Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B** **ДИРЕКТИВА 2008/57/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 17 юни 2008 година

относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността

(преработена версия)

(текст от значение за ЕИП)

(ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1)

Изменена със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Директива 2009/131/ЕО на Комисията от 16 октомври 2009 година	L 273	12	17.10.2009 г.
►**M2**	Директива 2011/18/ЕС на Комисията от 1 март 2011 година	L 57	21	2.3.2011 г.
►**M3**	Директива 2013/9/ЕС на Комисията от 11 март 2013 година	L 68	55	12.3.2013 г.
►**M4**	Директива 2014/38/ЕС на Комисията от 10 март 2014 година	L 70	20	11.3.2014 г.

▼B

ДИРЕКТИВА 2008/57/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 17 юни 2008 година

относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността

(преработена версия)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално членове 71 и 156 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([1]),

след консултации с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ([2]),

като имат предвид, че:

(1) Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове ([3]) и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система ([4]) бяха съществено изменени с Директива 2004/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([5]). Тъй като сега се въвеждат нови изменения, е уместно да се преработят директивите, за да се постигне по-голяма яснота и техните разпоредби да се обединят в един инструмент с оглед опростяване.

(2) За да могат гражданите на Съюза, икономическите оператори и регионалните и местните органи да извлекат максимална полза от предимствата, произтичащи от създаването на пространство без вътрешни граници, е подходящо, по-специално, да се подобрят вътрешната свързаност и оперативната съвместимост на националните железопътни мрежи, както и достъпът до тях чрез прилагането на всякакви мерки, които биха могли да се окажат необходими в областта на техническата стандартизация, както е предвидено в член 155 от Договора.

([1]) ОВ C 256, 27.10.2007 г., стр. 39.
([2]) Позиция на Европейския парламент от 11 декември 2007 г. и решение на Съвета от 14 май 2008 г.
([3]) ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6. Директива, последно изменена с Директива 2007/32/ЕО на Комисията (ОВ L 141, 2.6.2007 г., стр. 63).
([4]) ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2007/32/ЕО.
([5]) Директива 2004/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 96/48/ЕО на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 114).

▼B

(3) С подписването на приетия на 12 декември 1997 г. в Киото протокол Европейският съюз се задължи да намали емисиите си на парникови газове. Тези цели изискват коригиране на баланса между различните видове транспорт и следователно увеличаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт.

(4) Стратегията на Общността за интегрирането на загрижеността за околната среда и устойчивото развитие в транспортната ѝ политика подчертава необходимостта от действия за намаляване на въздействието на транспорта върху околната среда.

(5) Експлоатацията на влакове с търговски цели по железопътната мрежа изисква по-специално отлична съвместимост между характеристиките на инфраструктурата и тези на превозните средства, както и ефективна взаимосвързаност между информационните и комуникационните системи на различните управители на инфраструктурата и на железопътните предприятия. Нивото на функциониране, безопасността, качеството на услугите и разходите зависят от тази съвместимост и взаимосвързаност, от които зависи поспециално и оперативната съвместимост на железопътната система.

(6) Държавите-членки отговарят за осигуряване спазването на правилата за безопасност, здравеопазване и защита на потребителите, които се прилагат общо по отношение на железопътните мрежи по време на проектирането, изграждането, въвеждането в експлоатация и експлоатацията на тези железници.

(7) Съществуват големи различия между националните норми и между вътрешните правила и технически спецификации, които железниците прилагат, доколкото те съдържат техники, които са специфични за националната промишленост и предписват различни размери и устройства, както и специални характеристики. Тази ситуация не позволява на влаковете да се движат безпрепятствено по цялата мрежа на Общността.

(8) С течение на времето тази ситуация е създала много тесни връзки между националните железопътни индустрии и националните железници, което е във вреда на истинското отваряне на пазарите. Тези индустрии се нуждаят от открит конкурентен европейски пазар, за да повишат конкурентоспособността си в световен мащаб.

(9) Поради това е целесъобразно да се определят основните съществени изисквания за цялата Общност, които ще са валидни за железопътната ѝ система.

▼B

(10) За постигането на тези цели беше взета една първоначална мярка от Съвета на 23 юли 1996 г. с приемането на Директива 96/48/ЕО. Европейският парламент и Съветът приеха впоследствие Директива 2001/16/ЕО.

(11) Влизането в сила на Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 91/440/ЕИО на Съвета относно развитието на железниците в Общността [1], Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензиране на железопътните предприятия [2] и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност [3] имаше въздействие върху осъществяването на оперативната съвместимост. Както и при другите видове транспорт, предоставянето на права за достъп трябва да бъде придружено от необходимите мерки за хармонизация. Следователно е необходимо да се осъществява оперативна съвместимост по цялата мрежа, като постепенно се разширява обхватът на Директива 2001/16/ЕО. Необходимо е също да се разшири правното основание на Директива 2001/16/ЕО във връзка с член 71 от Договора, на който се основава Директива 2001/12/ЕО.

(12) Разработването на технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) показа необходимостта от изясняване на отношенията между съществените изисквания и ТСОС, от една страна, и европейските стандарти и другите документи с нормативен характер, от друга. По-специално следва да се направи ясно разграничение между стандартите или частите от стандарти, които трябва да бъдат направени задължителни, за да се постигнат целите на настоящата директива, и „хармонизираните“ стандарти, които бяха разработени в духа на новия подход към техническата хармонизация и стандартизация.

(13) По правило европейските спецификации се разработват в духа на новия подход към техническа хармонизация и стандартизация. Те дават възможност да се направи презумпция за съответствие с някои съществени изисквания на настоящата директива, по-специално по отношение на съставните елементи на оперативната съвместимост и на интерфейса. Тези европейски спецификации или приложимите части от тях не са задължителни и в ТСОС не може да се прави изрично препращане към тези спецификации. Препратките към тези европейски спецификации се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз,* а държавите-членки публикуват препратките към националните стандарти, транспониращи европейските стандарти.

[1] ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1.
[2] ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26.
[3] ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29. Директива, последно изменена с Директива 2007/58/ЕО (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 44).

▼B

(14) ТСОС могат в определени случаи да правят изрични препратки към европейски стандарти или спецификации, когато това е строго необходимо, за да се постигнат целите на настоящата директива. Такова изрично препращане има последици, които трябва да се пояснят; по-специално, тези европейски стандарти или спецификации стават задължителни от момента, в който ТСОС е приложима.

(15) ТСОС определя всички условия, на които трябва да съответства един съставен елемент на оперативната съвместимост, както и процедурите, които трябва да се следват при постигането на съответствие. В допълнение е необходимо да се уточни, че всеки съставен елемент трябва да премине през процедурата за оценяване на съответствието и на годността за посочената в ТСОС употреба и да има съответния сертификат.

(16) При разработването на нови ТСОС целта следва винаги да бъде да се гарантира съвместимост със съществуващата разрешена система. Това ще помогне за насърчаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт и ще предотврати ненужни допълнителни разходи чрез изискването за модернизиране или обновяване на съществуващите разрешени подсистеми с оглед осигуряване на съвместимост със съществуващите системи. При такива изключителни случаи, когато няма да бъде възможно да се гарантира съвместимостта, ТСОС могат да установят рамката, необходима за преценка дали може да се наложи повторно разрешаване на съществуващата подсистема, както и съответните срокове.

(17) От съображения за безопасност е необходимо да се изисква от държавите-членки да определят идентификационен код на всяко превозно средство, пуснато в експлоатация. Превозното средство следва тогава да се вписва в национален регистър на превозните средства. Регистрите трябва да са отворени за консултиране от всички държави-членки и от някои икономически субекти от Общността. Регистрите следва да са съвместими по отношение формата на данните. Поради това те следва да бъдат обхванати от общи оперативни и технически спецификации.

(18) Следва да се определи процедурата, която да се следва в случай на съществени изисквания, приложими по отношение на подсистема, които все още не са обхванати от подробни спецификации в съответната ТСОС. В такива случаи органите, които отговарят за процедурите по оценяване и проверка на съответствието, са нотифицираните органи, посочени в член 20 от директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО.

▼B

(19) Разграничението между железопътна система за високоскоростни влакове и конвенционална железопътна система не дава основание за две отделни директиви. Процедурите за разработване на ТСОС са еднакви за двете системи, както и тези за сертифицирането на основните елементи за оперативна съвместимост и подсистемите. На практика съществените изисквания са идентични, както и подразделянето на системата на подсистеми, за които е необходимо да се подготвят технически спецификации. Освен това, тъй като е необходимо влаковете да могат свободно да преминават от високоскоростната мрежа към конвенционалната мрежа, техническите спецификации за двете системи се припокриват в голяма степен. Дейността по разработване на ТСОС показа, че за някои подсистеми една ТСОС може да служи и на двете системи. Следователно е целесъобразно да се обединят Директива 96/48/ЕО и Директива 2001/16/ЕО.

(20) Директива 2004/50/ЕО предвиди постепенно разширяване на обхвата на Директива 2001/16/ЕО с приемането на нови ТСОС или ревизирането на съществуващи такива. Когато настоящата директива влезе в сила, нейният обхват ще включва конвенционалната и високоскоростната европейска мрежа, както е определено в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа ([1]), и превозните средства, които се очаква да пътуват по тези мрежи. Обхватът ще се разширява постепенно, докато покрие цялата мрежа и всички превозни средства, при условие че оценка на въздействието покаже каква е икономическата полза от това.

(21) Предвид постепенния подход при отстраняването на препятствията пред оперативната съвместимост на железопътната система и времето, което следователно е необходимо за приемане на ТСОС, следва да се предприемат мерки за избягване на ситуация, при която държавите-членки приемат нови национални правила или предприемат проекти, които увеличават хетерогенността на съществуващата система.

(22) Възприемането на постепенния подход задоволява специалните потребности на целта за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система, която се характеризира със стара национална инфраструктура и стари превозни средства, нуждаещи се от големи инвестиции за адаптиране или обновяване, като специално внимание следва да се обърне да не се поставя железопътния сектор в икономически неизгодно положение спрямо другите видове транспорт.

([1]) ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1. Решение, последно изменено с Регламент (ЕО) № 1791/2006 на Съвета (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 1).

▼B

(23) В законодателните си резолюции от 10 март 1999 г. относно железопътния пакет Европейският парламент поиска постепенното отваряне на железопътния сектор да става едновременно с възможно най-бързите и най-ефективни мерки за техническа хармонизация.

(24) На заседанието си от 6 октомври 1999 г. Съветът поиска от Комисията да предложи стратегия за подобряване на оперативната съвместимост на железопътния транспорт и намаляване на стеснените участъци с цел незабавно елиминиране на техническите, административните и икономическите пречки за оперативната съвместимост на мрежите, като едновременно с това се гарантира високо ниво на сигурност и обучение и квалификация на съответния персонал.

(25) Съгласно Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността ([1]) железопътните компании трябва да имат увеличен достъп до железопътните мрежи на държавите-членки, което от своя страна изисква оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, подвижния състав и системите за управление и експлоатация, включително такава квалификация на персонала и условия за хигиена и сигурност на работното място, каквито се изискват за експлоатацията и поддръжката на съответните подсистеми и за прилагането на всяка една ТСОС. Настоящата директива няма за цел обаче да хармонизира, пряко или косвено, условията за работа в железопътния сектор.

(26) Предвид обхвата и сложността на железопътната система се оказа необходимо, от практически съображения, тя да бъде разбита на следните подсистеми: инфраструктура, контрол, управление и сигнализация, енергия, подвижен състав, експлоатация и управление на трафика, поддръжка и телематични приложения за пътнически услуги и за услуги, свързани с товарния превоз. За всяка една от тези подсистеми трябва да се уточнят съществените изисквания и да се определят техническите спецификации за цялата Общност, и по-специално по отношение на съставните елементи и интерфейсите, с оглед постигане на тези съществени изисквания. Същата система се разделя на недвижими и движими елементи: обхващащи, от една страна, мрежата, съставена от линиите, гарите, терминалите и всички видове недвижимо оборудване, нужно за гарантиране на безопасно и непрестанно функциониране на системата, а от друга страна — всички превозни средства, движещи се по мрежата. Следователно за целите на настоящата директива превозното средство се състои от една подсистема („подвижен състав“) и, когато е приложимо, от няколко части от други подсистеми (основно бордовата част на подсистемата „контрол, управление и сигнализация“ и бордовата част на подсистемата „енергия“).

([1]) ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25. Директива, последно изменена с Директива 2007/58/ЕО.

▼B

(27) Прилагането на разпоредбите за оперативна съвместимост на железопътната система не следва да създава неоправдани бариери по отношение на разходите и ползите пред запазването на съществуващите железопътни мрежи на отделните държави-членки, а трябва да се стреми да запази целта за оперативна съвместимост.

(28) ТСОС имат също така влияние върху условията за използване на железопътния транспорт от потребителите и поради това е необходимо да се проведат консултации с потребителите относно аспектите, които ги засягат.

(29) На всяка заинтересована държава-членка следва да се позволи да не прилага някои ТСОС в специални случаи, при условие че съществуват процедури, които гарантират, че тези дерогации са оправдани. Член 155 от Договора изисква действията на Общността в сферата на оперативната съвместимост да се съобразяват с потенциалната икономическа жизнеспособност на проектите.

(30) Създаването на ТСОС и прилагането им в железопътната система не следва да спира технологичните иновации, които следва да са насочени към подобряване на икономическите резултати.

(31) Оперативната съвместимост на железопътната система следва да се използва, най-вече при превоза на стоки, за създаването на условия за по-голяма оперативна съвместимост между отделните видове транспорт.

(32) За да се спазят съответните разпоредби относно процедурите по възлагане на поръчки в железопътния сектор, и по-специално Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([1]), възложителите следва да включат технически спецификации в основните документи или в условията по всеки договор. За тази цел е необходимо да се създаде пакет от европейски спецификации, които да служат като референции за тези технически спецификации.

(33) В интерес на Общността би било съществуването на една международна система за стандартизация, способна да създава стандарти, използвани понастоящем в международната търговия и отговарящи на изискванията на политиката на Общността. Ето защо европейските органи по стандартизация трябва да продължат сътрудничеството си с международните организации по стандартизация.

([1]) Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно координиране на процедурите за възлагане на обществени поръчки от възложители, извършващи дейност във водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 1). Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 213/2008 на Комисията (ОВ L 74, 15.3.2008 г., стр. 1).

▼B

(34) Възложителите дефинират останалите изисквания, необходими за попълването на европейските спецификации или други стандарти. Тези спецификации следва да отговарят на съществените изисквания, които са хармонизирани на ниво Общност и на които железопътната система трябва да отговаря.

(35) Процедурите за оценката на съответствието или годността за използването на съставните елементи следва да се основават на използването на модулите, както е предвидено в Решение 93/465/ЕИО на Съвета ([1]). Доколкото е възможно и с оглед осигуряване развитие на промишлеността, е целесъобразно да се установят процедури, обхващащи една система за осигуряване на качеството.

(36) Съответствието на съставните елементи е свързано главно с областта им на ползване с оглед гарантиране на оперативната съвместимост на системата, а не само със свободното им движение на пазара на Общността. Следва да се оцени доколко са подходящи за ползване най-важните съставни елементи по отношение на безопасността, годността или икономичността за системата. Поради това не е необходимо производителят да поставя маркировка „CE“ върху съставни елементи, които са предмет на разпоредбите на настоящата директива. Въз основа на оценката на съответствието и/или годността за ползване, декларацията на производителя за съответствие следва да е достатъчна.

(37) Производителите обаче са длъжни да поставят маркировка „CE“ върху определени компоненти, за да удостоверят съответствието им с други разпоредби на Общността, свързани с тях.

(38) Когато дадена ТСОС влиза в сила, редица съставни елементи на оперативната съвместимост вече са на пазара. Следва да се предвиди преходен период, за да може тези съставни елементи да бъдат включени в подсистема, дори и да не съответстват стриктно на тази ТСОС.

(39) Подсистемите, съставляващи железопътната система, следва да бъдат подложени на процедура за проверка. Тази проверка трябва да даде възможност на органите, отговарящи за разрешаването на въвеждането им в експлоатация, да се уверят, че на етапите на проектиране, изграждане и въвеждане в експлоатация, резултатите са в съответствие с действащите правила и технически и експлоатационни разпоредби. Тя трябва също да даде възможност на производителите да разчитат на еднакво третиране, независимо от държавата. Поради това е необходимо да се установят един или повече модули, определящи принципите и условията, които се прилагат към проверката „ЕО“ на подсистемите.

(40) След като дадена подсистема бъде пусната в експлоатация, следва да се вземат мерки, за да се гарантира, че тя се експлоатира и поддържа в съответствие със съществените изисквания, свързани с нея. Съгласно Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) ([2]) отговорността за спазването на тези изисквания за съответните им подсистеми се поема от управителя на инфраструктурата или железопътното предприятие. Държавите-членки могат да проверяват съответствието с тези изисквания при издаването на сертификати за безопасност и одобрения на безопасността съгласно членове 10 и 11 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт.

([1]) Решение 93/465/ЕИО на Съвета от 22 юли 1993 г. относно модулите за различните фази на процедурите за оценяване на съответствието и правилата за поставяне и използване на маркировката за съответствие CE, които са предназначени за използване в директивите за техническо хармонизиране (ОВ L 220, 30.8.1993 г., стр. 23).

([2]) ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

▼B

(41) Що се отнася до превозни средства, процедурата за въвеждане в експлоатация следва да бъде разяснена, като се взема предвид новото определение на „превозно средство“, което се състои от една или повече подсистеми. Освен това, тъй като директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО разглеждат нови и усъвършенствани подсистеми и Директива 2004/49/ЕО разглежда превозни средства в употреба, всички разпоредби относно разрешенията за въвеждане в експлоатация на превозните средства следва да се включат в тази директива. Също така, с оглед улесняването на въвеждането в експлоатация на превозни средства и намаляването на административното бреме следва да се добави процедура за разрешаване на видовете превозни средства. Предвид улесняването на тази процедура и подпомагането на определянето на видовете превозни средства следва да се създаде Европейски регистър на разрешените видове превозни средства, който следва да бъде създаден и да се поддържа от Европейската железопътна агенция (наричана по-долу „Агенцията“).

(42) Опитът показва, че прилагането на такава процедура на национално равнище често е сложно и подчинено на различни национални изисквания, които са непрозрачни или дори взаимно се дублират. Следователно тази процедура представлява сериозно препятствие пред създаването на нови железопътни предприятия, особено в сектора на товарните превози. Поради тази причина следва да бъдат предприети действия за изясняване и опростяване на разрешителните процедури за превозните средства. На първо място, следва да бъде установен общият принцип, че едно разрешение е достатъчно за цялата железопътна мрежа на Общността. На второ място, разрешителната процедура за превозни средства, които отговарят на ТСОС, следва да бъде по-проста и по-бърза отколкото за превозните средства, които не отговарят на ТСОС. Трето, принципът на взаимно признаване следва да се прилага във възможно най-голяма степен: когато превозно средство вече е пуснато в употреба в една държава-членка, другите държави-членки следва да не прибягват до национални правила за налагане на ненужни изисквания и излишни проверки освен ако не са стриктно задължителни за проверката на техническата съвместимост на превозното средство със съответната мрежа. За целта националните правила следва да бъдат класифицирани и сравнени съобразно изчерпателен списък, така че да се определи в каква степен националните правила могат да бъдат обявени за еквивалентни по отношение на изискванията, характеристиките и безопасността. Четвърто, следва да се преследва принципът на правната сигурност по отношение на резултата от процедурата. За целта, при липса на решение на национален орган по безопасността в посочените срокове, на кандидатите следва да се разреши въвеждането в експлоатация на превозното средство. Такова разрешение ще бъде възможно единствено ако превозното средство вече е било разрешено в друга държава-членка. В допълнение, използването на такова превозно средство ще бъде възможно единствено от железопътно предприятие или управител на инфраструктура, които са надлежно сертифицирани съобразно Директива 2004/49/ЕО, и под тяхната пълна отговорност.

(43) Разрешителните процедури за отговарящи на ТСОС и неотговарящи на ТСОС превозни средства са различни. Може да има случаи, при които изборът на процедура не е очевиден. Превозни средства, които попадат в обхвата на отговарящите на ТСОС превозни средства, следва да бъдат тези, при които всички съответни ТСОС са влезли в сила, включително поне ТСОС относно подвижния състав. Това би означавало, че значителна част от съществените изисквания са били установени. Например до влизането в сила на конвенционалните ТСОС относно локомотивите, последните попадат в обхвата на неотговарящите на ТСОС превозни средства, въпреки че може да отговарят на други релевантни действащи ТСОС по време на въвеждането им в експлоатация.

▼B

(44) Ако някои технически аспекти, отговарящи на съществените изисквания, не могат да бъдат категорично обхванати в дадена ТСОС, те се определят в приложение към ТСОС като „отворени въпроси“. Когато отговарящо на ТСОС превозно средство вече е било разрешено в една държава-членка, допълнителните разрешения следва да се отнасят единствено до тези отворени въпроси, които са свързани с техническата съвместимост между превозното средство и мрежата.

(45) Списъкът с параметрите, които се проверяват във връзка с въвеждането в експлоатация на неотговарящи на ТСОС превозни средства, е ключов елемент за постигането на оперативна съвместимост между железопътните системи, по-специално по отношение на съществуващите превозни средства. Този списък взема предвид опита от ограничен брой мрежи. Поради тази причина е необходимо агенцията да преразгледа параметрите, съдържащи се в приложение VII и да отправи целесъобразни препоръки до Комисията.

(46) Процедурата за проверка „ЕО“ следва да се основава на ТСОС. Тези ТСОС се подчиняват на разпоредбите на член 18 от Директива 93/38/ЕИО. Нотифицираните органи, отговарящи за проверка на процедурите за оценка на съответствието и годността за употреба на съставните елементи, заедно с процедурите за оценка на подсистемите трябва възможно най-тясно да координират решенията си, особено при липса на европейска спецификация.

(47) Нотифицираните органи следва да се структурират по такъв начин, че да отговарят на критериите, които трябва да се прилагат към такъв вид органи във всички сектори, които са част от новия подход към техническо хармонизиране и проверка на съответствието, особено на критериите, свързани с независимостта и компетентността.

(48) ТСОС ще бъдат преразглеждани на редовни интервали. При откриване на грешки следва да бъде установена специална бърза процедура, така че временна поправка да бъде договорена на първо време в комитет и впоследствие да бъде публикувана от Агенцията. Това ще позволи на всички заинтересовани страни, включително промишлеността, нотифицираните органи и органите на властта, да използват поправката в очакване на официално преразглеждане на ТСОС от Комисията. С оглед избягване на объркване с официалните поправки, извършвани от Комисията, ще се използва терминът „техническо становище“. Тази процедура отговаря на правомощията, приети от Комисията в Решението от 13 юли 2007 г. относно рамковите правомощия на Европейската железопътна агенция за извършването на определени дейности по директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО. Ако се налага обаче ТСОС да бъде изменена поради значителна грешка или грешка от голяма важност, следва да се приложи процедурата по преразглеждане.

(49) Определението за „ползвател“ следва да бъде възможно най-близко до определението, използвано в Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 1999 г. Много образувания могат да бъдат определени като ползватели на превозни средства, като например: собственик, дружество, чиято дейност е свързана с вагонен парк, дружество, което отдава превозни средства на лизинг на железопътно предприятие, железопътно предприятие, оператор на инфраструктура, който използва превозни средства за поддържането ѝ. Тези образувания контролират превозното средство с оглед на използването му като средство за транспорт от железопътните предприятия и операторите на инфраструктура. За да се избегне всякакво съмнение, ползвателят следва ясно да бъде указан в Националния регистър на превозните средства.

▼B

(50) Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ([1]).

(51) По-специално на Комисията следва да се предостави правомощието да приема и актуализира ТСОС. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи от настоящата директива, включително чрез допълването ѝ с нови несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение 1999/468/ЕО.

(52) Когато, поради наложителни причини за спешност, сроковете, които обикновено са приложими в рамките на процедурата по регулиране с контрол, не могат да бъдат спазени, Комисията следва да може да приложи процедурата за спешност, предвидена в член 5а, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, за приемането на мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива чрез допълването ѝ с ТСОС или измененията им.

(53) Тъй като целта на настоящата директива, а именно оперативна съвместимост в рамките на железопътната система в цялата Общност, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки, тъй като никоя отделна държава-членка не е в състояние да предприеме необходимото действие за постигне на такава оперативна съвместимост и следователно може да бъде постигната по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

(54) В съответствие с точка 34 от Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество ([2]) държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността таблици, които показват, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и приетите мерки за нейното транспониране, и да ги оповестят.

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

(56) Член 14 от Директива 2004/49/ЕО и директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО следва да бъдат отменени,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

([1]) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).
([2]) ОВ C 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

▼B

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Цел и обхват

1. Настоящата директива има за цел да установи условията, които да бъдат изпълнени за постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Общността по начин, който да съответства на разпоредбите на Директива 2004/49/ЕО. Тези условия се отнасят до проектирането, конструирането, въвеждането в експлоатация, разширяването, обновяването, експлоатацията и поддръжката на частите от системата, а също и професионалната квалификация и условията за безопасност и опазване здравето на персонала, който допринася за експлоатацията и поддържането ѝ.

2. Преследването на тази цел трябва да доведе до определянето на минимално ниво на техническа хармонизация и да създаде условия за:

а) улесняване, подобряване и развитие на международните железопътни транспортни услуги в Европейския съюз и с трети страни;

б) подпомагане постепенното създаване на вътрешния пазар на оборудване и услуги за изграждането, обновяването, модернизирането и експлоатацията на железопътната система в рамките на Общността;

в) подпомагане на оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността.

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

а) метро, трамваи и други теснолинейни железопътни системи;

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;

в) частна железопътна инфраструктура и превозни средства, използвани изключително по такава инфраструктура, съществуващи единствено за употреба от собственика за собствени операции по превоз на товари;

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

4. Обхватът на ТСОС поетапно се разширява, в съответствие с член 8, до цялата железопътна система, включително релсовия достъп до терминали и главни пристанищни съоръжения, обслужващи или потенциално обслужващи повече от един потребител, без да се засягат дерогациите от прилагането на ТСОС, изброени в член 9.

▼B

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива:

а) „трансевропейска железопътна система“ е съвкупността от трансевропейските конвенционални и високоскоростни железопътни системи, посочени в приложение I, точки 1 и 2;

б) „оперативна съвместимост“ е способността на дадена железопътна система да позволява безопасно и непрекъснато движение на влакове, които постигат необходимите нива на работа на тези линии. Тази способност зависи от всички регулаторни, технически и експлоатационни условия, които трябва да бъдат спазени, за да се задоволят съществените изисквания;

в) „превозно средство“ е железопътно превозно средство, което се движи на собствени колела по железопътни релси със или без теглене. Превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми или части от такива подсистеми;

г) „мрежа“ са линиите, гарите, терминалите и всички видове закрепено оборудване, необходимо, за да осигури безопасна и продължителна експлоатация на железопътната система;

д) „подсистеми“ е резултатът от разделянето на железопътната система, както е показано в приложение II. Тези подсистеми, за които трябва да се определят съществени изисквания, могат да са структурни или функционални;

е) „съставни елементи на оперативната съвместимост“ са всеки елементарен компонент, група от компоненти, подкомплект или комплект от оборудване, включени или предназначени за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на железопътната система зависи пряко или косвено. Понятието „съставен елемент“ включва както материални обекти, така и нематериални обекти, като например софтуер;

ж) „съществени изисквания“ са всички условия, изложени в приложение III, които трябва да бъдат спазени от железопътната система, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите между тях;

з) „европейска спецификация“ е обща техническа спецификация, европейско техническо одобрение или национален стандарт, който транспонира европейски стандарт, както е определено в приложение XXI към Директива 2004/17/ЕО;

и) „техническа спецификация за оперативна съвместимост“ („ТСОС“) е спецификация, приета съгласно настоящата директива, на която отговаря всяка една подсистема или част от подсистема, за да удовлетвори съществените изисквания и осигури оперативната съвместимост на железопътната система;

й) „нотифицирани органи“ са органи, които отговарят за оценката на съответствието или годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост, или за преценка на процедурата за проверка „ЕО“ на подсистемите;

▼B

к) „основни параметри“ са всяко регулаторно, техническо или оперативно условие, което е от решаващо значение за оперативната съвместимост и е уточнено в относимите ТСОС;

л) „специфичен случай“ е всяка част от железопътната система, която се нуждае от специални, временни или постоянни, разпоредби в ТСОС поради географски, топографски изисквания или такива на градската среда, или такива, влияещи на съвместимостта със съществуващата система. Това при определени железопътни линии и мрежи, изолирани от останалата част от Общността, може да включва габарити на натоварване, междурелсието или разстоянието между релсите и превозните средства, строго предназначени за ползване с местен, регионален или исторически характер, или превозните средства с произход от или предназначени за трети страни;

м) „модернизиране“ означава всяка значителна работа по модификация на подсистема или част от подсистема, която подобрява цялостното функциониране на подсистемата;

н) „обновяване“ означава всяка значителна работа по подмяна на подсистема или част от подсистема, която не променя цялостното функциониране на подсистемата;

о) „съществуваща железопътна система“ е структурата, състояща се от линии и стационарни съоръжения на съществуващата железопътна система плюс превозните средства от всякакви категории и произход, които се движат по тази инфраструктура;

п) „замяна в рамките на поддръжката“ е всяка замяна на съставни елементи с части с идентична функция и експлоатационни качества в рамките на превантивната или корективна поддръжка;

р) „въвеждане в експлоатация“ са всички операции, чрез които една подсистема или превозно средство се въвежда в нейното проектно експлоатационно състояние;

с) „възложител“ е всяко образувание, държавно или частно, което поръчва проектирането и/или изграждането или обновяването, или модернизирането на подсистема. Това образувание може да бъде железопътно предприятие, управител на инфраструктурата или ползвател, или концесионер, отговарящ за изпълнение на проект;

т) „ползвател“ е лицето, или образуванието, което в качеството си на собственик на превозното средство или титуляр на правото да го ползва, експлоатира превозното средство като средство за транспорт и е регистриран като такъв в националния регистър на превозните средства, посочен в член 33;

у) „проект в напреднал етап на развитие“ е всеки проект, чийто етап на планиране/изграждане е достигнал точка, в която промяна в техническата спецификация би била недопустима за заинтересованата държава-членка. Подобна пречка може да бъде от правно, договорно, икономическо, финансово, социално или екологично естество и трябва да бъде надлежно обоснована;

▼B

ф) „хармонизиран стандарт“ е всеки европейски стандарт, приет от един от европейските органи по стандартизация, изброени в приложение I към Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 1998 г. относно определяне на процедура за предоставяне на информация в областта на техническите стандарти, регламенти и правила за услугите на информационното общество ([1]) във връзка с мандат, даден от Комисията, и който е изготвен в съответствие с процедурата, посочена в член 6, параграф 3 от същата директива, и самостоятелно или заедно с други стандарти осигурява решение по отношение на съответствието със законова разпоредба;

х) „национален орган по безопасността“ е „орган по безопасността“ така, както е определен в член 3, буква ж) от Директива 2004/49/ЕО;

ц) „тип“ е видът на превозното средство, определящ основните характеристики на проектиране на превозното средство съгласно единния сертификат за изпитване на типа, описан в модул Б на Решение 93/465/ЕИО;

ч) „серии“ е количеството идентични превозни средства от един проектен тип;

ш) „агенция“ е Европейската железопътна агенция, както е създадена с Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция (Регламент за Агенцията) ([2]);

щ) „структура, която отговаря за поддръжката“ означава структура, която отговаря за поддръжката на превозно средство и е регистрирана като такава в националния регистър на превозните средства.

Член 3

Обща съвместимост

1. Настоящата директива касае разпоредбите, които се отнасят до съставните елементи на оперативната съвместимост, интерфейсите и процедурите за всяка подсистема, а също и правилата за цялостната съвместимост на железопътната система, необходими за постигане на нейната оперативна съвместимост.

2. Разпоредбите на настоящата директива се прилагат, без да засягат които и да било други съответни разпоредби на Общността. Все пак, при съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите, съблюдаването на съществените изисквания на настоящата директива може да изисква използването на отделни европейски спецификации, създадени за тази цел.

([1]) ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр. 37. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО на Съвета (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 81).
([2]) ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.

▼B

Член 4

Съществени изисквания

1. Железопътната система, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите, отговарят на съответните съществени изисквания.

2. Останалите технически спецификации, посочени в член 34 от Директива 2004/17/ЕО, които са необходими за попълването на европейските спецификации или други стандарти, използвани в Общността, трябва да не са в противоречие със съществените изисквания.

ГЛАВА II

ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

Член 5

Съдържание на ТСОС

1. Всяка една от подсистемите се обхваща от ТСОС. Където е необходимо, една подсистема може да се обхваща от няколко ТСОС и една ТСОС може да обхваща няколко подсистеми. Решението за разработване или проверка на ТСОС и изборът на нейния технически и географски обхват изискват мандат в съответствие с член 6, параграф 1.

2. Подсистемите съответстват на действащите ТСОС при въвеждането в експлоатация, модернизиране или обновяване съобразно настоящата директива; това съответствие се подържа постоянно, докато се ползва всяка една подсистема.

3. Доколкото е необходимо за постигането на целта, посочена в член 1, всяка ТСОС:

а) посочва обхвата, за който е предвидена (част от мрежа или превозно средство, посочени в приложение I; подсистеми или части от подсистеми, посочени в приложение II);

б) определя съществените изисквания за всяка съответна подсистема и интерфейсите ѝ по отношение на други подсистеми;

в) установява функционалните и технически спецификации, на които трябва да отговаря подсистемата и нейните интерфейси по отношение на други подсистеми. Ако е необходимо, тези спецификации могат да варират в зависимост от предназначението на подсистемата, например според категориите линии, центровете и/или превозните средства, посочени в приложение I;

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

▼B

д) определя във всеки разглеждан случай процедурите, които да се използват за оценка на съвместимостта или годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост, от една страна, а също и за проверка „ЕО“ на подсистемите, от друга; тези процедури се основават на модулите, определени в Решение 93/465/ЕИО;

е) посочва стратегията за прилагане на ТСОС. По-специално е необходимо да се определят етапите, през които да се премине, за да се направи постепенен преход от съществуващата ситуация до окончателната ситуация, при която съобразяването с ТСОС ще е правило;

ж) посочва за съответния персонал професионалната квалификация и безопасни и здравословни условия на работа, които са необходими за функционирането и поддръжката на горната подсистема, както и за прилагането на ТСОС.

4. Всяка ТСОС се съставя на базата на изследването на една съществуваща подсистема и посочва една целева подсистема, която може да бъде постигната постепенно в разумен период от време. По този начин постепенното приемане на ТСОС и съобразяването с тях ще помогне постепенно да се постигне оперативната съвместимост на железопътната система.

5. ТСОС запазват по подходящ начин съвместимостта на съществуващите железопътни системи на отделните държави-членки. За тази цел могат да бъдат направени уговорки за специфични случаи за всяка ТСОС по отношение както на мрежата, така и на превозните средства; специално внимание трябва да се обърне на определянето на габаритите на натоварване, междурелсието или разстоянието между релсите и превозните средства, движещи се от или предназначени за трети страни. За всеки специфичен случай ТСОС определя правилата за прилагане на елементите на ТСОС, посочени в параграф 3, букви в)—ж).

6. Ако някои технически аспекти, отговарящи на съществените изисквания, не могат да бъдат изрично обхванати в дадена ТСОС, те се определят ясно в приложение към ТСОС като „отворени въпроси“. По отношение на тези аспекти се прилага член 17, параграф 3.

7. ТСОС не трябва да бъдат пречка за решения на държавите-членки по отношение използването на инфраструктури за движение на превозни средства, необхванати от ТСОС.

8. ТСОС могат да правят изрични, ясно определени препратки към европейски или международни стандарти или спецификации или техническа документация, издадена от Агенцията, когато това е строго необходимо, за да се постигне целта на настоящата директива. В такъв случай тези стандарти или спецификации (или съответните части от тях) или техническа документация се считат за приложения към съответната ТСОС и стават задължителни от момента, в който ТСОС е приложима. В случай че липсват такива стандарти или спецификации или техническа документация и тяхното разработване предстои, може да се направи препратка към други ясно определени нормативни документи; в такъв случай се касае за документи, които са лесно достъпни и са публично достояние.

▼B

Член 6

Приемане, преразглеждане и публикуване на ТСОС

1. Проектите за ТСОС и последващите проектоизменения на ТСОС се изготвят от Агенцията с мандат от Комисията в съответствие с процедурата, посочена в член 29, параграф 3 от настоящата директива. Те се изготвят в съответствие с членове 3 и 12 от Регламент (ЕО) № 881/2004 и в сътрудничество с работните групи, посочени в същите членове.

Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива чрез допълването ѝ с ТСОС или изменението им, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 29, параграф 4.

Поради наложителни причини за спешност Комисията може да прибегне до процедурата за спешност, посочена в член 29, параграф 5.

2. Агенцията отговаря за подготвянето на преразглеждането и актуализирането на ТСОС и изготвянето на всякакви препоръки до Комисията, за да се отчетат развитието на технологиите или социалните изисквания. Комисията уведомява за такива препоръки комитета, посочен в член 29.

3. Всеки проект за ТСОС се изготвя в две фази.

Първоначално Агенцията определя основните параметри за тази ТСОС, както и интерфейсите с другите подсистеми и всички други специфични случаи, доколкото е необходимо. Представят се най-добрите алтернативни решения, придружени от техническа и икономическа обосновка за всеки един от тези параметри и интерфейси.

След това Агенцията изготвя проекта за ТСОС на базата на тези основни параметри. Където е целесъобразно, Агенцията отчита техническия прогрес, вече проведената работа по стандартизация, работещите вече на място страни и призната изследователска работа. Към проекта за ТСОС се прилага обща оценка на очакваните разходи и ползи от прилагането на ТСОС; тази оценка отразява очакваното въздействие върху всички участващи оператори и икономически агенти.

4. Съставянето, приемането и преразглеждането на всяка една ТСОС (включително основните параметри) отчита очакваните разходи и ползи от всички разглеждани технически решения, заедно с интерфейсите между тях, така че да се установят и приложат най-добрите решения. Държавите-членки участват в тази оценка, като предоставят необходимите данни.

▼B

5. Комитетът, посочен в член 29, бива информиран редовно за подготвителната работа по ТСОС. По време на тази работа, по искане от страна на комитета Комисията може да формулира всякакви правила или полезни препоръки по отношение на проекта на тези ТСОС и анализа за разходите и ползите. По-специално Комисията може, по искане от страна на държава-членка, да изиска проучването на алтернативни решения и оценката на разходите и ползите от тези алтернативни решения да бъде включена в приложения към проекта за ТСОС доклад.

6. При приемането на всяка една ТСОС се определя датата на влизането ѝ в сила в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 29, параграф 4. Когато от съображения за техническа съвместимост се въвеждат в експлоатация едновременно различни подсистеми, датите на влизане в сила на съответните ТСОС следва да бъдат еднакви.

7. При съставянето, приемането и преразглеждането на ТСОС се вземат предвид мненията на потребителите по отношение на характеристиките, които имат директно влияние върху условията, при които те използват подсистемите. Във връзка с това, по време на изготвянето или при преразглеждането на ТСОС Агенцията се консултира с асоциации и структури, представляващи потребителите. Към проекта за ТСОС тя прилага доклад за резултатите от тази консултация.

Списъкът на асоциациите и органите, които следва да бъдат консултирани, се изготвя от Комисията, след консултация с комитета в съответствие с член 29, параграф 2, и може да бъде преразгледан и актуализиран по искане на държава-членка или по инициатива на Комисията.

8. Съставянето, приемането и преразглеждането на ТСОС се съобразяват с мнението на социалните партньори по отношение на условията, посочени в член 5, параграф 3, буква ж).

За тази цел със социалните партньори се извършват консултации преди представянето на проекта за ТСОС на комитета, посочен в член 29, за приемане или преразглеждане.

Консултациите със социалните партньори се извършват в контекста на Комитета за секторен диалог, създаден в съответствие с Решение 98/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. относно учредяването на комитети за секторен диалог за насърчаване на диалога между социалните партньори на европейско равнище ([1]). Социалните партньори публикуват становището си в срок от три месеца.

9. Когато ново преразглеждане на ТСОС води до промяна на изискванията, новата версия на ТСОС следва да гарантира съвместимост с подсистеми, вече пуснати в експлоатация съобразно предишни версии на ТСОС.

([1]) ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27. Решение, последно изменено с Регламент (ЕО) № 1792/2006 (ОВ L 362, 20.12.2006 г., стр. 1).

▼B

В случай на нужда от ново разрешение, обновяване или модернизиране на тези подсистеми поради надлежно обосновани съображения за безопасност или оперативна съвместимост съответните крайни срокове следва да се определят или в ТСОС или, по целесъобразност, от държавите-членки.

10. ТСОС се публикуват от Комисията в *Официален вестник на Европейския съюз.*

Член 7

Недостатъци на ТСОС

1. Ако след приемането на ТСОС се окаже, че тя не покрива напълно съществените изисквания, може да се пристъпи към консултация с комитета по член 29 по искане на държава-членка или по инициатива на Комисията.

Комисията може да изиска техническо становище от Агенцията. Комисията, с участието на комитета, следва да анализира техническото становище.

2. Ако ТСОС се нуждае от изменение поради незначителна грешка и това не оправдава незабавното ѝ преразглеждане, Комисията може да препоръча техническото мнение да бъде използвано в очакване на преразглеждането на ТСОС съгласно член 6, параграф 1. В този случай Агенцията публикува техническото становище.

3. Ако се налага ТСОС да бъдат изменени поради значителна грешка или грешка от голяма важност, процедурата по преразглеждане по член 6, параграф 1 следва да се приложи незабавно.

Член 8

Разширяване на обхвата на ТСОС

1. Комисията приема, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 29, параграф 3, един или повече мандати, целящи разработването на нови ТСОС и/или преразглеждането на вече приети ТСОС, с оглед обхващането на линии и превозни средства, които все още не са обхванати.

2. Първият подобен мандат определя първа група от нови ТСОС и/или изменения на ТСОС, които да бъдат приети до януари 2012 г., без да се засяга член 5, параграф 5 по отношение на възможността да се предвидят специфични случаи, и без да се засяга член 9, позволяващ дерогации при особени обстоятелства. Въпросният първи мандат се съставя въз основа на препоръка на Агенцията с оглед определяне на нови ТСОС, които да се разработят и/или съществуващи ТСОС, които да се изменят според очакваната ефективност на разходите за всяка предложена мярка и според принципа на пропорционалност на мерките, предприемани на равнище Общност. С оглед на това, точка 4 от приложение I се взема надлежно под внимание, като се взема предвид необходимото равновесие между, от една страна, целите за непрекъснато движение на влаковете и техническа хармонизация и, от друга страна, трансевропейското, национално, регионално и местно измерение на съответния трафик.

▼B

3. Докато влезе в сила разширяването на обхвата на ТСОС, така че да се покрие цялата железопътна мрежа:

а) разрешения за въвеждане в експлоатация

— на превозните средства и подсистемите за контрол, управление и сигнализация на борда на влака да се използват най-малко отчасти в участъка от мрежата, който все още не попада в обхвата на ТСОС, по отношение на този участък от мрежата,

— на подсистемите на инфраструктура, енергия, контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, в участъци от мрежата, които все още не попадат в обхвата на ТСОС,

се предоставят в съответствие с националните правила, посочени в член 8 от Директива 2004/49/ЕО, или, когато е приложимо, член 17, параграф 3 от настоящата директива;

б) разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които следва да се използват понякога в участък от мрежата, който все още не попада в обхвата на ТСОС, по отношение на този участък от мрежата, се издават в съответствие с членове от 21 до 27 и националните правила, посочени в член 8 от Директива 2004/49/ЕО, или, когато е приложимо, член 17, параграф 3 от настоящата директива.

4. Държавата-членка няма да е нужно да прилага нови или преразгледани ТСОС съобразно параграф 2 в случай на проекти в напреднал етап на развитие или които са предмет на договор, който се изпълнява, когато се публикува съответната група от ТСОС.

Член 9

Дерогации

1. При отсъствие на относими специфични случаи държава-членка не е необходимо да прилага една или повече ТСОС съгласно настоящия член при следните случаи:

а) за предложена нова подсистема, за обновяването или модернизирането на съществуваща подсистема, или за всеки елемент, посочен в член 1, параграф 1, когато е в напреднал етап на развитие, или е предмет на договор в процес на изпълнение, когато тези ТСОС се публикуват;

б) за всеки проект за обновяването или модернизирането на съществуваща подсистема, когато габаритите на натоварване, междурелсието, разстоянието между релсите или волтажът на електрическата мрежа в тези ТСОС не е съвместим с тези на съществуващата подсистема;

в) за предложена нова подсистема или предложено обновяване или модернизиране на съществуваща подсистема на територията на държавата-членка, когато нейната железопътна мрежа е отделена или изолирана от море или поради наличието на особени географски условия, от железопътната мрежа на останалата част от Общността;

г) за всяко предложено обновяване, удължаване или модернизиране на съществуваща подсистема, когато прилагането на тези ТСОС би компрометирало икономическата жизнеспособност на проекта и/или съвместимостта на железопътната система на същата държава-членка;

▼B

д) когато, вследствие на произшествие или природно бедствие, условията за бързо възстановяване на мрежата не позволяват частичното или пълното прилагане на съответните ТСОС поради икономически или технически съображения;

е) за превозни средства, движещи се от или за трети страни, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Общността.

2. В случаите, посочени в параграф 1, съответните държави-членки изпращат на Комисията досие, съдържащо информацията, установена в приложение IX. Комисията анализира мерките, предложени от държавата-членка, и информира комитета, посочен в член 29.

3. В случая, посочен в параграф 1, буква а), в рамките на една година след влизането в сила на всяка ТСОС, всяка държава-членка изпраща на Комисията списък от проектите, които се осъществяват в рамките на техните територии, които са в напреднал етап на развитие.

4. В случаите, посочени в параграф 1, букви а), в) и д), Комисията проверява дали досието е в съответствие и уведомява държавите-членки за резултатите от анализа. Когато е необходимо, се изготвя препоръка по отношение на спецификациите, които да се приложат. Държавите-членки могат да прилагат незабавно алтернативните разпоредби, посочени в приложение IX.

5. В случаите, посочени в параграф 1, букви б), г) и е), Комисията взема решение в съответствие с процедурата по регулиране, предвидена в член 29, параграф 3, дали да приеме искането за дерогация. Въпреки това, в случая, посочен в параграф 1, буква б), решението на Комисията не се отнася до габарита на натоварване и междурелсието. Комисията излиза с решение в срок от шест месеца след представяне на искането, подкрепено с пълно досие. При липса на такова решение искането се счита за прието. Докато Комисията не вземе решение, в случая, посочен в параграф 1, буква е), държава-членка може да прилага алтернативните разпоредби, посочени в приложение IX.

6. Всички държави-членки се информират за резултатите от анализите и от процедурата, установена в параграфи 4 и 5.

ГЛАВА III

СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

Член 10

Пускане на пазара на съставните елементи на оперативната съвместимост

1. Държавите-членки предприемат всички необходими стъпки да гарантират, че съставните елементи на оперативната съвместимост:

а) са пуснати на пазара само ако позволяват постигането на оперативна съвместимост в железопътната система, като едновременно с това отговарят на съществените изисквания;

б) се използват в областта им на употреба по предназначение и са правилно инсталирани и поддържани.

Настоящите разпоредби не възпрепятстват пускането на тези съставни елементи на пазара за друго предназначение.

▼B

2. Държавите-членки не могат, на територията си и въз основа на настоящата директива, да забраняват, ограничават или възпрепятстват пускането на пазара на съставни елементи на оперативната съвместимост за употребата им в железопътната система, когато те удовлетворяват условията на настоящата директива. По-специално, те не могат да изискват проверки, които вече са осъществени като част от процедурата, водеща до издаване на декларация „ЕО“ за съвместимост или годност за употреба, чиито елементи са представени в приложение IV.

Член 11

Съответствие или годност за употреба

1. Държавите-членки считат онези съставни елементи на оперативната съвместимост, за които е съставена декларация „ЕО“ за съответствие или годност за употреба, за съответстващи на прилагащите се спрямо тях съществени изисквания на настоящата директива.

2. Всички съставни елементи на оперативната съвместимост са предмет на процедурата за оценка на съвместимостта и годността за употребата, посочена в съответната ТСОС, и се придружават от съответния сертификат.

3. Държавите-членки считат, че един съставен елемент на оперативната съвместимост удовлетворява съществените изисквания, ако той отговаря на условията, предвидени в съответната ТСОС, или на съответните европейски спецификации, разработени да отговарят на тези условия.

4. Резервни части за подсистеми, които вече са пуснати в експлоатация, когато съответната ТСОС влиза в сила, могат да бъдат инсталирани в тези подсистеми, без да бъдат подложени на процедурата по параграф 2.

5. В ТСОС може да се предвижда преходен период за железопътни детайли, определени в тези ТСОС като съставни елементи на оперативната съвместимост, които вече са пуснати на пазара, когато ТСОС влизат в сила. Такива съставни елементи съответстват на изискванията на член 10, параграф 1.

Член 12

Несъответствие на европейски спецификации със съществени изисквания

Когато държава-членка или Комисията считат, че европейските спецификации, използвани пряко или косвено за постигане целите на настоящата директива, не отговарят на съществените изисквания, се уведомява посоченият в член 29 комитет, а Комисията приема най-подходящите мерки, а именно:

а) частичното или пълното изтегляне на съответните спецификации от съдържащите ги публикации, или изменението им след консултации с комитета, установен с Директива 98/34/ЕО, когато има европейски стандарти, или

б) преразглеждане на ТСОС в съответствие с член 7.

▼B

Член 13

Процедура за издаване на декларация „ЕО“ за съответствие или годност за употреба

1. За изготвянето на декларацията „ЕО“ за съответствие или годност за употреба на един съставен елемент на оперативната съвместимост производителят или неговият упълномощен представител, установен в Общността, прилагат разпоредбите, установени със съответните ТСОС.

2. Когато съответната ТСОС го изисква, оценката на съответствието или годността за употреба на съставния елемент на оперативната съвместимост се извършва от нотифициран орган, пред който производителят или неговият упълномощен представител, установен в Общността, е депозирал заявлението.

3. Когато съставните елементи на оперативната съвместимост са предмет на други директиви на Общността, обхващащи други аспекти, декларацията „ЕО“ за съответствие или годност за употреба посочва в такива случаи, че съставният елемент на оперативната съвместимост отговаря също и на изискванията на тези други директиви.

4. Когато нито производителят, нито неговият упълномощен представител, установен в Общността, са изпълнили задълженията, произтичащи от параграфи 1 и 3, тези задължения преминават върху всяко едно лице, което пуска съставни елементи на оперативната съвместимост на пазара. Същите задължения се прилагат спрямо всеки, който за целите на настоящата директива сглобява съставни елементи на оперативната съвместимост или части от съставни елементи на оперативната съвместимост, притежаващи различен произход, или произвежда съставни елементи на оперативната съвместимост за свои собствени нужди за целите на настоящата директива.

5. Без да се засягат разпоредбите на член 14:

а) във всеки случай, когато държавата-членка установи, че декларацията „ЕО“ за съответствие е съставена неправилно, производителят или неговият упълномощен представител, установен в Общността, се задължава, ако е необходимо, да възстанови съставния елемент на оперативната съвместимост до състояние на съответствие и да прекрати нарушението в съответствие с изискванията, определени от тази държава-членка;

б) в случаите, когато несъответствието продължава, държавата-членка предприема всички подходящи мерки за ограничаване или забрана на пускането на пазара на въпросния съставен елемент на оперативната съвместимост, или осигурява изтеглянето му от пазара в съответствие с процедурите, предвидени в член 14.

Член 14

Несъответствие на съставни елементи на оперативната съвместимост със съществените изисквания

1. Когато държава-членка счете, че за съставен елемент на оперативната съвместимост, обхванат в декларация „ЕО“ за съответствие или годност за употреба и пуснат на пазара, съществува вероятност, при използването му по предназначение, да не удовлетвори съществените изисквания, тя предприема всички необходими мерки за ограничаване на приложното му поле, за забрана на използването му или за изтеглянето му от пазара. Държавата-членка незабавно информира Комисията за предприетите мерки и представя основанията за решението си, като посочва, по-специално, дали несъответствието се дължи на:

а) неспазване на съществените изисквания;

▼B

б) неправилно прилагане на европейски спецификации в случаите, когато се разчита на прилагането на такива спецификации;

в) непригодност на европейските спецификации.

2. Комисията се консултира със заинтересованите страни в най-кратък срок. Когато след консултациите Комисията установи, че мярката е обоснована, тя незабавно уведомява за това държавата-членка, предприела инициативата, а също така и другите държави-членки. Когато след консултациите Комисията установи, че мярката е неоснователна, тя незабавно информира за това държавата-членка, предприела инициативата, както и производителя или неговия упълномощен представител, установен в Общността. Когато решението, посочено в параграф 1, се обосновава с наличието на пропуск в европейските спецификации, се прилага процедурата, установена в член 12.

3. Когато съставен елемент на оперативната съвместимост, за които е съставена декларация „ЕО“ за съответствие, не отговаря на изискванията, компетентната държава-членка предприема подходящи мерки срещу този, който е издал декларацията, и информира за това Комисията и другите държави-членки.

4. Комисията осигурява, че държавите-членки са информирани за развитието и резултата от тази процедура.

ГЛАВА IV

ПОДСИСТЕМИ

Член 15

Процедура за въвеждане в експлоатация

1. Без да се засяга глава V, всяка държава-членка разрешава въвеждането в експлоатация на структурните подсистеми, съставляващи железопътната система, които са разположени или се използват на нейната територия.

За тази цел държавите-членки предприемат всички подходящи стъпки, за да гарантират, че тези подсистеми могат да бъдат въведени в експлоатация само ако те са проектирани, изградени и монтирани по такъв начин, че да отговарят на съответните съществени изисквания при включването им в железопътната система. По специално те проверяват:

— техническата съвместимост на тези подсистеми със системата, в която те се интегрират,

— безопасното интегриране на тези подсистеми в съответствие с член 4, параграф 3 и член 6, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО.

2. Преди въвеждането в експлоатация на тези подсистеми всяка държава-членка извършва проверка за съответствие, където е приложимо, с разпоредбите на съответните ТСОС относно експлоатацията и поддръжката.

▼B

3. След като тези подсистеми бъдат въведени в експлоатация, се извършва проверка:

а) за инфраструктури, във връзка с издаването и контрола на разрешителните за безопасност съгласно член 11 от Директива 2004/49/ЕО;

б) за превозни средства, във връзка с издаването и контрола на сертификатите за безопасност съгласно член 10 от Директива 2004/49/ЕО.

За тази цел се използват процедурите за оценка и проверка, установени в съответните структурни или функционални ТСОС.

Член 16

Свободно движение на подсистеми

Без да се засяга член 15, параграф 1, на територията си и на основания, свързани с настоящата директива, държавите-членки не могат да забраняват, ограничават или спират изграждането, въвеждането в експлоатация и експлоатацията на съставляващите железопътната система структурни подсистеми, които отговарят на съществените изисквания. По-специално, те не могат да изискват проверки, които вече са извършени:

— или като част от процедурата, водеща до декларацията за проверка „ЕО“, чиито съставни елементи са установени в приложение V,

— или в други държави-членки, преди или след влизане в сила на настоящата директива, с оглед проверка на съответствието с идентични изисквания при идентични условия на експлоатация.

Член 17

Съответствие с ТСОС и национални правила

1. Държавите-членки считат за оперативно съвместими и отговарящи на съответните съществени изисквания онези структурни подсистеми, изграждащи железопътната система, които са обхванати от декларацията за проверка „ЕО“.

2. Проверката на оперативната съвместимост на една структурна подсистема, изграждаща железопътната система, в съответствие със съществените изисквания, се извършва чрез сравняване с ТСОС, когато те съществуват.

3. За всяка подсистема държавите-членки съставят списък на техническите правила, които се използват за прилагането на съществените изисквания, и изпращат уведомление за този списък на Комисията, когато:

— не съществува съответна ТСОС, или

— е нотифицирана дерогация съгласно член 9, или

— специфичен случай изисква прилагането на технически правила, които не са включени в съответната ТСОС.

▼B

Този списък се нотифицира или:

— всеки път, когато се променя списъка на техническите правила, за който се е изисквала нотификация до 30 април 2005 г., съгласно член 16, параграф 3 от Директива 96/48/ЕО и член 16, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО, или

— след като е била нотифицирана дерогацията, или

— след публикуване на съответната ТСОС.

По този повод държавите-членки определят също органите, които отговарят, в случая с тези технически разпоредби, за процедурата на проверка, посочена в член 18.

Комисията съобщава тази информация на Агенцията, която я публикува.

По искане на Комисията държавите-членки предоставят пълния текст на нотифицираните правила. С оглед предотвратяване на поставянето на по-нататъшни бариери и постигането на напредък в класификацията на националните правила в съответствие с член 27, Комисията наблюдава въвеждането на нови правила от държавите-членки. Ако Комисията счита, че новото правило представлява средство за произволна дискриминация или прикрито ограничение на функционирането на железопътния транспорт между държавите-членки, тя приема решение, адресирано до съответните държави-членки, в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 29, параграф 3.

Държавите-членки могат да решат да не нотифицират правилата и ограниченията със строго местен характер. В такива случаи държавите-членки упоменават такива правила и ограничения в регистрите на инфраструктурата, посочени в член 35.

Държавите-членки гарантират публикуването на задължителните технически правила и предоставянето им на всички управители на инфраструктурата, железопътни предприятия и кандидати за разрешение за въвеждане в експлоатация, на ясен език, който може да бъде разбран от заинтересованите страни.

Член 18

Процедура за съставяне на декларация за проверка „ЕО“

1. За съставянето на декларация за проверка „ЕО“ заявителят приканва нотифицирания орган, избран от него за тази цел, да приложи процедурата за проверка „ЕО“, посочена в приложение VI. Заявителят може да бъде възложителят или производителят, или техният упълномощен представител в Общността.

2. Задачата на нотифицирания орган, отговарящ за проверката „ЕО“ на една подсистема, започва на етапа на проектирането и обхваща целия период на производство до етапа на приемане преди въвеждането в експлоатация на подсистемата. Тя обхваща също проверка на интерфейсите на въпросната подсистема със системата, в която тя се включва, въз основа на наличната информация в съответната ТСОС и регистрите, предвидени в членове 34 и 35.

▼B

3. Нотифицираният орган отговаря за съставянето на техническото досие, което придружава декларацията за проверка „ЕО“. Това техническо досие трябва да съдържа всички необходими документи по отношение характеристиките на подсистемата и, където е целесъобразно, всички документи, удостоверяващи съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост. То следва да съдържа също така всички елементи, свързани с условията и ограниченията за използване, а също и с инструкциите по отношение на обслужване, постоянно и рутинно наблюдение, настройка и поддръжка.

4. Нотифицираният орган може да издава междинни декларации за проверка, които да обхващат някои етапи от процедурата на проверка или някои части от подсистемата. В този случай се прилага процедурата, установена в приложение VI.

5. Ако съответните ТСОС позволяват това, нотифицираният орган може да издава сертификати за съответствие за серия подсистеми или някои части на тези подсистеми.

Член 19

Несъответствие на подсистеми със съществените изисквания

1. Когато държава-членка констатира, че дадена структурна подсистема, притежаваща декларацията за проверка „ЕО“, заедно с техническо досие, не отговаря напълно на разпоредбите на настоящата директива, и по-специално на съществените изисквания, тя може да поиска да бъдат направени допълнителни проверки.

2. Държавата-членка, предявяваща искането, незабавно информира Комисията за поисканите допълнителни проверки и представя причини за тях. Комисията се консултира със заинтересованите страни.

3. Държавата-членка, предявяваща искането, посочва дали неспазването на изискването за пълно съобразяване с настоящата директива се дължи на:

а) неспазване на съществените изисквания или на дадена ТСОС или неправилно прилагане на ТСОС. В този случай Комисията незабавно уведомява държавата-членка, къде пребивава лицето, изготвило грешната декларация за проверка „ЕО“, и изисква тази държава-членка да предприеме подходящи мерки;

б) непригодност на ТСОС. В този случай се прилага процедурата за изменение на ТСОС, посочена в член 7.

Член 20

Въвеждане в експлоатация на съществуващи подсистеми след обновяване или модернизация

1. В случай на обновяване или модернизация възложителят или производителят изпраща на заинтересованата държава-членка досие, съдържащо описание на проекта. Държавата-членка разглежда досието и като вземе предвид посочената в съответно приложимата ТСОС стратегия за изпълнение решава дали размерът на работите налага необходимостта от ново разрешение за въвеждане в експлоатация по смисъла на настоящата директива.

▼B

Такова ново разрешение за въвеждане в експлоатация се изисква винаги когато общото ниво на безопасност за съответната подсистема може да се повлияе отрицателно от предвидените работи. Ако е необходимо ново разрешение, държавата-членка решава до каква степен е необходимо да се прилагат ТСОС за проекта.

Държавата-членка взема решение не по-късно от четири месеца след представяне на пълното досие от заявителя.

2. Когато е необходимо ново разрешение и ако ТСОС не се прилага изцяло, държавите-членки нотифицират Комисията със следната информация:

— причината, поради която ТСОС не е приложена изцяло,

— техническите характеристики, които се прилагат вместо ТСОС,

— в случай, че са налични такива характеристики — отговорните органи за прилагането на процедурата за проверка, посочена в член 18.

3. Комисията съобщава информацията, посочена в параграф 2, на Агенцията, която я публикува.

ГЛАВА V

ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Член 21

Разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства

1. Преди да бъде използвано в рамките на мрежа, едно превозно средство получава разрешение за въвеждане в експлоатация от националния орган по безопасността, компетентен по отношение на тази мрежа, освен ако в настоящата глава не е предвидено друго.

2. Превозно средство, което е в съответствие с ТСОС, се разрешава съгласно член 22 или член 23.

3. Превозно средство, което не е в съответствие с ТСОС, се разрешава съгласно член 24 или член 25.

4. Превозно средство, което е в съответствие с разрешен тип, се разрешава съгласно член 26.

5. Разрешение, предоставено от една държава-членка, е валидно във всички други държави-членки, без да се засягат разпоредбите на членове 23 и 25 относно допълнителните разрешения. Държавите-членки изясняват чрез приемането на специфични национални правила или чрез национални разпоредби в изпълнение на настоящата директива дали са необходими допълнителни разрешения съгласно съответните разпоредби на член 23 при превозни средства, които са в съответствие с ТСОС, или член 25 при превозни средства, които не са в съответствие с ТСОС.

6. Всички заявления за разрешение за въвеждане в експлоатация подлежат на решение на компетентния национален орган по безопасността, съгласно членове 22 и 23 или членове 24 и 25. Разрешението за въвеждане в експлоатация може да определя условия за експлоатация и други ограничения.

▼B

7. Всяко решение на компетентен национален орган по безопасността, с което се отказва въвеждането в експлоатация на превозното средство, е надлежно обосновано. В срок от един месец от получаване на отрицателното решение заявителят може да поиска от компетентния национален орган по безопасността преразглеждане на решението поради надлежно обосновани причини. Националният орган по безопасността разполага с два месеца, считано от получаването на жалбата, за да потвърди или отмени решението си. Ако отрицателното решение бъде потвърдено, заявителят може да поиска от апелативния орган, определен от компетентната държава-членка съгласно член 17, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО, решението да бъде преразгледано поради надлежно обосновани причини. За целите на тази апелативна процедура държавите-членки могат да определят свои регулаторни органи, създадени в съответствие с член 30 от Директива 2001/14/ЕО.

8. Ако компетентният национален орган по безопасността не вземе решение съгласно член 23, параграф 7 и член 25, параграф 5 в определения срок, въвеждането в експлоатация на съответното превозно средство се счита за разрешено след изтичане на тримесечен срок, считано от края на определения срок. Разрешенията, издадени в резултат на настоящия параграф, са валидни единствено в рамките на мрежата, по отношение на която компетентният национален орган по безопасността не е реагирал в определения срок.

9. Национален орган по безопасността, който възнамерява да отмени разрешение за въвеждане в експлоатация, което е издал, или разрешение, получено от заявителя съгласно параграф 8, прилага процедурата за преразглеждане на сертификати за безопасност, посочена в член 10, параграф 5 от Директива 2004/49/ЕО, или, когато е приложимо, процедурата за преразглеждане на разрешения за безопасност, посочена в член 11, параграф 2 от същата директива.

10. По отношение на апелативна процедура компетентният апелативен орган, посочен в параграф 7, може да поиска становището на Агенцията, което, в този случай, се издава в срок от един месец, считано от внасяне на искането и уведомяване на заявителя за него, на компетентния апелативен орган и компетентния национален орган по безопасността, който отказва да предостави разрешението.

11. По отношение на превозни средства, които се движат между държава-членка и трета страна в мрежа, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа на Общността, и за които може да се предостави дерогация съгласно член 9, параграф 5, или които са предмет на специфични случаи, националните правила, посочени в членове 22 и 24, може да включват международни споразумения, доколкото те са съвместими със законодателството на Общността.

12. Разрешения за въвеждане в експлоатация, които са били предоставени преди 19 юли 2008 г., включително разрешения, предоставени съгласно международни споразумения, по-специално RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) и RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), остават в сила съобразно условията, при които са предоставени разрешенията. Тази разпоредба има предимство пред членове 22—25.

▼B

13. Държавите-членки могат да издават разрешения за въвеждане в експлоатация на серия превозни средства. За тази цел националните органи по безопасността уведомяват заявителя за процедурата, която да следва.

14. Разрешенията за въвеждане в експлоатация, издадени в съответствие с настоящия член, не засягат други условия, наложени на железопътни предприятия и управители на инфраструктурата, за експлоатация на такива превозни средства в съответната мрежа съгласно членове 9, 10 и 11 от Директива 2004/49/ЕО.

Член 22

Първо разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които са в съответствие с ТСОС

1. Настоящият член се прилага по отношение на превозни средства, които са в съответствие с всички относими ТСОС, които са в сила в момента на въвеждане в експлоатация, при условие че съществена част от съществените изисквания е установена в тези ТСОС и че съответната ТСОС относно подвижния състав е влязла в сила и е приложима.

2. Първото разрешение се издава от национален орган по безопасността, както следва:

а) в случай че всички структурни подсистеми на превозно средство са разрешени в съответствие с разпоредбите на глава IV, разрешението се предоставя без допълнителни проверки;

б) в случай че превозните средства притежават всички необходими декларации за проверка „ЕО“ съгласно член 18, критериите, които национален орган по безопасността може да провери с оглед на издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация, може да се отнасят единствено до:

— техническа съвместимост между съответните подсистеми на превозното средство и тяхното безопасно интегриране съгласно член 15, параграф 1,

— техническа съвместимост между превозното средство и съответната мрежа,

— националните правила, приложими към отворените въпроси,

— националните правила, приложими за специфичните случаи, които са посочени надлежно в съответните ТСОС.

Член 23

Допълнителни разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които са в съответствие с ТСОС

1. Превозни средства в пълно съответствие с ТСОС, обхващащи всички аспекти на съответните подсистеми, без специфични случаи и отворени въпроси, свързани изключително с техническата съвместимост между превозното средство и мрежата, не подлежат на допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация, доколкото се движат в мрежи в съответствие с ТСОС в другите държави-членки или съгласно условията, посочени в съответните ТСОС.

▼B

2. Държавите-членки решават дали са необходими допълнителни разрешения на тяхна територия по отношение на превозни средства, които са въведени в експлоатация в съответствие с член 22, но не са обхванати от параграф 1. В този случай се прилагат параграфи от 3 до 7.

3. Заявителят представя на националния орган по безопасността досие за превозното средство или типа на превозното средство заедно с данни относно предвиденото му използване в мрежата. Досието съдържа следната информация:

а) документи, доказващи, че въвеждането в експлоатация на превозното средство е разрешено в друга държава-членка в съответствие с член 22;

б) копие от техническото досие, посочено в приложение VI. В случаите на превозни средства, оборудвани с устройства за записване на данни, то включва информация относно процедурата за събиране на данни, позволяваща нейното разпечатване и оценка, доколкото тази информация не е хармонизирана чрез съответната ТСОС;

в) записите, които показват историята на поддръжката на превозното средство и, където е приложимо, техническите промени, направени след издаването на разрешението;

г) данни за технически и експлоатационни характеристики, които показват, че превозното средство е съвместимо с инфраструктурите и стационарните съоръжения (в това число климатичните условия, системата за електрозахранване, системата за контрол, управление и сигнализация, междурелсието и габаритите на инфраструктурата, максималното допустимо осово натоварване и други ограничения на мрежата).

4. Критериите, проверявани от националният орган по безопасността, могат да се отнасят единствено до:

— техническа съвместимост между превозното средство и съответната мрежа, включително националните правила, приложими по отношение на отворените въпроси, необходими за осигуряването на такава съвместимост,

— националните правила, приложими за специфичните случаи, които са посочени надлежно в съответните ТСОС.

5. Националният орган по безопасността може да изиска предоставянето на допълнителна информация за извършване на анализ на риска в съответствие с член 6, параграф 3, буква а) от Директива 2004/49/ЕО или за провеждане на изпитване на мрежата с оглед проверка на критериите, посочени в параграф 4. След приемането на референтния документ, посочен в член 27 от настоящата директива, обаче, националният орган по безопасността може да извършва такава проверка само въз основа на националните правила от група Б или В, съдържащи се в същия документ.

6. Националният орган по безопасността определя, след консултиране със заявителя, обхвата и съдържанието на изискваната допълнителна информация, анализи на риска или изпитвания. Управителят на инфраструктурата, като се консултира със заявителя, полага всички усилия, за да гарантира, че всякакви изпитвания могат да се проведат в рамките на три месеца след подаване на искането на заявителя. По целесъобразност, националният орган по безопасността предприема мерки, за да може да се гарантира провеждането на изпитванията.

▼B

7. Националният орган по безопасността взема решение по всички заявления за разрешение за въвеждане в експлоатация, подадени съгласно този член, във възможно най-кратък срок и не по-късно от:

а) два месеца след подаване на досието, посочено в параграф 3;

б) когато е приложимо, един месец след предоставянето на допълнителна информация, изискана от националния орган по безопасността;

в) когато е приложимо, един месец след предоставянето на резултатите от всички изпитвания, изискани от националния орган по безопасността.

Член 24

Първо разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които не са в съответствие с ТСОС

1. Настоящият член се прилага по отношение на превозни средства, които не са в съответствие с всички съответни ТСОС, които са в сила в момента на въвеждане в експлоатация, включително превозни средства, които са предмет на дерогации или когато важна част от съществените изисквания не е установена в една или повече ТСОС.

2. Първото разрешение се издава от национален орган по безопасността, както следва:

— за техническите аспекти, обхванати от ТСОС, ако има такива, се прилага процедурата на проверка „ЕО“,

— за други технически аспекти се прилагат нотифицираните национални правила съгласно член 17, параграф 3 от настоящата директива и член 8 от Директива 2004/49/ЕО.

Това първо разрешение е валидно само в мрежата на издаващата държава-членка.

Член 25

Допълнителни разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които не са в съответствие с ТСОС

1. По отношение на превозни средства, които са разрешени за въвеждане в експлоатация в една държава-членка в съответствие с член 21, параграф 12 или член 24, други държави-членки могат да решат, съгласно настоящия член, дали са необходими допълнителни разрешения за въвеждане в експлоатация на тяхна територия.

2. Заявителят представя на националния орган по безопасността техническо досие за превозното средство или типа превозно средство заедно с данни относно предвиденото му използване в мрежата. Досието съдържа следната информация:

а) документи, доказващи, че въвеждането на превозното средство в експлоатация е разрешено в друга държава-членка, както и документи относно следваната процедура, показващи, че превозното средство съответства на действащите изисквания за безопасност, включително, когато е приложимо, информация относно дерогации, ползвани или предоставени съобразно член 9;

▼B

б) техническите данни, програмата за поддръжка и експлоатационните характеристики. В случаите на превозни средства, оборудвани с устройства за записване на данни, то включва информация относно процедурата за събиране на данни, позволяваща нейното разпечатване и оценка, съгласно член 20, параграф 2, буква в) от Директива 2004/49/ЕО;

в) отчетите, които показват историята на експлоатацията и поддръжката на превозното средство и, където е приложимо, техническите промени, направени след издаването на разрешението;

г) данни за технически и експлоатационни характеристики, които показват, че превозното средство е съвместимо с инфраструктурите и стационарните съоръжения, в това число климатичните условия, системата за електрозахранване, системата за контрол, управление и сигнализация, междурелсието и габаритите на инфраструктурата, максималното допустимо осово натоварване и други ограничения на мрежата.

3. Информацията, посочена в параграф 2, букви а) и б), не може да се оспорва от националния орган по безопасността, освен в случай че последният може да докаже, без да се засягат разпоредбите на член 16, наличието на съществен риск за безопасността. След приемането на референтния документ, посочен в член 27, националният орган по безопасността не може да се позовава в това отношение на никое от изброените в същия документ правила от група А.

4. Националният орган по безопасността може да изиска предоставянето на допълнителна информация за извършване на анализ на риска в съответствие с член 6, параграф 3, буква а) от Директива 2004/49/ЕО или за провеждане на изпитване на мрежата, за да се провери дали информацията, посочена в параграф 2, букви в) и г) от настоящия член, съответства на действащите национални правила, за които е нотифицирана Комисията съгласно член 8 от Директива 2004/49/ЕО или член 17 от настоящата директива. След приемането на референтния документ, посочен в член 27 от настоящата директива обаче, националният орган по безопасността може да извършва такава проверка само въз основа на националните правила от групи Б или В, изброени в същия документ.

Националният орган по безопасността определя, след консултиране със заявителя, обхвата и съдържанието на изискваната допълнителна информация, анализи на риска или изпитвания. Управителят на инфраструктурата, като се консултира със заявителя, полага всички усилия, за да гарантира, че всякакви изпитвания могат да се проведат в рамките на три месеца след подаване на искането на заявителя. По целесъобразност, националният орган по безопасността предприема мерки, за да гарантира провеждане на изпитванията.

5. Националният орган по безопасността взема решение по всички заявления за разрешение за въвеждане в експлоатация, подадени съгласно настоящия член, във възможно най-кратък срок и не по-късно от:

а) четири месеца след предоставянето на техническото досие, посочено в параграф 2;

▼B

б) когато е приложимо, два месеца след предоставянето на допълнителната информация или анализите на риска, изискани от националния орган по безопасността съгласно параграф 4;

в) когато е приложимо, два месеца след предоставянето на резултатите от изпитванията, изискани от националния орган по безопасността съгласно параграф 4.

Член 26

Разрешение за типове превозни средства

1. Държавите-членки могат да издават разрешения за типове превозни средства.

2. При все това, ако държави-членки разрешат превозно средство, те същевременно разрешават типа превозно средство.

3. Превозно средство, което е в съответствие с тип, който вече е разрешен в държава-членка, се разрешава от тази държава-членка въз основа на декларация за съответствие с този тип, подадена от заявителя, без допълнителни проверки. При все това, в случай че съответните разпоредби на ТСОС и националните правила, въз основа на които е разрешен тип превозно средство, се променят, държавите-членки решават дали вече предоставените разрешения за тип остават в сила или трябва да се подновят. Критериите, които проверява националният орган по безопасността в случай на обновяване на разрешение за тип, могат да се отнасят единствено до променените правила. Обновяването на разрешение за тип не засяга разрешения за превозни средства, вече предоставени въз основа на разрешени преди това типове.

4. Образецът на декларация за съответствие с тип се приема от Комисията в срок до 19 юли 2009 г. въз основа на проект, изготвен от Агенцията, и в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 29, параграф 3.

5. Декларацията за съответствие с тип се установява съгласно:

а) за превозни средства, които са в съответствие с ТСОС — процедурите за проверка на съответните ТСОС;

б) за превозни средства, които не са в съответствие с ТСОС — процедурите за проверка, определени в модул Г или Д от Решение 93/465/ЕИО. По целесъобразност Комисията може да приеме процедура за проверка *ad hoc* в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 29, параграф 3.

6. Заявителят може да изиска разрешение за тип в няколко държави-членки по едно и също време. В такъв случай националните органи по безопасността си сътрудничат с оглед на опростяване на процедурата и намаляване в най-голяма степен на административните усилия.

7. Разрешенията за тип се регистрират в Европейския регистър на разрешените типове превозни средства, посочен в член 34. Този регистър уточнява държавата-членка или държавите-членки, в които е разрешен тип превозно средство.

▼B

Член 27

Класификация на националните правила

1. С цел улесняване на процедурата за предоставяне на разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства, посочена в член 25, националните правила се класират съгласно приложение VII.

2. Без да се засяга член 30, параграф 3, най-късно до 19 януари 2009 г. Агенцията преразглежда параметрите, установени в раздел 1 от приложение VII и отправя към Комисията препоръките, които счита за подходящи.

3. Агенцията съставя препоръка за референтен документ, съдържащ препратки към всички национални правила, прилагани от държавите-членки за въвеждане в експлоатация на превозни средства. Националните органи по безопасността сътрудничат на Агенцията в изпълнението на тази задача.

4. Комисията приема референтния документ, както и всяко решение за неговата актуализация, въз основа на препоръката на Агенцията и в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 29, параграф 3.

ГЛАВА VI

НОТИФИЦИРАНИ ОРГАНИ

Член 28

Нотифицирани органи

1. Държавите-членки нотифицират Комисията и останалите държави-членки за органите, отговорни за осъществяване на посочената в член 13 процедура за оценка на съответствието или годността за употреба и посочената в член 18 процедура за проверка, указвайки областта на компетентност на всеки орган, и получените предварително от Комисията идентификационни номера. Комисията публикува в *Официален вестник на Европейския съюз* списъка на органите, техните идентификационни номера и области на компетентност и постоянно актуализира този списък.

2. Държавите-членки прилагат критериите, предвидени в приложение VIII, за оценка на органите, които да бъдат нотифицирани. Органите, отговарящи на критериите за оценка, предвидени в съответните европейски стандарти, се считат за отговарящи на тези критерии.

3. Държавата-членка оттегля своето одобрение за орган, който вече не отговаря на критериите, посочени в приложение VIII. Тя незабавно информира за това Комисията и останалите държави-членки.

4. Ако държава-членка или Комисията счетат, че орган, нотифициран от друга държава-членка, не отговаря на критериите, посочени в приложение VIII, Комисията се консултира със заинтересованите страни. Комисията уведомява въпросната държава-членка за промените, които са необходими, за да може нотифицираният орган да запази предоставения му статут.

▼B

5. Комисията създава координационна група на нотифицираните органи (наричана по-долу „координационна група“), която обсъжда всякакви въпроси, отнасящи се до прилагането на процедурите за оценяване на съвместимостта или годността за употреба, посочена в член 13, и процедурата за проверка, посочена в член 18, или до прилагането на съответните ТСОС. Представителите на държавите-членки могат да вземат участие в работата на координационната група като наблюдатели.

Комисията и наблюдателите информират комитета, посочен в член 29, за извършената работа в рамките на координационната група. Когато е уместно, Комисията предлага необходимите мерки за решаване на проблемите. Когато е необходимо, координирането на нотифицираните органи се осъществява в съответствие с член 30, параграф 4.

6. Първият от докладите, посочени в член 39, оценява също и прилагането на критериите, определени в приложение VIII, и при необходимост предлага подходящи мерки.

ГЛАВА VII

КОМИТЕТ И РАБОТНА ПРОГРАМА

Член 29

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО (наричан по-долу „комитета“).

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

3. 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.

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

4. 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.

5. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1, 2, 4 и 6 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 30

Допълнителни задачи

1. Комисията може да внесе в комитета всякакви въпроси, свързани с изпълнението на настоящата директива. Ако е необходимо, Комисията приема препоръка за изпълнение в съответствие с процедурата по консултиране, предвидена в член 29, параграф 2.

▼B

2. Комитетът може да обсъжда всякакви въпроси, свързани с оперативната съвместимост на железопътната система, включително въпроси, свързани с оперативната съвместимост между железопътната система в рамките на Общността и железопътната система на трети държави.

3. Мерките, предназначени да изменят несъществените елементи на настоящата директива и свързани с адаптацията на приложения II—IX, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 29, параграф 4.

4. При необходимост Комитетът може да създаде работни групи, които да му съдействат при изпълнението на неговите задачи, по-специално с оглед координирането на нотифицираните органи.

Член 31

Работна програма

1. Комисията изготвя работна програма, в която се взема предвид разширяването на обхвата, предвидено в член 8, изменението на ТСОС, предвидено в член 6, параграф 1, и другите задължения, възложени ѝ от настоящата директива. Комисията държи комитета напълно информиран и го включва в съставянето и осъвременяването на програмата.

2. Работната програма се състои от следните етапи:

а) разработване на базата на проект, изготвен от Агенцията, на представителен модел на общностната железопътна система, базираща се на списъка от подсистеми (приложение II), за да гарантира съгласуваност между различните ТСОС; този модел трябва да съдържа по-специално различните съставни елементи на тази система и техните интерфейси и да служи като референтна рамка за определяне областта на използване за всяка една ТСОС;

б) разработване на модел на структура за разработване на ТСОС;

в) разработване на метод за анализ на разходи и ползи на решенията, предвидени в ТСОС;

г) приемане на необходимите мандати за изготвяне на ТСОС;

д) определяне на основните параметри за всяка една ТСОС;

е) одобряване на проектопрограми за стандартизация;

ж) управление на преходния период между датата на влизане в сила на Директива 2004/50/ЕО и публикуването на ТСОС, включително приемането на референтната система, посочена в член 36.

▼B

ГЛАВА VIII

РЕГИСТРИ НА МРЕЖАТА И ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

Член 32

Система за номерация на превозните средства

1. Всяко превозно средство, пуснато в експлоатация в железопътната система на Общността, получава Европейски номер на превозното средство (EVN) в момента на издаване на първоначално разрешение за въвеждане в експлоатация.

2. Заявителят за първоначално разрешение е отговорен за маркирането на съответното превозно средство с предоставения му EVN.

3. EVN следва да се посочи в ТСОС относно експлоатацията и управлението на трафика.

4. EVN се предоставя само еднократно на превозното средство, освен ако ТСОС относно експлоатацията и управлението на трафика предвижда друго.

5. Независимо от параграф 1, когато превозни средства се управляват или са предназначени да бъдат управлявани от или към трети държави, където междурелсието е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Общността, държавите-членки могат да приемат превозни средства, които са ясно обозначени съобразно различна кодова система.

Член 33

Национални регистри на превозните средства

1. Всяка държава-членка поддържа регистър на разрешените железопътни превозни средства на нейната територия. Този регистър отговаря на следните критерии:

а) регистърът съответства на общите спецификации, посочени в параграф 2;

б) регистърът се поддържа и осъвременява от орган, независим от всяко железопътно предприятие;

в) регистърът е достъпен за органите по безопасността и за разследващите органи, определени в членове 16 и 21 от Директива 2004/49/ЕО; той е достъпен също така при всяко обосновано искане за регулаторните органи, посочени в член 30 от Директива 2001/14/ЕО, и за Агенцията, за железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата, както и за лицата или организациите, които регистрират превозните средства или са посочени в регистъра.

2. Общите спецификации за регистъра се приемат в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 29, параграф 3, въз основа на проектоспецификациите, изготвени от Агенцията. Тези проектоспецификации включват: съдържание, формат на данните, функционална и техническа архитектура, начин на работа, включително споразумение за обмен на данни и правила за въвеждане на данни и консултации. За всяко превозно средство регистърът съдържа най-малкото следната информация:

а) EVN;

б) референции на декларацията за проверка „ЕО“ и издаващия орган;

▼B

в) референции на Европейския регистър на разрешените типове превозни средства, посочен в член 34;

г) идентификация на собственика на превозното средство и на ползвателя;

д) всякакви ограничения по отношение на това как може да се използва превозното средство;

е) структурата, която отговаря за поддръжката.

3. Титулярят на регистрацията съобщава незабавно за всяка промяна на данните, въведени в националния регистър на превозните средства, за унищожаването на превозното средство или за решението си да го изключи от регистъра пред органите на държава-членка, в която превозното средство е било разрешено.

4. Докато бъде създадена връзка между националните регистри на превозните средства на държавите-членки, всяка държава-членка, по отношение на отнасящите се за нея данни, актуализира своя регистър с промените, направени от другите държави-членки в техните регистри.

5. След като превозни средства са били въведени в експлоатация за първи път в трета държава и държава-членка е разрешила въвеждането в експлоатация на такива превозни средства на своя територия, тази държава-членка гарантира извличането на съответните данни, изброени в параграф 2, букви от г) до е), посредством националния регистър на превозните средства. Данните по параграф 2, буква е) може да бъдат заместени с критични за безопасността данни относно графика за поддръжка.

Член 34

Европейски регистър на разрешените типове превозни средства

1. Агенцията създава и поддържа регистър на типовете превозни средства, разрешени от държавите-членки за въвеждане в експлоатация по железопътната мрежа на Общността. Този регистър отговаря на следните критерии:

а) регистърът е публичен и достъпен по електронен път;

б) този регистър отговаря на общите спецификации, определени в параграф 4;

в) този регистър е свързан с всички национални регистри на превозните средства.

2. Този регистър включва следните данни за всеки тип превозно средство:

а) техническите характеристики на типа превозно средство, както се определя в съответните ТСОС;

б) наименованието на производителя;

в) датите, референциите и издаващите държави-членки на последователни разрешения за този тип превозно средство, включително ограничения или оттегляне.

▼B

3. Когато разрешение за тип е предоставено, изменено, спряно или оттеглено в държава-членка, националният орган на тази държава-членка информира Агенцията, за да може последната да актуализира регистъра.

4. Общите спецификации за регистъра се приемат в съответствие с посочената в член 29, параграф 3 процедура по регулиране въз основа на проектоспецификациите, изготвени от Агенцията. Тези проектоспецификации включват: съдържание, формат на данните, функционална и техническа архитектура, начин на работа и правила за въвеждане на данни и консултации.

Член 35

Регистър на инфраструктурата

1. Всяка държава-членка осигурява редовното публикуване и актуализиране на регистър на инфраструктурата въз основа на цикъла на преразглеждане, посочен в параграф 2. Този регистър посочва основните характеристики на всяка една съставна подсистема или част от подсистема (напр. основните параметри) и тяхното съответствие с характеристиките, определени в приложимите ТСОС. За тази цел всяка ТСОС посочва точно каква информация трябва да се включва в регистъра за инфраструктурата.

2. Агенцията изготвя проектоспецификации за регистъра във връзка с представянето и формата му, неговия цикъл на преразглеждане и указания за употреба, като взема предвид подходящ преходен период по отношение на инфраструктурите, пуснати в експлоатация преди влизането в сила на настоящата директива. Комисията приема спецификациите в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 29, параграф 3.

ГЛАВА IX

ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 36

Проект на референтни системи

1. В съответствие с членове 3 и 12 от Регламент (ЕО) № 881/2004 и въз основа на нотифицираната информация от държавите-членки съгласно член 17, параграф 3 от настоящата директива, техническата документация от представители на професията и текстовете на съответните международни документи, Агенцията разработва проект на референтна система от технически правила, осигуряващи сегашното ниво на оперативна съвместимост на мрежите и превозните средства, които да бъдат включени в обхвата на настоящата директива, както е определено в член 1 от настоящата директива. Ако е необходимо, Комисията приема референтната система в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 29, параграф 3 от настоящата директива.

▼B

2. След приемането на тази референтна система държавите-членки информират Комисията за намерението си да приемат национални разпоредби или за разработването на всякакви проекти на тяхна територия, които се отклоняват от референтната система.

ГЛАВА X

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 37

Обосновка

Всяко решение, взето съгласно настоящата директива по отношение на оценката на съответствието или годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост, проверката на подсистеми, съставляващи железопътната система, или всяко решение, взето съгласно членове 7, 12, 14 и 19, излага подробно причините, на които то се основава. То се нотифицира възможно най-бързо на заинтересованата страна, заедно с посочване на средствата за правна защита съгласно действащото законодателство в съответната държава-членка, както и на сроковете за прилагане на такива средства за правна защита.

Член 38

Транспониране

1. Държавите-членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с член 1, член 2, член 4, параграф 2, член 5, параграфи 2, 5, 6 и 8, член 6, параграфи 1, 2, 3, 9 и 10, членове 7, 8 и 9, член 11, параграфи 4 и 5, член 12, член 13, параграф 5, членове 15, 16 и 17, член 18, параграфи 1, 2, 4 и 5, член 19, параграф 3, членове 20—27, член 28, параграфи 4 и 6, членове 32—35 и приложения I—IX не по-късно от 19 юли 2010 г. Те незабавно изпращат на Комисията текста на тези мерки.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

2. Задълженията за транспониране и изпълнение на глави IV, V, VII и VIII от настоящата директива не се прилагат за Република Кипър и Република Малта, доколкото в рамките на съответните им територии няма установена железопътна система.

Когато обаче публично или частно образувание подаде официално заявление за изграждане на железопътна линия с оглед нейното управление от едно или повече железопътни предприятия, съответните държави-членки въвеждат законодателство за изпълнение на главите, посочени в първата алинея, в рамките на една година след получаването на заявлението.

▼B

Член 39

Доклади и информация

1. На всеки три години и за първи път на 19 юли 2011 г. Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета за осъществения напредък за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система. Този доклад съдържа също анализ на случаите, предвидени в член 9.

2. Най-късно до 19 юли 2013 г. Комисията публикува доклад, който включва анализ на прилагането на глава V и на подобренията във взаимното приемане на железопътни превозни средства в Общността във връзка с продължителността и цената на процедурите за кандидатите. Където е уместно, докладът включва също оценка на влиянието на различни варианти за бъдещо опростяване на процедурите относно разрешаването на превозни средства. В такъв случай се анализират множество варианти относно сътрудничеството между национални органи по безопасността и Агенцията.

3. Агенцията разработва и редовно актуализира инструмент, осигуряващ, по искане от страна на държава-членка или на Комисията, схема за нивото на оперативната съвместимост на железопътната система. Този инструмент ползва наличната информацията, включена в регистрите, предвидени в членове 33, 34 и 35.

Член 40

Отмяна

Директива 96/48/ЕО и Директива 2001/16/ЕО, се отменят, считано от 19 юли 2010 г., без да се засягат задълженията на държавите-членки по отношение на сроковете за транспониране в националното законодателство и прилагането на същите директиви.

Позоваванията на отменените директиви се разглеждат като позовавания на настоящата директива и се тълкуват според таблицата на съответствието в приложение XI.

Член 14 от Директива 2004/49/ЕО се отменя, считано от 19 юли 2008 г.

Член 41

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила в деня след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз.*

Член 42

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОБХВАТ

1. **Трансевропейска конвенционална железопътна система**

1.1. *Мрежа*

Мрежата на трансевропейската конвенционална железопътна система ще е тази на конвенционалните линии на трансевропейската транспортна мрежа, определена в Решение № 1692/96/ЕО.

За целите на настоящата директива тази мрежа може да бъде разделена в следните категории:

— линии, предназначени за пътнически услуги,

— линии, предназначени за смесени превози (пътнически и товарни),

— линии, специално предназначени или модернизирани за услуги за товарни превози,

— пътнически центрове,

— товарни центрове, включително терминали за връзка между различни видове транспорт,

— линии, свързващи гореспоменатите елементи.

Тази мрежа включва управление на трафика, системи за следене и навигационни системи, технически устройства за обработка на данни и телекомуникации, предназначени за пътнически услуги и услуги за товарни превози на дълги разстояния по мрежата за гарантирането на безопасно и хармонично функциониране на мрежата, и ефективно управление на трафика.

1.2. *Превозни средства*

Трансевропейската конвенционална железопътна система включва всички превозни средства, които се очаква да пътуват по цялата или по част от трансевропейската конвенционална железопътна мрежа, включително:

— самоходни термични или електрически влакове,

— термични или електрически тягови единици,

— пътнически вагони,

— товарни вагони, включително превозни средства, предназначени за превозване на камиони.

Оборудването за изграждане на мобилна железопътна инфраструктура и за поддръжка може да бъде включено.

Всяка една от горните категории може да бъде разделена на:

— превозни средства за международна употреба,

— превозни средства за национална употреба.

2. **Трансевропейска железопътна система за висикоскоростни влакове**

2.1. *Мрежа*

Мрежата на трансевропейската железопътна система за висикоскоростни влакове е тази на висикоскоростните линии на трансевропейската транспортна мрежа, определени в Решение № 1692/96/ЕО.

▼B

Високоскоростните линии включват:

— специално изградени високоскоростни линии, оборудвани за скорости, обикновено равни или по-високи от 250 км/ч,

— специално модернизирани високоскоростни линии, оборудвани за скорости от порядъка на 200 км/ч,

— специално модернизирани високоскоростни линии, които имат специфични характеристики в резултат на трудности от топографски, релефен или градоустройствен характер, чиято скорост трябва да се адаптира според всеки отделен случай. Тази категория включва също така свързващи линии между мрежата за високоскоростни влакове и конвенционалната мрежа, линии, минаващи през гари, подстъпи към терминали, депа и пр., по които „високоскоростен“ подвижен състав се движи с конвенционална скорост.

Тази мрежа включва управление на трафика, системи за следене и навигационни системи, технически устройства за обработка на данни и телекомуникация, предназначени за транспорт по тези линии за гарантирането на безопасно и хармонично функциониране на мрежата и ефективно управление на трафика.

2.2. *Превозни средства*

Трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове включва превозни средства, предназначени да оперират:

— или при скорости от поне 250 км/ч по линии, специално изградени за високи скорости, като позволяват опериране при скорости, превишаващи 300 км/ч при подходящи обстоятелства,

— или при скорости от порядъка на 200 км/ч по линиите от раздел 2.1, когато са съвместими с работните характеристики на тези линии.

Освен това превозни средства, предназначени да оперират при максимална скорост, по-ниска от 200 км/ч, които се очаква да пътуват по цялата или по част от трансевропейската мрежа за високоскоростни влакове, когато са съвместими с работните характеристики на тази мрежа, отговарят на изискванията, осигуряващи безопасно функциониране на тази мрежа. За тази цел ТСОС за конвенционални превозни средства определят също така изисквания за безопасно функциониране на конвенционални превозни средства по високоскоростни мрежи.

3. **Съвместимост на железопътната система**

Качеството на железопътните услуги в Европа зависи, *inter alia*, от отличната съвместимост на характеристиките на мрежата (в най-широк смисъл, т.е. неподвижните части на всички съответни подсистеми) и тези на превозните средства (включително всички бордови компоненти на всички съответни подсистеми). Работните характеристики, безопасността, качеството на услугата и стойността зависят от тази съвместимост.

4. **Разширяване на обхвата**

4.1. *Подкатегории на мрежата и на превозните средства*

Обхватът на ТСОС се разширява поетапно, за да обхване цялата железопътна система, както е посочено в член 1, параграф 4. За постигане разходоефективна оперативна съвместимост, когато е необходимо, ще се разработят още подкатегории за всички категории мрежи и превозни средства, споменати в настоящото приложение. Ако е необходимо, функционалните и техническите спецификации, споменати в член 5, параграф 3, могат да варират според подкатегорията.

▼B

4.2. *Предпазни мерки по отношение на разходите*

Анализът на разходите и ползите на предложените мерки ще вземе предвид освен другото, също и:

— разходите за предложената мярка,

— ползите за оперативната съвместимост на разширяване на обхвата по отношение на определени подкатегории мрежи и превозни средства,

— намалението на капиталовите разходи и такси поради икономии от мащаба и по-доброто използване на превозните средства,

— намалението на оперативните разходи за инвестиции и поддържане поради повишената конкуренция между производителите и дружествата по поддържането,

— предимствата от екологичен характер, дължащи се на техническо усъвършенстване на железопътната система,

— повишаване на безопасността при експлоатацията.

В допълнение, тази оценка ще посочи вероятното въздействие за всички участващи оператори и икономически агенти.

▼M2

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПОДСИСТЕМИ

1. **Списък на подсистемите**

За целите на настоящата директива железопътната система може да бъде разделена на следните подсистеми:

а) структурни области:

— инфраструктура,

— енергия,

— контрол, управление и сигнализация по железопътната линия,

— бордови контрол, управление и сигнализация,

— подвижен железопътен състав;

б) функционални области:

— експлоатация и управление на движението,

— поддръжка,

— телематични приложения за товарни превози и пътници.

2. **Описание на подсистемите**

За всяка подсистема или част от подсистема списъкът от съставни елементи и аспекти, свързани с оперативната съвместимост, се предлага от Агенцията по време на изготвянето на съответния проект за ТСОС. Без да се предрешава изборът на аспекти и съставни елементи, свързани с оперативната съвместимост, или редът, по който те ще бъдат включени в ТСОС, подсистемите включват следните елементи:

2.1. *Инфраструктура*

Релсите, стрелките, инженерните конструкции (мостове, тунели и др.), съответната гарова инфраструктура (платформи, зони за достъп, включително нуждите на лицата с ограничена подвижност и др.), обезопасяващото и предпазното оборудване.

2.2. *Енергия*

Електрифициращата система, включително въздушните контактни линии и системата за измерване на консумацията на електрическа енергия по железопътната линия.

2.3. *Контрол, управление и сигнализация по железопътната линия*

Цялото оборудване по железопътната линия, необходимо за осигуряване на безопасността и за управление и контролиране на придвижването на влакове, допуснати за движение в мрежата.

2.4. *Бордови контрол, управление и сигнализация*

Цялото оборудване на борда, необходимо за осигуряване на безопасността и за управление и контролиране на придвижването на влакове, допуснати за движение в мрежата.

▼**M2**

2.5. *Експлоатация и управление на трафика*

Процедурите и съответното оборудване, позволяващи съгласуваната експлоатация на различните структурни подсистеми както в режим на нормална работа, така и при влошени условия, включително композиране и управление на влак, планиране и управление на трафик.

Професионалните квалификации, които евентуално може да се изискват за трансгранично обслужване.

2.6. *Телематични приложения*

В съответствие с приложение I тази подсистема се състои от два елемента:

а) приложения за пътнически услуги, включително системи, осигуряващи информация за пътниците преди и по време на пътуването, системи за резервация и плащане, управление на багажа и управление на връзките между влаковете и връзките им с други видове транспорт;

б) приложения за услуги за превоз на товари, включително информационни системи (контрол в реално време на товарите и влаковете), системи за композиране и разпределение, системи за резервации, плащане и фактуриране, управление на връзките с други видове транспорт и създаване на електронни придружителни документи.

2.7. *Подвижен железопътен състав*

Структура, системи за управление и контрол за всички влакови съоръжения, токоприемници, тягови единици и единици за преобразуване на енергия, бордово оборудване за измерване на потреблението на електроенергия, спирачни механизми, съединителни и двигателни механизми (талиги, оси и т.н.) и окачване, врати, интерфейси човек/машина (за водача, персонала на борда на влака и пътниците, включително за нуждите на лица с ограничена подвижност), пасивни или активни обезопасяващи устройства и принадлежности за опазване здравето на пътниците и персонала на влака.

2.8. *Поддръжка*

Процедурите, съответното оборудване, логистичните центрове за дейности по поддръжката и запасите, позволяващи извършването на задължителната коративна и превантивна поддръжка за осигуряване на оперативната съвместимост на железопътната система и за гарантиране на изискваните резултати.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

1. **Общи изисквания**

1.1. *Безопасност*

1.1.1. Проектирането, конструирането или сглобяването, поддръжката и контролът на съставни елементи с решаваща важност за безопасността, и по-специално на съставните елементи, свързани с влаковото движение, трябва да са такива, че да гарантират равнище на безопасност, отговарящо на целите, които се предвиждат за мрежата, включително при специфични влошени условия.

1.1.2. Параметрите, отнасящи се до контакта колело/релса, трябва да отговарят на изискванията за стабилност, които са необходими, за да се гарантира безопасното движение при максималната разрешена скорост. Параметрите на спирачното оборудване трябва да гарантират, че е възможно спиране при максималната разрешена скорост в определения спирачен път.

1.1.3. Използваните съставни елементи трябва да издържат на всички нормални и екстремни натоварвания, които са уточнени за периода на употребата им. Отражението върху безопасността на всякакви случайни повреди трябва да бъде ограничено със съответни средства.

1.1.4. Проектирането на стационарните съоръжения и подвижния състав, както и подборът на използваните материали, трябва да целят ограничаване на предпоставките за възникване на пожар, както и разпространението и последиците от огъня и дима, в случай на такъв.

1.1.5. Устройства, предназначени за употреба от ползватели, трябва да са проектирани така, че да не се нарушава безопасното функциониране на устройствата или здравето и безопасността на ползвателите, в случай на ползване по предвидим начин, въпреки че не съответства на обявените инструкции.

1.2. *Надеждност и наличност*

Контролирането и поддържането на фиксираните или подвижните елементи, участващи в движението на влаковете, трябва да се организира и провежда и да е количествено определено по начин, осигуряващ функционирането им при определените условия.

1.3. *Здраве*

1.3.1. Материали, които е възможно поради начина, по който се използват, да представляват заплаха за здравето на лицата, които имат достъп до тях, не трябва да се използват във влаковете и железопътните инфраструктури.

1.3.2. Тези материали трябва да се подбират, разполагат и използват по такъв начин, че да ограничават емисията на вредни и опасни изпарения и газове, особено в случай на пожар.

1.4. *Опазване на околната среда*

1.4.1. Последствията от създаването и експлоатацията на железопътната система върху околната среда трябва да се оценят и вземат предвид при проектиране на системата в съответствие с действащите разпоредби на Общността.

1.4.2. Материалите, използвани във влаковете и инфраструктурите, трябва да ограничават емисията на вредни и опасни за околната среда изпарения и газове, особено в случай на пожар.

1.4.3. Подвижният състав и системите за електрозахранване трябва да са проектирани и изработени по начин, осигуряващ електромагнитна съвместимост с инсталациите, оборудването и обществените или частни мрежи, с които биха могли да си взаимодействат.

▼M4

1.4.4. Проектирането и експлоатацията на железопътната система не трябва да пораждат недопустими нива на шум:

— в райони в близост до железопътна инфраструктура, както е определено в член 3 от Директива 2012/34/ЕС, и

— в кабината на машиниста.

▼B

1.4.5. При нормално поддържане експлоатацията на железопътната система не трябва да предизвиква недопустими нива на земни вибрации за дейностите и областите в близост до инфраструктурата.

1.5. *Техническа съвместимост*

Техническите характеристики на инфраструктурата и на стационарните съоръжения трябва да са съвместими помежду си, а също и с тези на влаковете, които са предназначени да се движат по железопътната система.

Ако постигането на такива характеристики се окаже трудно, в някои участъци от мрежата могат да се предприемат действия с временен характер, които да осигуряват съвместимост в бъдеще.

▼M3

1.6. *Достъпност*

1.6.1. Подсистемите „Инфраструктура“ и „Подвижен състав“ трябва да бъдат достъпни за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност, за да им се осигури достъп, както на всички останали, като се предотвратяват или премахват всички пречки и чрез други подходящи мерки. Това включва проектирането, изграждането, обновяването, модернизацията, поддръжката и експлоатацията на съответните части от подсистемите с обществен достъп.

1.6.2. Подсистемите „Експлоатация“ и „Телематични приложения за пътниците“ трябва да разполагат със съответните функционални възможности, необходими за осигуряване на достъп на лицата с увреждания и на лицата с ограничена подвижност, както на всички останали като се предотвратяват или премахват всички пречки и чрез други подходящи мерки.

▼B

2. **Изисквания, специфични за всяка подсистема**

2.1. *Инфраструктура*

2.1.1. Безопасност

Трябва да се предприемат подходящи мерки за ограничаване на достъпа или нежелателното посегателство върху инсталациите.

Трябва да се предприемат мерки за ограничаване на опасностите, на които се излагат хората, по-специално при преминаването на влаковете през гарите.

Инфраструктурата, до която хората имат достъп, трябва да се проектира и направи по начин, ограничаващ всякакви заплахи за безопасността им (стабилност, пожар, достъп, евакуация, платформи и др.).

Трябва да се установят съответни разпоредби, които да отчитат конкретните условия за безопасност в много дълги тунели и виадукти.

▼M3

2.1.2. Достъпност

2.1.2.1. Подсистемите „Инфраструктура“ с обществен достъп трябва да бъдат достъпни за лица с увреждания и за лица с ограничена подвижност в съответствие с 1.6.

▼B

2.2. *Енергия*

2.2.1. Безопасност

Функционирането на системите за електрозахранване не трябва да нарушава безопасността нито на влаковете, нито на хората (потребители, оперативен персонал, живеещите в близост до железопътната линия и трети страни).

2.2.2. Опазване на околната среда

Функционирането на електрическите или термични системи за електрозахранване не трябва да влияе на околната среда над определените граници.

2.2.3. Техническа съвместимост

Използваните електрически/термични системи за електрозахранване трябва:

— да създават възможност влаковете да постигат определените работни характеристики,

— в случай на електрически системи за електрозахранване, да бъдат съвместими с токоприемниците, с които са оборудвани влаковете.

2.3. *Контрол, управление и сигнализация*

2.3.1. Безопасност

Използваните инсталации и процедури за контрол, управление и сигнализация трябва да дават възможност на влаковете да се движат със степен на безопасност, отговаряща на целите, предвидени за мрежата. Системите за контрол, управление и сигнализация трябва да продължат да осигуряват също така и сигурното преминаване на влакове, на които е разрешено да се движат при влошени условия.

2.3.2. Техническа съвместимост

Цялата нова инфраструктура и целият нов подвижен състав, произведени или разработени след приемането на съвместими системи за контрол, управление и сигнализация, трябва да бъдат съобразени с използването на тези системи.

Инсталираното в кабината на машиниста на влака оборудване за контрол, управление и сигнализация трябва да позволява нормална работа при определените условия по цялата железопътна система.

2.4. *Подвижен състав*

2.4.1. Безопасност

Конструкцията на подвижния състав и на връзките между превозните средства трябва да е проектирана по такъв начин, че да предпазва пътническите купета и машинните отделения в случай на сблъсък или дерайлиране.

Електрическото оборудване не трябва да нарушава безопасността или функционирането на инсталациите за контрол, управление и сигнализация.

Спецификата на спирачните системи, както и упражняваният натиск, трябва да бъдат съвместими с проектирането на железопътните линии, с инженерните съоръжения и със системите за сигнализация.

Трябва да се предприемат мерки за предотвратяване на достъпа до съставни елементи, по които тече ток, за да не се застрашава безопасността на хората.

▼B

В случай на опасност устройствата трябва да дават възможност на пътниците да информират машиниста и на придружаващия персонал да контактува с него.

Входните врати трябва да притежават системи за отваряне и затваряне, които гарантират безопасността на пътниците.

Трябва да бъдат осигурени и обозначени аварийни изходи.

Трябва да се изготвят подходящи разпоредби, които да отчитат конкретните условия за безопасност в много дълги тунели.

Задължително е на борда на влаковете да има система за аварийно осветление с достатъчна интензивност и продължителност.

Влаковете трябва да бъдат оборудвани със система за уведомяване на хората, която дава възможност на бордовия персонал да прави съобщения.

2.4.2. Надеждност и наличност

Конструкцията на жизненоважното оборудване, на двигателното, тяговото и спирачното оборудване и на системата за управление и контрол трябва да е такава, че да позволи на влака да продължи при определени влошени условия, без неблагоприятни последствия за оборудването, което остава в действие.

2.4.3. Техническа съвместимост

Електрическото оборудване трябва да бъде съвместимо с функционирането на инсталациите за контрол, управление и сигнализация.

При електрическа тяга характеристиките на токоприемниците трябва да бъдат такива, че да позволяват на влаковете да се движат в условията на електрозахранване на железопътната система.

Характеристиките на подвижния състав трябва да позволяват той да се движи по всички линии, за които е предвидена неговата експлоатация, като се вземат предвид съответните климатични условия.

2.4.4. Контрол

Влакът трябва да бъде оборудван със записващо устройство. Събираните от това устройство данни и обработката на информацията трябва да са хармонизирани.

▼M3

2.4.5. Достъпност

2.4.5.1. Подсистемите „Подвижен състав“ с обществен достъп трябва да бъдат достъпни за лица с увреждания и за лица с ограничена подвижност в съответствие с 1.6.

▼B

2.5. *Поддържане*

2.5.1. Здраве и безопасност

Използваните в центровете технически инсталации и процедури трябва да осигуряват безопасна експлоатация на подсистемите и да не представляват заплаха за здравето и безопасността.

2.5.2. Опазване на околната среда

Техническите инсталации и процедурите, използвани в центровете за техническа поддръжка, не трябва да надхвърлят пределните приемливи нива за вредно въздействие по отношение на околната среда.

2.5.3. Техническа съвместимост

Инсталациите за поддържане на подвижен състав трябва да са такива, че да позволяват извършването на безопасни, безвредни за здравето и удобни операции за целия състав, за който те са предназначени.

▼B

2.6. *Експлоатация и управление на трафика*

2.6.1. Безопасност

Регулирането на правилата за експлоатация на мрежата и на квалификациите на машинистите и на бордовия персонал, както и на персонала в контролните центрове, трябва да е такова, че да осигурява безопасна експлоатация, като отчита различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги.

Операциите и интервалите на поддържане, обучението и квалификацията на персонала в центровете за техническа поддръжка и контрол и системите за гарантиране на качеството, установени от съответните оператори в центровете за техническа поддръжка и контрол, трябва да са такива, че да осигуряват висока степен на безопасност.

2.6.2. Надеждност и наличност

Операциите и периодите на поддръжка, обучението и квалификацията на персонала в центровете за техническа поддръжка и контрол и системите за гарантиране на качеството, установени от съответните оператори в центровете за техническа поддръжка и контрол, трябва да са такива, че да осигуряват висока степен на надеждност и наличност.

2.6.3. Техническа съвместимост

Регулирането на правилата за експлоатация на мрежата и на квалификациите на машинистите, на бордовия персонал и на управляващите трафика трябва да е такова, че да осигурява оперативна ефективност по железопътната система, като отчита различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги.

▼M3

2.6.4. Достъпност

2.6.4.1. Трябва да бъдат предприети подходящи мерки, за да се гарантира, че правилата за експлоатация предвиждат съответните функционални възможности, необходими за осигуряване на достъпност за лица с увреждания и за лица с ограничена подвижност.

▼B

2.7. *Телематични приложения за товарни превози и пътници*

2.7.1. Техническа съвместимост

Съществените изисквания за телематични приложения гарантират минимално качество на услугата за пътници и превозвачи на стоки, по-специално по отношение на техническата съвместимост.

Трябва да се предприемат мерки за осигуряване:

— разработването на базите данни, софтуера и протоколите за предаване на данни по начин, позволяващ максимален обмен на данни между различните приложения и оператори, като се изключват поверителните търговски данни,

— лесен достъп до информацията за потребителите.

2.7.2. Надеждност и наличност

Методите на използване, управлението, актуализацията и поддържането на тези бази данни, софтуера и протоколите за предаване на данни трябва да гарантират ефективността на системите и качеството на обслужването.

▼B

2.7.3. Здраве

Интерфейсите между тези системи и потребителите трябва да бъдат в съответствие с минималните изисквания за ергономичност и правилата за здравеопазване.

2.7.4. Безопасност

Трябва да бъдат осигурени подходящи нива на цялостност и надеждност за съхранението или предаването на информация, свързана с безопасността.

▼M3

2.7.5. Достъпност

2.7.5.1. Трябва да бъдат предприети подходящи мерки, за да се гарантира, че подсистемите „Телематични приложения за пътниците“ предвиждат съответните функционални възможности, необходими за осигуряване на достъпност за лица с увреждания и за лица с ограничена подвижност.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ДЕКЛАРАЦИЯ „ЕО“ ЗА СЪОТВЕТСТВИЕ И ГОДНОСТ ЗА УПОТРЕБА НА СЪСТАВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

1. **Съставни елементи на оперативната съвместимост**

Декларацията „ЕО“ се прилага спрямо съставните елементи на оперативната съвместимост, включени в оперативната съвместимост на железопътната система съгласно член 3. Тези съставни елементи на оперативната съвместимост могат да бъдат:

1.1. *Многоцелеви съставни елементи*

Това са съставни елементи, които не са специфични за железопътната система и които могат да се използват като такива в други области.

1.2. *Многоцелеви съставни елементи със специфични характеристики*

Това са съставни елементи, които сами по себе си не са специфични за железопътната система, но които трябва да показват определени работни характеристики, когато се използват за железопътни цели.

1.3. *Специфични съставни елементи*

Това са съставни елементи, които се прилагат само в железопътната система.

2. **Обхват**

Декларацията „ЕО“ обхваща:

— или оценката на нотифицирания орган или органи за присъщото съответствие на техническите спецификации, които трябва да се постигнат,

— или оценката/преценката на нотифицирания орган или органи за годността за употреба на един съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан в неговата железопътна среда, и по-специално в случаи, когато се включват и интерфейсите, по отношение на техническите спецификации и в частност тези от функционален характер, които подлежат на проверка.

Процедурите за оценка, прилагани от нотифицираните органи на етапите на проектиране и производство, се създават на база на определените в Решение 93/465/ЕИО модули, в съответствие с предвидените в ТСОС условия.

3. **Съдържание на декларацията „ЕО“**

Декларацията „ЕО“ за съответствие или годност за употреба и придружаващите я документи трябва да са датирани и да са подписани.

Декларацията трябва да е написана на същия език, на който са написани инструкциите, и трябва да съдържа следното:

— позоваванията на директивата,

— наименование и адрес на производителя или неговия упълномощен представител, установен в Общността (посочва се търговското наименование и пълният адрес; в случая на упълномощен представител се посочва също и търговското наименование на производителя),

— описание на съставния елемент на оперативната съвместимост (марка, модел и т.н.),

— описание на следваната процедура, за да се декларира съответствие или годност за употреба (член 13),

— всички съответни описания, на които отговаря съставният елемент на оперативната съвместимост, и по-специално условията за използването му,

▼B

— наименование и адрес на нотифицирания(те) орган(и), участвал(и) в процедурата по отношение съвместимостта или годността за употреба, и дата на сертификата за изпитване, заедно със срока и условията на валидност на сертификата, където е уместно,

— където е уместно, позоваване на европейски спецификации,

— самоличност на подписващия, оправомощен да поема задължения от името на производителя или на упълномощения представител на производителя, установен в Общността.

▼M2

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМИ

1. **Декларация „ЕО“ за проверка на подсистеми**

Декларацията „ЕО“ за проверка и придружаващите я документи трябва да имат дата и да бъдат подписани.

Посочената декларация трябва да се основава на информация, получена от процедура за проверка „ЕО“ на подсистеми съгласно приложение VI, раздел 2. Декларацията трябва да е написана на езика, на който е написано техническото досие, и трябва да съдържа най-малко следното:

— позоваванията на директивата,

— наименование и адрес на възложителя или производителя, или неговия упълномощен представител, установен в Европейския съюз (посочват се търговското наименование и пълният адрес; в случай на упълномощен представител се посочва също и търговското наименование на възложителя или производителя);

— кратко описание на подсистемата;

— наименование и адрес на нотифицирания орган, извършил предвидената в член 18 проверка „ЕО“;

— позоваванията на документите, съдържащи се в техническото досие;

— всички съответни временни или окончателни разпоредби, с които трябва да е съгласувана подсистемата, и по-специално всякакви ограничения или условия за експлоатация, където това е уместно;

— ако е временна: срок на валидност на декларацията „ЕО“;

— самоличност на подписващия.

Когато в приложение VI се извършва позоваване на междинна декларация за проверка „ЕО“, за нея важат разпоредбите на настоящия раздел.

2. **Декларация за проверка на подсистеми съгласно национални правила**

Когато в приложение VI се споменава декларация за проверка на подсистеми съгласно национални правила, за нея важат *mutatis mutandis* разпоредбите на раздел 1.

▼M2

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ПРОЦЕДУРА ЗА ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМИ

1. ОБЩИ ПРИНЦИПИ

Процедурата за проверка на подсистема включва действия за проверка и удостоверяване, че подсистемата:

— е проектирана, изградена и монтирана така, че да отговаря на съществените изисквания, които се отнасят до нея, и

— може да бъде допусната за въвеждане в експлоатация.

2. ПРОЦЕДУРА ЗА ПРОВЕРКА „ЕО“

2.1. **Въведение**

Проверката „ЕО“ е процедура, посредством която нотифициран орган проверява и удостоверява, че подсистемата:

— отговаря на съответните ТСОС,

— отговаря на другите предписания, произтичащи от Договора.

2.2. **Части на подсистемата и етапи**

2.2.1. *Междинна декларация за проверка (ISV)*

Системата може да бъде разделена на отделни части или проверявана на различни етапи на процедурата за проверка, когато това е посочено в ТСОС или (ако е уместно) в заявлението.

Междинната декларация за проверка (ISV) е процедура, посредством която нотифициран орган проверява и удостоверява някои части на подсистемата или някои етапи на процедурата за проверка.

Всяка междинна декларация за проверка води до издаване на сертификат за междинна декларация за проверка „ЕО“ от нотифицирания орган, избран от заявителя, който на свой ред изготвя междинна декларация за проверка „ЕО“, когато е уместно. В сертификата за междинната декларация за проверка и самата декларация трябва да се съдържа препратка към ТСОС, съгласно които е била оценена съвместимостта.

2.2.2. *Части на подсистемата*

Може да бъде заявена междинна декларация за проверка за всяка от частите. Всяка част се проверява на всеки етап, както е описано в раздел 2.2.3.

2.2.3. *Етапи на процедурата за проверка*

Подсистемата или определени нейни части се проверяват на всеки от следните етапи:

— цялостно проектиране,

— производство: изграждане, включително по-специално граждански строителни дейности, производство, сглобяване на съставните елементи, цялостна настройка,

— окончателно изпитване.

Заявителят може да кандидатства за междинна декларация за проверка на етап проектиране (включително изпитвания на типа) и на етап производство.

2.3. **Сертификат за проверка**

2.3.1. Нотифицираният орган, отговарящ за проверката „ЕО“, оценява проектирането, производството и окончателното изпитване на подсистемата и изготвя сертификата за проверка „ЕО“, предназначен за заявителя, който на свой ред изготвя декларацията за проверка „ЕО“. Сертификатът за декларацията за проверка на ЕС трябва да съдържа препратка към ТСОС, съгласно които е била оценена съвместимостта.

▼M2

Ако не е извършена оценка на съвместимостта на дадена подсистема с всички съответни ТСОС (например в случаи на дерогация, частично прилагане на ТСОС за извършване на подобрения или обновяване, преходен период в ТСОС или в специални случаи), в сертификата „ЕО“ се посочва точно съвместимостта с кои ТСОС или части от ТСОС не е била проверена от нотифицирания орган в рамките на процедурата за проверка „ЕО“.

2.3.2. Ако са издадени сертификати за междинни декларации за проверки „ЕО“, нотифицираният орган, отговарящ за проверката на подсистемата, взема тези сертификати предвид и преди да издаде сертификат за проверка „ЕО“:

— проверява дали сертификатите за междинни декларации за проверка „ЕО“ коректно покриват всички изисквания на ТСОС,

— проверява всички аспекти, които не са покрити от сертификата за междинна декларация за проверка „ЕО“, и

— проверява изцяло окончателното изпитване на подсистемата.

2.4. **Техническо досие**

Техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, трябва да съдържа следното:

— свързани с проектирането технически характеристики, включително отнасящи се до конкретната подсистема общи и подробни чертежи във връзка с изпълнението, електрически и хидравлични схеми, схеми на веригите за контрол, описание на системите за обработка на данни и автоматика, документация относно експлоатацията и поддръжката и т.н.,

— списък със съставни елементи на оперативната съвместимост, вградени в подсистемата, както е посочено в член 5, параграф 3, буква г),

— копия от декларациите „ЕО“ за съвместимост и годност за употреба, които трябва да притежават гореописаните съставни елементи в съответствие с член 13 от директивата, придружени, когато е подходящо, от съответните изчисления и копие от протоколите за изпитванията и проверките, проведени от нотифицираните структури въз основа на общите технически спецификации,

— сертификати за междинна декларация за проверка „ЕО“, ако има такива, и когато е необходимо в такива случаи — междинните декларации за проверка „ЕО“ за съответствие на подсистемата, които придружават сертификата за проверка „ЕО“ и включват резултата от проверката на тяхната валидност от нотифицирания орган,

— сертификат за проверка „ЕО“, придружен от съответните изчисления и подписан от нотифицирания орган, отговарящ за проверки „ЕО“, който удостоверява, че проектът отговаря на разпоредбите на съответните ТСОС и упоменаващ всякакви резерви, отбелязани по време на извършване на дейността, които не са оттеглени; сертификатът „ЕО“ за проверка следва да бъде придружен също от докладите за инспекции и одит, изготвени от същия орган във връзка със задачите му, уточнени в раздели 2.5.3 и 2.5.4,

— сертификати „ЕО“, издадени в съответствие с други разпоредби, произтичащи от Договора,

— когато в съответствие с Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията [1] се изисква безопасно интегриране, заявителят включва в техническото досие доклада от оценката за общите методи за безопасност (CSM) в рамките на оценката на риска, както е посочено в член 6, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО.

[1] ОВ L 108, 22.4.2009 г., стр. 4.

▼M2

2.5. **Мониторинг**

2.5.1. Целта на надзора „ЕО“ е да се гарантира, че задълженията, произтичащи от техническото досие, са спазени при изграждането на подсистемата.

2.5.2. Нотифицираният орган, отговарящ за проверка на производството, трябва да има постоянен достъп до строителни обекти, производствени цехове, складови помещения и, където е уместно, до съоръжения за изпитване и за производство на сглобяеми строителни елементи, и по-общо, до всички помещения, които той счита за необходими за изпълнение на задачите си. Нотифицираният орган трябва да получи от заявителя всички необходими за тази цел документи, и по-специално касаещите подсистемата планове за изпълнение и техническа документация.

2.5.3. Нотифицираният орган, отговарящ за проверката на изпълнението, трябва да извършва периодични одити, за да се увери, че то е съгласувано с изискванията на съответните ТСОС. Той трябва да предостави копие от доклада за одита на отговарящите за изпълнението лица. Може да е необходимо негов представител да присъства на някои етапи от операциите по изграждането.

2.5.4. Нотифицираният орган може освен това да извършва внезапни посещения на работните обекти и производствените цехове. По време на такива посещения нотифицираният орган може да извършва пълни или частични одити. Той трябва да предостави доклад за инспекция или, ако е уместно, доклад за одита на отговарящите за изпълнението лица.

2.5.5. С оглед предоставянето на декларацията „ЕО“ за годност за употреба, посочена в приложение IV, раздел 2, нотифицираният орган трябва да може да осъществява надзор върху подсистема, оборудвана със съставен елемент на оперативна съвместимост, за да оцени, когато това се изисква от съответната ТСОС, неговата годност за употреба в предвидената за него железопътна среда.

2.6. **Представяне на документи**

При заявителя трябва да се депозира цялото досие, посочено в точка 2.4, в подкрепа на сертификатите за междинни декларации за проверка „ЕО“ (ако има такива), издадени от отговарящия за това нотифициран орган, или в подкрепа на сертификата за проверка, издаден от нотифицирания орган, отговарящ за проверката „ЕО“ на подсистемата. Досието трябва да бъде прикрепено към декларацията за проверка „ЕО“, която заявителят изпраща на компетентния орган, при който той подава заявлението за разрешаване на пускането в експлоатация.

Копие от досието се съхранява от заявителя през целия експлоатационен живот на подсистемата. То трябва да се изпрати на всички други държави-членки, които го изискат.

2.7. **Публикуване**

Всеки нотифициран орган трябва периодично да публикува съответна информация за:

— получени заявления за проверка „ЕО“ и междинна декларация за проверка,

— заявления за оценка на съвместимост и/или за годност за употреба на съставни елементи на оперативната съвместимост,

— издадени или отказани сертификати за междинни декларации за проверка „ЕО“,

— издадени или отказани сертификати „ЕО“ за съвместимост и/или за годност за употреба,

— издадени или отказани сертификати за проверка „ЕО“.

▼M2

2.8. **Език**

Досиетата и кореспонденцията във връзка с процедурите за проверка „ЕО“ трябва да се изготвят на официален език на държавата-членка, в която се е установил заявителят, или на някой от официалните езици на ЕС, приет от заявителя.

3. ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРОВЕРКА СЪГЛАСНО НАЦИОНАЛНИ ПРАВИЛА

3.1. **Въведение**

Процедурата за проверка съгласно национални правила е процедура, посредством която органът, определен съгласно член 17, параграф 3 (определеният орган), проверява и удостоверява, че подсистемата съответства на националните правила, нотифицирани в съответствие с член 17, параграф 3.

3.2. **Сертификат за проверка**

Определеният орган, отговарящ за процедурата за проверка съгласно национални правила изготвя сертификат за проверка, предназначен за заявителя.

Сертификатът следва да съдържа точно позоваване на националните правила, спрямо които определеният орган е извършил проверка за съвместимост в рамките на процеса, включително и тези, отнасящи се до части, които са предмет на дерогация от ТСОС, подобрения или обновяване.

В случай на национални правила, отнасящи се до подсистема, която е част от превозно средство, определеният орган следва да раздели сертификата на две части, като едната от тях включва позоваванията на националните правила, засягащи единствено техническата съвместимост на превозното средство и на съответната мрежа, а другата — всички останали национални правила.

3.3. **Техническо досие**

Техническото досие, придружаващо декларацията за проверка в случая на национални правила, трябва да бъде включено в техническото досие, посочено в точка 2.4, и да съдържа техническите данни, необходими за оценката на съвместимостта на подсистемата с националните правила.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ПАРАМЕТРИ, ПОДЛЕЖАЩИ НА ПРОВЕРКА С ОГЛЕД ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, КОИТО НЕ СА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ТСОС, И КЛАСИФИКАЦИЯ НА НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВИЛА

▼M1

1. **Списък на параметрите**

1.1. Обща документация

Обща документация (включително описание на нови, обновени или преоборудвани превозни средства и на тяхното предназначение, информация за конструкцията, ремонта, функционирането и поддръжката им, техническо досие и т.н.)

1.2. Конструкция и механични части

Механична цялост на превозните средства и връзка между тях (включително теглични и буферни съоръжения, проходи), якост на конструкцията на превозното средство и на оборудването (например седалки), товароспособност, пасивна безопасност (включително вътрешна и външна удароустойчивост)

1.3. Взаимодействие с коловоза и определяне на габаритите

Механични връзки с инфраструктурата (вкл. статично и динамично поведение, просвети и сглобки, междурелсие, ходова част и т.н.)

1.4. Спирачно оборудване

Елементи на спирачното оборудване (включително за защита срещу приплъзване на колелата, управление на спирането, спирачно действие в експлоатационен режим, при аварийно спиране и в неподвижно състояние)

1.5. Параметри, свързани с пътниците

Съоръжения и обстановка за пътниците (включително прозорци и врати за пътниците, потребности на лица с намалена подвижност и т.н.)

1.6. Околни условия и аеродинамични ефекти

Въздействие на околната среда върху превозното средство и въздействие на превозното средство върху околната среда (включително аеродинамични условия и взаимодействие на превозното средство с релсовата част на железопътната система, както и с външната среда)

1.7. Външни предупреждения, означения, функции и изисквания за цялостност на софтуера

Външни предупреждения, означения, функции и цялостност на софтуера, като например свързани с безопасността функции, въздействащи върху поведението на влака, включително влаковата шина за данни

1.8. Бордови системи за енергоснабдяване и управление

Бордови системи за задвижване, енергоснабдяване и управление плюс системата за връзка на превозното средство с инфраструктурата за енергоснабдяване и всички аспекти на електромагнитната съвместимост

1.9. Съоръжения, интерфейси и обстановка за персонала

Бордови съоръжения, интерфейси, работни условия и обстановка за персонала (включително кабини за машинистите, интерфейс машинист—машина)

▼M1

1.10. Пожарна безопасност и евакуация

1.11. Поддръжка

Бордови съоръжения и интерфейси за поддръжка

1.12. Бордова система „Контрол, управление и сигнализация“

Цялото бордово оборудване, необходимо за гарантиране на безопасността и за контрол и управление на движението на влаковете с разрешение да пътуват по мрежата, и неговото въздействие върху релсовата част на железопътната система

1.13. Специфични експлоатационни изисквания

Специфични експлоатационни изисквания за превозни средства (включително влошен работен режим, ремонт на превозните средства и т.н.)

1.14. Параметри, свързани с товара

Свързани с товара изисквания и обстановка (включително съоръжения, специално изисквани за опасни товари)

Дадените по-горе *в курсив* обяснения и примери са само за информация и не представляват определения на параметрите.

▼B

2. **Класификация на правилата**

Националните правила относно параметрите, посочени в раздел 1, се разпределят към една от следните три групи. Не се включват правила и ограничения със строго местен характер; тяхната проверка се извършва чрез инспекции, които се организират по взаимно съгласие между железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата.

Група А

Група А обхваща:

— международни стандарти,

— национални правила, които се считат за равностойни на националните правила на други държави-членки, по отношение на безопасността на железопътния транспорт.

Група Б

Група Б обхваща всички правила, които не попадат в обхвата на група А или В, или които не е било възможно да бъдат класифицирани в една от тези групи.

Група В

Група В обхваща правила, които са абсолютно необходими и са свързани с характеристиките на техническата инфраструктура с оглед безопасна и оперативно съвместима експлоатация в съответната мрежа (например габарита на натоварване).

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

МИНИМАЛНИ КРИТЕРИИ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ВЗЕМАТ ПРЕДВИД ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ ПРИ ОПРЕДЕЛЯНЕТО НА НОТИФИЦИРАНИТЕ ОРГАНИ

1. Органът, директорът му и персоналът, отговарящи за проверките, не могат да участват нито пряко, нито като упълномощени представители в проектирането, производството, конструирането, пускането в продажба или поддържането на съставните елементи на оперативната съвместимост или на подсистемите, нито в тяхната експлоатация. Това не изключва възможността за обмен на техническа информация между производителя и този орган.

2. Органът и персоналът, отговарящи за проверките, трябва да извършват проверките с възможно най-голяма професионална отговорност и възможно най-голяма техническа компетентност, и да не са подложени на никакъв натиск или стимул, по-специално от финансово естество, който би могъл да повлияе на тяхната преценка или на резултатите от инспекцията им, по-специално от страна на лица или групи лица, засегнати от резултатите от проверките.

По-специално, органът и персоналът, отговарящи за проверките, трябва да са функционално независими от органите, определени да издават разрешения за въвеждане в експлоатация в рамките на настоящата директива, лицензи в рамките на Директива 95/18/ЕО и сертификати за безопасност в рамките на Директива 2004/49/ЕО, и от органите, ръководещи разследванията в случай на произшествия.

3. Органът трябва да разполага с персонал и да притежава средствата, необходими за адекватното техническо и административно изпълнение на задачите, свързани с проверките; той следва да има също достъп до съоръженията, които са необходими за извънредните проверки.

4. Отговарящият за проверките персонал трябва да притежава:

— подходящо техническо и професионално образование,

— добро познаване на изискванията, свързани с извършваните от него проверки, както и достатъчен опит в тези проверки,

— необходимата способност да изготвят сертификатите, отчетите и докладите, които съставляват официалния отчет за извършените проверки.

5. Трябва да бъде гарантирана независимостта на персонала, извършващ инспекциите. Възнаграждението на никое длъжностно лице не трябва да зависи нито от броя на извършените инспекции, нито от резултатите от тези инспекции.

6. Органът трябва да си направи застраховка гражданска отговорност, освен ако този риск се покрива от държавата в съответствие с националното законодателство или освен ако проверките се извършват директно от тази държава-членка.

7. Персоналът на органа е професионално задължен да спазва изискването за професионална тайна по отношение на всичко, което му стане известно в процеса на изпълнение на задълженията му (с изключение на компетентните административни власти и органите по разследване на произшествия в държавата в случаите, когато те изпълняват тези дейности, както и органи по разследване на произшествия, отговорни за разследването на произшествия, причинени от несъответствие на проверените съставни елементи на оперативната съвместимост или на подсистемите) по силата на настоящата директива или разпоредби на националното законодателство по изпълнението на директивата.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

ДОСИЕ ЗА ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИСКАНЕ ЗА ДЕРОГАЦИЯ

При представяне на искане за дерогация държавата-членка представя следните документи:

а) Официално писмо за представяне на предлаганата дерогация на Комисията.

б) Приложено към писмото досие, което съдържа най-малкото:

— описание на дейността, стоките и услугите, предмет на дерогация, в което се уточняват ключовите дати, географското местоположение, както и оперативната и техническата област,

— точно позоваване на ТСОС (или части от тях), за които е поискана дерогация,

— точно позоваване и подробности във връзка с алтернативните разпоредби, които ще се прилагат,

— за заявления, направени съгласно член 7, параграф 1, буква а) — обосновка за напредналия етап на развитие на проекта,

— обосновка за дерогацията, включително основните основания от технически, икономически, търговски, оперативен и/или административен характер,

— всякаква друга информация, на която се основава искането за дерогация,

— описание на мерките, които държавата-членка предлага да се предприемат, за да се насърчи крайната оперативна съвместимост на проекта. В случай че дерогацията е незначителна, това описание не е необходимо.

Документацията се представя на хартиен и електронен носител, за да може да бъде разпространена сред членовете на комитета.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ X

ЧАСТ А

Отменени директиви

(посочени в член 40)

Директива 96/48/ЕО	
Директива 2001/16/ЕО	
Директива 2004/49/ЕО	Само член 14

ЧАСТ Б

Срокове за транспониране в националното право

(посочени в член 40)

Директива	Краен срок за транспониране
96/48/ЕО	9 април 1999 г.
2001/16/ЕО	20 април 2003 г.
2004/49/ЕО	30 април 2006 г.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ XI

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Директива 96/48/ЕО	Директива 2001/16/ЕО	Настоящата директива
Член 1, параграф 1	Член 1, параграф 1	Член 1, параграф 1
Член 1, параграф 2	Член 1, параграф 2	Член 1, параграф 2
—	—	Член 1, параграф 3
—	Член 1, параграф 3	Член 1, параграф 4
Член 2, уводен текст	Член 2, уводен текст	Член 2, уводен текст
Член 2, букви а)—л)	Член 2, букви а)—л)	Член 2, букви а) и б) и д)—м)
—	—	Член 2, букви в) и г)
Член 2, буква н)	Член 2, буква м)	Член 2, буква н)
Член 2, буква о)	Член 2, буква н)	Член 2, буква о)
Член 2, буква м)	Член 2, буква о)	Член 2, буква п)
Член 2, буква п)	Член 2, буква п)	Член 2, буква р)
—	—	Член 2, букви с)—щ)
Членове 3, 4 и 5	Членове 3, 4 и 5	Членове 3, 4 и член 5, параграфи 1—5
Член 5, параграф 6	Член 5, параграф 7	Член 5, параграф 7
—	—	Член 5, параграф 6
—	—	Член 5, параграф 8
Член 6, параграфи 1—8	Член 6, параграфи 1—8	Член 6, параграфи 1—8
—	—	Член 6, параграфи 9 и 10
—	—	Членове 7 и 8
Член 7	Член 7	Член 9
Член 8	Член 8	Член 10, параграф 1
Член 9	Член 9	Член 10, параграф 2
Член 10, параграфи 1—3	Член 10, параграфи 1—3	Член 11, параграфи 1—3
—	Член 10, параграф 6	Член 11, параграф 4
—	—	Член 11, параграф 5
Членове 11—13	Членове 11—13	Членове 12—14
Член 14, параграфи 1 и 2	Член 14, параграфи 1 и 2	Член 15, параграфи 1 и 2
Член 14, параграф 3	Член 14, параграф 3	Член 20
Член 14, параграфи 4 и 5	Член 14, параграфи 4 и 5	Член 33
—	—	Член 15, параграфи 2 и 3

▼B

Директива 96/48/ЕО	Директива 2001/16/ЕО	Настоящата директива
Членове 15 и 16	Членове 15 и 16	Членове 16 и 17
Член 16, параграф 3	Член 16, параграф 3	Член 17, параграф 3
—	—	—
Член 18, параграфи 1—3	Член 18, параграфи 1—3	Член 18, параграфи 1—3
—	—	Член 18, параграфи 4 и 5
Член 19	Член 19	Член 19
Член 20	Член 20	Член 28
—	—	Членове 21—27
Член 21, параграфи 1—3	Член 21, параграфи 1—3	Член 29, параграфи 1—3
—	—	Член 29, параграф 4 и 5
Член 21*а*, параграф 1	Член 22	Член 30, параграф 2
Член 21, параграф 4	Член 21, параграф 4	Член 30, параграф 4
Член 21*а*, параграф 2	Член 21*а*	Член 30, параграф 1
Член 21*б*	—	—
Член 21*в*	Член 21*б*	Член 30, параграф 3
Член 22	Член 26	Член 37
Член 22*а*	Член 24	Членове 34 и 35
—	—	Член 32
—	Член 23	Член 31
—	Член 25	Член 36
Член 23	Член 27	Член 38
Член 24	Член 28	Член 39
—	—	Член 40
Член 25	Член 29	Член 41
Член 26	Член 30	Член 42
Приложения I—VI	Приложения I—VI	Приложения I—VI
—	—	Приложение VII
Приложение VII	Приложение VII	Приложение VIII
—	—	Приложения IX—XI