т.н.,
  – физически устройства, като например вибрация поради пътни гърбици.

Активно обезопасените железопътни прелези се класифицират като:

1. „Железопътен прелез с автоматична защита и/или автоматично предупреждение от страната на ~~пресичащите~~ ползвателите“ означава железопътен прелез, при който защитата ~~за пресичане~~ и/или предупреждението се задейства~~т~~ от приближаващия влак ⌦ или който има блокировъчна защита от страната на релсовия път ⌫ .

Тези железопътни прелези се класифицират по следния начин:

i) с автоматично предупреждение от страната на ползвателите,

ii) с автоматична защита от страната на ползвателите,

iii) с автоматична защита и предупреждение от страната на ползвателите,

iv) с автоматична защита и предупреждение от страната на ползвателите, както и автоматична защита от страната на релсовия път.

⌦„Блокировъчна ⌫ защита от страната на релсовия път“ означава сигнал или друга система за влакова защита, която позволява на влак да продължи движението си само ако железопътният прелез е защитен от страната на ползвателите и няма препятствия на него; последното се установява посредством наблюдение и/или откриване на препятствия.

2. „Железопътен прелез с ръчна защита и/или предупреждение от страната на ~~пресичащите~~ ползвателите“ означава железопътен прелез, при който защитата и/или предупреждението се задейства ~~,~~ ръчно ⌦ от служител на железопътното предприятие ⌫ и липсва блокировъчна ⌦ защита от страната на релсовия път ⌫~~железопътна сигнализация, показваща на влака да продължи движението си само ако е задействана защитата и/или предупреждението на железопътния прелез~~.

Тези железопътни прелези се класифицират по следния начин:

v) с ръчно подавано предупреждение от страната на ползвателите,

vi) с ръчно задействана защита от страната на ползвателите,

vii) с ръчно задействана защита и ръчно подавано предупреждение от страната на ползвателите.

6.5. „Пасивно обезопасен железопътен прелез“ означава железопътен прелез без каквато и да е форма на предупредителна система и/или защита, която да се задейства, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза.

7. ***Показатели, свързани с управлението на безопасността***

7.1. „Одит“ означава систематичен, независим и документиран процес на получаване на одитни доказателства и тяхната обективна оценка за определяне на степента, в която са изпълнени критериите за одит.

8. ***Определения на мерните единици***

8.1. „Влак-km“ означава единица мярка, изразяваща движението на влак на разстояние един километър. Използва се действително изминатото разстояние, ако то е известно, в противен случай ⌦ трябва да ⌫ се използва разстоянието по стандартната мрежа между началната точка и местоназначението. ⌦ Трябва ⌫ да се ~~О~~отчита ~~ее~~ само разстоянието на националната територия на докладващата страна.

8.2. „Пътник-km“ означава единица мярка, изразяваща се в превоза на един пътник с железопътен транспорт на разстояние от един километър. ⌦ Трябва ⌫ да се ~~О~~отчита ~~ее~~ само разстоянието на националната територия на докладващата страна.

8.3. „Линейни km“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е посочен в член 2. За многопътни железопътни линии се отчита само разстоянието между началната точка и местоназначението.

8.4. „Km релсов път“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е посочен в член 2. За многопътни железопътни линии се отчита дължината на всички релсови пътища в техния състав.

↓ Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

~~ПРИЛОЖЕНИЕ II~~

~~УВЕДОМЯВАНЕ ЗА НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВИЛА ЗА БЕЗОПАСНОСТ~~

~~Националните правила за безопасност, за които Комисията трябва да бъде уведомена според процедурата, описана в член 8, включват:~~

~~1. правило относно съществуващи национални критерии и методи за безопасност;~~

~~2. правила относно изисквания във връзка със системи за управление на безопасността и издаване на сертификати за безопасност на железопътни предприятия;~~

↓ 2008/110/ЕО член 1.13

↓ Поправка, OB L 220, 21.6.2004 г., стр. 16

~~4. общи правила за експлоатиране на железопътната мрежа, все още необхванати от TSI, включително правила относно сигнализацията и системата за управление на движението;~~

~~5. правила, формулиращи изисквания относно допълнителни вътрешни правила за експлоатация (фирмени правила), които трябва да бъдат създадени от операторите на инфраструктури и железопътни предприятия;~~

~~6. правила относно изисквания спрямо персонал, изпълняващ функции при критични ситуации за безопасността, включително подбор на критерии, добро здравословно състояние и професионално обучение и сертифициране, доколкото те не са обхванати от ТИОС;~~

~~7. правила относно разследването на произшествия и инциденти.~~

~~ПРИЛОЖЕНИЕ III~~

~~СИСТЕМИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА~~

~~1. Изисквания относно системата за управление на безопасността~~

~~Системата за управление на безопасността трябва да бъде документирана във всички по-важни части и по-специално да описва разпределянето на отговорности в рамките на организацията на оператора на инфраструктурата или железопътното предприятие. Тя показва как се осигурява контролът на ръководството върху различните нива, как се включват персоналът и техните представители на всички нива и как се гарантира непрекъснато подобряване на системата за управление на безопасността.~~

~~2. Основни елементи на системата за управление на безопасността~~

~~Основните елементи на системата за управление на безопасността са:~~

~~а) стратегия за безопасност, одобрена от главния управител на предприятието и сведена до знанието на целия персонал;~~

~~б) качествени и количествени критерии на предприятието за поддържането и подобряването на безопасността, както и планове и процедури за постигането на тези цели;~~

~~в) процедури за удовлетворяване на съществуващи, нови и изменени технически и експлоатационни стандарти или други нормативни условия, формулирани~~

~~– в ТИОС,~~

~~или~~

~~– в националните правила за безопасност, посочени в член 8 и приложение II,~~

~~или~~

~~– в други съответни правила,~~

~~или~~

~~– в решение на съответните органи,~~

~~и процедури за гарантиране на съответствие със стандартите и други нормативни условия през експлоатационния период на съоръжения и операции;~~

~~г) процедури и методи за извършване на оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на риска в случаите, когато промяна на експлоатационните условия или нов материал налагат поемането на нови рискове за инфраструктурата или операциите;~~

~~д) осигуряване на програми за обучение на персонала и системи, гарантиращи че се поддържа техническата компетентност на персонала и те съответно изпълняват точно своите функции;~~

~~е) споразумения за предоставяне на достатъчно информация в рамките на предприятието и, когато е целесъобразно, между предприятията, експлоатиращи една и съща инфраструктура;~~

ж) процедури и формати за начина на документиране на информацията относно безопасността и определяне на процедура за общ контрол на жизнено важна информация относно безопасността;

з) процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите, ситуациите близки до инциденти и други опасни произшествия се докладват, разследват и анализират и че се вземат необходимите превантивни мерки;

і) осигуряване на планове за действие и тревоги и информация в случай на авария, съгласувани с подходящите обществени органи;

й) мерки за осигуряване на периодично вътрешно одитиране на системата за управление на безопасността.

~~**ПРИЛОЖЕНИЕ IV**~~

~~**ДЕКЛАРАЦИИ ЗА ЧАСТТА ОТ СЕРТИФИКАТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ МРЕЖИ**~~

~~Следните документи трябва да бъдат предоставени, за да може органът по безопасността да издаде частта от сертификата за безопасност на железопътните мрежи:~~

- ~~документация от железопътното предприятие относно ТИОС или части от ТИОС и, когато е целесъобразно, национални правила за безопасност и други правила, приложими за нейните операции, персонал и подвижен състав и как се гарантира съответствие чрез системата за управление на безопасността,~~
- ~~документация от железопътното предприятие относно различните категории служители, part постоянно или временно за извършване на експлоатацията, включително доказателства, че те отговарят на изискванията на ТИОС или националните правила и са надлежно сертифицирани,~~
- ~~документация от железопътното предприятие относно различните видове подвижен състав, който е в експлоатация, включително доказателства,че те отговарят на изискванията на ТИОС или националните правила и са надлежно сертифицирани.~~

~~За да се избегне дублиране на дейности и да се намали количеството информация, се представя само обобщена документация, засягаща елементи, които съответстват на ТИОС и други изисквания на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО.~~

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ОСНОВНО СЪДЪРЖАНИЕ НА ДОКЛАДА ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ

1. Резюме

Резюмето съдържа кратко описание на произшествието, кога и къде е станало и неговите последствия. Трябва да се посочат директните причини за това произшествие, факторите, допринесли за него, както и основните причини, установени от разследването. Цитират се основните препоръки и се дава информация за адресатите.

2. Непосредствени факти за произшествието

1. Произшествието:

– дата, точно време и място на произшествието,

– описание на събитията и мястото на произшествието, включително усилията на спасителните и аварийните служби,

– решението за започване на разследване, състава на екипа от следователи и провеждането на разследването.

2. Обстановка на произшествието:

– участващи служители и изпълнители, други лица и свидетели,

– влаковете и техния състав, включително регистрационни номера на отделните единици участващ подвижен състав,

– описание на инфраструктурата и системата за сигнализация – видове коловози, стрелки, блокировка, сигнали, влакова защита,

– средства за комуникация,

– строителни работи, извършвани на или в непосредствена близост до мястото на произшествието,

– привеждане в действие на плана за железопътни аварийни ситуации и последващата поредица от събития,

– привеждане в действие на плана за железопътни аварийни ситуации на обществените спасителни служби, полицията, медицинските служби и последващата поредица от събития.

3. Смъртни случаи, травми и материални щети на:

– пътници и трети лица, персонал, включително изпълнители,

– товари, багаж и друго имущество,

– подвижен състав, инфраструктура и околна среда.

4. Външни обстоятелства:

– климатични условия и географски ориентири.

3. Данни от разследвания и следствия

1. Резюме на свидетелски показания (предмет на защита на самоличността на лицата):

– железопътен персонал, включително изпълнители,

– други свидетели.

2. Системата за управление на безопасността:

– организацията в рамките на предприятието и как се издават и изпълняват заповеди,

– изисквания за персонала и как се прилагат,

– процедури за вътрешни проверки и одити и резултатите от тях,

– връзка между различните участници в инфраструктурата.

3. Правила и норми:

– съответни правила и норми на Общността и национални такива,

– други правила, като например правила за експлоатация, местни инструкции, изисквания за персонала, предписания за поддръжка и приложими стандарти.

4. Функциониране на подвижен състав и технически съоръжения:

– сигнализацията и системата от команди за управление, включително регистриране от устройства за автоматично записване на данни,

– инфраструктура,

– комуникационни съоръжения,

– подвижен състав, включително регистриране от устройства за автоматично записване на данни.

5. Документация за експлоатационната система:

– мерки, предприети от персонала за регулиране на движението и сигнализацията,

– обмен на устни съобщения във връзка с произшествието, включително документация от записи,

– мерки, предприети за защита и охрана на мястото на произшествието.

6. Връзка човек-машина-организация

– работно време на участващия в произшествието персонал,

– медицински и лични обстоятелства, които оказват влияние върху произшествието, включително съществуването на физически и психологически стрес,

– конструктивни особености на съоръженията, които оказват въздействие върху връзката човек-машина.

7. Предишни произшествия от подобен характер.

4. АНАЛИЗ И ИЗВОДИ

1. Окончателно описание на поредицата от събития:

– определяне на изводи от произшествието въз основа на фактите, установени в точка 3.

2. Обсъждане:

- анализ на фактите, установени в точка (3), с цел да се направят изводи относно причините за произшествието и функционирането на спасителните екипи.

3. Изводи:

- преки и непосредствени причини за произшествието, включително допълнителни фактори, свързани с действия, предприети от лица, участващи в него, със състоянието на подвижния състав или техническите съоръжения,

- скрити причини, свързани с умения, процедури и поддръжка,

- първоначални причини, свързани с условията на регулаторната рамка и прилагането на системата за управление на безопасността.

4. Допълнителни наблюдения:

- дефекти и недостатъци, установени по време на разследването, но без значение за изводите относно причините.

5. Необходими мерки

- Документиране на вече предприетите или приети мерки като следствие от произшествието.

6. Препоръки

↑

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ЧАСТ А

Отменена директива и списък на последователните изменения

(посочени в член 32)

Директива 2004/49/ЕО	(ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44)
Директива 2008/57/ЕО	(ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1)
Директива 2008/110/ЕО	(ОВ L 345, 23.12.2008 г., стр. 62)
Директива 2009/149/ЕО на Комисията	(ОВ L 313, 28.11.2009 г., стр. 65)
Поправка, 2004/49/ЕО	(ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16)

ЧАСТ Б

Срокове за транспониране в националното право

(посочени в член 32)

Директива	Краен срок за транспониране
2004/49/ЕО	30 април 2006 г.
2008/57/ЕО	19 юли 2010 г.
2008/110/ЕО	24 декември 2010 г.
2009/149/ЕО	18 юни 2010 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Директива 2004/49/ЕО	Настоящата директива
Член 1	Член 1
Член 2	Член 2
Член 3	Член 3
Член 4	Член 4
Член 5	Член 5
Член 6	Член 6
Член 7	Член 7
Член 8	Член 8
Член 9	Член 9
Член 10	Член 10
Член 11	Член 12
Член 12	Член 11
Член 13	Член 13
Член 14а, параграфи 1—7	Член 14
Член 14а, параграф 8	Член 15
Член 15	--
Член 16	Член 16
Член 17	Член 17
Член 18	Член 18
Член 19	Член 19
Член 20	Член 20
Член 21	Член 21
Член 22	Член 22
Член 23	Член 23

Член 24	Член 24
Член 25	Член 25
Член 26	--
--	Член 26
Член 27	Член 27
Член 28	--
Член 29	--
Член 30	--
Член 31	Член 28
Член 32	Член 29
--	Член 30
--	Член 31
Член 33	Член 32
--	Член 33
Член 34	Член 34
Член 35	Член 35
Приложение I	Приложение I
Приложение II	--
Приложение III	--
Приложение IV	--
Приложение V	--
--	Приложение II