**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

P7_TA(2014)0149

## Оперативна съвместимост на железопътната система ***I

**Законодателна резолюция на Европейския парламент от 26 февруари 2014 г. относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработена версия) (COM(2013)0030 — C7-0027/2013 — 2013/0015(COD))**

**(Обикновена законодателна процедура — преработка)**

(2017/C 285/54)

*Европейският парламент,*

— като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (COM(2013)0030),

— като взе предвид член 294, параграф 2 и членове 91, параграф 1, 170 и 171 от Договора за функционирането на ЕС, съгласно които Комисията е внесла предложението (C7-0027/2013),

— като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на ЕС,

— като взе предвид мотивираните становища, изпратени от Сейма на Република Литва и Риксдага на Кралство Швеция в рамките на Протокол № 2 относно прилагането на принципите на субсидиарност и пропорционалност, в които се заявява, че проектът на законодателен акт не съответства на принципа на субсидиарност,

— като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 11 юли 2013 г. ([1]),

— като взе предвид становището на Комитета на регионите от 7 октомври 2013 г. ([2]),

— като взе предвид Междуинституционалното споразумение от 28 ноември 2001 г. относно по-структурирано използване на техниката за преработване на нормативни актове ([3]),

— като взе предвид писмото на комисията по правни въпроси от 16 декември 2013 г. до комисията по транспорт и туризъм съгласно член 87, параграф 3 от своя правилник,

— като взе предвид членове 87 и 55 от своя правилник,

— като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становището на комисията по регионално развитие (A7-0033/2014),

A. като има предвид, че съгласно становището на консултативната работна група на правните служби на Европейския парламент, Съвета и Комисията въпросното предложение не съдържа никакви изменения по същество освен тези, които са идентифицирани като такива в предложението, и че по отношение на кодификацията на непроменените разпоредби на предишните актове с въпросните изменения предложението се свежда до обикновена кодификация на съществуващите актове, без промяна по същество;

1. Приема изложената по-долу позиция на първо четене, като взема предвид препоръките на консултативната работна група на правните служби на Европейския парламент, Съвета и Комисията;

2. Изисква от Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени промени в своето предложение или да го замени с друг текст;

3. Възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

([1]) ОВ C 327, 12.11.2013 г., стр. 122.
([2]) ОВ C 356, 5.12.2013 г., стр. 92.
([3]) ОВ C 77, 28.3.2002 г., стр. 1.

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

**P7_TC1-COD(2013)0015**

**Позиция на Европейския парламент, приета на първо четене на 26 февруари 2014 г. с оглед приемането на Директива 2014/…/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст)**

**(Текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 и членове 170 и 171 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

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

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ([2]),

в съответствие с обикновената законодателна процедура ([3]),

като имат предвид, че:

(1) Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([4]) беше съществено изменена няколко пъти. Поради допълнителни изменения и с оглед постигане на яснота посочената директива следва да бъде преработена.

(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***, и за постигане на целта за териториално сближаване***, е подходящо, по-специално, да се подобрят вътрешната свързаност и оперативната съвместимост на националните железопътни мрежи, както и достъпът до тях***, в т.ч. и за пътници с увреждания,*** чрез прилагането на всякакви мерки, които биха могли да се окажат необходими в областта на техническата стандартизация. **[Изм. 1]**

(3) Усилията за постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза следва да доведат до определяне на максималното ниво на техническа хармонизация и да създадат условия за улесняването, подобряването и развиването на услугите на ~~международния железопътен~~ ***железопътния*** транспорт в Съюза и с трети страни, както и да допринесат за постепенното изграждане на вътрешния пазар за оборудване и услуги за изграждане, подновяване, модернизиране и експлоатация на железопътната система в рамките на Съюза. **[Изм. 2]**

(4) Експлоатацията на влакове с търговски цели по железопътната мрежа изисква по-специално отлична съвместимост между характеристиките на инфраструктурата и тези на возилата, както и ефективна взаимосвързаност между информационните и комуникационните системи ***и системите за издаване на билети*** на различните управители на инфраструктурата и на железопътните предприятия. Показателите, безопасността, качеството на услугите и разходите зависят от тази съвместимост и взаимосвързаност, от които зависи по-специално и оперативната съвместимост на железопътната система. **[Изм. 3]**

(5) Нормативната уредба за железопътния транспорт трябва ясно да определя отговорностите за осигуряване спазването на правилата за безопасност, опазване на здравето***, социална защита*** и защита на потребителите, които се прилагат общо по отношение на железопътните мрежи. **[Изм. 4]**

(6) Съществуват големи различия между националните норми, вътрешните правила и техническите спецификации, приложими за железопътните системи, подсистеми и елементи, 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 в целия Съюз***, нито да се реализират ползите от стандартизацията и икономиите от мащаба в рамките на единния пазар***. **[Изм. 5]**

([1]) ОВ C 327, 12.11.2013 г., стр. 122.
([2]) ОВ C 356, 5.12.2013 г., стр. 92.
([3]) Позиция на Европейския парламент от 26 февруари 2014 г.
([4]) Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1).

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

(7) 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, за да стане възможно навлизането на нови участници. Тези индустрии се нуждаят от открит конкурентен европейски пазар, за да повишат конкурентоспособността си в световен мащаб.

(8) Поради това е целесъобразно да се определят съществените изисквания, свързани с оперативната съвместимост за целия Съюз, които следва да са валидни за железопътната ѝ система.

(9) 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 следва да бъдат направени задължителни, за да се постигнат целите на настоящата директива, и „хармонизираните“ стандарти, които бяха разработени в съответствие с Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета ([1]). Когато това е строго необходимо, ТСОС могат да правят изрични препратки към европейски стандарти или спецификации, които стават задължителни от момента, в който ТСОС е приложима.

(10) С цел действително да се увеличи конкурентоспособността на железопътния сектор в Съюза, без да се нарушава конкуренцията между ключовите участници в железопътната система, ТСОС следва да бъдат изготвени, като се спазват принципите на отвореност, консенсус и прозрачност, съгласно определението им в приложение II към Регламент (ЕС) № 1025/2012.

(11) Качеството на железопътните услуги в Съюза зависи, между другото, от отличната съвместимост на характеристиките на мрежата в най-широк смисъл, включително неподвижните части на всички съответни подсистеми и тези на возилата, заедно с всички бордови елементи на всички съответни подсистеми. Показателите, безопасността, качеството на услугите и разходите зависят от тази съвместимост.

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

(13) При разработването на нови ТСОС целта следва винаги да бъде да се гарантира съвместимост със съществуващата система. Това ще помогне за насърчаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт и ще предотврати ненужни допълнителни разходи чрез изискването за модернизиране или подновяване 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 на съществуващата подсистема е необходимо ново решение или разрешение за въвеждане в експлоатация, както и съответните срокове.

(14) От съображения за безопасност е необходимо да се определя идентификационен код на всяко возило, пуснато в експлоатация. Возилото следва тогава да се вписва в национален регистър на возилата. Регистрите следва да са отворени за извършване на справки от всички държави членки и от някои икономически субекти в рамките на Съюза. Националните регистри на возилата следва да са съвместими по отношение формата на данните. Поради това те следва да бъдат обхванати от общи оперативни и технически спецификации.

(15) Ако някои технически аспекти, съответстващи на съществените изисквания, не могат да бъдат категорично обхванати в дадена ТСОС, тези аспекти, които все още е необходимо да бъдат третирани, се определят в приложение към ТСОС като „отворени въпроси“. По отношение на тези отворени въпроси до завършването на ТСОС се прилагат националните правила.

(16) 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 съответната ТСОС. В такива случаи органите, които отговарят за процедурите по оценяване и проверка на съответствието, са нотифицираните организации, посочени в член 17 от Директива 2008/57/ЕО.

([1]) Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно европейската стандартизация, за изменение на директиви 89/686/ЕИО и 93/15/ЕИО на Съвета и директиви 94/9/ЕО, 94/25/ЕО, 95/16/ЕО, 97/23/ЕО, 98/34/ЕО, 2004/22/ЕО, 2007/23/ЕО, 2009/23/ЕО и 2009/105/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Решение 87/95/ЕИО на Съвета и Решение 1673/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 12).

(17) Директива 2008/57/ЕО се прилага за цялата железопътна система в рамките на Съюза, а обхватът на ТСОС се разширява, за да включва също така возилата и мрежите, които не са част от трансевропейската железопътна система. Следователно приложение I следва да бъде опростено, като се премахнат конкретните препратки към трансевропейската железопътна система.

(18) Функционалните и технически спецификации, на които трябва да отговарят подсистемите и техните интерфейси, могат да варират според употребата на подсистемите, например според категориите железопътни линии и возила.

(19) С цел да се гарантира постепенното въвеждане на железопътна оперативна съвместимост в целия Съюз и постепенно да се намали разнообразието от заварени системи, ТСОС трябва да посочват разпоредбите, приложими в случай на подновяване или модернизиране на съществуващите системи, и могат да посочват крайните срокове за постигане на целевата система.

(20) 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.

(21) С цел да се премахнат пречките пред оперативната съвместимост и като следствие от разширяването на обхвата на ТСОС до железопътната система на целия Съюз обемът на националните правила трябва постепенно да бъде намален. Националните правила следва да бъдат разграничавани между правилата, прилагани изрично за националните изисквания, и правилата, необходими за обхващане на „отворените въпроси“ в ТСОС. Вторият вид правила следва постепенно да бъдат премахнати в резултат на затварянето на „отворените въпроси“ в ТСОС.

(22) Възприемането на постепенния подход осигурява необходимото във връзка с целта за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система, която се характеризира със стара национална инфраструктура и стари возила, нуждаещи се от големи инвестиции за адаптиране или подновяване, като специално внимание следва да се обърне да не се поставя железопътният сектор в икономически неизгодно положение спрямо другите видове транспорт.

(23) Предвид обхвата и сложността на железопътната система се оказа необходимо, от практически съображения, тя да бъде разделена на следните подсистеми: инфраструктура, контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, контрол, управление и сигнализация на борда на влака, енергия, подвижен състав, експлоатация и управление на движението, 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, и по-специално по отношение на съставните елементи и интерфейсите, с оглед постигане на тези съществени изисквания. Същата система се разделя на стационарни и мобилни елементи: обхващащи, от една страна, мрежата, съставена от линиите, гарите, терминалите и всички видове стационарно оборудване, нужно за гарантиране на безопасно и непрекъснато функциониране на системата, а от друга страна — всички возила, движещи се по мрежата. Следователно за целите на настоящата директива возилото се състои от една подсистема („подвижен състав“) и, когато е приложимо, от други подсистеми (основно подсистемата „контрол, управление и сигнализация на борда на влака“). ***Въпреки че системата е разделена на няколко части, Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“) следва да поддържа общ поглед над системата, за да се гарантират сигурността и оперативната съвместимост.*** **[Изм. 6]**

(24) Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания, по която Съюзът е страна, определя достъпността като един от основните принципи и изисква държавите — страни по Конвенцията, да предприемат подходящи мерки, за да осигурят на хората с увреждания достъп наравно с останалите, включително чрез разработване, обнародване и наблюдение на прилагането на минималните стандарти и указания за достъпност. Следователно достъпността ***за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност*** е важно изискване за оперативната съвместимост на железопътната система***, в съответствие със законодателството на Съюза относно пътниците с ограничена подвижност***. **[Изм. 7]**

(25) 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 следва да се стреми да запази целта за оперативна съвместимост.

(26) 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***, в това число с организации на лица с увреждания***. **[Изм. 8]**

(27) На всяка заинтересована държава членка следва да се позволи да не прилага някои ТСОС в ограничен брой надлежно обосновани ситуации. Тези ситуации и процедурите, които ще бъдат спазвани в случай на неприлагане на ТСОС, следва да бъдат ясно определени

(28) 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.

(29) 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 набор от правила, свързани с европейските спецификации, които да служат като референции за тези технически спецификации.

(30) В интерес на Съюза 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 Съюза. Ето защо европейските организации по стандартизация следва да продължат сътрудничеството си с международните организации по стандартизация.

(31) 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 Съюз и на които железопътната система трябва да отговаря.

(32) Процедурите за оценяване на съответствието или годността за използването на съставните елементи следва да се основават на използването на модулите, предвидени в Решение 2010/713/ЕС на Комисията ([2]). Доколкото е възможно и с оглед осигуряване развитие на промишлеността, е целесъобразно да се установят процедури, включващи система за осигуряване на качеството.

(33) 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 Съюза. 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 употреба, декларацията на производителя за съответствие следва да е достатъчна.

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

(35) 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.

(36) Подсистемите, съставляващи железопътната система, следва да бъдат подложени на процедура за проверка. Тази проверка следва да даде възможност на организациите, отговарящи за 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 следва също да даде възможност на производителите да разчитат на еднакво третиране, независимо от държавата членка.

(37) 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 …/…/ЕС на Европесйкия парламент и на Съвета [Директива относно безопасността на железопътния транспорт] ([3]) отговорността за спазването на тези изисквания за съответните им подсистеми се поема от управителя на инфраструктурата или от железопътното предприятие.

([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).

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

([3]) Директива …/…/ЕС на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L…).

(38) Процедурата за въвеждане в експлоатация на возила и стационарни съоръжения следва да бъде разяснена, като се вземат предвид отговорностите на управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия.

(39) С цел да се улесни въвеждането в експлоатация на возила и намаляването на административната тежест, следва да се въведе идеята за разрешение за пускане на пазара на возила, което е валидно в целия Съюз, като предварително условие, даващо възможност на железопътните предприятия да въведат возило в експлоатация. Освен това това понятие в по-голяма степен съответства на Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

***(39a) На равнището на Съюза трябва да се рационализират и хармонизират процедурите за издаване на разрешение с цел да се създаде единното европейско железопътно пространство, да се намалят разходите и продължителността на процедурите за издаване на разрешение и да се подобри безопасността на железопътния транспорт. Това изисква ясно разпределение на задачите и отговорностите между Агенцията и националните органи по безопасността по време на преходния период.***

***Агенцията следва да използва ценния експертен опит, местните познания и опита на националните органи по безопасността. Тя следва да делегира конкретни задачи и отговорности на националните органи по безопасността въз основа на договорните споразумения, посочени в член 22а, но да взема окончателното решение във всички процедури за издаване на разрешение.* [Изм. 9]**

(40) С оглед да се осигури проследимост на возилата и тяхната история на експлоатацията, сведенията за разрешенията ~~за пускане на пазара~~ следва да бъдат записвани заедно с другите данни за возилото. **[Изм. 10]**

(41) ТСОС следва да посочват процедурите за проверка за съвместимост между возилата и мрежата ~~след издаването на разрешенията за пускане на возилата на пазара и преди вземане на решението за въвеждане в~~ ***преди началото на новата им*** експлоатация. **[Изм. 11]**

(42) С цел да се помогне на железопътните предприятия да вземат решение относно въвеждането в експлоатация на возилото и да се избегнат излишните проверки и административна тежест, националните правила следва също да бъдат класифицирани, така че да се определи еквивалентността между националните правила на различните държави членки, уреждащи едни и същи въпроси.

(43) Нотифицираните организации, отговарящи за проверка на процедурите за оценяване на съответствието и годността за употреба на съставните елементи, заедно с процедурите за оценяване на подсистемите, следва възможно най-тясно да координират решенията си, особено при липса на европейска спецификация.

(44) Прозрачната акредитация, предвидена в Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета ([2]), която гарантира необходимото ниво на поверителност в сертификатите за съответствие, следва да бъде взета предвид от националните публични органи в целия Съюз като предпочитания начин за доказване на техническата компетентност на нотифицираните организации и, със съответните изменения, на организациите, определени да извършват проверки в съответствие с националните правила. Въпреки това националните органи могат да решат, че разполагат с подходящите средства да извършват оценката сами. В такива случаи, за да се осигури подходящото ниво на доверие в оценките, извършени от други национални органи, те следва да осигурят на Комисията и другите държави членки необходимата документация като доказателство, че разгледаните организации за оценяване на съответствието отговарят на съответните нормативни изисквания.

(45) Настоящата директива следва да се ограничава до определянето на изискванията за оперативна съвместимост по отношение на съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите. С цел да се улесни постигането на съответствие с тези изисквания е необходимо да се предвиди презумпция за съответствие на съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите, които отговарят на хармонизираните стандарти, приети в съответствие с Регламент (ЕС) № 1025/2012, с цел да се определят подробни технически спецификации за тези изисквания.

(46) ТСОС следва да бъдат преразглеждани на редовни интервали от време. При откриване на пропуски в ТСОС от Агенцията следва да бъде поискано да издаде становище, което при определени условия може да бъде публикувано и използвано от всички заинтересовани лица (включително представителите на промишлеността и нотифицираните организации) като приемлив начин за постигане на съответствие до преразглеждането на съответните ТСОС.

---

([1]) Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. относно обща рамка за предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Решение 93/465/ЕИО на Съвета (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 82).

([2]) Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30).

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

***(46a) Регулаторните мерки следва да бъдат допълнени с инициативи, насочени към предоставяне на финансова подкрепа на иновативни и оперативно съвместими технологии в железопътния сектор, като например проекта „Shift2Rail“.*** **[Изм. 12]**

(47) Тъй като целта на настоящата директива, а именно постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система в целия Съюз, не може да бъде постигната в достатъчна степен от самостоятелни действия на 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 равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

(48) С цел да се изменят несъществени елементи от настоящата директива, правомощията да се приемат актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз следва да бъдат делегирани на Комисията по отношение на адаптирането на приложение II относно разделянето на железопътната система на подсистеми и описанието на тези подсистеми, съдържанието на ТСОС и измененията на ТСОС, включително тези изменения, които са необходими за отстраняване на пропуските в ТСОС, към техническия напредък***, обхвата и съдържанието на декларацията „ЕО“ за съответствие или годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост, процедурите за проверка на подсистемите, включително общите принципи, съдържанието, процедурата и документите, свързани с процедурата за проверка „ЕО“, както и процедурата за проверка в съответствие с националните правила***. От особено значение е Комисията да проведе подходящи консултации по време на подготвителната си работа, включително на експертно ниво. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременно, своевременно и подходящо предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета. **[Изм. 13]**

(49) С цел да бъдат отстранявани пропуските, откривани в ТСОС, Комисията следва да приема делегирани актове за изменение на тези ТСОС по процедурата по спешност.

(50) С цел да се гарантира прилагането на член 6, параграф 1 от настоящата директива по отношение на правомощията на Агенцията да изготвя проекти на ТСОС и измененията в тях, както и да отправя съответните препоръки до Комисията, следва да се предоставят изпълнителни правомощия на Комисията.

(51) С оглед осигуряването на еднакви условия за прилагането на настоящата директива следва да се предоставят изпълнителни правомощия на Комисията, които са свързани със: съдържанието на досието, което придружава искането за неприлагане на една или повече ТСОС, или части от тях, подробно описание, формат и начини на предаване на досието; ~~обхвата и съдържанието на~~ ***формата и подробното описание на информацията, включена в*** декларацията „ЕО“ за съответствие и годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост~~, нейния формат и подробно описание на включената в нея информация~~; класификацията на нотифицираните национални правила в различни групи с цел да се улеснят проверките за съвместимост между стационарното и мобилното оборудване; ~~процедурите за проверка на подсистемите, включително общите принципи, съдържанието, процедурата и документите, свързани с процедурата за проверка „ЕО“, както и процедурата за проверка в съответствие с националните правила;~~ образците за декларация „ЕО“ за проверка и за декларация за проверка в съответствие с националните правила, както и образци за документи от техническото досие, което трябва да придружава декларацията за проверка; общите спецификации, свързани със съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата архитектура, начина на работа и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки в регистъра на инфраструктурата. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ([1]). **[Изм. 14]**

(52) В съответствие със Съвместната политическа декларация на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи от 28 септември 2011 г. държавите членки се задължават да прилагат, в обосновани случаи, към съобщението за техните мерки за транспониране, един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответните елементи от националните актове за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят счита предаването на такива документи за обосновано.

([1]) Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

(53) Задължението за транспониране на настоящата директива в националното право трябва да бъде ограничено до разпоредбите, които представляват изменение по същество в сравнение с предходната директива. Задължението за транспониране на разпоредбите, които не са изменени, произтича от предходната директива.

(54) Настоящата директива не следва да засяга задълженията на държавите членки по отношение на сроковете за транспониране в националното право на директивите, посочени в приложение IV, част Б,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА 1

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и обхват

1. Настоящата директива определя условията, които трябва да бъдат изпълнени за постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза по начин, който да съответства на разпоредбите на Директива …/…/ЕС [Директива относно безопасността на железопътния транспорт]. Тези условия се отнасят до проектирането, изграждането, въвеждането в експлоатация, модернизирането, подновяването, 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. ***Преследването на тази цел неизбежно води до определянето на оптимално равнище на техническа хармонизация, като позволява да се допринесе за постепенното създаване на вътрешния пазар на оборудване и услуги за изграждането, подновяването, модернизирането и експлоатацията на железопътната система в Съюза.*** **[Изм. 15]**

2. Настоящата директива определя 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.

3. ***Държавите членки могат да изключат следното*** от обхвата на ***мерките за прилагане на*** настоящата директива ~~се изключват следните системи~~: **[Изм. 16]**

а) ~~метрополитена, трамвайния транспорт и железницата~~ ***метрополитен, трамваен транспорт, трамваи влакове и железопътни системи*** с олекотена конструкция; **[Изм. 17]**

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

***ба) частна железопътна инфраструктура и возила, използвани изключително по такава инфраструктура, когато тя съществува единствено за употреба от собственика за собствени операции по превоз на товари;*** *[Изм. 19]*

***бб) инфраструктура и возила, запазени изключително за местно ползване, туристическо ползване или ползване с историческа насоченост.*** *[Изм. 20]*

~~4. Държавите членки могат да изключат следното от обхвата на мерките за прилагане на настоящата директива:~~

~~(а) частна железопътна инфраструктура и возила, използвани изключително по такава инфраструктура, ако тя съществува, единствено за употреба от собственика за собствени операции по превоз на товари;~~

~~(б) инфраструктура и возила, запазени изключително за местно ползване, туристическо ползване или ползване с историческа насоченост.~~ **[Изм. 21]**

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива:

(1) „Железопътна система на Съюза“ е съвкупността от елементите ***на конвенционалните и високоскоростните железопътни системи***, посочени в приложение I***, точки 1 и 2***; **[Изм. 22]**

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

(2) „оперативна съвместимост“ е способността на дадена железопътна система да позволява безопасно и непрекъснато движение на влакове, които постигат необходимите показатели на тези линии. ***Тази способност зависи от всички регулаторни, технически и оперативни условия, които трябва да бъдат спазени, за да се изпълнят съществените изисквания.*** **[Изм. 23]**

(3) „возило“ е железопътно превозно средство, което може да се движи на ~~собствени~~ колела по железопътни релси със или без теглене~~, с композиране в постоянна или променлива формация~~. Возилото се състои от една или повече структурни ~~и функционални~~ подсистеми; **[Изм. 24]**

(4) „мрежа“ са линиите, гарите, терминалите и всички видове стационарно оборудване, необходимо, за да се осигури безопасна и непрекъсната експлоатация на железопътната система;

(5) „подсистеми“ са структурните или функционалните части на железопътната система, посочени в приложение II;

***(5а) „мобилна подсистема“ е подсистемата „подвижен състав“, подсистемата за контрол, управление и сигнализация, както и возилото, ако се състои от една подсистема;*** **[Изм. 25]**

(6) „съставни елементи на оперативната съвместимост“ са всеки първичен елемент, група от елементи компоненти, подкомплект или комплект от оборудване, включени или предназначени за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на железопътната система зависи пряко или косвено, включително както материални обекти, така и нематериални обекти;

(7) „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;

(8) „европейска спецификация“ е обща техническа спецификация, европейско техническо одобрение съгласно определението в приложение XXI към Директива 2004/17/ЕО, или европейски стандарт, съгласно определението в член 2, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 1025/2012;

(9) „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;

***(9а) „организация за оценяване на съответствието“ означава организация, която е нотифицирана или определена да отговаря за извършването на дейности по оценяване на съответствието, включително калибриране, изпитване, сертифициране и проверки. Организацията за оценяване на съответствието се класифицира като „нотифицирана организация“ след уведомяването за съществуването ѝ от страна на държава членка. Организацията за оценяване на съответствието се класифицира като „определена организация“ след определянето ѝ от страна на държава членка.*** **[Изм. 27]**

(10) „основен параметър“ е всяко регулаторно, техническо или оперативно условие, което е от решаващо значение за оперативната съвместимост и е уточнено в относимите ТСОС;

(11) „специфичен случай“ е всяка част от железопътната система, която се нуждае от специални, временни или постоянни, разпоредби в ТСОС поради географски или топографски изисквания, или такива на градската среда, или такива, влияещи на съвместимостта със съществуващата система, по-конкретно железопътни линии и мрежи, изолирани от останалата част от Съюза, габарити на натоварване, междурелсието или разстоянието между коловозите и возилата, строго предназначени за ползване с местен, регионален или исторически характер, или возилата с произход от или предназначени за трети страни;

(12) „модернизиране“ означава всяка работа по ***съществена*** модификация на подсистема или част от нея, която води до промяна в техническото досие, придружаващо декларацията „ЕО“ за проверка, ако това техническо досие съществува, и която подобрява цялостните показатели на подсистемата. ***Когато се извършва работа по модификация на подсистема или возило, съответната ТСОС определя дали въпросната работа трябва да бъде класифицирана като съществена и в случай че това е така, посочва причините за тази класификация***; **[Изм. 28]**

(13) „подновяване“ означава всяка ***съществена*** работа по ~~модификация~~ ***заплана*** на подсистема или част ~~от нея~~, която не променя цялостните показатели на подсистемата***. Когато се извършва работа по заплана на подсистема или возило, съответната ТСОС определя дали въпросната работа трябва да бъде класифицирана като съществена и в случай че това е така, посочва причините за тази класификация***; **[Изм. 29]**

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

(15) „замяна в рамките на поддръжката“ е всяка замяна на съставни елементи с части с идентична функция и показатели в рамките на превантивната или корективна поддръжка;

(16) „въвеждане в експлоатация“ са всички операции, чрез които една подсистема или возило се въвежда в нейното/неговото проектно експлоатационно състояние;

(17) „възложител“ е всяка организация, държавна или частна, което поръчва проектирането и/или изграждането или подновяването, или модернизирането на подсистема. Тази организация може да бъде железопътно предприятие, управител на инфраструктурата или ползвател, ***организация, която отговаря за поддръжката,*** или концесионер, отговарящ за изпълнение на проект; **[Изм. 30]**

(18) „ползвател“ е физическото или юридическото лице, което в качеството си на собственик на ~~возилото~~ ***возило*** или титуляр на правото да ~~го ползва~~ ***ползва това возило***, експлоатира ~~возилото~~ като средство за транспорт и ~~е регистрирано~~ като такъв ~~в националния регистър~~ ***е регистрирано*** в ***регистрите*** на возилата, ~~посочен в член 43~~ ***посочени в членове 43 и 43а***; **[Изм. 31]**

***(18а) „собственик“ е физическото или юридическото лице, което е собственик на возило и като такъв е регистрирано в регистрите на возилата, посочени в членове 43 и 43а;*** **[Изм. 32]**

(19) „проект в напреднал етап на развитие“ е всеки проект, чийто етап на планиране/изграждане е достигнал точка, в която промяна в техническата спецификация би компрометирала жизнеспособността на проекта, както е бил планиран;

(20) „хармонизиран стандарт“ е европейски стандарт, както е определен в член 2, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) № 1025/2012.

(21) „национален орган по безопасността“ е „орган по безопасността“ така, както е определен в член 3, от Директивата …/…/ЕС [Директива относно безопасността на железопътния транспорт];

(22) „тип“ е видът на возилото, определящ основните проектни характеристики на возилото съгласно сертификата за изпитване на типа или за изпитване на проекта, описан в съответния модул за проверка;

(23) „серия“ е количеството идентични возила от един проектен тип;

(24) „структура, която отговаря за поддръжката“ означава структура, която отговаря за поддръжката така, както е определен в член 3, от Директивата …/…/ЕС [Директива относно безопасността на железопътния транспорт];

(25) „железница с олекотена конструкция“ е система за железопътен транспорт за градски и/или крайградски райони с по-малък капацитет и по-ниска скорост от системите за тежък железопътен транспорт и метрополитена, но с по-голям капацитет и по-висока скорост от трамвайните системи. Железницата с олекотена конструкция може да разполага със обособено платно за движение или да го споделя с атомобилния трафик, като обикновено не извършва обмен на возила с пътническия или товарния трафик на дълги разстояния;

(26) „национални правила“ означава всички задължителни правила, ***нотифицирани от държава членка,*** които съдържат изисквания за безопасност на железопътния транспорт или технически изисквания, наложени на ниво държави членки и приложими за ~~железопътните предприятия~~ ***участниците в железопътната система***, независимо от органа или организацията, който/която ги издава; **[Изм. 33]**

(27) „проектно експлоатационно състояние“ е нормалният режим на работа и предвидимите влошени условия (включително физическо износване) в рамките и условията за използване, посочени в техническите досиета и досиетата за поддръжката;

***(27а) „област на употреба“ е мрежа или мрежи в Съюза или в рамките на държава членка, или на група от държави членки, с която дадено возило е технически съвместимо съгласно техническото му досие;*** **[Изм. 34]**

***(27б) „изолирана железопътна мрежа“ е железопътната мрежа на държава членка или част от нея с междурелсие от 1 520 mm, която е географски или технически отделена от европейската мрежа със стандартно номинално междурелсие (1 435 mm — наричано по-долу „стандартно междурелсие“) и е добре интегрирана в железопътната мрежа с междурелсие от 1 520 mm заедно с трети държави, но е изолирана от стандартната мрежа на Съюза.*** **[Изм. 35]**

(28) „приемлив начин за постигане на съответствие“ е издаването на необвързващи становища от Агенцията с цел определяне на начините за постигане на съответствие със съществените изисквания***, за да се компенсират временно слабостите на дадена ТСОС, докато тази ТСОС бъде изменена***; **[Изм. 36]**

***(28a) „приемлив национален начин за постигане на съответствие“ е друг документ за съответствие, издаден в дадена държава членка, който поражда презумпция за съответствие със съответната част от националните правила. Тези приемливи национални начини за съответствие се съобщават на Агенцията;*** **[Изм. 37]**

(29) „пускане на пазара“ е първото предлагане на пазара на Съюза на съставен елемент на оперативната съвместимост, подсистема или возило в готовност за експлоатация в неговото проектно експлоатационно състояние;

(30) „производител“ е всяко физическо или юридическо лице, което произвежда съставни елементи на оперативната съвместимост или подсистеми, или е поръчало тяхното проектиране или производство, като ги предлага на пазара със своето наименование или търговска марка;

(31) „упълномощен представител“ е всяко физическо или юридическо лице, установено в рамките на Съюза, което е упълномощено писмено от производител ***или възложител*** да действа от негово име във връзка с определени задачи; **[Изм. 38]**

(32) „техническа спецификация“ е документ, който определя техническите изисквания, на които да отговаря определен продукт, ***подсистема,*** процес или услуга; **[Изм. 39]**

(33) „акредитация“ е понятието съгласно определението в Регламент (ЕО) № 765/2008;

(34) „национален орган по акредитация“ е съответният орган съгласно определението в Регламент (ЕО) № 765/2008;

(35) „оценяване на съответствието“ е процесът, който доказва дали конкретните изисквания, свързани с продукта, процеса, услугата, системата, физическото или юридическото лице, са били изпълнени;

(36) „организация за оценяване на съответствието“ е орган, които извършва дейности по оценяване на съответствието, включително калибриране, изпитване, сертифициране и проверки;

(37) „лице с увреждания или лице с намалена подвижност“ е всяко лице с постоянно или временно физическо, психическо, умствено или сетивно увреждане, което във взаимодействие с различни пречки може да попречи на пълното и ефективно използване на транспорта наравно с другите пътници, или лице, чиято подвижност при използването на транспорт е намалена поради възрастта ***и следователно се нуждае от специални услуги***; **[Изм. 40]**

(38) „управител на инфраструктура“ е управител на инфраструктура съгласно определението в член 3 от Директива …/…/ЕС на Европейския парламент и на Съвета [за създаването на единно европейско железопътно пространство] ([1]);

(39) „железопътно предприятие“ е железопътно предприятие съгласно определението в член 3 от Директива …/…ЕС [за създаването на единно европейско железопътно пространство], както и всяко друго публично или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на железопътен превоз на товари и/или пътници като предприятието осигурява теглителната сила; това включва и предприятия, които осигуряват само теглителна сила.

Член 3

Съществени изисквания

1. Железопътната система, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите, отговарят на относимите 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 Съюза, трябва да не са в противоречие със съществените изисквания.

***2a. Никое лице не трябва да бъде пряко или непряко дискриминирано поради увреждане. С цел да се осигури възможност на всички граждани на Съюза да се възползват от предимствата, произтичащи от създаването на пространство без вътрешни граници, държавите членки правят необходимото за осигуряване на безпрепятствен достъп до железопътната система.*** **[Изм. 41]**

([1]) Директива …/…/ЕС на Европейския парламент и на Съвета [за създаването на единно европейско железопътно пространство] (ОВ L …).

ГЛАВА II

ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

Член 4

Съдържание на техническите спецификации за оперативна съвместимост

1. Всяка една от подсистемите, определени в приложение II се обхваща от една ТСОС. Когато е необходимо, една подсистема може да се обхваща от няколко ТСОС и една ТСОС може да обхваща няколко подсистеми.

2. На Комисията се предоставят правомощия за приемането на делегирани актове в съответствие с член 46 по отношение на адаптирането към техническия напредък на приложение II по отношение на разделянето на железопътната система на подсистеми и описанието на тези подсистеми.

3. ~~Подсистемите~~ ***Стационарните подсистеми*** съответстват на действащите ТСОС при ~~въвеждането в експлоатация, модернизиране или подновяване съобразно настоящата директива;~~ ***първото назначаване на нотифициран орган и най-късно при издаването на разрешително за строеж. Возилата са в съответствие с ТСОС и се подчиняват на действащите национални правила при първото назначаване на нотифициран орган.*** Това съответствие ***и подчиняване на правилата*** се ~~поддържа~~ ***поддържат*** постоянно, докато се ползва всяка една подсистема. **[Изм. 42]**

4. Всяка ТСОС:

а) посочва обхвата, за който е предвидена (част от мрежа или возила, 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 техническите 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;

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. ***Това включва идентифицирането на подлежащите на стандартизиране резервни части за железопътния транспорт съгласно член 41 от Регламент (ЕС) № …/… на Европейския парламент и на Съвета*** [1]***. Във всяка ТСОС е включен списъкът на резервните части за стандартизиране, в това число съществуващи части***; **[Изм. 43]**

д) определя във всеки разглеждан случай процедурите, които да се използват за оценяване 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 2010/713/ЕС;

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, включително да се определят крайни срокове за завършване на тези етапи~~, когато е необходимо~~. ***Графикът, който определя етапите, е свързан с оценка, която анализира очакваните разходи и ползи от прилагането на ТСОС, както и очакваното въздействие върху засегнатите оператори и икономически агенти***; **[Изм. 44]**

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;

з) посочва разпоредбите, приложими към съществуващите подсистеми и типове возила, по-специално в случай на модернизиране и подновяване, със и без ново разрешение или решение за въвеждане в експлоатация;

---

([1]) ***Регламент (ЕС) № …/… на Европейския парламент и на Съвета от … относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L …).***

и) посочва параметрите, които следва да бъдат подлагани на проверка ~~от железопътното предприятие и процедурите за проверка на параметрите след доставянето на разрешенията за пускане на возилата на пазара и преди вземането на решение за въвеждане в експлоатация~~, за да се осигури съвместимост между возилата и маршрутите, по които те ще бъдат експлоатирани; **[Изм. 45]**

***иа) посочва конкретните параметри, които подлежат на проверка, и предоставя описания за подновяването, подобряването или подмяната на резервни части или елементи на оперативната съвместимост, които следва да бъдат разгледани във връзка с член 21, параграф 3.*** *[Изм. 46]*

5. 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, в рамките на този период от време, да се постигне оперативната съвместимост на железопътната система.

6. ТСОС запазват по подходящ начин съвместимостта на съществуващите железопътни системи на отделните държави членки. За тази цел могат да бъдат предвидени специфични случаи за всяка ТСОС по отношение както на мрежата, така и на возилата, по-специално за определянето на габарита на натоварване, междурелсието или разстоянието между коловозите и возилата, движещи се от или предназначени за трети страни. За всеки специфичен случай ТСОС определя правилата за прилагане на елементите на ТСОС, предвидени в параграф 4, букви в)—ж).

7. 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“.

8. ТСОС не трябва да възпрепятстват на държавите членки да вземат решение относно използването на инфраструктури за движение на возила, необхванати от ТСОС.

9. 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, които са лесно достъпни и са публично достояние.

Член 5

Изготвяне, приемане и преразглеждане на ТСОС

1. Комисията предоставя правомощия на Агенцията да изготвя проекти за ТСОС и техните изменения, и да отправя съответните препоръки до Комисията.

***1а. Съставянето, приемането и преразглеждането на всяка една ТСОС (включително основните параметри) отчитат очакваните разходи и ползи от всички разглеждани технически решения, заедно с интерфейсите между тях, така че да се установят и приложат най-добрите решения.*** **[Изм. 47]**

2. Всеки проект за ТСОС се изготвя в следните фази:

а) 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;

б) Агенцията изготвя проекта за ТСОС на базата на тези основни параметри. Когато е целесъобразно, Агенцията отчита техническия напредък, вече проведената работа по стандартизация, създадените вече работни групи и признатата научноизследователска 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 ***и взема надлежно предвид изискванията на Директива …/…/ЕС [Директива относно безопасността на железопътния транспорт]. Държавите членки вземат участие в тази оценка, като предоставят изискваните данни, когато е целесъобразно***. **[Изм. 48]**

3. Агенцията, за да отчете развитието на технологиите или социалните изисквания, изготвя проекти на ТСОС и измененията в тях съгласно правомощията, посочени в параграф 1, в съответствие с членове 4 и 15 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламента за Агенцията] и спазвайки принципите на откритост, консенсус и прозрачност съгласно определението им в приложение II към Регламент (ЕС) № 1025/2012.

4. ***Комитетът, посочен в член 48, бива информиран редовно за подготвителната работа по ТСОС.*** По време на ~~подготвителната~~ ***тази*** работа по ***искане на комитета*** ~~ТСОС~~ 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. **[Изм. 49]**

5. Когато от съображения за техническа съвместимост се въвеждат в експлоатация едновременно различни подсистеми, датите на влизане в сила на съответните ТСОС следва да съвпадат.

6. При изготвянето, 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.

7. В съответствие с член 6 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламента за Агенцията], Агенцията изготвя и редовно актуализира списъка на асоциациите на ползвателите и организациите, които следва да бъдат консултирани. Този списък ***задължително включва представителни сдружения и органи от всички държави членки и*** може да бъде преразглеждан и актуализиран при искане от страна на държава членка или по инициатива на Комисията. **[Изм. 50]**

8. Изготвянето, приемането и преразглеждането на ТСОС се съобразяват с мнението на ~~социалните~~ ***представителните социални*** партньори ***във всички държави членки*** по отношение на условията, посочени в член 4, параграф 4, буква ж)***, както и при всички други ТСОС, които засягат пряко или непряко участващия персонал***. За тази цел Агенцията извършва консултация със социалните партньори, преди да представи на Комисията препоръки относно ТСОС и измененията в тях. Консултациите със социалните партньори се извършват в контекста на Комитета за секторен диалог, създаден в съответствие с Решение 98/500/ЕО на Комисията ([1]). Социалните партньори публикуват становището си в срок от три месеца. **[Изм. 51]**

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

10. На Комисията се предоставят правомощия да приема делегирани актове в съответствие с член 46 относно ТСОС и измененията в тях.

В случай на установени пропуски в ТСОС в съответствие с член 6, когато се налага поради спешност, се прилага процедурата, предвидена в член 47 за делегираните актове, приемани в съответствие с настоящия член.

Член 6

Пропуски в ТСОС

1. Ако след приемането на дадена ТСОС се предполага, че в нея има пропуски, тя се изменя в съответствие с член 5, параграф 3.

2. До преразглеждането на ТСОС Комисията може да отправи искане за становище от страна на Агенцията. Комисията анализира становището на Агенцията и информира държавите членки за своите заключения.

3. По искане на Комисията становищата на Агенцията, посочени в параграф 2, съставляват приемливи начини за постигане на съответствие с цел да бъдат изпълнени съществените изисквания и следователно могат да се използват за оценяване на проекти.

***За. Даден член на тръжата на представителните органи може да действа като заявител за искане на становища относно недостатъците на ТСОС чрез Комисията. Заявителят се уведомява за взетото решение. Комисията надлежно предоставя обосновка за всеки свой отказ.*** **[Изм. 52]**

([1]) 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 (ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27).

Член 7

Неприлагане на ТСОС

1. На държавите членки е разрешено да не прилагат една или повече ТСОС или части от тях в следните случаи:

а) за предложена нова подсистема или част от нея, за подновяването или модернизирането на съществуваща подсистема или част от нея, или за всеки елемент, посочен в член 1, параграф 1, който е в напреднал етап на развитие или е предмет на договор в процес на изпълнение към датата на прилагане на тези ТСОС;

б) 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; в този случай неприлагането на ТСОС ще бъде в рамките на ограничен период от време;

в) за всяко предложено подновяване, удължаване или модернизиране на съществуваща подсистема или част от нея, когато прилагането на тези ТСОС ***сериозно*** би компрометирало икономическата жизнеспособност на проекта. **[Изм. 53]**

2. В случая, посочен в параграф 1, буква а), в срок от една година след влизането в сила на всяка ТСОС всяка държава членка изпраща на Комисията списък на проектите, които се осъществяват на нейната територия и са в напреднал етап на развитие.

3. Във всички случаи, посочени в параграф 1, засегнатите държавите членки подават до Комисията искане за неприлагане на ТСОС, като също така посочват алтернативните разпоредби, които държавата членка възнамерява да прилага вместо ТСОС. Комисията определя с помощта на актове за изпълнение съдържанието на досието, което придружава искането за неприлагане на една или повече ТСОС, или части от тях, подробното описание, формата и начините на предаване на досието. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 48, параграф 3. Комисията проверява досието, анализира алтернативните разпоредби, които държавата членка възнамерява да прилага вместо ТСОС, взема решение дали да приеме или не искането за неприлагане на ТСОС и информира държавата членка за това решение.

4. В очакване на решението на Комисията държавите членки могат незабавно да прилагат алтернативните разпоредби, посочени в параграф 3.

5. Комисията излиза с решение в срок от четири месеца от представяне на искането, придружено с пълно досие. При липса на такова решение искането се счита за прието.

6. Всички държави членки се информират за резултатите от анализите и от процедурата, установена в параграф 3.

ГЛАВА III

СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

Член 8

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) се пускат 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 ***в съответствие с областта на употреба, определена съгласно член 2, точка 27а,*** и са правилно монтирани и поддържани. **[Изм. 54]**

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

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 съответствие или годност за употреба.

***Държава членка не може да забранява, ограничава или възпрепятства пускането в експлоатация на съставни елементи на оперативната съвместимост с признато съответствие в дадена област на употреба по предназначение, ако въпросната област се намира на нейна територия.*** **[Изм. 55]**

Комисията ~~определя с помощта на актове за изпълнение~~ ***е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 46 по отношение на*** обхвата и съдържанието на декларацията „ЕО“ за съответствие и годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост~~, нейния формат и подробно описание на включената в нея информация. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 48, параграф 3~~. **[Изм. 56]**

***2а. Комисията установява чрез актове за изпълнение формата и подробното описание на информацията, включена в декларацията „ЕО“ за съответствие и за годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 48, параграф 3.*** **[Изм. 57]**

Член 9

Съответствие или годност за употреба

1. Държавите членки и Агенцията считат за оперативно съвместими и отговарящи на съществените изисквания онези съставни елементи на оперативната съвместимост, които са обхванати от декларация „ЕО“ за съответствие или годност за употреба.

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

3. Държавите членки и Агенцията 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 въведени в експлоатация, когато съответната ТСОС влиза в сила, могат да бъдат монтирани 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 8, параграф 1.

Член 10

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 съставен елемент на оперативната съвместимост производителят или неговият упълномощен представител, установен в Съюза, прилагат разпоредбите, установени със съответните ТСОС.

2. Когато съответната ТСОС го изисква, оценяването на съответствието или годността за употреба на съставния елемент на оперативната съвместимост се извършва от нотифицираната организация за оценяване на съответствието, пред която производителят или неговият упълномощен представител, установен в Съюза, е депозирал заявлението.

3. Когато съставните елементи на оперативната съвместимост са предмет на други директиви на Съюза, 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, са изпълнили задълженията, заложени в 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. С цел да се избегне пускането на пазара на несъответстващи на съществените изисквания съставни елементи на оперативната съвместимост без да се засягат разпоредбите на член 11:

а) във всеки случай, когато държавата членка установи, че декларацията „ЕО“ за съответствие е съставена неправилно, производителят или неговият упълномощен представител, установен в Съюза, 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 11.

Член 11

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, за изтеглянето му от пазара или изземването му. Държавата членка незабавно информира Комисията и другите държави членки за предприетите мерки и представя основанията за решението си, като посочва, по-специално, дали несъответствието се дължи на:

а) неспазване на съществените изисквания;

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

в) непригодност на европейските спецификации.

2. ***Агенцията, въз основа на мандат от*** Комисията ~~се консултира със заинтересованите~~***, започва незабавно, и във всички случаи в рамките на 20 дни, процес на консултации със засегнатите*** страни.~~в най-кратък срок. Когато след консултациите Комисията установи, че~~ ***След тези консултации Агенцията установява дали*** мярката е обоснована~~, тя незабавно уведомява за това държавата членка, предприела инициативата. Когато след консултациите Комисията установи, че мярката е необоснована, тя.~~ ***Агенцията*** незабавно информира за това ***Комисията,*** държавата членка, предприела инициативата ***в това отношение***, както и производителя или неговия упълномощен представител, установен в Съюза. **[Изм. 58]**

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

~~4. Комисията гарантира, че държавите членки са информирани за развитието и резултата от тази процедура.~~ **[Изм. 59]**

ГЛАВА IV

ПОДСИСТЕМИ

Член 12

Свободно движение на подсистеми

Без да се засяга глава V, на територията си и на основания, свързани с настоящата директива, държавите членки не могат да забраняват, ограничават или възпрепятстват 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:

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

б) 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 13

Съответствие с ТСОС и националните правила

1. Държавите членки и Агенцията считат за оперативно съвместими и отговарящи на съществените изисквания онези структурни подсистеми, изграждащи железопътната система, които са обхванати***, когато е целесъобразно,*** от декларацията „ЕО“ за проверка***, установена чрез сравняване с ТСОС в съответствие с член 15, или от декларацията за проверка, установена чрез сравняване с нотифицираните национални правила в съответствие с член 15а, или и двете***. **[Изм. 60]**

~~2. Проверката на оперативната съвместимост на една структурна подсистема, изграждаща железопътната система, в съответствие със съществените изисквания, се извършва чрез сравняване с ТСОС и националните правила, нотифицирани в съответствие с параграф 3.~~ **[Изм. 61]**

***2а. В основата на решенията за предоставяне на разрешение са ТСОС и нотифицираните национални правила, приложими към момента на подаване на заявлението.*** **[Изм. 62]**

3. За всяка подсистема държавите членки съставят списък на националните правила, които се използват за прилагането на съществените изисквания ***и/или приемливите национални средства за постигане на съответствие*** в следните случаи: **[Изм. 63]**

а) когато ТСОС не обхващат напълно някои аспекти, свързани със съществените изисквания (отворени въпроси);

б) когато е нотифицирано неприлагане на една или повече ТСОС или части от тях съгласно член 7;

в) когато специфичен случай изисква прилагането на технически правила, които не са включени в съответната ТСОС;

г) когато националните правила се прилагат за описване на съществуващите системи;

***га) когато тежките и возилата не са обхванати от ТСОС;*** *[Изм. 64]*

***гб) по съображения за сигурност, специфични за една или повече държави членки, при условие че са доказани, и при спазване на прерогативите на Агенцията.*** *[Изм. 65]*

4. Държавите членки определят органите, които отговарят, в случая с тези технически разпоредби, за декларацията „ЕО“ за проверка, посочена в член 15.

Член 14

Национални правила

1. Държавите членки уведомяват Комисията ***и Агенцията*** за този списък с ***използваните*** национални правила, посочен в член 13, параграф 3 ~~или~~***, в следните случаи***: **[Изм. 66]**

а) всеки път, когато се променя списъкът на правилата, ~~или~~ **[Изм. 67]**

б) ~~след като~~ ***когато*** е било подадено искане за неприлагането на ТСОС в съответствие с член 7, ~~или~~ **[Изм. 68]**

в) след публикуване на съответната ТСОС или на нейната преразгледана версия, с оглед на отмяната на националните правила, станали излишни при затварянето на откритите въпроси в ТСОС,

***ва) когато за националното(ите) правило(а) не е изпратена нотификация до датата на влизане в сила на настоящата директива.*** *[Изм. 69]*

***1а. В рамките на един месец след влизането в сила на настоящата директива държавите членки уведомяват Комисията за всички съществуващи национални правила, които не са били нотифицирани до тази дата.*** **[Изм. 70]**

2. Държавите членки нотифицират ~~Агенцията и Комисията~~ за пълния текст на съществуващите национални правила чрез съответната информационнотехнологична система в съответствие с член 23 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламент за създаване на агенция]. **[Изм. 71]**

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

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

а) когато ТСОС не отговаря напълно на съществените изисквания;

б) като спешна предпазна мярка, по-специално след състояло се произшествие.

4. Ако държава членка възнамерява да въведе ново национално правило, тя ~~уведомява~~ ***представя за разглеждане на*** Агенцията и Комисията ~~за~~ проекта на това правило ***поне три месеца преди предвиденото влизане в сила на предлаганото ново правило, като посочва причината за въвеждането му в съответствие с член 21 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламент за създаване на агенция],*** с помощта на съответната информационно-технологична система в съответствие с член 23 от посочения Регламент. **[Изм. 72]**

***4а. Когато уведомяват за действащо или ново национално правило, държавите членки представят доказателство за необходимостта от това правило, за да се изпълни съществено изискване, което все още не е обхванато от съответната ТСОС. Държавите членки не могат да уведомяват за национално правило, без да обосноват тази необходимост.***

***Агенцията разполага с два месеца, за да разгледа проекта за правило и да отправи препоръка до Комисията. Комисията одобрява или отхвърля проекта за правило. Единствено в случай на неотложни превантивни мерки държавите членки могат незабавно да приемат и прилагат ново правило с валидност два месеца. Когато такова правило засяга няколко държави членки, Комисията, в сътрудничество с Агенцията и националните органи по безопасността, хармонизира правилата на равнището на Съюза.*** **[Изм. 73]**

5. Държавите членки гарантират, че националните правила, включително тези, които обхващат интерфейсите между возилата и мрежата, са достъпни безплатно и на език, който може да бъде разбран от всички засегнати страни.

6. Държавите членки могат да решат да не нотифицират правилата и ограниченията със строго местен характер. В такива случаи държавите членки посочват тези правила и ограничения в регистрите на инфраструктурата, посочени в член 45.

7. Националните правила, нотифицирани съгласно настоящия член, не са предмет на процедурата за нотифициране, посочена в Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

8. Комисията определя с помощта на актове за изпълнение класификацията на нотифицираните национални правила в различни групи с цел да се улеснят ***взаимното признаване в различните държави членки и*** проверките за съвместимост между стационарното и мобилното оборудване. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 48, параграф 3. ***Агенцията класифицира в съответствие с тези актове за изпълнение националните правила, нотифицирани в съответствие с настоящия член, и публикува съответния регистър. В този регистър се изброяват също така приемливите национални начини за постигане на съответствие.*** **[Изм. 74]**

Агенцията класифицира в съответствие с актовете за изпълнение, посочени в първа алинея, националните правила, нотифицирани в съответствие с настоящия член.

9. Проектите за национални правила и действащите национални правила се разглеждат от Агенцията в съответствие с процедурите, предвидени в членове 21 и 22 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламента за Агенцията].

Член 15

Процедура за съставяне на декларация „ЕО“ за проверка

1. За съставянето на декларация „ЕО“ за проверка заявителят подава искане до нотифицираната организация за оценяване на съответствието, избрана 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 Съюза.

2. Задачата на нотифицираната организация за оценяване на съответствието, отговаряща 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 ~~може да~~ 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 44 и 45. **[Изм. 75]**

([1]) Директива 98/34/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 22 юни 1998 година за определяне на процедура за предоставяне на информация в областта на техническите стандарти и регламенти (ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр. 37).

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

4. ~~Всяка промяна на техническото досие, посочено в параграф 3, която оказва влияние върху извършваните проверки, предполага~~ ***Всяко модернизиране води до*** необходимостта да се изготви нова декларация „ЕО“ за проверка. **[Изм. 76]**

5. Нотифицираната организация за оценяване на съответствието 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 прилагат процедурите за проверка, установени съгласно параграф 7, буква а).

6. Ако съответните ТСОС позволяват това, нотифицираната организация за оценяване на съответствието може да издава сертификати за съответствие за серия подсистеми или някои части на тези подсистеми.

~~7. С помощта на актове за изпълнение Комисията определя:~~

~~а) процедурите за проверка на подсистемите, включително общите принципи, съдържанието, процедурата и документите, свързани с процедурата за проверка „ЕО“, както и процедурата за проверка в съответствие с националните правила.~~

~~б) образците за декларацията „ЕО“ за проверка и за декларацията за проверка в съответствие с националните правила, както и образците за документите от техническото досие, което трябва да придружава декларацията за проверка.~~

~~Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 48, параграф 3.~~ **[Изм. 78]**

***7а. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове в съответствие с член 46, с цел установяване на процедурите за проверка на подсистемите, включително общите принципи, съдържанието, процедурата и документите, свързани с процедурата за проверка „ЕО“, както и процедурата за проверка в съответствие с националните правила.*** **[Изм. 79]**

***7б. Комисията изготвя, посредством актове за изпълнение, образците за декларацията „ЕО“ за проверка и за декларацията за проверка в съответствие с националните правила, както и образците за документите, които е необходимо да съдържа техническото досие, което трябва да придружава декларацията за проверка.***

***Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 48, параграф 3.*** **[Изм. 80]**

***Член 15а***

***Процедура за изготвяне на декларацията за проверка в съответствие с националните правила***

***Процедурата за изготвяне на декларацията „ЕО“ за проверка, посочена в член 15, се прилага, по необходимост, за създаването на декларация за проверка по отношение на националните правила.***

***Държавите членки посочват органите, отговорни за провеждането на процедурата за проверка по отношение на националните правила, в съответствие с глава VI.*** **[Изм. 77]**

Член 16

Несъответствие на подсистеми със съществените изисквания

1. Когато държава членка констатира, че дадена структурна подсистема, притежаваща декларацията „ЕО“ за проверка, заедно с техническото 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 „ЕО“ за проверка, и изисква тази държава членка да предприеме подходящи мерки;

б) непригодност на дадена ТСОС; в този случай се прилага процедурата за изменение на ТСОС, посочена в член 6.

Член 17

Презумпция за съответствие

Съставните елементи за оперативна съвместимост и подсистемите, които съответстват на хармонизираните стандарти или части от тях, позоваванията на които са публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз*, се считат за отговарящи на съществените условия, обхванати от тези стандарти или части от тях, посочени в приложение III.

ГЛАВА V

ПУСКАНЕ НА ПАЗАРА И ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

Член 18

Въвеждане в експлоатация на стационарни съоръжения

1. Подсистемите за контрола, управление и сигнализация по железопътната линия, както и енергийните и инфраструктурните подсистеми, се въвеждат в експлоатация само ако са проектирани, изградени и монтирани по такъв начин, че да отговарят на съответните съществени изисквания, предвидени в приложение III, а съответното разрешение се издава в съответствие с параграф 2.

2. Всеки национален орган по безопасността разрешава въвеждането в експлоатация на енергийните и инфраструктурните подсистеми, ***както и на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, различни от съоръжения на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS),*** които се намират или експлоатират на територията на съответната държава членка. ***Националните органи по безопасността вземат предвид становището на Агенцията, когато става въпрос за коридори или трансгранични участъци на TEN-T.***

***Агенцията разрешава трансгранични инфраструктури с един управител на инфраструктурата.*** **[Изм. 81]**

Агенцията ~~взема решения, с които разрешава въвеждането в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, които се намират или експлоатират в целия Съюз~~ ***разрешава ERTMS в тясно сътрудничество с националните органи по безопасността. Преди Агенцията да разреши ERTMS, националният орган по безопасността е компетентен за проверка на оперативната съвместимост с националните мрежи. Агенцията гарантира еднаквото прилагане на ERTMS в Съюза.*** **[Изм. 82]**

***В случая с ERTMS Агенцията се консултира с националния орган по безопасността в срок от един месец от получаване на пълното заявление, за да осигури съгласувано развитие на ERTMS в рамките на Съюза. Националният орган по безопасността в рамките на два месеца издава становище на вниманието на Агенцията относно техническата и оперативна съвместимост на подсистемата с возилата, предназначени да използват съответната част на тази мрежа. В рамките на възложното Агенцията взема предвид това становище, преди да издаде разрешение, а в случай на несъгласие информира националния орган по безопасността, като посочва причините за това. Настоящият член не засяга задълженията на Агенцията като системен орган съгласно глава 6 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламент за Агенцията].***

***Когато Агенцията не е съгласна с отрицателна оценка, извършена от националния орган по безопасността, тя информира въпросния орган за това, като посочва причините за несъгласието. Агенцията и националният орган по безопасността си сътрудничат за постигането на взаимно приемлива оценка. При необходимост, ако бъде решено от Агенцията и националния орган по безопасността, в този процес участва и заявителят. Ако не бъде постигната взаимно приемлива оценка в рамките на един месец, след като Агенцията е информирала съответния национален орган по безопасността за несъгласието си, Агенцията взема окончателното си решение, освен ако националният орган по безопасността не е отнесъл въпроса за арбитраж до апелативния съвет, създаден съгласно член 51 от Регламент (ЕС) № …/… (Регламент за Агенцията). Апелативният съвет решава дали да потвърди проекта за решение на Агенцията в срок от един месец след искането на националния орган по безопасността.***

***Всяко решение за отказ на искане на разрешение за пускане в експлоатация на стационарни съоръжения е надлежно обосновано от Агенцията. Заявителят може в срок от един месец от получаване на отрицателното решение да отправи искане Агенцията да преразгледа решението си. Това искане се придружава от мотиви. Агенцията има два месеца от датата на получаване на искането за преразглеждане, за да потвърди или отмени своето решение. Ако решението за отказ на Агенцията бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред апелативния съвет, създаден съгласно член 51 от Регламент (ЕС) № …/… (Регламент за Агенцията).*** **[Изм. 83]**

Агенцията и националните органи по безопасността предоставят подробни насоки относно реда за придобиване на разрешенията, посочени в първа и втора алинея. На заявителите се предоставя безплатно документ с насоки за подаването на заявлението, в който се описват и обясняват изискванията за тези разрешения, както и списък на необходимите документи. Агенцията и националните органи по безопасността си сътрудничат по отношение на разпространяването на тази информация.

3. С цел да разреши въвеждането в експлоатация на подсистемите, посочени в параграф 1, националният орган по безопасността или Агенцията, в зависимост от това кой е компетентният орган, определен в параграф 2, получава доказателства за:

(а) декларацията „ЕО“ за проверка;

(б) техническата съвместимост на тези подсистеми със системата, в която те се интегрират, установена на основата на съответните ТСОС, национални правила и регистри;

(в) безопасното интегриране на тези подсистеми, което се установява чрез съответните ТСОС, национални правила, регистри и общите методи за безопасност, предвидени в член 6 от Директива …/…/ЕС [Директива относно безопасността на железопътния транспорт];

***ва) декларацията за проверка в съответствие с националните правила.*** *[Изм. 84]*

***В рамките на един месец от получаване на искането на заявителя Агенцията или националният орган по безопасността, в зависимост от това кой е компетентният орган, информира заявителя, че досието е пълно или изисква съответната допълнителна информация, като поставя разумен срок за предоставянето на тази информация.*** **[Изм. 85]**

4. В случай на подновяване или модернизиране на съществуващите подсистеми, заявителят, в зависимост от случаите, определени в параграф 2, изпраща ***досие с описание на проекта*** на националния орган по безопасността (за енергийните и инфраструктурните подсистеми) ~~или на Агенцията (~~ ***и*** за подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия***, които не са съоръжения на ERTMS) или на Агенцията (за ERTMS и за трансгранични инфраструктури с един управител на инфраструктурата)***. Националният орган по безопасността или Агенцията проверяват досието и вземат решение въз основа на критериите, предвидени в параграф 5, относно необходимостта от ново разрешение за въвеждане в експлоатация. Националният орган по безопасността и Агенцията вземат решения в предварително определен разумен срок, но не по-късно от ~~четири~~ ***три*** месеца от получаването на цялата необходима информация. **[Изм. 86]**

5. В случай на подновяване или модернизиране на съществуващите подсистеми е необходима нова декларация „ЕО“ за проверка, както е посочено в член 15, параграф 4. Освен това се изисква ново разрешение за въвеждане в експлоатация, когато:

(а) общото ниво на безопасност на съответната подсистема може да бъде повлияно отрицателно от предвидените работи; или

(б) то се изисква от съответните ТСОС; или

(в) то се изисква от националните планове за изпълнение, въведени от държавите членки.

Член 19

Пускане на пазара на мобилни подсистеми

1. ~~Подсистемата „подвижен състав“, както и подсистемата за контрол, управление и сигнализация~~ ***Мобилни подсистеми*** се пускат на пазара от заявителя само ако са проектирани, изградени и монтирани по такъв начин, че да отговарят на съответните съществени изисквания, предвидени в приложение III. **[Изм. 87]**

2. По специално заявителите гарантират, че е предоставена декларацията „ЕО“ за проверка.

3. В случай на подновяване или модернизиране на съществуващите подсистеми се изисква нова декларация „ЕО“ за проверка, както е предвидено в член 15, параграф 4.

Член 20

Разрешение за пускане на возило на пазара

1. Возило се пуска на пазара само след като е получило разрешение ~~за пускане на пазара, издадено от Агенцията~~ ***за возила*** в съответствие с ~~параграф 5~~ ***настоящия член***. **[Изм. 88]**

***Разрешението за возила трябва да съдържа следните данни:***

***а) областта на употреба;***

***б) стойностите на параметрите, изложени в ТСОС и, когато е приложимо, в националните правила, които имат значение за проверката на техническата съвместимост между возилото и областта на бъдеща употреба;***

***в) съответствието на возилото със съответните ТСОС и набори от национални правила, във връзка с параметрите, посочени в буква б);***

***г) условията за използване на возилото и други ограничения.*** *[Изм. 89]*

2. ~~Агенцията взема решения, с които се издават разрешения за пускане на возила на пазара. Тези разрешения удостоверяват стойностите на съответните параметри за проверка на техническата съвместимост между возилото и стационарните съоръжения, както са определени в ТСОС.~~ Разрешението за ~~пускане~~ ***возило се издава на основата на досието*** на возилото ~~на пазара също така предоставя информация относно съответствието на возилото с относимите ТСОС и набори от национални правила, свързани с тези параметри.~~ ***или типа возило, предоставено от заявителя, като включва и удостоверителни документи за следното:***

— ***във връзка с мобилните подсистеми, от които е изградено*** возилото:

***а) необходимата декларация за проверка съгласно член 19;***

***б) техническата съвместимост с*** возилото;

***в) безопасното интегриране на возилото;***

— ***във връзка с возилото:***

***техническата съвместимост на возилото с мрежите в областта на употреба.*** **[Изм. 90]**

***Техническата съвместимост се установява въз основа на съответните ТСОС и, когато е приложимо, националните правила и регистри. Когато за получаване на удостоверителни документи относно техническата съвместимост са необходими изпитвания, съответните национални органи по безопасността могат да издават на заявителя временни разрешения за използване на возилото за практическа проверка по мрежата. Управителят на инфраструктурата, като се консултира със заявителя, полага всички усилия, за да гарантира, че всички изпитвания се провеждат в рамките на един месец след получаване на искането на заявителя. По целесъобразност националният орган по безопасността предприема мерки, за да гарантира провеждане на изпитванията.***

***Безопасното интегриране на подсистемите в рамките на возилото се установява въз основа на съответните ТСОС, общите методи за безопасност, предвидени в член 6 на Директива …/…/ЕС [Директива относно безопасността на железопътния транспорт], и когато е приложимо –националните правила.*** **[Изм. 91]**

3. ~~Разрешението за пускане на возило на пазара може да определя условията за употреба на возилото и други ограничения.~~ ***Агенцията дава разрешение*** за ***возилото, след оценка на елементите от досието, посочени в параграф 2, в предварително определен разумен срок, но във всеки случай в рамките на четири месеца от получаването на цялата съответна информация от заявителя. В рамките на един месец Агенцията посочва на заявителя дали досието е пълно или не. Всяко отрицателно решение във връзка със заявление е надлежно обосновано.***

***Разрешенията се признават във всички държави членки.***

***Агенцията поема пълна отговорност за разрешенията, които издава.*** **[Изм. 92]**

***3а. По време на преходния период, посочен в член 50а, заявителят може да избере да представи своето заявление за получаване на разрешение за возила на Агенцията или на съответния национален орган по безопасността.*** **[Изм. 94]**

~~4. Разрешението за пускане на возило на пазара се издава на основата на досието на возилото или типа возило, предоставено от заявителя, като включва и документални доказателства за:~~

~~(а) пускане на пазара на мобилните подсистеми, от които е изградено возилото в съответствие с член 19;~~

~~(б) техническата съвместимост на подсистемите, посочени в буква а) в рамките на возилото, установена на основата на относимите ТСОС, националните правила и регистрите;~~

~~(в) безопасното интегриране на подсистемите, посочени в буква а) в рамките на возилото, което се установява въз основа на съответните ТСОС, национални правила и общите методи за безопасност, предвидени в член 6 на Директива …/… [относно безопасността на железопътната система в рамките на Съюза].~~ **[Изм. 93]**

5. ~~Агенцията взема решенията, посочени в параграф 2, в предварително определен разумен срок, но във всеки случай в рамките на 4 месеца~~ ***Всяко решение за отказ на разрешение за возила е надлежно обосновано. В срок*** от ***един месец, считано от*** от получаването на ~~цялата съответна информация. Тези разрешения са валидни във всички държави членки~~ ***решението за отказ, заявителят може да поиска от Агенцията или националния орган по безопасността, по целесъобразност, да преразгледа решението си. Агенцията или националният орган по безопасността има два месеца от датата на получаване на искането за преразглеждане, за да потвърди или отмени своето решение.*** **[Изм. 95]**

***Ако решението за отказ на Агенцията бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред апелативния съвет, определен съгласно член 51 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламент за Агенцията].*** **[Изм. 96]**

***Ако решението за отказ на национален орган по безопасността бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред апелативния орган, определен от компетентната държава членка съгласно член 17, параграф 3 от Директива …/…/ЕС [Директива относно безопасността на железопътния транспорт]. За целите на тази апелативна процедура държавите членки могат да определят свои регулаторни органи, посочени в член 56 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета*** ([1])**.** **[Изм. 97]**

Агенцията предоставя подробни насоки относно реда за придобиване на разрешение за пускане на возила на пазара. На заявителите се предоставят безплатно документ с насоки за подаването на заявлението, в който се описват и обясняват изискванията за издаване на разрешения за пускане на возила на пазара, както и списък на необходимите документи. Националните органи по безопасността сътрудничат на Агенцията по отношение на разпространяването на тази информация.

6. Агенцията може да ~~издава разрешения за пускане на возила на пазара за серия от возила. Тези разрешения са валидни във всички държави членки.~~ ***измени или отмени разрешение за возила, в случай че то вече не изпълнява условията, съгласно които е било издадено, като посочва причините за това свое решение. Агенцията незабавно актуализира Европейския регистър за возилата съгласно член 43а.***

***В случай че национален орган по безопасността установи, че возило, притежаващо разрешение, не отговаря на съществени изисквания, той незабавно информира Агенцията и всички други национални органи по безопасността. Агенцията взема решение за необходимите мерки в рамките на един месец. В случай на необходимост от спешни превантивни мерки Агенцията може незабавно да ограничи или спре действието на разрешението, преди да приеме своето решение.*** **[Изм. 98]**

7. ~~Заявителят може да подаде жалба пред Апелативния съвет по член 51 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламент за Агенцията] срещу решенията на Агенцията или заради липсата на действие от нейна страна в рамките на поставените срокове, определени в параграф 5.~~ ***На Комисията се предоставя правомощието да приема, не по-късно от шест месеца след приемането на настоящата директива, делегирани актове в съответствие с*** член **46 относно подробните правила за процедурата за издаване на разрешение, включващи:**

***а) подробни насоки, описващи и обясняващи изискванията за издаване на разрешение за возила и необходимите документи;***

***б) реда и условията за издаване на разрешенията, като например същността и сроковете на всеки етап от процедурата;***

***в) критериите за оценка на досиетата на заявителите.*** *[Изм. 99]*

8. В случай на подновяване или модернизиране на съществуващите возила, които вече разполагат с разрешение за пускане на возило на пазара:

(а) е необходима нова декларация „ЕО“ за проверка съгласно предвиденото в член 15, параграф 4, и

([1]) Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).

(б) ново разрешение за ~~пускане на возило на пазара~~ ***возила*** се изисква, ако ~~са променени~~ ***или значителни промени в*** стойностите на параметрите, включени във вече издаденото разрешение. **[Изм. 100]**

~~9. По искане на заявителя в разрешението за пускане на возило на пазара може ясно да се посочват мрежите или железопътните линии, или групите от мрежи или линии, където железопътното предприятие може да да въведе возило в експлоатация без допълнителни проверки или изпитвания, свързани с техническата съвместимост между возилото и тези мрежи или железопътни линии. В този случай заявителят включва в искането си доказателства за техническата съвместимост на возилото със съответните мрежи или линии.Гореспоменатата информация може също така да бъде добавена по искане на първоначалния или друг заявител след издаването на съответното разрешение за пускане на пазара.~~ **[Изм. 101]**

***9а. Разрешения за возила, експлоатирани или предназначени за експлоатация на железопътна инфраструктура на изолирани железопътни мрежи, може също така да се издават от националните органи по безопасността на държавата членка, в която се намира въпросната мрежа. В такива случаи заявителят може да избира между подаването на заявление до Агенцията или до националните органи за безопасност на тези държави членки.***

***В рамките на преходния период, посочен в член 50а, националните органи по безопасността на държавите членки, в които се намира изолираната железопътна мрежа, определят общи процедури за издаване на разрешения за возила и осигуряват взаимно признаване на издадените от тях разрешения за возила. В случай на противоречащи си решения на националните органи по безопасността и при липса на взаимно приемливо решение Агенцията взема съответно решение в съответствие с член 16 от Регламент ЕС № …/… [Регламент за Агенцията].***

***Ако до края на преходния период, посочен в член 50а, тези национални органи по безопасността не са установили правила за общи процедури за издаване на разрешения за возила и взаимно признаване на разрешения за возила, разрешенията, посочени в настоящия член, се издават само от Агенцията.***

***Ако са установени общи правила за процедурите за издаване на разрешения и взаимното признаване на разрешения за возила, националните органи по безопасността на държавите членки, в които има изолирани железопътни мрежи, могат да продължат да издават разрешения за возила и заявителят може да избере да подаде заявление за разрешение за возило до Агенцията или до съответните национални органи по безопасността след края на преходния период, определен в член 50а.***

***Десет години след влизането в сила на настоящата директива Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за напредъка, постигнат по отношение на оперативната съвместимост на изолираната железопътна мрежа, и ако е необходимо, внася подходящо законодателно предложение.*** **[Изм. 102]**

***Член 20а***

***Регистрация на возила, за които е издадено разрешение***

***Преди едно возило да бъде използвано за първи път, след като за него е издадено разрешение в съответствие с член 20, то се регистрира по искане на ползвателя.***

***Когато разрешението е издадено от Агенцията, возилото се регистрира в Европейския регистър в съответствие с член 43а.***

***Когато областта на бъдеща употреба на возилото е ограничена до територията на една държава членка и разрешението е издадено от националния орган по безопасността, то се регистрира в националния регистър на возилата на тази държава членка в съответствие с член 43.*** **[Изм. 103]**

Член 21

~~Въвеждане в експлоатация~~ ***Използване*** на возила **[Изм. 104]**

1. ~~Железопътните предприятия въвеждат возило в експлоатация само след извършването на проверка и след консултация с управителя на инфраструктурата по отношение на техническата съвместимост между возилото и маршрута, както и безопасното интегриране на возилото в системата, в която то ще бъде експлоатирано, установено въз основа на съответните ТСОС, национални правила, регистри и общите методи за безопасност, предвидени в член 6 от Директива […].~~ ***Преди едно железопътно предприятие да започне да използва возило в областта на употреба, определена в разрешението за возилото, то гарантира следното, като използва своята система за управление на безопасността:*** **[Изм. 105]**

~~За тази цел возилата първоначално получават разрешение за пускане на возилото на пазара~~

***а) возилото е получило разрешение*** в съответствие с член 20 ***и е надлежно регистрирано;*** **[Изм. 106]**

***аа) техническата съвместимост между возилото и маршрута въз основа на регистъра на инфраструктурата, съответните ТСОС или всяка имаща отношение информация, предоставяна безплатно от управителя на инфраструктурата в разумни срокове, когато не съществува регистър на инфраструктурата или той е непълен; и*** *[Изм. 107]*

***аб) интегриране на возилото във влаковата композиция, в която се предвижда да се използва, въз основа на системата за управление на безопасността, посочена в член 9 от Директивата за безопасността и ТСОС относно експлоатацията и управлението.*** *[Изм. 108]*

***1а. За да помогне на железопътните предприятия да извършат проверка на техническата съвместимост и безопасното интегриране между возилото и маршрута(ите), управителят на инфраструктурата при подадено искане предоставя на железопътните предприятия допълнителна информация, свързана с характеристиките на маршрута(ите).*** **[Изм. 109]**

2. Железопътното предприятие съобщава решенията си относно ~~въвеждането~~ ***експлоатацията*** на возила ~~в експлоатация~~ на Агенцията, управителя на инфраструктурата и на съответния национален орган по безопасността. Тези решения се записват в ~~националните регистри~~ ***националния регистър*** на возилата, ~~посочени~~ в член 43***, и в Европейския регистър, посочен в член 43а***. **[Изм. 110]**

~~3. В случай на подновяване или модернизиране на съществуващите возила е необходима нова декларация „ЕО“ за проверка съгласно предвиденото в член 15, параграф 4. Освен това се изисква ново решение от страна на железопътното предприятие за въвеждане в експлоатация на тези возила, когато:~~

~~(а) общото ниво на безопасност на съответната подсистема може да бъде повлияно отрицателно от предвидените работи, или~~

~~(б) то се изисква от съответните ТСОС.~~ **[Изм. 111]**

Член 22

~~Разрешение за пускане на типове~~ ***Разрешение за тип*** возила ~~на пазара~~ **[Изм. 112]**

1. ***През преходния период, посочен в член 50а,*** Агенцията ***или националния орган по безопасност*** издава разрешения за ~~пускане на типове~~ ***тип*** возила ~~на пазара~~. **[Изм. 113]**

Агенцията ~~предоставя~~ ***и националните органи по безопасността предоставят*** подробни насоки относно реда за придобиване на разрешение за ~~пускане на типове~~ ***тип*** возила ~~на пазара~~. На заявителите се предоставя безплатно документ с насоки за подаването на заявлението, в който се описват и обясняват изискванията за издаване на разрешения ~~за пускане на типове возила на пазара~~, както и списък на необходимите документи. Националните органи по безопасността си сътрудничат с Агенцията по отношение на разпространяването на тази информация. **[Изм. 114]**

2. При все това, ако ~~Агенцията издава~~ разрешение ~~за пускане на~~ возило ~~на пазара, тя същевременно~~ ***се издава от Агенцията или от национален орган по безопасността , едновременно с това се*** издава и разрешение за ~~пускане на съответния~~ тип ~~возило на пазара~~ ***возила***. **[Изм. 115]**

3. Возило, което съответства на типа возило, за което вече е издадено разрешение ~~за пускане на пазара~~, получава без допълнителни проверки разрешение ~~за пускане на пазара~~ въз основа на декларация за съответствие с този тип, подадена от заявителя. **[Изм. 116]**

4. В случай на промени на съответните разпоредби на ТСОС или националните правила, въз основа на които е издадено ~~разрешението за пускане на пазара на~~ ***разрешение*** за тип возило, ТСОС или националното правило определят дали вече издаденото разрешение за ~~пускане на пазара на този тип~~ ***тип*** возило остава валидно или трябва да бъде подновено. Ако това разрешение трябва да бъде подновено, проверките, които извършва Агенцията или националният орган по безопасността, могат да се отнасят единствено до променените правила. Подновяването на разрешение за ~~пускане на~~ тип возило ~~на пазара~~ не засяга разрешенията за ~~пускане на~~ возила ~~на пазара~~, вече предоставени въз основа на предишното разрешение за ~~пускане на този~~ тип возило ~~на пазара~~. **[Изм. 117]**

5. Декларацията за съответствие с тип се изготвя в съответствие с Решение 2010/713/ЕС.

6. Декларацията за съответствие с тип се изготвя съгласно:

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

б) за возила, които не са в съответствие с ТСОС — процедурите за оценяване на съответствието, определени в модули B+D и B+F от Решение 768/2008/ЕО. Ако е целесъобразно, Комисията може да приеме актове за изпълнение, които създават временни модули за оценяване на съответствието. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 48, параграф 3.

7. Разрешенията за пускане на типове возила на пазара се регистрират в Европейския регистър на разрешенията за пускане на типове возила на пазара, посочен в член 44.

***Член 22а***

***Сътрудничество между Агенцията и националните органи по безопасността***

***За целите на параграфи 18, 20 и 22 Агенцията може да сключва споразумения за сътрудничество с националните органи по безопасността в съответствие с член 69 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламент за Агенцията].***

***Тези споразумения могат да бъдат конкретни или рамкови, с участието на един или повече национални органи по безопасността. В тях се съдържа подробно описание на задачите и условията за очакваните резултати и се определят приложимите срокове за постигането им, както и подробности за разпределението на таксите, заплащани от заявителя.***

***В тях може да се съдържат и конкретни договорености за сътрудничество в случай на мрежи, които изискват специални експертни познания поради географски съображения, напреднало прилагане на Европейската система за управление на железопътното движение, различно междурелсие или исторически съображения, с цел да се намалят административната тежест и разходите за заявителя. Такива споразумения се прилагат преди Агенцията да има право да получава заявления в съответствие с настоящата директива и при всички случаи до шест месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива.***

***На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 46, отнасящи се до такива споразумения за сътрудничество. Тези делегирани актове се приемат най-късно шест месеца след влизането в сила на настоящата директива.***

***Пет години след сключването на първото споразумение за сътрудничество и на всеки три години след това Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад с оценка на споразуменията за сътрудничество, сключени от Агенцията.*** **[Изм. 118]**

ГЛАВА VI

НОТИФИЦИРАНЕ НА ОРГАНИЗАЦИИТЕ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Член 23

Нотифициране

Държавите членки нотифицират Комисията и другите държави членки относно организациите, получили разрешение да извършват дейности по оценяване на съответствието като трета страна съгласно настоящата директива.

Член 24

Нотифициращи органи

1. Държавите членки определят нотифициращ орган, който да отговаря за процедурите, необходими за оценяването и нотифицирането на организациите, извършващи оценяване на съответствието, както и за упражняването на контрол върху нотифициращите органи, включително за спазване на разпоредбите на член 29.

2. Държавите членки могат да вземат решение оценяването и контролът, посочени в параграф 2, да се извършват от национален орган по акредитация по смисъла на и в съответсвие с Регламент (ЕО) № 765/2008.

3. Когато нотифициращият орган делегира или по друг начин прехвърля оценяването, нотифицирането или контрола, посочени в параграф 1, на организация, която не е държавен орган, то тази организация трябва да бъде юридическо лице и да отговаря, със съответните изменения, на изискванията, заложени в член 24, параграфи 1—6. Освен това трябва да съществуват договорености, които да обхващат задълженията, възникващи от неговата дейност.

4. Нотифициращият орган носи пълна отговорност за дейността, извършена от съответната организация, посочен в параграф 3.

Член 25

Изисквания, свързани с нотифициращите органи

1. Нотифициращ орган се създава така, че да не възниква конфликт на интереси с организациите за оценяване на съответствието.

2. Нотифициращ орган се организира и управлява така, че да се запази обективността и безпристрастността на неговата дейност.

3. Нотифициращ орган се организира по такъв начин, че всяко решение, свързано с нотифицирането на организация за оценяване на съответствието, да се взема от компетентни лица, различни от тези, които са извършили оценяването.

4. Нотифициращият орган няма право да предлага или извършва дейности, които се извършват от организациите за оценяване на съответствието, или консултантски услуги със стопанска цел или на конкурентна основа.

5. Нотифициращият орган запазва поверителността на информацията, която получава.

6. Нотифициращият орган разполага с достатъчно компетентни служители за надлежното изпълнение на задачите си.

Член 26

Задължение за предоставяне на информация относно нотифициращите органи

Държавите членки информират Комисията относно своите процедури за оценяване и нотифициране на организациите за оценяване на съответствието и упражняването на контрол върху нотифицираните организации, както и относно промените в тях.

Комисията осигурява достъп на обществеността до тази информация.

Член 27

Изисквания, свързани с организациите за оценяване на съответствието

1. За целите на нотифицирането организацията за оценяване на съответствието трябва да отговаря на изискванията, предвидени в параграфи 2—7 и в членове 28 и 29. Тези изисквания се прилагат също спрямо органите, определени от държавите членки съгласно член 13, параграф 4.

2. Организация за оценяване на съответствието се създава в съответствие с националното право и разполага с юридическа правосубектност.

3. Организацията за оценяване на съответствието може да изпълнява всички задачи, възложени ѝ съгласно съответните ТСОС и във връзка с които е уведомена, независимо дали тези задачи се изпълняват от нея или от нейно име, като тя носи съответната отговорност.

Винаги и за всяка процедура за оценяване на съответствието, както и за всеки вид или категория продукт, във връзка с който тя е била уведомена, организацията за оценяване на съответствието разполага със:

а) необходимия персонал с технически познания и с достатъчен и подходящ опит да изпълнява задачите, свързани с оценяването на съответствието;

б) съответните описания на процедурите, съгласно които се извършва оценяването на съответствието, като се гарантира прозрачността и способността за възпроизвеждане на тези процедури. Организацията разполага с подходящи действащи политики и процедури, които разграничават между нейните задачи като нотифицирана организация за оценяване на съответствието и другите ѝ дейности;

в) подходящите процедури за изпълнението на дейностите, които надлежно вземат предвид размера на предприятието, сектора, в който то работи, неговата структурата, степента на технологична сложност на продукта и масовия или серийния характер на производствения процес.

Организацията разполага с необходимите средства за изпълнение на техническите и административните задачи, свързани с дейностите по оценяване на съответствието по подходящ начин, както и с достъп до цялото необходимо оборудване или съоръжения.

4. Организациите за оценяване на съответствието трябва да имат застраховка за отговорността, освен ако отговорността се поема от държавата в съответствие с националното право или ако държавата членка е пряко отговорна за оценяването на съответствието.

5. Персоналът на организацията за оценяване на съответствието спазва професионална тайна по отношение на цялата информация, получена при изпълнение на неговите задачи съгласно съответната ТСОС или друга разпоредба на националното право, по силата на която спецификацията се прилага, освен по отношение на компетентните органи на държавата членка, където се извършват неговите дейности. Правата на собственост трябва да бъдат защитени.

6. Организациите за оценяване на съответствието участват или гарантират, че персоналът им, който извършва оценяването, е информиран относно съответните дейности по стандартизацията и дейностите на координационната група на нотифицираните организации за оценяване на съответствието, създадена по силата на съответното законодателство на Съюза, както и прилагат като общи насоки административните решения и документи, изготвени в резултат на работата на тази група.

7. Организациите за оценяване на съответствието участват или гарантират, че персоналът им, който извършва оценяването, е информиран относно дейностите на специалната работна група във връзка с Европейската система за управление на железопътното движение, предвидена в член 25 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламент за Агенцията]. Те следват насоките, създадени в резултат на работата на тази група. Ако считат насоките за неподходящи или неприложими, съответните организации за оценяване на съответствието представят забележките си за обсъждане пред специалната група във връзка с Европейската система за управление на железопътното движение с цел непрекъснатото подобряване на насоките.

Член 28

Безпристрастност на организациите за оценяване на съответствието

1. Организацията за оценяване на съответствието е трета страна, независима от организацията или производителя на продукта, които оценява.

Организация, която е член на стопанска асоциация или професионална федерация, които представляват предприятията с дейност в областта на проектирането, производството, доставките, монтажа, употребата или поддръжката на продуктите, които оценява, може, при условие че независимостта ѝ и липсата на какъвто и да е конфликт на интереси са доказани, да бъде считана за такава организация.

2. Безпристрастността на организациите за оценяване на съответствието, тяхното висше ръководство и персонала, който извършва оценяването, трябва да е гарантирана.

3. Организацията за оценяване на съответствието, нейното висше ръководство и персоналът, който отговаря за изпълнението на задачите по оценяване на съответствието, не може да бъде проектант, производител, доставчик, монтажник, купувач, собственик, ползвател или извършващо поддръжката лице на продуктите, които оценява, нито може да бъдат упълномощен представител на тези лица. Това не изключва използването на оценените продукти, необходими за дейността на организацията за оценяване на съответствието или употребата на подобни продукти за лични цели.

4. Организациите за оценяване на съответствието, тяхното висше ръководство и персоналът, който отговаря за изпълнението на задачите по оценяване на съответствието, не могат бъдат ангажирани с проектирането, производството или изграждането, маркетинга, монтирането, използването или поддръжката на тези продукти, или да бъдат упълномощени представители на лицата, ангажирани в тези дейности. Те нямат право да участват в дейности, които могат да повлияят на независимостта на преценката или отговорността им във връзка с дейностите по оценяване на съответствието, за които те са нотифицирани. Това се прилага по-специално по отношение на консултантските услуги.

5. Организациите за оценяване на съответствието гарантират, че дейностите на техните дъщерни организации или подизпълнители не засягат поверителността, обективността или безпристрастността на техните дейности по оценяване на съответствието.

6. Организациите за оценяване на съответствието и техният персонал извършват дейностите по оценяване на съответствието с най-висока степен на професионална почтеност и необходимата техническа компетентност в конкретната област, като трябва да не са под въздействието на натиск или стимули, особено от финансово естество, които биха могли да повлияят върху преценката им или резултатите от дейността им по оценяване на съответствието, по-специално когато става въпрос за лица или групи от лица, заинтересовани от резултатите от тези дейности.

Член 29

Персонал на организациите за оценяване на съответствието

1. Персоналът, който отговаря за извършването на дейностите по оценяване на съответствието, притежава:

а) солидно техническо и професионално образование, което обхваща всички дейности, свързани с оценяването на съответствието, за които организацията за оценяване на съответствието е била нотифицирана***, както и обучение относно въпросите на достъпността***; **[Изм. 119]**

б) задоволителни познания относно изискванията за оценяванията, които те извършват, и съответните правомощия да извършва тези оценявания;

в) подходящи познания и разбиране на съществените изисквания, приложимите хармонизирани стандарти и съответните разпоредби на законодателството на Съюза, както и на съответните актове за изпълнение;

г) способност за изготвяне на сертификати, отчети и доклади, които доказват, че оценяванията са извършени.

2. Възнаграждението на висшето ръководство и персонала, който извършва оценяването в дадена организация за оценяване на съответствието, трябва да бъде независимо от броя на извършените оценявания или резултатите от тези оценявания.

Член 30

Презумпция за съответствие на организация за оценяване на съответствието

В случаите, когато организация за оценяване на съответствието доказва своето съответствие с критериите, предвидени в съответните хармонизирани стандарти или части от тях, публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз*, съществува презумпция, че тя отговаря на изискванията, предвидени в членове 27—29, доколкото приложимите хармонизирани стандарти обхващат тези изисквания.

Член 31

Дъщерни организации на организациите за оценяване на съответствието и възлагане на подизпълнители

1. Когато организация за оценяване на съответствието възлага конкретни задачи, свързани с оценяването на съответствието, на подизпълнител или използва услугите на своя дъщерна организация, тя следва да гарантира, че подизпълнителят или дъщерната организация отговарят на изискванията, предвидени в членове 27—29, и съответно информира нотифициращия орган за това.

2. Нотифицираните организации следва да носят пълна отговорност за дейността, извършена от подизпълнители или дъщерни организации в случаите, когато такива съществуват.

3. Дейността на нотифицираните организации може да бъде възлагана на подизпълнители или извършвана от дъщерна организация само със съгласието на клиента.

4. Нотифицираните организации съхраняват съответните документи, за да бъдат на разположение на нотифициращия орган във връзка с оценяването на квалификациите на подизпълнителя или дъщерната организация, както и на работата, извършена от тях съгласно съответната ТСОС.

Член 32

Акредитирани вътрешни органи

1. Предприятието заявител може да използва акредитиран вътрешен орган, за да извърши дейностите по оценяване на съответствието с цел да бъдат приложени процедурите, предвидени в модули A1, A2, C1 или C2, определени в приложение II към Решение 768/2008/ЕО, и модули CA1 и CA2, определени в приложение I към Решение 2010/713/ЕС. Този орган представлява отделна и независима част от предприятието заявител и не участва в проектирането, производството, доставката, монтирането, използването или поддръжката на продуктите, които оценява.

2. Акредитираният вътрешен орган следва да отговаря на следните изисквания:

а) да бъде акредитиран в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008;

б) организацията и нейният персонал следва да са обособени организационно и да разполагат с методи на отчитане в рамките на съответното предприятие, които осигуряват неговата безпристрастност и я доказват пред съответния национален орган по акредитация;

в) нито организацията, нито нейният персонал носят отговорност за проектирането, производството, доставката, монтирането, експлоатацията или поддръжката на продуктите, които оценяват, нито участват в дейности, които могат да повлияят на независимостта на тяхната преценка или почтеност във връзка с дейността им по оценяването;

г) организацията предоставя услугите си изключително и само на предприятието, от което е част.

3. Акредитираният вътрешен орган не се нотифицира пред държавите членки или Комисията, но информацията, свързана с неговата акредитация, се предоставя от предприятието, от което той е част, или от националния орган по акредитация на нотифициращия орган по негово искане.

Член 33

Заявление за нотифициране

1. Организацията за оценяване на съответствието подава заявление за нотифициране до нотифициращия орган на държавата членка, където е учредена.

2. Това заявление се придружава от описание на дейностите по оценяване на съответствието, модула или модулите за оценяване на съответствието и продукта или продуктите, за които организацията заявява компетентност, както и от сертификат за акредитация, когато има такъв, издаден от националния орган по акредитация и удостоверяващ, че организацията за оценяване на съответствието отговаря на изискванията, предвидени в членове 27—29.

3. В случаите, когато организацията за оценяване на съответствието не може да предостави сертификат за акредитация, тя предоставя на нотифициращия орган всички документи, необходими, за да удостоверят проверката, признаването и редовния контрол върху спазването от нейна страна на изискванията, предвидени в членове 27—29.

Член 34

Процедура по нотифициране

1. Нотифициращите органи могат да нотифицират само организации за оценяване на съответствието, които отговарят на изискванията, предвидени в членове 27—29.

2. Те нотифицират Комисията и другите държави членки, които използват средството за електронно нотифициране, разработено и управлявано от Комисията.

3. Нотифицирането включва пълна информация за дейностите по оценяване на съответствието, модула или модулите за оценяване на съответствието и конкретния продукт или продукти, както и съответните доказателства за компетентността.

4. В случаите, когато нотифицирането не се основава на сертификата за акредитация, както е посочено в член 33, параграф 2, нотифициращият орган предоставя на Комисията и другите държави членки документация, която доказва компетентността на организацията за оценяване на съответствието и съществуващите договорености, които гарантират, че организацията подлежи на редовен контрол и ще продължава да отговаря на изискванията, предвидени в членове 27—29.

5. Съответната организация може да извършва дейностите на нотифицирана организация за оценяване на съответствието само ако няма възражения, повдигнати от Комисията или друга държава членка в срок от две седмици от нотифицирането с предоставяне на сертификат за акредитация или в срок от два месеца от нотифицирането без сертификат за акредитация.

6. Комисията и другите държави членки се уведомяват относно всички последващи свързани с нотификацията промени.

Член 35

Идентификационни номера и списъци на нотифицираните организации за оценяване на съответствието

1. Комисията определя идентификационен номер за всяка нотифицирана организация за оценяване на съответствието.

Нотифицираната организация за оценяване на съответствието получава само един идентификационен номер дори когато е нотифицирана съгласно няколко акта на Съюза.

2. Комисията предоставя обществен достъп до списъка с организации, нотифицирани съгласно настоящата директива, включително идентификационните номера, които са им били определени, както и дейностите, за които те са били нотифицирани.

Комисията гарантира, че списъкът редовно се актуализира.

Член 36

Промени в нотифицирането

1. Когато нотифициращ орган се е уверил или е бил информиран, че нотифицирана организация за оценяване на съответствието вече не отговаря на изискванията, предвидени в членове 27—29, или че тя не изпълнява задълженията си, нотифициращият орган ограничава обхвата, спира действието или отменя нотификацията според случая, в зависимост от това колко съществени са пропуските в изпълнението на тези задължения. Съответно той незабавно информира за това Комисията и останалите държави членки.

2. В случай на ограничение на обхвата, спиране на действието или отмяна на нотификацията или когато нотифицираната организация за оценяване на съответствието е прекратила дейността си, нотифициращата държава членка предприема съответните стъпки, за да гарантира, че досиетата на тази организация или ще бъдат обработени от друга нотифицирана организация за оценяване на съответствието, или ще бъдат запазени на разположение на отговорните нотифициращи органи или органи за надзор на пазара, по тяхно искане.

Член 37

Оспорване на компетентността на нотифицирани организации

1. Комисията разследва случаите, в които има съмнения или е информирана за такива съмнения относно комптетентността на нотифицирана организация за оценяване на съответствието или относно спазването към настоящия момент на предвидените изисквания и отговорности от страна на съответната нотифицирана организация.

2. Нотифициращата държава членка предоставя на Комисията, при поискване, цялата информация, свързана с основните изисквания за нотифицирането или със запазването на компетентността на съответната организация.

3. Комисията гарантира, че цялата чувствителна информация, получена в хода на нейните разследвания, се третира като поверителна.

4. Когато Комисията се увери, че нотифицирана организация за оценяване на съответствието не отговаря или вече не отговаря на изискванията за нейната нотификация, тя следва съответно да уведоми нотифициращата държава членка и да поиска необходимите корективни мерки, включително оттегляне на нотификацията, ако е необходимо.

Член 38

Задължения на нотифицираните организации при осъществяване на дейността им

1. Нотифицираните организации извършват оценяване на съответствието съгласно процедурите за оценяване на съответствието, предвидени в съответната ТСОС.

2. Оценяването на съответствието се извършва по пропорционален начин, като се избягва излишната тежест за икономическите оператори. Организациите за оценяване на съответствието изпълняват дейността си, като надлежно вземат предвид размера на предприятието, сектора, в който то работи, неговата структура, степента на технологична сложност на продукта и масовия или серийния характер на производствения процес.

Наред с това те извършват дейността си и с цел да оценят съответствието на продукта спрямо разпоредбите на настоящата директива.

3. Когато дадена нотифицирана организация за оценяване на съответствието установи, че изискванията, заложени в съответната ТСОС или съответстващите хармонизирани стандарти или технически спецификации, не са били изпълнени от производителя, тя изисква от производителя да предприеме подходящи коригиращи мерки и не издава сертификат за съответствие.

4. Когато в хода на контрола върху съответствието след издаването на сертификат нотифицирана организация за оценяване на съответствието установи, че даден продукт вече не отговаря на съответната ТСОС или на съответстващите хармонизирани стандарти, или на техническите спецификации, тя изисква от производителя да предприеме подходящи коригиращи мерки и спира действието на сертификата или го отменя, ако е необходимо.

5. Когато не са предприети коригиращи мерки или те не дадат необходимия резултат, нотифицираната организация за оценяване на съответствието ограничава обхвата, спира действието или отменя всички сертификати според случая.

Член 39

Задължение за предоставяне на информация относно нотифицираните организации

1. Нотифицираните организации информират нотифициращия орган относно следното:

а) отказ, ограничение на обхвата, спиране на действието или отмяна на сертификат;

б) обстоятелствата, които оказват въздействие върху обхвата и условията на нотификацията;

в) всяко искане за информация, което те са получили от органите за надзор на пазара във връзка с дейностите по оценяване на съответствието;

г) дейностите по оценяване на съответствието, извършени в рамките на тяхната нотификация, и всички други извършени дейности, включително трансгранични дейности и възлагане на подизпълнители.

2. Нотифицираните организации предоставят на другите организации, нотифицирани съгласно настоящата директива, които извършват подобна дейност по оценяване на съответствието по отношение на същите продукти, информация, свързана с отрицателните, както и, при поискване, положителните резултати от оценяването на съответствието.

3. Нотифицираните организации предоставят на Агенцията сертификатите „ЕО“ за проверка на подсистемите, сертификатите „ЕО“ за съответствие на съставните елементи на оперативната съвместимост и сертификатите „ЕО“ за годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост.

Член 40

Обмен на опит

Комисията осигурява организацията по обмена на опит между националните органи на държавите членки, които отговарят за политиката в областта на нотифицирането.

Член 41

Координиране на нотифицираните организации

Комисията гарантира, че съществува и правилно функционира подходящата координация и сътрудничество между организациите, нотифицирани съгласно настоящата директива, под формата на секторна група от нотифицираните организации. Агенцията подкрепя дейността на нотифицираните организации в съответствие с член 20 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламент за Агенцията].

Държавите членки гарантират, че нотифицираните от тях организации участват в работата на тази група, пряко или чрез свои представители.

ГЛАВА VII

РЕГИСТРИ

Член 42

Система за номерация на возилата

1. Всяко возило, пуснато в експлоатация в железопътната система на Съюза, получава Европейски номер на возило (EVN) от ~~националния орган по безопасността, компетентен в съответната област, преди първото въвеждане в експлоатация на возилото~~ ***Агенцията в момента на предоставяне на разрешението***. **[Изм. 120]**

2. Железопътното предприятие, което експлоатира возилото, гарантира, че возилото е обозначено с предоставения му европейски номер (EVN) ***и е отговорно за гарантирането на надлежната регистрация на возилото***. **[Изм. 121]**

3. EVN се определя в Решение 2007/756/ЕО на Комисията ([1]).

4. EVN се предоставя само еднократно на возилото, освен ако в Решение 2007/756/ЕО се предвижда друго.

5. Независимо от параграф 1, когато возила се експлоатират или са предназначени да бъдат експлоатирани по линии от или към трети държави, където междурелсието е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, държавите членки могат да приемат возила, които са ясно обозначени съобразно различна кодова система.

Член 43

Национални регистри на возилата

1. Всяка държава членка поддържа регистър на въведените в експлоатация железопътни возила на нейната територия. Този регистър отговаря на следните критерии:

а) отговаря на общите спецификации, определени в параграф 2;

б) поддържа се и се осъвременява от организация, независима от всяко железопътно предприятие;

в) ~~достъпен е за националните органи по безопасността и за разследващите органи, определени в членове 16 и 21 от Директива […/… относно безопасността на железопътната система в рамките на Съюза]; той е достъпен също така при всяко обосновано искане за регулаторните органи, посочени в членове 55 и 56 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство ([2]), и за Агенцията, за железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата, както и за лицата или организациите, които регистрират возилата или са посочени в регистъра.~~ ***публичен е.*** **[Изм. 122]**

2. С помощта на актове за изпълнение Комисията приема общи спецификации относно съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата архитектура, начина на работа, включително реда за обмен на данни, и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки в националните регистри на возилата. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 48, параграф 3.

***2а. За всяко возило регистърът съдържа най-малкото следната информация:***

***а) EVN;***

***б) препратки към декларацията за проверка и издаващия орган;***

([1]) Решение 2007/756/ЕО на Комисията от 9 ноември 2007 г. за приемане на обща спецификация на националния регистър на подвижния състав, предвиден в член 14, параграфи 4 и 5 от директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО (ОВ L 305, 23.11.2007 г., стр. 30).

([2]) ~~Поправена версия, ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.~~

***в) идентификация на ползвателя и на собственика на возилото;***

***г) ограничения по отношение на начините, по които може да се използва возилото;***

***д) структурата, която отговаря за поддръжката.*** *[Изм. 123]*

3. Титулярят на регистрацията съобщава на националните органи незабавно за всяка промяна на данните, въведени в националния регистър на возилата, за унищожаването на возилото или за решението си да го изключи от регистъра на националните органи по безопасност на държава членка, в която возилото е било ~~въведено в експлоатация~~ ***използвано***. **[Изм. 124]**

4. ~~Докато бъде създадена връзка между националните регистри на возилата 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. **[Изм. 125]**

5. След като возила са били въведени в експлоатация за първи път в трета държава и държава членка е впоследствие ги е ~~въвела в експлоатация~~ ***използвала*** на своя територия, тази държава членка гарантира извличането на съответните данни за возилото посредством националния регистър на возилата ~~или по силата на разпоредбите на международно споразумение~~. **[Изм. 126]**

***5а. Националните регистри на возилата се включват в Европейския регистър на возилата след изтичането на преходния период, посочен в член 50а, с изключение на случаите, посочени в член 20, параграф 9а, съгласно условията, определени в настоящия член. Комисията определя посредством актове за изпълнение стандартния формат на документа. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 48, параграф 3.*** **[Изм. 127]**

***Член 43а***

***Европейски регистър на возилата***

***1. Агенцията поддържа регистър на въведените в експлоатация железопътни возила в Съюза. Този регистър отговаря на следните критерии:***

***а) отговаря на общите спецификации, определени в параграф 2;***

***б) поддържа се и се актуализира от Агенцията;***

***в) публичен е.***

***2. Посредством актове за изпълнение Комисията приема общи спецификации относно съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата структура, начина на работа, включително реда за обмен на данни, и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки в европейските регистри на возилата. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 48, параграф 3.***

***3. Титулярят на регистрацията декларира незабавно пред Агенцията всяка промяна на данните, въведени в Европейския регистър на возилата, унищожаването на возилото или решението си да го изключи от регистъра.***

***4. За всяко возило регистърът съдържа най-малкото следната информация:***

***а) EVN;***

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

***в) позоваванията на Европейския регистър на разрешените типове возила, посочен в член 44;***

***г) идентификация на ползвателя и на собственика на возилото;***

***д) ограниченията по отношение на начините, по които може да се използва возилото;***

***е) структурата, която отговаря за поддръжката.***

***При всяко издаване, подновяване, изменение, спиране или отмяна на разрешението за возило от Агенцията тя актуализира регистъра незабавно.***

***5. При возила, използвани за първи път в трета държава и впоследствие използвани в държава членка, тази държава членка гарантира, че възможността за извличане на данни за возилото, включително най-малко данни за ползвателя на возилото, структурата, която отговаря за поддръжката, и ограниченията по отношение на начините на използване, посредством Европейския регистър на возилата или по силата на разпоредби на международно споразумение.*** *[Изм. 128]*

Член 44

Европейски регистър на разрешенията за пускане на пазара на типове возила

1. Агенцията създава и поддържа регистър на разрешенията за пускане на пазара на типове возила, издадени в съответствие с член 22. Този регистър отговаря на следните критерии:

а) публичен е и е достъпен по електронен път;

б) отговаря на общите спецификации, определени в параграф 3.

~~в) свързан е с всички национални регистри на возилата.~~ **[Изм. 129]**

2. Посредством актове за изпълнение Комисията приема общи спецификации относно съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата архитектура, начина на работа и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки в регистрите на разрешенията за пускане на пазара на возила. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 48, параграф 3.

***2а. Този регистър включва най-малко следните данни за всеки тип возило:***

***а) техническите характеристики на типа возило, определени в съответните ТСОС;***

***б) наименованието на производителя;***

***в) датите и препратки към последователните разрешения за този тип возило, включително ограничения или оттегляния;***

***г) конструктивните характеристики, предназначени за хора с намалена подвижност и хора с увреждания;***

***д) идентификация на собственика и на ползвателя на возилото;***

***Когато Агенцията издава, подновява, изменя, спира или отменя разрешението за въвеждане на типове возила в експлоатация, тя актуализира регистъра незабавно.*** **[Изм. 130]**

Член 45

Регистър на инфраструктурата

1. Всяка държава членка ~~публикува~~ ***гарантира публикуването на*** регистър на инфраструктурата, в който се посочват стойностите на мрежовите параметри на всяка подсистема или част от съответната подсистема. **[Изм. 131]**

2. Стойностите на параметрите, записани в регистъра на инфраструктурата, се използват в комбинация със стойностите на параметрите, записани в разрешението за пускане на пазара на возила, за да се провери техническата съвместимост между возилото и мрежата.

3. Регистърът на инфраструктурата може да определя условията за използване на стационарни съоръжения и други ограничения***, включително временни ограничения, които се прилагат за срок, по-дълъг от шест месеца***. **[Изм. 132]**

4. Всяка държава членка ~~актуализира~~ ***гарантира актуализирането на*** регистъра на инфраструктурата в съответствие с Решение за изпълнение 2011/633/ЕС на Комисията ([1]). **[Изм. 133]**

([1]) Решение 2011/633/ЕС за изпълнение на Комисията от 15 септември 2011 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура (ОВ L 256, 1.10.2011 г., стр. 1).

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

5. Други регистри, като регистър за ~~достъпността, могат~~ ***достъпността за лица с увреждания и лица с напалена подвижност,*** също ~~да бъдат свързани~~ ***се свързват*** с регистъра на инфраструктурата. **[Изм. 134]**

6. С помощта на актове за изпълнение Комисията приема общи спецификации относно съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата архитектура, начина на работа и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки в регистрите. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 48, параграф 3.

ГЛАВА VIII

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 46

Делегиране на правомощия

1. Правомощията да приема делегирани актове се предоставят на Комисията при спазване на условията, предвидени в настоящия член.

2. Правомощията да приема делегирани актове, посочени в член 4, параграф 2, член 5, параграф 10, ***член 8, параграф 2, член 15, параграф 7а, член 20, параграф 7 и член 22а, параграф 4*** се предоставят на Комисията за ~~неопределен~~ срок от ***пет години, считано от*** датата на влизане в сила на настоящата директива.

***Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за същия срок, освен ако Европейският парламент или Съветът възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.*** **[Изм. 135]**

3. Делегираните правомощия, посочени в член 4, параграф 2, член 5, параграф 10***, член 8, параграф 2, член 15, параграф 7а, член 20, параграф 7 и член 22а, параграф 4*** може да бъдат оттеглени по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. Решението за оттегляне прекратява делегираните правомощия, посочени в това решение. То влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в него. Решението не засяга валидността на вече влезлите в сила делегирани актове.

4. Незабавно след като приеме делегиран акт, Комисията уведомява едновременно Европейския парламент и Съвета.

5. Делегиран акт, приет съгласно член 4, параграф 2, член 5, параграф 10***, член 8, параграф 2, член 15, параграф 7а, член 20, параграф 7 и член 22а, параграф 4***, влиза в сила само ако няма повдигнати срещу него възражения нито от страна на Европейския парламент, нито на Съвета, в срок от два месеца от уведомяването на Европейския парламент и Съвета, или ако преди изтичането на този срок Европейският парламент и Съветът са информирали Комисията, че нямат възражения. Този срок може да бъде удължен с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 47

Процедура по спешност

1. Делегираните актове, приети съгласно настоящия член, влизат в сила незабавно и се прилагат докато не бъде повдигнато възражение в съответствие с параграф 2. В уведомлението относно делегиран акт до Европейския парламент и Съвета се посочват причините за използването на процедурата за спешни случаи.

2. Европейският парламент или Съветът могат да повдигнат възражение срещу делегиран акт в съответствие с процедурата, посочена в член 46, параграф 5. В такъв случай Комисията отменя акта незабавно, след като бъде уведомена относно решението за повдигане на възражение от страна на Европейския парламент или Съвета.

Член 48

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО на Съвета ([1]) (наричан по-долу „комитетът“). Той е комитет по смисъла на Регламент (ЕО) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

4. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 8 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 49

Обосновка

Всяко решение, взето съгласно настоящата директива по отношение на оценяването на съответствието или годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост, проверката на подсистеми, съставляващи железопътната система, или всяко решение, взето съгласно членове 6, 11 и 16, излага подробно причините, на които то се основава. То се нотифицира възможно най-бързо на заинтересованата страна, като се посочват и средствата за правна защита съгласно действащото законодателство в съответната държава членка, както и сроковете за прилагане на такива средства за правна защита.

***Член 49а***

***Санкции***

***На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 46 с цел установяване на режим от санкции при неизпълнение на предвидените в настоящия регламент срокове за приемане на решения от страна на Агенцията. Тя също така установява режим за обезщетяване в случаите, когато предвиденият в Регламент (ЕС) № …/… [Регламент за Агенцията] апелативен съвет се произнесе в полза на адресата по отношение на дадено решение на Агенцията. Санкциите и режимът за обезщетяване трябва да бъдат ефективни, пропорционални, недискриминационни и възпиращи.*** **[Изм. 136]**

Член 50

Доклади и информация

1. На всеки три години и за първи път три години след публикуването на настоящата директива 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 7, и на прилагането на глава V. ***Въз основа на резултатите от доклада Комисията предлага подобрения и мерки за засилване на ролята на Агенцията по отношение на изпълнението на оперативната съвместимост.*** **[Изм. 137]**

***1а. Две години след публикуването на настоящата директива и след като са проведени консултации с различните заинтересовани участници, Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета относно дейността на Агенцията и постигнатия от нея напредък в изпълнението на нейните нови правомощия.*** **[Изм. 138]**

2. Агенцията разработва и редовно актуализира инструмент, осигуряващ, по искане от страна на държава членка***, на Европейския парламент*** или на Комисията, преглед на нивото на оперативната съвместимост на железопътната система. Този инструмент ползва наличната информацията, включена в регистрите, предвидени в глава VII. **[Изм. 139]**

([1]) Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 година относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6).

***Член 50а***

***Преходен режим***

***Без да се засяга член 20, параграф 9а, четири години след влизането в сила на настоящата директива разрешенията за возила, посочени в членове 20 и 22, се издават от Агенцията. По време на този преходен период разрешение за возило може да бъде издадено по избор на заявителя от Агенцията или от националния орган по безопасността.***

***Агенцията разполага с необходимия организационен капацитет и експертни знания, за да осъществява всички свои функции съгласно членове 18, 20 и 22, най-късно четири години след датата на влизане в сила на настоящата директива.***

***С цел изпълнение на своите задължения Агенцията може да сключва споразумения за сътрудничество с националните органи по безопасността в съответствие с член 22а.*** **[Изм. 140]**

Член 51

Преходен режим за въвеждане в експлоатация на возила

1. Държавите членки могат да продължат да прилагат разпоредбите, предвидени в глава V от Директива 2008/57/ЕО до [~~две години~~ ***една година*** след датата на влизане в сила]. **[Изм. 141]**

2. Разрешения за въвеждане в експлоатация, които са били предоставени съгласно параграф 1, 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.

3. Возила, за които са били издадени разрешения за въвеждане в експлоатация съгласно параграфи 1 и 2, трябва да получат разрешение за пускане на пазара на возило, за да бъдат експлоатирани в една или повече мрежи, които не са обхванати от тяхното разрешение. Въвеждането в експлоатация в тези допълнителни мрежи е предмет на разпоредбите на член 21.

Член 52

Други преходни разпоредби

Приложения IV, V, VI, VII и IX към Директива 2008/57/ЕО се прилагат до датата на прилагането на съответните ***делегирани*** актове***, посочени в член 8, параграф 2 и член 15, параграф 7а и на актовете*** за изпълнение, посочени в ~~член 8, параграф 2,~~ член 14, параграф 8, член 15, параграф 7 и член 7, параграф 3 от настоящата директива. **[Изм. 142]**

Член 53

Препоръки и становища на Агенцията

Агенцията изготвя препоръки и становища в съответствие с член 15 от Регламент (ЕС) № …/… [Регламент за Агенцията] за прилагането на настоящата директива. Въз основа на тези препоръки и становища Съюзът приема мерки съгласно настоящата директива.

Член 54

Транспониране

1. Държавите членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с член 1, член 2, член 7, параграфи 1—4, член 11, параграф 1, член 13, член 14, параграфи 1—7, член 15, параграфи 1—6, членове 17—21, член 22, параграфи 3—7, членове 23—36, член 37, параграф 2, членове 38, 39, 41—43, член 45, параграфи 1—5, член 51 и приложения I— III в срок от [~~две години~~ ***една година*** след датата на влизане в сила] Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези мерки и прилагат, както и таблица на съответствието между тези мерки и настоящата директива. Таблиците на съответствието са необходими, за да създадат възможност за всички заинтересовани лица ясно да идентифицират приложимите разпоредби на национално равнище при прилагането на настоящата директива. **[Изм. 143]**

Когато държавите членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Те включват също така уточнение, че позоваванията в съществуващите законови, подзаконови и административни разпоредби на директивите, отменени с настоящата директива, се считат за позовавания на настоящата директива. Държавите членки определят условията и реда на позоваване.

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

3. Задълженията за транспониране и изпълнение на член 13, член 14, параграфи 1—7, член 15, параграфи 1—6, членове 17—21, членове 42 и 43, член 45, параграфи 1—5, както и член 51 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 публичен или частен субект подаде официално заявление за изграждане на железопътна линия с оглед нейната експлоатация от едно или повече железопътни предприятия, съответните държави членки въвеждат законодателство за изпълнение на членовете, посочени в първата алинея, в срок от една година от получаването на заявлението.

Член 55

Отмяна

Директива 2008/57/ЕО, изменена с директивите, посочени в приложение IV, част А, се отменя [~~две години~~ ***една година*** след датата на влизане в сила], без да се засягат задълженията на държавите членки във връзка със сроковете за транспониране в националното право на директивите, посочени в приложение IV, част Б. **[Изм. 144]**

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

Член 56

Влизане в сила

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

Членове 3—10, член 11, параграфи 2, 3 и 4, член 12 и член 16 се прилагат, считано от [две години след дата на на влизане в сила].

Член 57

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в …,

| *За Европейския парламент* | *За Съвета* |
|---|---|
| *Председател* | *Председател* |

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Елементи на железопътната система на Съюза

1. Мрежа

За целите на настоящата директива мрежата на Съюза включва ***следните елементи от високоскоростна мрежа, както е посочено в букви а), б) и в), и конвенционална мрежа, както е посочено в букви г)—и)***:

***а)*** специално изградени високоскоростни линии, оборудвани за скорости, обикновено равни или по-високи от 250 км/ч, ***като позволяват експлоатация при скорости, превишаващи 300 км/ч при подходящи обстоятелства***,

***б)*** специално модернизирани високоскоростни линии, оборудвани за скорости от порядъка на 200 км/ч,

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

***г)*** конвенционални линии, предназначени за пътнически услуги,

***д)*** конвенционални линии, предназначени за смесени превози (пътнически и товарни),

***е)*** конвенционални линии, предназначени за услуги за товарни превози,

***ж)*** пътнически центрове,

***з)*** товарни центрове, включително терминали за връзка между различни видове транспорт,

***и)*** линии, свързващи гореспоменатите елементи. **[Изм. 145]**

Тази мрежа включва управление на движението, 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 движението.

2. Возила

За целите на настоящата директива, возилата на Съюза включват всички возила, които се очаква да пътуват по цялата или по част от мрежата на Съюза, включително:

— локомотиви и пътнически подвижен състав, включително тягови единиции с ДВГ и електрически тягови единици, моторвагонни (мотрисни) пътнически влакове с ДВГ или електрически такива, пътнически вагони;

***— возила, предназначени за движение при скорости от поне 250 км/ч по линии, специално изградени за високи скорости, като позволяват достигане на скорости, превишаващи 300 км/ч, при подходящи обстоятелства,***

***— возила, предназначени за движение при скорости от порядъка на 200 км/ч по високоскоростни линии или по линии, специално изградени или специално модернизирани за високи скорости, ако са съвместили с възможностите на тези линии.***

***Освен това возилата, предназначени за експлоатация при максимална скорост под 200 км/ч, които се очаква да пътуват по цялата или по част от трансевропейската високоскоростна мрежа, ако са съвместили с работните характеристики на тази мрежа, отговарят на изискванията, осигуряващи безопасна експлоатация на тази мрежа. За целта TCOC за конвенционалните возила определят също така изискванията за безопасната експлоатация на конвенционалните возила по високоскоростните мрежи.*** **[Изм. 146]**

— товарни вагони, включително ***ниски возила, предназначени за цялата мрежа, и*** возила, предназначени за превозване на камиони; **[Изм. 147]**

— специални возила, като при машини за изграждане и поддръжка на коловозите и инфраструктурата.

Всяка една от горните категории може да бъде разделена на:

— возила за международна употреба,

— возила за национална употреба.

ТСОС определят изискванията, чрез които се гарантира безопасната експлоатация на тези возила по различните категории линии.

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

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 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 засяга 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.), свързани с релсовия път гарови елементи (включително входове, перони, зони за достъп, центрове за поддръжка, тоалетни и информационни системи, както и характеристиките на достъпа за лицата с ограничена подвижност и лицата с увреждания), обезопасяващото и предпазното оборудване.

2.2. Енергия

Електрозахранващата система, включително контактната мрежа 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.

2.5. Експлоатация и управление на движението

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 движението.

Професионалните квалификации, които евентуално може да се изискват за всеки вид железопътна услуга.

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 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 консумацията на електроенергия, спирачна уредба, съединителни и ходова част (талиги, оси и т.н.) и окачване, врати, интерфейси човек/машина (за водача, персонала на борда на влака и пътниците, включително характеристиките на достъпността за лица с ограничена подвижност и лица с увреждания), 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 корективна и превантивна поддръжка за осигуряване на оперативната съвместимост на железопътната система и за гарантиране на изискваните резултати.

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

1. общи изисквания

1.1. Безопасност

1.1.1. Проектирането, изграждането или сглобяването, поддръжката и контролът на съставни елементи с решаващо значение 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 при определения спирачен път.

1.1.3. Използваните съставни елементи трябва да издържат на всички нормални и крайно тежки натоварвания, които са уточнени за периода на експлоатацията им. Отражението върху безопасността на всякакви случайни повреди трябва да бъде ограничено с подходящи 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. Устройствата, 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 стационарните 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. Въздействието от създаването и експлоатацията на железопътната система върху околната среда трябва да се оцени и взема предвид при проектиране на системата в съответствие с действащите разпоредби на Съюза.

1.4.2. Материалите, използвани във влаковете и инфраструктурите, трябва да ограничават емисията на вредни и опасни за околната среда димове 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.

1.4.4. Експлоатацията на железопътната система трябва да е съобразена с действащите разпоредби за нивото на допустимо шумово замърсяване.

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.

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 вмешателство по 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 изгради по начин, ограничаващ всякакви заплахи за безопасността им (стабилност, пожар, достъп, евакуация, перони и др.).

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

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 лица).

2.2.2. Опазване на околната среда

Функционирането на системите за електрозахранване или системите за осигуряване на топлинна енергия не трябва да влияе на околната среда извън определените в спецификациите граници.

2.2.3. Техническа съвместимост

Използваните системи за електрозахранване/системи за осигуряване на топлинна енергия трябва:

— да създават възможност влаковете да постигат определените показатели,

— в случай на 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 безопасното 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.

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

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

2.4. Подвижен състав

2.4.1. Безопасност

Конструкцията на подвижния състав и на връзките между возилата трябва да е проектирана по такъв начин, че да предпазва пътническите купета и машинните отделения в случай на сблъскване 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 проектните характеристики на железопътните линии, инженерните съоръжения и системите за сигнализация.

Трябва да се предприемат мерки за предотвратяване на достъпа до тоководещи съставни елементи, за да не се застрашава безопасността на хората.

В случай на опасност устройствата трябва да дават възможност на пътниците да информират машиниста ***и/или кондуктора*** и ~~на~~ ***да поискат от*** придружаващия персонал да ~~контактува~~ ***влезе във връзка*** с него ***или с тях***. **[Изм. 148]**

~~Входните врати трябва да притежават системи~~ ***Трябва да е възможно безопасното качване във влак и слизане от него. Механизмите*** за отваряне и затваряне~~, които~~ ***на вратите, големината на процепа между перона и влака, организацията на подготовката на влака за заминаване трябва да*** гарантират безопасността на пътниците. ***Влаковете трябва да бъдат така проектирани, че да не е възможно да повлекат пътник.*** **[Изм. 149]**

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 достатъчен интензитет и продължителност.

Влаковете трябва да бъдат оборудвани със система за уведомяване на хората, която дава възможност на бордовия персонал ***и/или на машинистите*** да ~~прави~~ ***правят*** съобщения. **[Изм. 150]**

***На пътниците трябва да се дава лесно разбираема, подробна информация относно приложимите правила както на железопътните гари, така и във влаковете (места със забранен достъп, входове и изходи, инструкции за поведението, за достъп на лица с намалена подвижност, значение на маркировките, опасни зони и т.н.).*** **[Изм. 151]**

2.4.2. Надеждност и наличност

Проектните характеристики на жизненоважното оборудване, на двигателното, тяговото и спирачното оборудване и на системата за управление и контрол трябва да са такива, че да позволят 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 ***и топография***. **[Изм. 152]**

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.

2.5. Поддръжка

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.

2.6. Експлоатация и управление на движението

2.6.1. Безопасност

Квалификациите на машинистите***, на контрольорите на подвижния състав, на ръководителите на движението*** и на бордовия персонал, както и на персонала в контролните центрове, трябва да бъдат съобразени с правилата за експлоатация на мрежата, така че да се осигурява безопасна експлоатация, като се отчитат различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги. ***Трябва да се полагат усилия, за да се гарантира висока степен на подготовка чрез висококачествена професионална квалификация в целия Съюз.*** **[Изм. 153]**

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

Квалификациите на машинистите, на бордовия персонал и на управляващите движението трябва да бъдат съобразени с правилата за експлоатация на мрежата, така, че да се осигурява оперативна ефективност по железопътната система, като се отчитат различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги.

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 пътниците и превозвачите на стоки, по-специално по отношение на техническата съвместимост.

Трябва да се предприемат мерки за осигуряване на:

— 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, софтуер и протоколи за предаване на данни трябва да гарантират ефективността на системите и качеството на обслужването.

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

2.7.3. Здраве

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

2.7.4. Безопасност

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

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ЧАСТ А

Отменена директива

и списък на последващите изменения в нея

(посочени в член 55)

| | |
|---|---|
| Директива 2008/57/ЕО | ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1. |
| Директива 2009/131/ЕО | ОВ L 273, 17.10.2009 г., стр. 12. |
| Директива 2011/18/ЕС | (ОВ L 57, 2.3.2011 г., стр. 21.) |

ЧАСТ Б

Срокове за транспониране в националното право

(посочени в член 55)

| Директива | Краен срок за транспониране |
|---|---|
| 2008/57/ЕО | 19 юли 2010 г. |
| 2009/131/ЕО | 19 юли 2010 г. |
| 2011/18/ЕС | 31 декември 2011 г. |

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

| Директива 2008/57/ЕО | Настоящата директива |
|---|---|
| Член 1 | Член 1 |
| Член 2, букви а)—щ) | Член 2, параграфи 1—24 |
| ——— | Член 2, параграфи 25—41 |
| Член 3 | ——— |
| Член 4 | Член 3 |
| Член 5, параграф 1 до параграф 3, буква ж) | Член 4, параграф 1 до параграф 3, буква ж) |
| ——— | Член 4, параграф 3, букви з) и и) |
| Член 5, параграфи 4—8 | Член 4, параграфи 4—8 |
| Член 6 | Член 5 |
| Член 7 | Член 6 |
| Член 8 | ——— |
| Член 9 | Член 7 |
| Член 10 | Член 8 |
| Член 11 | Член 9 |
| Член 12 | ——— |
| Член 13 | Член 10 |
| Член 14 | Член 11 |
| Член 15, параграф 1 | Член 18, параграф 3 и член 19, параграф 2 |
| Член 15, параграфи 2 и 3 | ——— |
| Член 16 | Член 12 |
| Член 17 | Членове 13 и 14 |
| Член 18 | Член 15 |
| Член 19 | Член 16 |
| ——— | Член 17 |

| Директива 2008/57/ЕО | Настоящата директива |
|---|---|
| ——— | Член 18 (с изключение на член 18, параграф 3) |
| ——— | Членове 19 и 20 |
| Член 20 | ——— |
| Член 21 | Член 21 |
| Членове 22—25 | ——— |
| Член 26 | Член 22 |
| Член 27 | Член 14, параграф 8 |
| Член 28 и приложение VIII | Членове 23—41 |
| Член 29 | Член 48 |
| Членове 30 и 31 | ——— |
| Член 32 | Член 42 |
| Член 33 | Член 43 |
| Член 34 | Член 44 |
| Член 35 | Член 45 |
| Член 36 | ——— |
| ——— | Членове 46 и 47 |
| Член 37 | Член 49 |
| Член 38 | Член 54 |
| Член 39 | Член 50 |
| ——— | Членове 51 и 52 |
| ——— | Член 53 |
| Член 40 | Член 55 |
| Член 41 | Член 56 |
| Член 42 | Член 57 |
| Приложения I—III | Приложения I—III |
| Приложение IV | Член 8, параграф 2 |
| Приложения V и VI | Член 15, параграф 7 |

**Сряда, 26 февруари 2014 г.**

| Директива 2008/57/ЕО | Настоящата директива |
|---|---|
| Приложение VII | Член 14, параграф 8 |
| Приложение VIII | Членове 27, 28 и 29 |
| Приложение IX | Член 7, параграф 3 |
| Приложение X | Приложение IV |
| Приложение XI | Приложение V |