



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 30.1.2013
COM(2013) 30 final

2013/0015 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на
Европейския съюз**

(преработена версия)

(Текст от значение за ЕИП)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Нови процеси в политиките на ЕС в областта на железопътния транспорт

В своята Бяла книга от 28 март 2011 г. „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ Комисията обяви проекта си за създаване на единно европейско железопътно пространство, като поясни, че тази цел предполага създаването на вътрешен железопътен пазар, в рамките на който европейските железопътни предприятия могат да предлагат услуги, пред които няма излишни технически и административни пречки.

Освен това в заключенията на Европейския съвет се подчертава значението на разгръщането на потенциала за растеж на един напълно интегриран единен пазар, включително по отношение на мрежовите индустрии¹. В допълнение, в Съобщението на Комисията относно действия за стабилност, растеж и работни места, прието на 30 май 2012 г.², се подчертава значението на по-нататъшното намаляване на регулаторната тежест и пречките за навлизане в железопътния сектор, като се отправят конкретни препоръки в тази насока. В същия дух, на 6 юни 2012 г. Комисията прие Съобщение относно по-добро управление на единния пазар, в което също така се подчертава значението на транспортния сектор³.

През последното десетилетие европейският железопътен пазар претърпя големи промени, които бяха въведени постепенно чрез три „пакета от законодателни актове в областта на железопътния транспорт“ (заедно с няколко придружаващи акта), чието предназначение е отварянето на националните пазари и увеличаването на конкурентоспособността и оперативната съвместимост на равнището на ЕС, като в същото време се поддържат високи нива на безопасност. Въпреки значителното развитие на достиженията на правото на Европейския съюз, с което се създава вътрешен пазар на железопътни услуги, делът на железопътния транспорт във вътрешния транспорт в ЕС остава скромнен. Затова Комисията планира да предложи четвърти пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт, за да се увеличат качеството и ефективността на железопътните услуги, като се премахнат пречките, които все още съществуват на пазара. Настоящата директива е елемент от четвъртия пакет, който се съсредоточава върху премахването на административните и технически пречки, по-специално като се създава общ подход към правилата за безопасност и оперативна съвместимост, за да се увеличат икономите от мащаба за железопътните предприятия в целия ЕС, както и като се намаляват административните разходи, ускоряват се административните процедури и се избягва прикритата дискриминация.

1.2. Законодателна уредба за оперативната съвместимост

Съгласно Договора за функционирането на Европейския съюз (членове 170 и 171), Съюзът трябва да допринесе за създаването и развитието на трансевропейски мрежи в

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 окончателен

³ COM(2012) 259 окончателен

областта на транспорта. За постигането на тези цели Съюзът трябва да предприеме всички необходими мерки, за да осигури оперативна съвместимост на мрежите, особено в областта на техническата стандартизация.

Първоначалните мерки, предприети в железопътния сектор, бяха Директива 96/48/ЕО относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове и Директива 2001/16/ЕО относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система, съответно изменени с Директива 2004/50/ЕО. Тези директиви бяха преработени с Директива 2008/57/ЕО относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността, която понастоящем е в сила, изменена с Директива 2009/131/ЕО и Директива 2011/18/ЕС.

1.3. Какво налага преработването на Директива 2008/57/ЕО след вече извършените изменения?

Няколко поуки бяха извлечени на основата на работата при разработването на ТСОС, прилагането на Директивата относно оперативната съвместимост в конкретни проекти, работата на Комитета, създаден съгласно член 29 от Директива 2008/57/ЕО, и отзивите от страна на заинтересованите лица. Освен това законодателният контекст за предлагането на продуктите на пазара претърпя развитие през последните години, като в резултат е необходимо да се актуализира законодателството относно оперативната съвместимост.

Въз основа на горепосоченото Комисията възнамерява да предложи някои промени в Директива 2008/57/ЕО, които могат да бъдат групирани в три различни категории:

- нови разпоредби: нови определения, понятието за издаване на разрешение за пускане на пазара на возило, както и някои разпоредби относно регистрите;
- пояснения относно съществуващи разпоредби: обхват на директивата, прилагане на ТСОС спрямо съществуващите системи, дерогации от ТСОС, пропуски в ТСОС и приложимост на националните правила;
- актуализации, породени от развитието на законодателната рамка: разпоредби, свързани с оценяването на съответствието и организациите за оценяване на съответствието, както и препратки към процедури на комитета и делегирани актове;
- промени от редакторски характер: консолидиране на предишни изменения на текста на директивата, като преномериране на членове и приложения, препратки към други елементи на четвъртия пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт, целенасочено преформулиране на няколко изречения с цел избягване на двусмислие при превода.

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

Европейската комисия извърши цялостна оценка на въздействието във връзка със законодателните предложения за подобряване на ефективността и конкурентоспособността на единното европейско железопътно пространство в областта на оперативната съвместимост и безопасността.

През юни 2011 г. беше създадена Ръководна група за оценка на въздействието. Макар че всички генерални дирекции бяха поканени от ГД „Мобилност и транспорт“ да вземат участие, най-заинтересованите бяха генерални дирекции „Предприятия и промишленост“, „Трудова заетост, социални въпроси и приобщаване“, Генералният секретариат, Правната служба, „Човешки ресурси и сигурност“, „Изследвания и иновации“, „Бюджет“, „Регионална и селищна политика“, „Енергетика“, „Разширяване“.

Генералните дирекции на Комисията обсъждат редовно развитието в единното европейски железопътно пространство с представители от сектора. През 2010—2011 г. ГД също така са извършили последваща оценка на Регламент № 881/2004 за създаване на Европейска железопътна агенция.

Беше възложено на външен консултант да окаже съдействие на Комисията в процеса на оценяване на въздействието, като изготви допълващо проучване относно оценката на въздействието и предприеме целева консултация със заинтересованите лица.

Целевата консултация със заинтересованите страни започна на 18 ноември 2011 г. с онлайн проучване, което приключи на 30 декември 2011 г. Тя беше последвана от интервюта с основни заинтересовани лица и семинар на заинтересованите лица в края на февруари 2012 г.

След това ГД „Мобилност и транспорт“ взе участие в двустранни срещи с представители на сектора, за да установи тяхната позиция относно това, което е необходимо да се включи в четвъртия пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт във връзка с оперативната съвместимост и безопасността.

С оглед на техническото естество на инициативата не беше проведена обществена консултация. Въпреки това Комисията се увери, че е имало допитване до всички заинтересовани страни в подходящия момент и че обсъжданията са обхванали всички ключови елементи на инициативата.

Допълнителна информация относно оценката на въздействието и резултатите от консултацията със заинтересованите страни се съдържа в работния документ на службите на Комисията, който придружава законодателните предложения, предвидени с цел да бъдат премахнати оставащите административни и технически пречки в областта на оперативната съвместимост и безопасността на железопътния пазар в ЕС.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящият раздел съдържа коментари и обяснения, свързани със значителните промени в текста на директивата. Той не включва подробни коментари относно незначителните промени, нанесени вследствие на Договора от Лисабон, редакторските корекции и други очевидни изменения.

Номерирането съответства на преномерираните членове и приложения, освен ако се предхожда от думата „предишен“, която се отнася до номерирането в Директива 2008/57/ЕО.

ГЛАВА 1

Член 1

Службите на Комисията, заедно с комитета, посочен в член 29 от Директива 2008/57/ЕО, вече разгледаха през февруари 2009 г. пояснението на обхвата на директивата, доколкото той засяга линиите и возилата, използвани в местните,

градските и крайградските превози. В заключение на анализа беше създаден подход в три направления: i) изключване на градския железопътен транспорт и поясняване на обхвата; ii) разработване на обособена Европейска рамка за доброволна стандартизация на градския железопътен транспорт; и iii) разработване на съществени изисквания за градския транспорт.

Първото действие беше предприето през октомври 2009 г., когато службите на Комисията приканиха държавите членки да изключат от обхвата на мерките за транспониране на Директива 2008/57/ЕО случаи а) и б) съгласно определението за тях в член 1, параграф 3. Целта беше да се избегне ситуация, в която държавите членки биха могли да прилагат директивата към фактически случаи, които не са обхванати от ТСОС. Подобна ситуация в действителност означава, че държавите членки нотифицират всички действащи национални правила, свързани с метрополитена, трамвайния транспорт и железницата с олекотена конструкция в отсъствието на ТСОС и във връзка с тези системи следват всички процедури, предвидени от директивата относно тежкия железопътен транспорт, което води до несъразмерна административна, техническа и правна тежест. С цел да бъде избегната тази ситуация, предложеното изменение конкретно определя в параграф 3 указанието, дадено вече от службите на Комисията през октомври 2009 г., с което е завършено съответното първо действие.

Второто действие беше официално предприето през февруари 2011 г., когато Комисията предостави правомощия на европейските органи по стандартизация за разработването на доброволни стандарти в областта на градския железопътен транспорт.

Като принос към гореспоменатото трето действие през октомври 2011 г. асоциациите, които представляват сектора на градския железопътен транспорт, издадоха набор от основни изисквания, които се използват като основа за изпълнението на програмата за стандартизация на градския железопътен транспорт, предложена от Европейския комитет за стандартизация и Европейския комитет за електротехническа стандартизация, както и от Европейския институт за стандарти в далекосъобщенията през октомври 2011 г.

На тази основа се счита, че оперативната съвместимост, свързана с местните, градските и крайградските железопътни системи, е обхваната по подходящ начин в областта на доброволните инициативи и не е необходимо да бъде включена в настоящата директива.

Член 2

За по-голяма яснота, както и за да се вземе предвид развитието на законодателната рамка, са преформулирани или добавени някои определения.

Предишен член 3

Този член е заличен, защото става излишен с оглед на член 1.

Член 3

Няма съществени промени.

ГЛАВА II

Член 4

В ТСОС ще бъдат включени допълнителни разпоредби, които да обхванат съществуващите подсистеми и да дадат възможност на железопътните предприятия да

проверяват съвместимостта между возилата и маршрутите, по които те ще бъдат експлоатирани.

Член 5

Няма съществени промени, с изключение на тези, изисквани съгласно Договора от Лисабон.

Член 6

В този член се изяснява използването на становищата на Агенцията до въвеждане на измененията на ТСОС в резултат на откритите пропуски.

Предишен член 7

Този член е заличен, защото е станал неприложим. ТСОС ще са претърпяли разширяване, когато настоящата директива влезе в сила.

Член 7

Случаите на възможно неприлагане на ТСОС са намалени, защото случаят по член 9, параграф 1, буква б) от настоящата директива е неясен, никога не е бил използван и може да бъде обхванат, както в случаите по параграф 1, букви в) и е), от специфичните случаи в ТСОС.

Членове 8, 9 и 10

Няма съществени промени, с изключение на тези, изисквани съгласно Договора от Лисабон.

Предишен член 12

Заличен, тъй като е обхванат от Регламент (ЕС) № 1025/2012.

Член 11

Няма съществена промяна.

ГЛАВА IV

Предишен член 15

Разпоредбите на този член са прехвърлени към членовете на глава V.

Член 12

Няма съществена промяна.

Членове 13 и 14

Тези членове са преформулирани с цел да се постигне съгласуваност с преразгледания текст на настоящата директива, както и съгласуваност с Регламента за Агенцията и Директивата относно безопасността на железопътния транспорт.

Те поясняват ролята на националните правила, случаите, в които националните правила могат да бъдат въвеждани заедно с процедурите за тяхното прекратяване и публикуване.

Агенцията продължава да изпълнява задачите си, свързани с класифицирането на националните правила (предишен член 27); в допълнение Агенцията разглежда нотифицираните национални правила и приканва държавите членки да ги отменят, в случай че са излишни или несъвместими със законодателството на ЕС.

Член 15

В него се поясняват обстоятелствата, които изискват нова декларация „ЕО“ за проверка.

Член 16

Няма съществена промяна.

Член 17

В него се припомня общият принцип на презумпцията за съответствие, предвиден в Регламент (ЕС) № 1025/2012.

Предишен член 20

Част от съдържанието е пояснено и прехвърлено в глава V. Останалата част от него е вече обхваната от член 7 (неприлагане на ТСОС).

ГЛАВА V

Предишните членове 21—25 са заличени и заменени с новите членове 18—20.

Член 18

Процедурата за стационарни инсталации в действителност е същата като тази, посочена в Директива 2008/57, освен по отношение на подсистеми, свързани с контрола, управлението и сигнализацията по железопътната линия, за които Агенцията издава разрешения при съответствие със съответните бордови подсистеми.

Член 19

В него се разглежда пускането на пазара на мобилни подсистеми, което може да бъде направено както от железопътни предприятия, така и от производители. В практиката мобилните подсистеми не се въвеждат в експлоатация индивидуално; те се въвеждат в експлоатация, когато са интегрирани в едно возило, а неговото въвеждане на пазара е предвидено в член 21.

Член 20

В него се въвежда понятието разрешение за пускане на пазара на возило, което частично заменя понятието за разрешение за въвеждане в експлоатация, издавано от националния орган по безопасността, както е предвидено в Директива 2008/57/ЕО.

Разрешението за пускане на пазара на возило се издава от Агенцията и съдържа информация, необходима впоследствие на железопътното предприятие, за да може то да въведе дадено возило в търговска експлоатация. Заявителят (железопътно предприятие, производител и др.) може да се обърне към Агенцията с искане да допълни разрешението за пускане на пазара на возило със становище относно техническата съвместимост на возилото с конкретни линии или мрежи, определени от заявителя по търговски и/или технически съображения. Това допълващо становище ще улесни железопътното предприятие в задачата му да въведе возилото в експлоатация.

Член 21

В него се пояснява ролята на железопътните предприятия и управителите на железопътни инфраструктури при проверяването на техническата съвместимост на возилото със съответния маршрут и безопасната му интеграция в системата, в която се предвижда неговата експлоатация.

Член 22

В този член се засяга издаването на разрешения за пускане на пазара на типове возила и се изменя, за да съответства на разпоредбите на членове 18—21.

Предишен член 27

Този член е заличен, защото част от разпоредбите му са прехвърлени към Регламента за Агенцията.

ГЛАВА VI

Членове 23—41, свързани с организациите за оценяване на съответствието, заменят и допълват предишен член 28 и предишно приложение VIII, за да обхванат разпоредбите на новата законодателна уредба за предлагането на пазара на продукти, както е предвидено в Решение 768/2008/ЕО.

Предишен член 31

Настоящият член е заличен, защото вече е неприложим.

ГЛАВА VII

Членове 42—45 относно Европейския номер на возилото (EVN) и регистрите са актуализирани, за да съответстват на разпоредбите в глава V.

Предишен член 36

Настоящият член е заличен, защото вече е неприложим.

ГЛАВА VIII

Членове 46 и 47

Тези членове са свързани с делегирането на правомощия на Комисията съгласно Договора от Лисабон.

Член 48

Този член е изменен, за да бъде съобразен с новите процедури на комитета.

Предишен член 30

Настоящият член е заличен, защото вече е неприложим.

Членове 49 и 50

Тези членове са актуализирани за постигане на съгласуваност с текста на настоящата директива.

Член 51

Този член обхваща новите разпоредби по отношение на преходния режим за въвеждане в експлоатация на возила. Това ще направи възможно едновременното прилагане на двата режима (Директива 2008/57/ЕО и настоящата директива) за ограничен период от време.

Член 52

Вследствие на Договора от Лисабон определен брой приложения към Директива 2008/57/ЕО се преобразуват в актове за изпълнение, които се приемат от Комисията. В този член се предвиждат разпоредбите, които ще бъдат прилагани до датата на прилагане на съответните актове за изпълнение.

Член 53

В този член се предвиждат таблици на съответствието, които да бъдат предоставяни от държавите членки, когато се транспонира настоящата директива в националното законодателство. Тези таблици са необходими поради съществените промени, въведени с настоящата директива в глави V и VI, и се считат за необходими, за да могат всички заинтересовани лица лесно да установят кои са приложимите разпоредби на националното законодателство.

Член 54

Това е нов член, свързан с ролята на становищата и препоръките на Агенцията.

Членове 55—57

Тези членове са актуализирани за постигане на съгласуваност с текста на настоящата директива.

Приложение I

В него вече не се споменава трансевропейската железопътна система, защото TCOC фактически ще са претърпели разширяване, когато настоящата директива влезе в сила.

Разделението между високоскоростна и конвенционална железопътна система също така беше премахнато с оглед на сливането на определен брой TCOC, свързани с тези системи.

С оглед на горепосоченото класификацията на возилата е опростена.

Приложения II и III

Няма съществена промяна.

Предишно приложение IV

Това приложение е преобразувано в акт за изпълнение, виж член 8, параграф 2.

Приложения V и VI

Тези приложения са преобразувани в акт за изпълнение, виж член 15, параграф 7.

Предишно приложение VII

Това приложение е преобразувано в акт за изпълнение, виж член 14, параграф 8.

Предишно приложение VIII

Това приложение е заличено, защото е включено в членове 27, 28 и 29.

Предишно приложение IX

Това приложение е преобразувано в акт за изпълнение, виж член 7, параграф 3.

Приложения IV и V

Тези членове са актуализирани за постигане на съгласуваност с текста на настоящата директива.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на
Европейския съюз

(преработена версия)

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз ~~създаване на~~
~~Европейската общност~~, и по-специално членове ~~71 и 156~~ ☒ 91, параграф 1 и членове
170 и 171 ☒ от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателен акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

↓ 2008/57/EO съображение 1
(адаптиран)

~~Директива 96/48/EO на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост~~
~~на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове³ и Директива~~
~~2001/16/EO на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно~~
~~оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна~~
~~система⁴ бяха съществено изменени с Директива 2004/50/EO на Европейския парламент~~

¹ ОВ С, г., стр. .

² ОВ С, г., стр. .

³ ~~ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6. Директива, последно изменена с Директива 2007/32/EO на~~
~~Комисията (ОВ L 141, 2.6.2007 г., стр. 63).~~

⁴ ~~ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Директива 2007/32/EO на~~
~~Комисията.~~

~~и на Съвета⁵. Тъй като сега се въвеждат нови изменения, е уместно да се преработят директивите, за да се постигне по-голяма яснота и техните разпоредби да се обединят в един инструмент с оглед опростяване.~~



- (1) Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността⁶ беше съществено изменена няколко пъти. Поради допълнителни изменения и с оглед постигане на яснота посочената директива следва да бъде преработена.

↓ 2008/57/ЕО съображение 2
(адаптиран)

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

↓ НОВ

- (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 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.

↓ 2008/57/ЕО съображение 3
(адаптиран)

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

⁵ Директива 2004/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 96/48/ЕО на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 114. Поправена версия, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 40).

⁶ ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

↓ 2008/57/EO съображение 4
(адаптиран)

~~Стратегиата на Общността за интегрирането на загрижеността за околната среда и устойчивото развитие в транспортната и политика подчертава необходимостта от действия за намаляване на въздействието на транспорта върху околната среда.~~

↓ 2008/57/EO съображение 5
(адаптиран)

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

↓ 2008/57/EO съображение 6
(адаптиран)
⇒ НОВ

- (5) ~~Държавите-членки отговарят~~ ⇒ Нормативната уредба за железопътния транспорт трябва ясно да определя отговорностите ⇐ за осигуряване спазването на правилата за безопасност, ~~здравеопазване~~ ☒ опазване на здравето ☒ и защита на потребителите, които се прилагат общо по отношение на железопътните мрежи ~~по време на проектирането, изграждането, въвеждането в експлоатация и експлоатацията на тези железници.~~

↓ 2008/57/EO съображение 7
(адаптиран)

- (6) Съществуват големи различия между националните норми, ~~и между~~ вътрешните правила и техническите спецификации, ~~които железниците прилагат~~ ☒ 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 ~~вне всяка цел~~ ☒ Съюз ☒ ~~мрежа на Общността.~~

↓ 2008/57/EO съображение 8
⇒ НОВ

- (7) С течение на времето тази ситуация е създавала 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.

↓ 2008/57/ЕО съображение 9
(адаптиран)
⇒ нов

- (8) Поради това е целесъобразно да се определят ~~основните~~ съществени изисквания ⇐ , свързани с оперативната съвместимост ⇐ за ~~цялата~~ цялата ~~Общност~~ ☒ Съюз ☒ , които ~~не~~ ☒ следва да ☒ са валидни за железопътната й система.

↓ 2008/57/ЕО съображение 10

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 11

~~Влизането в сила на Директива 2001/12/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 91/440/ЕО на Съвета относно развитието на железниците в Общността⁷, Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензиране на железопътните предприятия⁸ и Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такен за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност⁹ иматне въздействие върху осъществяването на оперативната съвместимост. Както и при другите видове транспорт, предоставянето на права за достъп трябва да бъде придружено от необходимите мерки за хармонизация. Следователно е необходимо да се осъществява оперативна съвместимост по цялата мрежа, като постепенно се разширява обхватът на Директива 2001/16/ЕО. Необходимо е също да се разшири правното основание на Директива 2001/16/ЕО във връзка с член 71 от Договора, на който се основава Директива 2001/12/ЕО.~~

↓ 2008/57/ЕО съображение 12
(адаптиран)
⇒ нов

- (9) Разработването на технически спецификации за оперативна съвместимост (TCOC) показва необходимостта от изясняване на отношенията между съществени изисквания и TCOC, от една страна, и европейските стандарти и другите документи с нормативен характер, от друга. По-специално следва да се

⁷ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1.

⁸ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26.

⁹ ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29. Директива, изменена с Директива 2007/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26).

направи ясно разграничение между стандартите или частите от стандарти, които ~~трябва~~ ☒ 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 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 Съвета¹⁰ ☒ ~~в духа на новия подход към техническата хармонизация и стандартизация.~~ ☒ Когато това е строго необходимо, TCOS могат да правят изрични препратки към европейски стандарти или спецификации, които стават задължителни от момента, в който TCOS е приложима. ☒

↓ НОВ

- (10) С цел действително да се увеличи конкурентоспособността на железопътния сектор в Съюза, без да се нарушава конкуренцията между ключовите участници в железопътната система, TCOS 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.

↓ 2008/57/ЕО съображение 13

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 14

~~TCOS могат в определени случаи да правят изрични препратки към европейски стандарти или спецификации, когато това е строго необходимо, за да се постигнат целите на настоящата директива. Такова изрично препращане има последици, които~~

¹⁰

OB L 316, 14.11.2012 г., стр. 12.

~~трябва да се поленят; по специално, тези европейски стандарти или спецификации стават задължителни от момента, в който TCOC е приложима.~~

↓ 2008/57/ЕО съображение 15
(адаптиран)

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 16
(адаптиран)

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 17
(адаптиран)

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

↓ НОВ

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 18
(адаптиран)

- (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 ~~подробни спецификации~~ в съответната TCOC. В такива случаи органите, които отговарят за процедурите по оценяване и проверка на съответствието, са нотифицираните ~~органи~~ ☒ организации ☒, посочени в член 17 ~~20~~ от Директивата ~~2008/57/ЕО 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО~~.

↓ НОВ

- (17) Директива 2008/57/ЕО се прилага за цялата железопътна система в рамките на Съюза, а обхватът на TCOC 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.

↓ 2008/57/ЕО съображение 19

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

↓ НОВ

- (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, TCOC 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.

↓ 2008/57/ЕО съображение 20

~~Директива 2004/50/ЕО предвиди постепенно разширяване на обхвата на Директива 2001/16/ЕО с приемането на нови TCOC или ревизирането на съществуващи такива. Когато настоящата директива влезе в сила, нейният обхват ще включва~~

~~конвенционалната и високоскоростната европейска мрежа, както е определено в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа¹¹, и превозните средства, които се очаква да пътуват по тези мрежи. Обхватът ще се разширява постепенно, докато покрие цялата мрежа и всички превозни средства, при условие че оценка на въздействието покаже каква е икономическата полза от това.~~

↓ 2008/57/ЕО съображение 21

- (20) Предвид постепенния подход при отстраняването на препятствията пред оперативната съвместимост на железопътната система и времето, което следователно е необходимо за приемане на TCOC, 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.

↓ НОВ

- (21) С цел да се премахнат пречките пред оперативната съвместимост и като следствие от разширяването на обхвата на TCOC 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 TCOC. Вторият вид правила следва постепенно да бъдат премахнати в резултат на затварянето на „отворените въпроси“ в TCOC.

↓ 2008/57/ЕО съображение 22
(адаптиран)

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 23

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

¹¹ ~~ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 1791/2006 на Съвета (ОВ L 363, 20.12.2006 г., стр. 1).~~

↓ 2008/57/EO съображение 24

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

↓ 2008/57/EO съображение 26

~~Съгласно Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността¹² железопътните компании трябва да имат увеличен достъп до железопътните мрежи на държавите-членки, което от своя страна изисква оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, подвижния състав и системите за управление и експлоатация, включително такава квалификация на персонала и условия за хигиена и сигурност на работното място, каквито се изискват за експлоатацията и поддръжката на съответните подсистеми и за прилагането на всяка една ТСОС. Настоящата директива няма за цел обаче да хармонизира, пряко или косвено, условията за работа в железопътния сектор.~~

↓ 2008/57/EO съображение 26
(адаптиран)

- (23) Предвид обхвата и сложността на железопътната система се оказва необходимо, от практически съображения, тя да бъде ~~разбита~~ ☒ 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 ~~трафика~~ ☒ 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 ~~за цялата Общност~~, и по-специално по отношение на съставните елементи и интерфейсите, с оглед постигане на тези съществени изисквания. Същата система се разделя на ~~недвижими~~ ☒ стационарни ☒ и ~~движими~~ ☒ мобилни ☒ елементи: обхващащи, от една страна, мрежата, съставена от линиите, гарите, терминалите и всички видове ~~недвижимо~~ ☒ стационарно ☒ оборудване, нужно за гарантиране на безопасно и ~~непрестанно~~ ☒ непрекъснато ☒ функциониране на системата, а от друга страна — всички ~~превозни средства~~ ☒ возила ☒ , движещи се по мрежата. Следователно за целите на настоящата директива ~~превозното средство~~ ☒ возилото ☒ се състои от една подсистема („подвижен състав“) и, когато е приложимо, от ~~няколко части~~ от други подсистеми (основно ~~бордовата част на~~ подсистемата „контрол, управление и сигнализация на борда на влака“ ~~и бордовата част на подсистемата „енергия“~~).

¹² ~~ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25. Директива, последно изменена е Директива 2007/58/ЕО на Комисията.~~

↓ НОВ

- (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 е важно изискване за оперативната съвместимост на железопътната система.

↓ 2008/57/ЕО съображение 27
(адаптиран)

- (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 ~~трябва~~ ☒ следва ☒ да се стреми да запази целта за оперативна съвместимост.

↓ 2008/57/ЕО съображение 28

- (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.

↓ 2008/57/ЕО съображение 29
⇒ НОВ

- ~~(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 ☒ ~~специални случаи, при условие че съществуват процедури, които гарантират, че тези дерогации са оправдани. Член 155 от Договора изисква действията на Общността в сферата на оперативната съвместимост да се съобразяват с потенциалната икономическа жизнеспособност на проектите.~~

↓ 2008/57/ЕО съображение 30

- (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.

↓ 2008/57/ЕО съображение 31

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 32
(адаптиран)

- (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 от 31 март 2004 г. относно координирането на процедурите за възлагане на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги¹³, възложителите следва да включат технически спецификации в основните документи или в условията по всеки договор. За тази цел е необходимо да се създаде ~~набор~~ ☒ набор от правила, свързани с ☒ европейските спецификации, които да служат като референции за тези технически спецификации.

↓ 2008/57/ЕО съображение 33
(адаптиран)

- (30) В интерес на ~~Общността~~ ☒ 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 ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒. Ето защо европейските ~~органи~~ ☒ организации ☒ по стандартизация ~~трябва~~ ☒ следва ☒ да продължат сътрудничеството си с международните организации по стандартизация.

↓ 2008/57/ЕО съображение 34
(адаптиран)

- (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 ~~Общност~~ ☒ Съюз ☒ и на които железопътната система трябва да отговаря.

↓ 2008/57/ЕС съображение 35
(адаптиран)

- (32) Процедурите за оценяване на съответствието или годността за използването на съставните елементи следва да се основават на използването на модулите, ~~както е предвидено в Решение 93/465/ЕИО на Съвета~~¹⁴ Решение 2010/713/ЕС на Комисията от 9 ноември 2010 г. относно модули за процедурите за оценяване на

¹³ Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно координиране на процедурите за възлагане на обществени поръчки от възложители, извършващи дейност във водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 1). Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 213/2008 на Комисията (ОВ L 74, 15.3.2008 г., стр. 1).

¹⁴ ~~Решение 93/465/ЕИО на Съвета от 22 юни 1993 г. относно модулите за различните фази на процедурите за оценяване на съответствието и правилата за поставяне и използване на маркировката за съответствие СЕ, които са предназначени за използване в директивите за техническо хармонизиране (ОВ L 220, 30.8.1993 г., стр. 23).~~

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 Съвета¹⁵. Доколкото е възможно и с оглед осигуряване развитие на промишлеността, е целесъобразно да се установят процедури, ~~обхващащи една~~ ☒ включващи ☒ система за осигуряване на качеството.

↓ 2008/57/ЕО съображение 36
(адаптиран)

- (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 ~~Общността~~ ☒ 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 „СЕ“ върху съставни елементи, които са предмет на разпоредбите на настоящата директива. Въз основа на оценката на съответствието и/или годността за ~~ползване~~ ☒ употреба ☒, декларацията на производителя за съответствие следва да е достатъчна.

↓ 2008/57/ЕО съображение 37
(адаптиран)

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 38

- (35) Когато дадена TCOC 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 TCOC.

↓ 2008/57/ЕО съображение 39
(адаптиран)

- (36) Подсистемите, съставляващи железопътната система, следва да бъдат подложени на процедура за проверка. Тази проверка ~~трябва~~ ☒ следва ☒ да даде възможност на ~~органите~~ ☒ организациите ☒, отговарящи за ~~разрешаването на~~ въвеждането им в експлоатация, да се уверят, че на етапите на проектиране, изграждане и въвеждане в експлоатация, резултатите са в съответствие с действащите правила и технически и експлоатационни разпоредби. Тя ~~трябва~~ ☒ следва ☒ също да даде възможност на производителите да разчитат на еднакво третиране, независимо от държавата ☒ членка ☒. ~~Поради това е необходимо да се установят един или повече~~

¹⁵ ОВ L 319, 4.12.2010 г., стр. 1—52.

~~модули, определящи принципите и условията, които се прилагат към проверката „ЕО“ на поденетемите.~~

↓ 2008/57/ЕО съображение 40

⇒ НОВ

- (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[.../...] ~~2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността~~¹⁶ [Директива относно безопасността на железопътния транспорт]¹⁷ отговорността за спазването на тези изисквания за съответните им подсистеми се поема от управителя на инфраструктурата или от железопътното предприятие. ~~Държавите-членки могат да проверяват съответствието с тези изисквания при издаването на сертификати за безопасност и одобрения на безопасността съгласно членове 10 и 11 от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт.~~

↓ 2008/57/ЕО съображение 41

(адаптиран)

⇒ НОВ

- (38) ~~Що се отнася до превозни средства, Процедурата за въвеждане в експлоатация на превозни средства~~ ☒ возила ☒ и стационарни съоръжения следва да бъде разяснена, като се вземат предвид ☐ отговорностите на управителите на железопътна инфраструктура и железопътните предприятия ☐ ~~на новото определение на „превозно средство“, което се състои от една или повече подсистеми. Освен това, тъй като директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО разглеждат нови и усъвършенствани подсистеми и Директива 2004/49/ЕО разглежда превозни средства в употреба, всички разпоредби относно разрешениите за въвеждане в експлоатация на превозните средства следва да се включат в тази директива. Също така, следва да се добави процедура за разрешаване на видовете превозни средства. Предвид улесняването на тази процедура и подпомагането на определянето на видовете превозни средства следва да се създаде Европейски регистър на разрешените видове превозни средства, който следва да бъде създаден и да се поддържа от Европейската железопътна агенция (наричана по-долу „Агенцията“).~~

- (39) ☒ С цел да ☒ ~~е оглед да~~ ☒ се улесни ☒ ~~улесняването на~~ въвеждането в експлоатация на ~~превозни средства~~ ☒ возила ☒ и намаляването на административната ~~тежест~~ ☒ 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

¹⁶ ~~ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44. Поправена версия, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16.~~

¹⁷ ~~ОВ L...~~

от 9 юли 2008 г. относно обща рамка за предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Решение 93/465/ЕИО на Съвета¹⁸ ↩ .

↓ НОВ

- (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.
- (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 експлоатация.

↓ 2008/57/ЕО съображение 42

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

↓ НОВ

- (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

¹⁸

ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 82.

класифицирани, така че да се определи еквивалентността между националните правила на различните държави членки, уреждащи едни и същи въпроси.

↓ 2008/57/ЕО съображение 43

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 44

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 45

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 46
(адаптиран)

⇒ нов

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 47

- (44) ~~Нотифицираните органи следва да се структурират по такъв начин, че да отговарят на критериите, които трябва да се прилагат към такъв вид органи във~~

~~всеички сектори, които са част от новия подход към техническо хармонизиране и проверка на съответствието, особено на критериите, свързани с независимостта и компетентността.~~

↓ НОВ

(45) Прозрачната акредитация, предвидена в Регламент (ЕО) № 765/2008 за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93¹⁹, 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 органи за оценяване на съответствието отговарят на съответните нормативни изисквания.

(46) 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) № 1015/2012, с цел да се определят подробни технически спецификации за тези изисквания.

↓ 2008/57/ЕО съображение 48
(адаптиран)

⇒ НОВ

(47) ~~TCOS ~~не~~ следва да бъдат преразглеждани на редовни интервали от време. При откриване на ~~грешки~~ пропуски в TCOS от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (по-долу наричана 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 TCOS. ~~временна поправка да бъде договорена на първо време в комитет и впоследствие да бъде публикувана от Агенцията. Това ще позволи на всички заинтересовани страни, включително промишлеността, нотифицираните органи и органите на властта, да използват поправката в очакване на официално преразглеждане на TCOS от Комисията. С оглед избягване на обръкване с официалните поправки, извършвани от~~~~

¹⁹ ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30.

Комисията, ще се използва терминът „техническо становище“. Тази процедура отговаря на правомощията, приети от Комисията в Решението от 13 юли 2007 г. относно рамковите правомощия на Европейската железопътна агенция за извършването на определени дейности по директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО. Ако се налага обаче ТСОС да бъде изменена поради значителна грешка или грешка от голяма важност, следва да се приложи процедурата по преразглеждане.

↓ 2008/57/ЕО съображение 49

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 50

(48) Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията²⁰.

↓ 2008/57/ЕО съображение 51

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

↓ 2008/57/ЕО съображение 52

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

²⁰ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23. Решение, изменено с Решение № 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр. 11).

↓ 2008/57/ЕО съображение 53
(адаптиран)

- (49) Тъй като целта на настоящата директива, а именно постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система в цялата Общност ☒ 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 постигане на такава оперативна съвместимост, и следователно може да бъде постигната по-добре на общностно равнище ☒ на Съюза ☒ , ~~Общността~~ ☒ 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.

↓ 2008/57/ЕО съображение 54

- (50) ~~В съответствие с точка 34 от Междунститутционалното споразумение за по-добро законотворчество²¹ държавите членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността таблици, които показват, доколкото е възможно, съответствието между настоящата директива и приетите мерки за нейното транспониране, и да ги оповестят.~~

↓ НОВ

- (51) 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 TCOC и измененията на TCOC, включително тези изменения, които са необходими за отстраняване на пропуските в TCOC, към техническия напредък. 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.
- (52) С цел да бъдат отстранявани пропуските, откривани в TCOC, Комисията следва да приема делегирани актове за изменение на тези TCOC по процедурата за спешни случаи.
- (53) С цел да се гарантира прилагането на член 6, параграф 1 от настоящата директива по отношение на правомощията на Агенцията да изготвя проекти на TCOC и измененията в тях, както и да отправя съответните препоръки до Комисията, следва да се предоставят изпълнителни правомощия на Комисията.

²¹ ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

- (54) 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 TCOC, или части от тях, подробно описание, формат и начини на предаване на досието; 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; 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 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 Комисията²².
- (55) 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.

↓ 2008/57/ЕО съображение 55

- (56) 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~~а~~. Задължението за транспониране на разпоредбите, които не са изменени, произтича от ~~предходната~~ директива~~а~~.

↓ НОВ

- (57) 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.

²² ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

↓ 2008/57/EO съображение 56

~~Член 14 от Директива 2004/49/EO и директиви 96/48/EO и 2001/16/EO следва да бъдат отменени;~~

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА 1

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

~~Член~~ ☒ Предмет ☒ и обхват

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

☒ 2. 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. ☒

↓ 2008/57/EC

⇒ НОВ

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

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

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

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

3. ~~Държавите-членки могат да изключат от мерките, които приемат при изпълнението~~
⇒ От обхвата на настоящата директива се изключват следните системи ⇐:

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

а) метрополитена, ~~трамваи~~ ☒ трамвайния транспорт ☒ и ~~други теснолинейни железопътни системи~~ ☒ железницата с олекотена конструкция ☒ ;

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

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

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

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

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

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

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива:

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

⇒ НОВ

(1) „~~трансевропейска~~ Железопътна система ⇒ на Европейския съюз ⇐ “ е съвкупността от ~~трансевропейските конвенционални и високоскоростни железопътни системи~~ ☒ елементите ☒ , посочени в приложение I, ~~точки 1 и 2~~;

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

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

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

⇒ НОВ

- (3) ~~„превозно средство“~~ ☒ „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 ⇐ . ~~Превозното средство~~ ☒ Возилото ☒ се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми ~~или части от такива подсистеми~~;

↓ 2008/57/EC (адаптиран)

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

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

- (5) „подсистеми“ ☒ са структурните или функционалните части ☒ ~~е резултатът от разделянето~~ на железопътната система, ~~както е показано~~ ☒ посочени ☒ в приложение II. ~~Тези подсистеми, за които трябва да се определят съществени изисквания, могат да са структурни или функционални;~~
- (6) „съставни елементи на оперативната съвместимост“ са всеки ~~елементарен компонент~~ ☒ 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 ☒ = ~~Понятието „съставен елемент“ включва~~ както материални обекти, така и нематериални обекти, ~~като например софтуер~~;

↓ 2008/57/EC

- (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;

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

⇒ НОВ

- (8) „европейска спецификация“ е обща техническа спецификация, европейско техническо одобрение ☒ съгласно определението в приложение XXI към Директива 2004/17/EO ☒, или ~~национален~~ ⇒ европейски ⇐ стандарт ⇒ , съгласно определението в член 2, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 1025/2012; ⇐ ~~който транспонира европейски стандарт, както е определено в приложение XXI към Директива 2004/17/EO;~~

↓ 2008/57/EC

- (9) „техническа спецификация за оперативна съвместимост“ („TCOC“) 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;

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

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

⇒ НОВ

- (10) „основен параметър“ е всяко регулаторно, техническо или оперативно условие, което е от решаващо значение за оперативната съвместимост и е уточнено в относимите TCOC;
- (11) „специфичен случай“ е всяка част от железопътната система, която се нуждае от специални, временни или постоянни, разпоредби в TCOC поради географски или топографски изисквания, или такива на градската среда, или такива, влияещи на съвместимостта със съществуващата система. Това при ☒ по-конкретно ☒ ~~определени~~ железопътни линии и мрежи, изолирани от останалата част от ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒ , ~~може да включва~~ габарити на натоварване, междурелсието или разстоянието между ~~релсите~~ ☒ коловозите ☒ и ~~превозните средства~~ ☒ возилата ☒ , строго предназначени за ползване с местен, регионален или исторически характер, или ~~превозните средства~~ ☒ возилата ☒ с произход от или предназначени за трети страни;
- (12) „модернизиране“ означава всяка ~~значителна~~ работа по модификация на подсистема или част от ~~подсистема~~ ☒ нея ☒ , която ☒ води до промяна в техническото досие, придружаващо декларацията „ЕО“ за проверка, ако това техническо досие съществува, и която ☒ подобрява ~~цялостните~~ ☒ показатели ☒ ~~функциониране~~ на подсистемата;
- (13) „~~обновяване~~“ означава всяка ~~значителна~~ работа по модификация на подсистема или част от ~~подсистема~~ ☒ нея ☒ , която не променя ~~цялостните~~ ☒ показатели ☒ ~~функциониране~~ на подсистемата;
- (14) „съществуваща железопътна система“ е структурата, състояща се от линии и стационарни съоръжения на съществуващата железопътна система плюс ~~превозните средства~~ ☒ возилата ☒ от всякакви категории и произход, които се движат по тази инфраструктура;

↓ 2008/57/EC (адаптиран)

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

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

- (16) „въвеждане в експлоатация“ са всички операции, чрез които една подсистема или ~~превозно средство~~ ☒ возило ☒ се въвежда в нейното ☒ /неговото ☒ проектно експлоатационно състояние;
- (17) „възложител“ е всяка ~~образователна~~ ☒ организация ☒, ~~държавна~~ или частна, което поръчва проектирането и/или изграждането или ~~обновяването~~, или модернизирането на подсистема. Тази ~~образователна~~ ☒ организация ☒ може да бъде железопътно предприятие, управител на инфраструктурата или ползвател, или концесионер, отговарящ за изпълнение на проект;

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

- (18) „ползвател“ е ☒ физическото или юридическото ☒ лице, ~~или образованието~~, което в качеството си на собственик на ~~превозното средство~~ ☒ возилото ☒ или титуляр на правото да го ползва, експлоатира ~~превозното средство~~ ☒ возилото ☒ като средство за транспорт и е регистрирано като такъв в националния регистър на ~~превозните средства~~ ☒ возилата ☒, посочен в член ~~43~~;
- (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; ⇐ ~~била недопустима за заинтересованата държава-членка. Подобна пречка може да бъде от правно, договорно, икономическо, финансово, социално или екологично естество и трябва да бъде надлежно обоснована;~~

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

- (20) „хармонизиран стандарт“ е ~~всеки~~ европейски стандарт, ⇒ както е определен в член 2, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) № ⇐ ~~приет от един от европейските органи по стандартизация, изброени в приложение I към Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 1998 г. относно определяне на процедура за предоставяне на информация в областта на техническите стандарти, регламенти и правила за услугите на информационното общество~~²³ във връзка с мандат, даден от Комисията, и който е изготвен в съответствие с процедурата, посочена в член 6, параграф 3 от същата директива, и самостоятелно или заедно с други стандарти осигурява решение по отношение на съответствието със ~~законова разпоредба~~;
- (21) „национален орган по безопасността“ е „орган по безопасността“ така, както е определен в член 3, ~~буква ж~~ от Директивата ☒ .../... [относно безопасността на железопътната система в рамките на Съюза] ☒ ~~2004/49/ЕО~~;

²³

~~ОВ L 204, 21. 7.1998 г., стр. 37. Директива, последно изменена с Директива 2006/96/ЕО на Комисията (ОВ L 263, 20.12.2006 г., стр. 81).~~

- (22) „тип“ е видът на ~~превозното средство~~ ☒ возилото ☒ , определящ основните ☒ проектни ☒ характеристики ~~на проектиране на превозното средство~~ ☒ возилото ☒ съгласно ☒ сертификата за изпитване на типа или за изпитване на проекта, описан в съответния модул за проверка ☒ ~~единния сертификат за изпитване на типа, описан в модул Б на Решение 93/465/ЕИО~~;

↓ 2008/57/EC (адаптиран)

- (23) „сери~~я~~“ е количеството идентични ~~превозни средства~~ ☒ возила ☒ от един проектен тип;

~~„агенция“ е Европейската железопътна агенция, както е създадена с Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция (Регламент за Агенцията)²⁴;~~

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

- (24) „структура, която отговаря за поддръжката“ означава структура, която отговаря за поддръжката на ~~превозно средство~~ ☒ возило ☒ и е регистрирана като такава в националния регистър на ~~превозните средства~~ ☒ возилата ☒ .

↓ НОВ

- (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 автомобилния трафик, като обикновено не извършва обмен на возила с пътническия или товарния трафик на дълги разстояния;

- (26) „национални правила“ означава всички задължителни правила, които съдържат изисквания за безопасност на железопътния транспорт или технически изисквания, наложени на ниво държави членки и приложими за железопътните предприятия, независимо от органа или организацията, който/която ги издава;

- (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;

- (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;

- (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

²⁴ ~~ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1. Поправена версия, ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 3.~~

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 да действа от негово име във връзка с определени задачи;
- (32) „техническа спецификация“ е документ, който определя техническите изисквания, на които да отговаря определен продукт, процес или услуга;
- (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, който 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.
- (38) „управител на инфраструктура“ е управител на инфраструктура съгласно определението в член 3 от Директива .../... [за създаването на единно европейско железопътно пространство];
- (39) „железопътно предприятие“ е железопътно предприятие съгласно определението в член 3 от Директива .../... [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.

↓ 2008/57/ЕО

Член 3

Обща съвместимост

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

~~2. Разпоредбите на настоящата директива се прилагат, без да засягат които и да било други съответни разпоредби на Общността. Все пак, при съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите, съблюдаването на~~

~~съществени изисквания на настоящата директива може да изисква използването на отделни европейски спецификации, създадени за тази цел.~~

Член ~~34~~

Съществени изисквания

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

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

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

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

ГЛАВА II

ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

Член ~~45~~

Съдържание на ~~ТСОС~~ ☒ техническите спецификации за оперативна съвместимост ☒

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

↓ НОВ

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.

↓ 2008/57/ЕО

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

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

~~43. Доколкото е необходимо за постигането на целта, посочена в член 1, ▯~~ Всяка TCOC:

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

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

↓ 2008/57/EO

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, ~~например според категориите линии, центрoвете и/или превозните средства, посочени в приложение I;~~

↓ 2008/57/EC

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;

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 „EO“ на подсистемите, от друга; Тези процедури се основават на модулите, определени в Решение 2010/713/EC²⁵ ~~93/465/EIO~~;

↓ 2008/57/EO

⇒ НОВ

е) посочва стратегията за прилагане на TCOC. 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 TCOC ще е правило ⇒, включително да се определят крайни срокове за завършване на тези етапи, когато е необходимо ⇐;

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 TCOC.

²⁵

ОВ L 319, 4.12.2010 г., стр. 1.

↓ НОВ

(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;

(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;

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

54. Всяка TCOC 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 TCOC и съобразяването с тях ще помогне постепенно ⇒, в рамките на този период от време, ⇐ да се постигне оперативната съвместимост на железопътната система.

65. TCOC запазват по подходящ начин съвместимостта на съществуващите железопътни системи на отделните държави членки. За тази цел могат да бъдат ~~направени уговорки за~~ ☒ предвидени ☒ специфични случаи за всяка TCOC по отношение както на мрежата, така и на ~~превозните средства~~ ☒ возилата ☒, ⇒ по-специално за ⇐; ☒ специално внимание трябва да се обърне на определянето на габарита на натоварване, междурелсието или разстоянието между ~~релсите~~ ☒ коловозите ☒ и ~~превозните средства~~ ☒ возилата ☒, движещи се от или предназначени за трети страни. За всеки специфичен случай TCOC определя правилата за прилагане на елементите на TCOC, ~~посочени~~ ☒ предвидени ☒ в параграф 43, букви в)–ж).

↓ 2008/57/ЕО

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

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

87. TCOC не трябва да ☒ възпрепятстват ☒ на ~~бъдат пречка за решения на~~ държавите членки ~~по отношение~~ ☒ да вземат решение относно ☒ използването на инфраструктури за движение на ~~превозни средства~~ ☒ возила ☒, необхванати от TCOC.

98. TCOC 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 TCOC и

стават задължителни от момента, в който TCOC е приложима. В случай че липсват такива стандарти или спецификации или техническа документация и тяхното разработване предстои, може да се направи препратка към други ясно определени нормативни документи; ~~в такъв случай се касае за документи, които са лесно достъпни и са публично достояние.~~

Член 56

☒ Изготвяне, приемане и преразглеждане ☒ ~~Приемане, преразглеждане и публикуване~~ на TCOC

↓ 2008/57/EC

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

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

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

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

↓ НОВ

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

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

~~3.2.~~ Всеки проект за TCOC се изготвя в ~~две~~ ☒ следните ☒ фази:

а) ~~Първоначално~~ Агенцията определя основните параметри за тази TCOC, 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) ~~След това~~ Агенцията изготвя проекта за TCOC на базата на тези основни параметри. ~~Където~~ ☒ Когато ☒ е целесъобразно, Агенцията отчита техническия ~~прогрес~~ ☒ напредък ☒ , вече проведената работа по стандартизация, ~~работните вече на място — страни~~ ☒ създадените вече работни групи ☒ и признатата научноизследователска работа. Към проекта за TCOC се прилага обща оценка на очакваните разходи и ползи от прилагането на TCOC. Тази оценка отразява очакваното въздействие върху всички участващи оператори и икономически агенти.

↓ 2008/57/EO (адаптиран)
⇒ НОВ

~~4. Съставянето, приемането и преразглеждането на всяка една TCOC (включително основните параметри) отчита очакваните разходи и ползи от всички разглеждани технически решения, заедно с интерфейсите между тях, така че да се установят и приложат най-добрите решения. Държавите-членки участват в тази оценка, като предоставят необходимите данни.~~ 3. Агенцията, за да отчете развитието на технологиите или социалните изисквания, изготвя проекти на TCOC 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.

~~45. Комитетът, посочен в член 29, бива информиран редовно за подготвителната работа по TCOC. По време на~~ ⇒ подготвителната работа по TCOC ⇐ ~~, по искане от страна на комитета~~ Комисията може да формулира всякакви правила или полезни препоръки по отношение на проекта на тези TCOC 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 TCOC доклад.

~~56. При приемането на всяка една TCOC се определя датата на влизането ѝ в сила в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 29, параграф 4. Когато от съображения за техническа съвместимост се въвеждат в експлоатация едновременно различни подсистеми, датите на влизане в сила на съответните TCOC следва да бъдат еднакви~~ ☒ съвпадат ☒ .

67. При съставянето, приемането и преразглеждането на TCOC 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 TCOC Агенцията се консултира с асоциации и структури, представляващи потребителите. Към проекта за TCOC тя прилага доклад за резултатите от тази консултация.

↓ 2008/57/EO (адаптиран)
⇒ НОВ

7. ⇒ В съответствие с член 6 от Регламент (ЕС) № .../... [Регламента за Агенцията], Агенцията изготвя и редовно актуализира ⇐ ~~Списъкът~~ на асоциациите ☒ на ползвателите ☒ и ~~органите~~ ☒ организациите ☒ , които следва да бъдат консултирани, ~~се изготвя от Комисията, след консултация с комитета в съответствие с член 29, параграф 2.~~ ☒ Този списък ☒ може да бъде преразглеждан и актуализиран при искане от страна на държава-членка или по инициатива на Комисията.

↓ 2008/57/EC (адаптиран)
⇒ НОВ

8. Съставянето, приемането и преразглеждането на TCOC се съобразяват с мнението на социалните партньори по отношение на условията, посочени в член ~~54~~, параграф 4, буква ж). ⇒ За тази цел Агенцията извършва консултация със социалните партньори,

преди да представи на Комисията препоръки относно TCOC и измененията в тях. ~~За тази цел със социалните партньори се извършват консултации преди представянето на проекта за TCOC на комитета, посочен в член 29, за приемане или преразглеждане.~~ Консултациите със социалните партньори се извършват в контекста на Комитета за секторен диалог, създаден в съответствие с Решение 98/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. относно учредяването на комитети за секторен диалог за насърчаване на диалога между социалните партньори на европейско равнище²⁶. Социалните партньори публикуват становището си в срок от три месеца.

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

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

В случай на установени пропуски в TCOC в съответствие с член 6, когато ~~наложителни причини за спешност го налагат~~ ☒ се налага поради спешност ☒ , се прилага процедурата, предвидена в член 47 за делегираните актове, приемани в съответствие с настоящия член.

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

~~10. TCOC се публикуват от Комисията в Официален вестник на Европейския съюз.~~

Член 67

Недостатъци на ☒ Пропуски в ☒ TCOC

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

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

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

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

↓ НОВ

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

²⁶ ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27. Директива, последно изменена с Регламент (ЕО) № 1792/2006 (ОВ L 362, 20.12.2006 г., стр. 1).

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 същественият изисквания и следователно могат да се използват за оценяване на проекти.

↓ 2008/57/EO

Член 8

Разширяване на обхвата на ТСОС

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

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

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

~~а) разрешения за въвеждане в експлоатация~~

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

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

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

~~б) разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които следва да се използват понякога в участък от мрежата, който все още не попада в обхвата на ТСОС, по отношение на този участък от мрежата, се издават в съответствие с членове от 21 до 27 и националните правила, посочени в член 8~~

~~от Директива 2004/49/ЕО, или, когато е приложимо, член 17, параграф 3 от настоящата директива.~~

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

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

Член 79

~~Дерогации~~ ☒ **Неприлагане на ТСОС** ☒

↓ **НОВ**

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;

г) за всяко предложено подновяване, удължаване или модернизиране на съществуваща подсистема или част от нея, когато прилагането на тези ТСОС би компрометирало икономическата жизнеспособност на проекта.

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.

↓ 2008/57/ЕО

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. В случаите, посочени в параграф 1, букви б), г) и е), Комисията взема решение в съответствие с процедурата по регулиране, предвидена в член 29, параграф 3, дали да приеме искането за дерогация. Въпреки това, в случая, посочен в параграф 1, буква б),

решението на Комисията не се отнася до габарита на натоварване и междурелсието. Комисията излиза с решение в срок от шест месеца след представяне на искането, подкрепено с пълно досие. При липса на такова решение искането се счита за прието. Докато Комисията не вземе решение, в случая, посочен в параграф 1, буква е), държава-членка може да прилага алтернативните разпоредби, посочени в приложение IX.

↓ 2008/57/ЕО

6. Всички държави членки се информират за резултатите от анализите и от процедурата, установена в параграф ~~3~~ 4 и 5.

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

ГЛАВА III

СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

Член ~~84~~

Пускане на пазара на съставните елементи на оперативната съвместимост

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

- а) ~~са пуснати~~ ☒ 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 и са правилно ~~инсталирани~~ ☒ монтирани ☒ и поддържани.

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 ~~съвместимост~~ ☒ съответствие ☒ или годност за употреба, ~~чиито елементи са представени в приложение IV.~~

↓ НОВ

Комисията определя с помощта на актове за изпълнение 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.

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 ☐ ~~за които е съставена декларация „ЕО“ за съответствие или годност за употреба, за съответстване на прилаганите се спрямо тях съществени изисквания на настоящата директива.~~
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 ~~пуснати~~ ☒ въведени ☒ в експлоатация, когато съответната ТСОС влиза в сила, могат да бъдат ~~инсталирани~~ ☒ 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~~10, параграф 1.

Член 12

~~Несъответствие на европейски спецификации със съществени изисквания~~

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

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

~~б) преразглеждане на ТСОС в съответствие с член 7.~~

Член ~~1013~~

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

1. За изготвянето на декларацията „ЕО“ за съответствие или годност за употреба на ~~един~~ съставен елемент на оперативната съвместимост производителят или неговият упълномощен представител, установен в ~~Общността~~ ☒ 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 ~~орган~~ ☒ организация за оценяване на съответствието ☒ , пред която производителят или неговият упълномощен представител, установен в ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒ , е депозирал заявлението.
3. Когато съставните елементи на оперативната съвместимост са предмет на други директиви на ~~Общността~~ ☒ 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, ~~установен в~~ ~~Общността~~, са изпълнили задълженията, ~~произтичащи от~~ ☒ заложи 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~~ ☒ да се засягат разпоредбите на член ~~1114~~:

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

съвместимост₂ или осигурява изтеглянето му от пазара в съответствие с процедурите, предвидени в член ~~114~~.

Член ~~114~~

Несъответствие на съставни елементи на оперативната съвместимост със съществените изисквания

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

1. Когато държава членка счеде, че за съставен елемент на оперативната съвместимост, обхванат в декларация „ЕО“ за съответствие или годност за употреба и пуснат на пазара, съществува вероятност, при използването му по предназначение, да не удовлетвори съществените изисквания, тя предприема всички необходими мерки за ограничаване на приложното му поле, за забрана на използването му, ~~или~~ за изтеглянето му от пазара ⇒ 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:

↓ 2008/57/ЕО

- 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.

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

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

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

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

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

ГЛАВА IV

ПОДСИСТЕМИ

Член 15

Процедура за въвеждане в експлоатация

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/EC (адаптиран)

Член 12~~16~~

Свободно движение на подсистеми

Без да се засяга глава V ~~член 15, параграф 1~~, на територията си и на основания, свързани с настоящата директива, държавите-членки не могат да забраняват, ограничават или ~~спират~~ ☒ 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~~¹⁷

Съответствие с TCOC и националните правила

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

⇒ НОВ

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

↓ 2008/57/EC

⇒ НОВ

2. Проверката на оперативната съвместимост на една структурна подсистема, изграждаща железопътната система, в съответствие със съществените изисквания, се извършва чрез сравняване с TCOC, ~~когато те съществуват~~ и националните правила, нотифицирани в съответствие с параграф 3 .

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

3. За всяка подсистема държавите членки съставят списък на ~~техническите~~ ☒ националните ☒ правила, които се използват за прилагането на съществените изисквания, ~~и изпращат уведомление за този списък на Комисията, когато~~ ☒ в следните случаи ☒ :

↓ 2008/57/EC

~~не съществува съответна TCOC, или~~

↓ НОВ

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

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

⇒ НОВ

- б) ☒ когато ☒ е нотифицирано ~~дерогация~~ ☒ неприлагане на една или повече TCOC ☒ ~~или~~ или части от тях ~~с~~ съгласно член ~~8~~⁷; или
- в) ☒ когато ☒ специфичен случай изисква прилагането на технически правила, които не са включени в съответната TCOC.

↓ НОВ

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

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

~~По този повод~~ Държавите членки определят ~~също~~ органите, които отговарят, в случая с тези технически разпоредби, за ~~процедурата на~~ ☒ декларацията „ЕО“ за ☒ проверка, посочена в член ~~18~~15.

↓ 2008/57/ЕО

⇒ НОВ

~~Комисията съобщава тази информация на Агенцията, която я публикува.~~

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

Член 14

☒ Национални правила ☒

1. ⇒ Държавите членки уведомяват Комисията за този списък с национални правила, посочен в член 13, параграф 3 ⇐ ~~Този списък се нотифицира~~ или:

- а) всеки път, когато се променя списъкът на ~~техническите~~ правилата, ~~за който се е изисквала нотификация до 30 април 2005 г., съгласно член 16, параграф 3 от Директива 96/48/ЕО и член 16, параграф 3 от Директива 2001/16/ЕО, или~~
- б) след като е било ~~а~~ ☒ подадено искане за ☒ ~~нотифицирана дерогация~~ ☒ неприлагането на TCOC в съответствие с член 7 ☒, или

↓ 2008/57/ЕО

⇒ НОВ

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

↓ НОВ

2. Държавите членки нотифицират Агенцията и Комисията за пълния текст на съществуващите национални правила чрез съответната информационно-технологична система в съответствие с член 23 от Регламент (ЕС) № .../... [Регламент за създаване на агенция].

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

а) когато TCOC 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 Агенцията и Комисията за проекта на това правило с помощта на съответната информационнотехнологична система в съответствие с член 23 от Регламент (ЕС) № .../... [Регламент за създаване на агенция].

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.

8. Комисията определя с помощта на актове за изпълнение класификацията на нотифицираните национални правила в различни групи с цел да се улеснят 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 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].

↓ 2008/57/ЕО

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

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

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

Процедура за съставяне на декларация „ЕО“ за проверка

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

1. За съставянето на декларация „ЕО“ за проверка заявителят ☒ подава искане до ☒ нотифицираната ~~ния орган~~ ☒ 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 ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒ .

2. Задачата на нотифицираната ~~ния орган~~ ☒ 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 TCOS и регистрите, предвидени в членове ~~44 и 45~~ ~~34 и 35~~.

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

↓ НОВ

4. Всяка промяна на техническото досие, посочено в параграф 3, която оказва влияние върху извършваните проверки, предполага необходимостта да се изготви нова декларация „ЕО“ за проверка.

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

~~54.~~ Нотифицираната ~~ния орган~~ ☒ 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) ☒ процедурата, установена в приложение VI.

~~65.~~ Ако съответните TCOS позволяват това, нотифицираната ~~ния орган~~ ☒ организация за оценяване на съответствието ☒ може да издава сертификати за съответствие за серия подсистеми или някои части на тези подсистеми.

↓ НОВ

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.

↓ 2008/57/EC

Член ~~16~~¹⁹

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~~⁷.

↓ НОВ

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 Официалния вестник на Съюза, се считат за отговарящи на съществените условия, обхванати от тези стандарти или части от тях, посочени в приложение III.

↓ 2008/57/EC

~~Член 20~~

~~Въвеждане в експлоатация на съществуващи подсистеми след обновяване или модернизация~~

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

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

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

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

~~причината, поради която TCOS не е приложена изцяло,~~

~~техническите характеристики, които се прилагат вместо TCOS,~~

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

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

ГЛАВА V

ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

↓ НОВ

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, които се намират или експлоатират на територията на съответната държава членка.

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.

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:

- (a) декларацията „ЕО“ за проверка
- (b) техническата съвместимост на тези подсистеми със системата, в която те се интегрират, установена на основата на съответните TCOC, национални правила и регистри;
- (c) безопасното интегриране на тези подсистеми, което се установява чрез съответните TCOC, национални правила, регистри и общите методи за безопасност, предвидени в член 6 от Директива.../... [относно безопасността на железопътната система в рамките на Съюза].

4. В случай на подновяване или модернизиране на съществуващите подсистеми, заявителят, в зависимост от случаите, определени в параграф 2, изпраща на националния орган по безопасността (за енергийните и инфраструктурните подсистеми) или на Агенцията (за подсистемите за контрол, управление и сигнализация

по железопътната линия) досие с описание на проекта. 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 месеца от получаването на цялата необходима информация.

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:

- (a) общото ниво на безопасност на съответната подсистема може да бъде повлияно отрицателно от предвидените работи; или
- (d) то се изисква от съответните TCOC; или
- (e) 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 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 .

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.

↓ 2008/57/EC

Член 21

Разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства

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

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

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

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

~~5. Разрешение, предоставено от една държава-членка, е валидно във всички други държави-членки, без да се засягат разпоредбите на членове 23 и 25 относно допълнителните разрешения. Държавите членки изясняват чрез приемането на~~

специфични национални правила или чрез национални разпоредби в изпълнение на настоящата директива дали са необходими допълнителни разрешения съгласно съответните разпоредби на член 23 при превозни средства, които са в съответствие с TCOC, или член 25 при превозни средства, които не са в съответствие с TCOC.

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

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

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

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

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

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

12. Разрешения за въвеждане в експлоатация, които са били предоставени преди 19 юни 2008 г., включително разрешения, предоставени съгласно международни споразумения, по специално RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) и RIV (Regolamento

~~Internazionale Veicoli), остават в сила съобразно условията, при които са предоставени разрешенията. Тази разпоредба има предимство пред членове 22 — 25.~~

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

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

↓ НОВ

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 в съответствие с параграф 5.

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 TCOC. Разрешението за пускане на возилото на пазара също така предоставя информация относно съответствието на возилото с относимите TCOC и набори от национални правила, свързани с тези параметри.

3. Разрешението за пускане на возило на пазара може да определя условията за употреба на возилото и други ограничения.

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:

- (a) пускане на пазара на мобилните подсистеми, от които е изградено возилото в съответствие с член 19;
- (f) техническата съвместимост на подсистемите, посочени в буква а) в рамките на возилото, установена на основата на относимите TCOC, националните правила и регистрите;
- (g) безопасното интегриране на подсистемите, посочени в буква а) в рамките на возилото, което се установява въз основа на съответните TCOC, национални правила и общите методи за безопасност, предвидени в член 6 на Директива .../... [относно безопасността на железопътната система в рамките на Съюза].

5. Агенцията взема решенията, посочени в параграф 2, в предварително определен разумен срок, но във всеки случай в рамките на 4 месеца от получаването на цялата съответна информация. Теза разрешения са валидни във всички държави членки.

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.

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.

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

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

(h) ново разрешение за пускане на возило на пазара се изисква, ако са променени стойностите на параметрите, включени във вече издаденото разрешение.

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 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.

Член 21

Въвеждане в експлоатация на возила

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 [...].

За тази цел возилата първоначално получават разрешение за пускане на возилото на пазара в съответствие с член 20.

2. Железопътното предприятие съобщава решенията си относно въвеждането на возила в експлоатация на Агенцията, управителя на инфраструктурата и на съответния национален орган по безопасността. Тези решения се записват в националните регистри на возилата, посочени в член 43.

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:

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

Член 22

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

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

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

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

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

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

~~— техническа съвместимост между превозното средство и съответната мрежа;~~

~~— националните правила, приложими към отворените въпроси;~~

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

Член 23

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

~~националните правила, приложими за специфичните случаи, които са посочени надлежно в съответните TCOS;~~

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

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

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

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

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

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

Член 24

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

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

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

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

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

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

Член 25

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)
⇒ НОВ

Член ~~22~~26

Разрешение за ☒ пускане на ☒ типове ~~превозни средства~~ ☒ возила на пазара ☒

1. ⇨ Агенцията ⇨ ~~Държавите членки могат да издават~~ разрешения за ☒ пускане на ☒ типове ~~превозни средства~~ ☒ возила на пазара ☒.

↓ НОВ

Агенцията предоставя подробни насоки относно реда за придобиване на разрешение за пускане на типове 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.

↓ 2008/57/EC

⇒ НОВ

2. При все това, ако ⇒ Агенцията ⇐ ~~държавите-членки~~ ⇐ издава разрешение за пускане на возило на пазара, тя ⇐ ~~authorise a vehicle, they~~ същевременно ~~authorise~~ ⇐ издава и разрешение за пускане на съответния тип возило на пазара ⇐ ~~the type of vehicle~~.

↓ НОВ

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.

↓ 2008/57/EC

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

↓ НОВ

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 типа возило, ТСОС или националното правило определят дали вече издаденото разрешение за пускане на пазара на този 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.

↓ 2008/57/EO (адаптиран)
⇒ НОВ

~~54. Образецът на Декларацията за съответствие с тип се приема ⇒ изготвя в съответствие с Решение 2010/713/EC ⇐ от Комисията в срок до 19 юли 2009 г. въз основа на проект, изготвен от Агенцията, и в съответствие с процедурата по регулиране, посочена в член 29, параграф 3.~~

~~65. Декларацията за съответствие с тип се изготвя съгласно:~~

~~а) за превозни средства ☒ возила ☒, които са в съответствие с TCOC — процедурите за проверка на съответните TCOC;~~

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

↓ НОВ

⇒ б) за возила, които не са в съответствие с TCOC — процедурите за оценяване на съответствието, определени в модули B+D и B+F от Решение 768/2008/EO. 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. ⇐

↓ 2008/57/EC

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

↓ 2008/57/EO (адаптиран)
⇒ НОВ

~~7. Разрешенията ⇒ Разрешенията за пускане на типове возила на пазара ⇐ за тип се регистрират в Европейския регистър на разрешенията ⇒ разрешенията за пускане на типове возила на пазара ⇐ типове превозни средства, посочен в член 4434. Този регистър уточнява държавата-членка или държавите-членки, в които е разрешен тип превозно средство.~~

↓ 2008/57/EC

~~Член 27~~

~~Класификация на националните правила~~

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

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

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

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

ГЛАВА VI

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

НОТИФИЦИРАНИ ОРГАНИ ☒ НОТИФИЦИРАНЕ НА ОРГАНИЗАЦИИТЕ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО ☒

↓ 2008/57/EC

Член 28

Нотифицирани органи

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

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

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

~~4. Ако държава-членка или Комисията счестат, че орган, нотифициран от друга държава-членка, не отговаря на критериите, посочени в приложение VIII, Комисията се консултира със заинтересованите страни. Комисията уведомява въпросната държава-~~

~~членка за промените, които са необходими, за да може нотифицираният орган да запази предоставения му статут.~~

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

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

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

↓ НОВ

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 съответствие 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, заложи 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 законодателство 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 законодателство 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 законодателство, 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, който 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 персоналят, 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 персоналят, 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. Персоналят, 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;

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 TCOC.

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) органът и неговият 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;

в) 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 компетентността 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 TCOC.

2. Оценяването на съответствието се извършва по пропорционален начин, като се избягва излишната тежест за икономическите оператори. Организацията 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, заложи в съответната TCOC или съответстващите хармонизирани стандарти или технически спецификации, не са били изпълнени от производителя, тя изисква от производителя да предприеме подходящи корективни 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 TCOC или на съответстващите хармонизирани стандарти, или на техническите спецификации, тя изисква от производителя да предприеме подходящи корективни мерки и спира действието на сертификата или го отменя, ако е необходимо.

5. Когато не са предприети корективни 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 органи

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) № .../... [за създаване на Европейска железопътна агенция].

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

↓ 2008/57/EC

~~ГЛАВА VII~~

~~КОМИТЕТ И РАБОТНА ПРОГРАМА~~

~~Член 31~~

~~Работна програма~~

~~1. Комисията изготвя работна програма, в която се взема предвид разширяването на обхвата, предвидено в член 8, изменението на ТСОС, предвидено в член 6, параграф 1, и другите задължения, възложени ѝ от настоящата директива. Комисията държи~~

~~комитета напълно информиран и го включва в съставянето и осъвременяването на програмата.~~

~~2. Работната програма се състои от следните етапи:~~

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

~~б) разработване на модел на структура за разработване на TCOC;~~

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

~~г) приемане на необходимите мандати за изготвяне на TCOC;~~

~~д) определяне на основните параметри за всяка една TCOC;~~

~~е) одобряване на проектопрограми за стандартизация;~~

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

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

ГЛАВА VIII

РЕГИСТРИ НА МРЕЖАТА И ПРЕВОЗНИТЕ СРЕДСТВА

Член 4232

Система за номерация на ~~превозните средства~~ ☒ возилата ☒

1. Всяко ~~превозно средство~~ ☒ возило ☒, пуснато в експлоатация в железопътната система на ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒, получава Европейски номер на ~~превозното средство~~ ☒ возило ☒ (EVN) ⇒ от националния орган по безопасността, компетентен в съответната област, преди първото въвеждане в експлоатация на возилото ⇐ ~~в момента на издаване на първоначално разрешение за въвеждане в експлоатация.~~

↓ 2008/57/EC

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

↓ НОВ

Железопътното предприятие, което експлоатира возилото, гарантира, че возилото е обозначено с предоставения му номер (EVN).

↓ 2008/57/EO (адаптиран)
⇒ НОВ

3. ~~следва да се посочи~~ ☒ се определя ☒ в ⇒ Решение 2007/756/EO ⇐ ~~ТСОС относно експлоатацията и управлението на трафика.~~

↓ 2008/57/EO (адаптиран)
⇒ НОВ

4. EVN се предоставя само еднократно на ~~превозното средство~~ ☒ возилото ☒, освен ако ⇒ в Решение 2007/756/EO ⇐ ~~ТСОС относно експлоатацията и управлението на трафика~~ ☒ се ☒ предвижда друго.

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

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

↓ 2008/57/EC (адаптиран)
⇒ НОВ

Член ~~43~~³³

Национални регистри на ~~превозните средства~~ ☒ возилата ☒

1. Всяка държава членка поддържа регистър на ~~разрешенията~~ ⇒ въведените в експлоатация ⇐ железопътни ~~превозни средства~~ ☒ возила ☒ на нейната територия. Този регистър отговаря на следните критерии:

- ~~регистърът съответства~~ ☒ отговаря ☒ на общите спецификации, определени в параграф 2;
- ~~регистърът се~~ поддържа се и се осъвременява от организация, независима от всяко железопътно предприятие;

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

в) ~~регистърът е~~ достъпен е за ☒ националните ☒ органи~~те~~ по безопасността и за разследващите органи, определени в членове 16 и 21 от Директива [.../... относно безопасността на железопътната система в рамките на Съюза] ~~2004/49/EO~~; 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 пространство²⁷ ~~член 30 от Директива 2001/14/EO~~, и за Агенцията,

²⁷

Поправена версия, ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

за железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата, както и за лицата или организациите, които регистрират ~~превозните средства~~
☒ возилата ☒ или са посочени в регистъра.

↓ 2008/57/EC

~~2. Общите спецификации за регистъра се приемат в съответствие с посочената в член 29, параграф 3 процедура по регулиране въз основа на проектоспецификациите, изготвени от Агенцията. Тези проектоспецификации включват: съдържание, формат на данните, функционална и техническа архитектура, начин на работа, включително споразумение за обмен на данни и правила за въвеждане на данни и консултации.~~

↓ НОВ

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.

↓ 2008/57/EC

~~За всяко превозно средство регистърът съдържа най-малкото следната информация:~~

~~а) EVN;~~

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

⇒ НОВ

3. Титулярят на регистрацията съобщава на националните органи незабавно за всяка промяна на данните, въведени в националния регистър на ~~превозните средства~~
☒ возилата ☒ , за унищожаването на ~~превозното средство~~ ☒ возилото ☒ или за решението си да го изключи от регистъра на ☒ националните ☒ органи ☒ по безопасност ☒ на държава членка, в която ~~превозното средство~~ ☒ возилото ☒ е било
⇒ въведено в експлоатация ⇐ ~~разрешено~~.

↓ 2008/57/EO (адаптиран)
⇒ НОВ

4. Докато бъде създадена връзка между националните регистри на ~~превозните средства~~ ☒ 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.

5. След като ~~превозни средства~~ ☒ возила ☒ са били въведени в експлоатация за първи път в трета държава и държава членка е ~~разрешила въвеждането~~ ☒ впоследствие ги е въвела ☒ в експлоатация ~~на такива превозни средства~~ на своя територия, тази държава членка гарантира извличането на съответните данни за ~~превозното средство~~ ☒ возилото ☒ ~~, изброени в параграф 2, букви от г) до е),~~ посредством националния регистър на ~~превозните средства~~ ☒ возилата ☒ ~~⇒ или по силата на разпоредбите на международно споразумение~~ ☒ . ~~Данните по параграф 2, буква е) може да бъдат заместени с критични за безопасността данни относно графика за поддръжка.~~

Член 44~~34~~

↓ 2008/57/EO (адаптиран)
⇒ НОВ

Европейски регистър на ~~разрешените типове превозни средства~~ ☒ ~~разрешенията за пускане на пазара на типове возила~~ ☒

↓ 2008/57/EC (адаптиран)
⇒ НОВ

1. Агенцията създава и поддържа регистър на ☒ разрешенията за пускане на пазара на типове возила, издадени в съответствие с член 22 ☒ ~~типовете превозни средства,~~ ~~разрешени от държавите членки за въвеждане в експлоатация по железопътната мрежа на Общността.~~ Този регистър отговаря на следните критерии:

- а) ~~регистърът е~~ публичен ☒ и ☒ достъпен по електронен път;
- б) ~~този регистър~~ ☒ отговаря ☒ на общите спецификации, определени в параграф 3~~4~~;
- в) ~~този регистър е~~ свързан ☒ с всички национални регистри на ~~превозните средства~~ ☒ возилата ☒ .

↓ НОВ

2. 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 на разрешенията за пускане на пазара на возила. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по изпитване, посочена в член 48, параграф 3.

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

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

~~б) наименованието на производителя;~~

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

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

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

Член 45~~35~~

Регистър на инфраструктурата

1. Всяка държава членка публикува регистър на инфраструктурата, в който се посочват стойностите на мрежовите параметри на всяка подсистема или част от съответната подсистема.
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.
4. Всяка държава членка актуализира регистъра на инфраструктурата в съответствие с Решение 2011/633/ЕС на Комисията.
5. Други регистри, като регистър за достъпността, могат също да бъдат свързани с регистъра на инфраструктурата.
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 изпитване, посочена в член 48, параграф 3.

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

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

ГЛАВА IX

ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 36

Проект на референтни системи

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

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

ГЛАВА VIII

☒ ПРЕХОДНИ И ☒ ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

↓ НОВ

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 и член 5, параграф 3, се предоставят на Комисията за неопределен срок от датата на влизане в сила на настоящата директива.
3. Делегираните правомощия, посочени в член 4, параграф 2 и член 5, параграф 3, 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 и член 5, параграф 3, 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 за спешни случаи

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.

↓ 2008/57/EO
⇒ НОВ

Член 48~~29~~

Процедура на комитета

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

2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат ~~членове~~ ⇒ 4 от Регламент (ЕО) № 182/2011 ⇐ ~~3 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.~~

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат ~~членове~~ ⇒ 5 от Регламент (ЕО) № 182/2011 ⇐ ~~5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.~~

↓ НОВ

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

↓ 2008/57/EC

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

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

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

Член 30

Допълнителни задачи

~~1. Комисията може да внесе в комитета всякакви въпроси, свързани с изпълнението на настоящата директива.~~

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

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

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

Член 49~~37~~

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 67, 12, 114 и 164, 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 50~~39~~

Доклади и информация

1. На всеки три години и за първи път ⇒ три години след публикуването на настоящата директива ⇐ ~~на 19 юли 2011 г.~~ Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета за осъществения напредък за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система. Този доклад съдържа също анализ на случаите, предвидени в член 79⇒, и на прилагането на глава V ⇐.

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

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

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/EO до [две години след датата на влизане в сила].

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 актове за изпълнение, посочени в член 8, параграф 2, член 14, параграф 8, член 15, параграф 7 и член 7, параграф 3 от настоящата директива. Член 53

Препоръки и становища на Агенцията

Агенцията изготвя препоръки и становища в съответствие с член 15 от Регламент .../... [Регламент за Агенцията] за прилагането на настоящата директива. Въз основа на тези препоръки и становища Съюзът приема мерки съгласно настоящата директива.

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

⇒ НОВ

Член ~~54~~³⁸

Транспониране

1. Държавите членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с ~~член 1, член 2, член 4, параграф 2, член 5, параграфи 2, 5, 6 и 8, член 6, параграфи 1, 2, 3, 9 и 10, членове 7, 8 и 9, член 11, параграфи 4 и 5, член 12, член 13, параграф 5, членове 15, 16 и 17, член 18, параграфи 1, 2, 4 и 5, член 19, параграф 3, членове 20—27, член 28, параграфи 4 и 6, членове 32—35~~ ⇒ 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 в срок от [две години след датата на влизане в сила] ⇐ ~~не по-късно от 19 юли 2010 г.~~ 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. ⇐

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 закони, подзаконови и административни разпоредби на директивите, отменени с настоящата

директива, се считат за позовавания на настоящата директива. Държавите членки определят ☒ условията и реда ~~за~~ на позоваване ~~се определят от държавите членки~~.

↓ 2008/57/EC

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

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

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

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

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 ~~главите~~ ☒ членовете ☒ , посочени в първата алинея, в срок от една година от получаването на заявлението.

Член ~~55~~

Отменя

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

⇒ НОВ

Директиван ~~96/48/EO и 2001/16/EO~~ 2008/57/EO, измененан с директивите, посочени в приложение ~~IVIX~~, част А, се отменя ☒ [две години след датата на влизане в сила] ☒ считано от 19 юли 2010 г., без да се засягат задълженията на държавите членки ~~относно~~ ☒ във връзка със ☒ сроковете за транспониране в националното право ~~и за прилагане~~ на директивите ☒ , посочени в приложение ~~IVIX~~, част Б ☒ .

Позоваванията на ~~отмененатите~~ директивна се разглеждат като позовавания на настоящата директива и се тълкуват според таблицата на съответствието в приложение ~~VXI~~.

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

Член ~~56~~

Влизане в сила

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

↓ НОВ

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

↓ 2008/57/ЕО

Член 57~~42~~

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

⇒ Елементи на железопътната система на Съюза ⇐ **ОБХВАТ**

~~1. Трансевропейска конвенционална железопътна система~~

1.1 Мрежа

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

За целите на настоящата директива ~~тази~~ мрежата ☒ на Съюза включва ☒ ~~може да бъде разделена в следните категории:~~

- ☒ специално изградени високоскоростни линии, оборудвани за скорости, обикновено равни или по-високи от 250 км/ч, ☒
- ☒ специално модернизирани високоскоростни линии, оборудвани за скорости от порядъка на 200 км/ч, ☒
- ☒ специално модернизирани високоскоростни линии, които имат специфични характеристики в резултат на трудности от топографски, релефен или градоустройствен характер, 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. ☒
- ☒ конвенционални ☒ линии, предназначени за пътнически услуги,
- ☒ конвенционални ☒ линии, предназначени за смесени превози (пътнически и товарни),
- ☒ конвенционални ☒ линии, ~~специално~~ предназначени ~~или модернизирани~~ за услуги за товарни превози,

- пътнически центрове,
- товарни центрове, включително терминали за връзка между различни видове транспорт,
- линии, свързващи гореспоменатите елементи.

Тази мрежа включва управление на ~~трафика~~ ☒ 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 ~~трафика~~ ☒ движението ☒ .

4.2. Превозни средства ☒ Возила ☒

↓ 2008/57/EO (адаптиран)

⇒ нов

⇒ За целите на настоящата директива, возилата на Съюза ⇐ ~~Трансевропейската конвенционална железопътна система~~ включват всички ~~превозни средства~~ ☒ возила ☒, които се очаква да пътуват по цялата или по част от ~~трансевропейската конвенционална железопътна~~ мрежата ⇐ на Съюза ⇐, включително:

↓ нов

- локомотиви и пътнически подвижен състав, включително тягови единици с ДВГ и електрически тягови единици, моторвагонни (мотрисни) пътнически влакове с ДВГ или електрически такива, пътнически вагони;
- товарни вагони, включително возила, предназначени за превозване на камиони;
- 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.

↓ 2008/57/EC

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

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

~~самоходни термични или електрически влакове,~~

~~термични или електрически тягови единици,~~

~~пътнически вагони,~~

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

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

~~Всяка една от горните категории може да бъде разделена на:~~

~~превозни средства за международна употреба,~~

~~превозни средства за национална употреба.~~

~~In the case of vehicles designed to operate with a maximum speed lower than 200 km/h and likely to operate on high-speed lines, the TSIs shall specify the requirements to ensure the safe operation of these vehicles on high-speed lines.~~

2. ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ЖЕЛЕЗОНЪТНА СИСТЕМА ЗА ВИСОКОСКОРОСТНИ ВЛАКОВЕ

2.1. Мрежа

~~Мрежата на трансевропейската железонътна система за високоскоростни влакове е тази на високоскоростните линии на трансевропейската транспортна мрежа, определени в Решение № 1692/96/ЕО.~~

~~Високоскоростните линии включват:~~

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

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

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

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

2.2. Превозни средства

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

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

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

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

3. СЪВМЕСТИМОСТ НА ЖЕЛЕЗОНЪТНАТА СИСТЕМА

~~Качеството на железонътните услуги в Европа зависи, inter alia, от отличната съвместимост на характеристиките на мрежата (в най-широк смисъл, т.е. неподвижните~~

~~части на всички съответни подсистеми) и тези на превозните средства (включително всички бордови компоненти на всички съответни подсистеми). Работните характеристики, безопасността, качеството на услугата и стойността зависят от тази съвместимост.~~

4. РАЗШИРЯВАНЕ НА ОБХВАТА

4.1. Подкатегории на мрежата и на превозните средства

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

4.2. Предназани мерки по отношение на разходите

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

- ~~— разходите за предложената мярка,~~
- ~~— ползите за оперативната съвместимост на разширяване на обхвата по отношение на определени подкатегории мрежи и превозни средства,~~
- ~~— намалението на капиталовите разходи и такеи поради икономии от мащаба и по доброто използване на превозните средства,~~
- ~~— намалението на оперативните разходи за инвестиции и поддържане поради повишената конкуренция между производителите и дружествата по поддържането,~~
- ~~— предимствата от екологичен характер, дължащи се на техническо усъвършенстване на железопътната система,~~
- ~~— повишаване на безопасността при експлоатацията.~~

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

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 TCOC. Без да се ~~предполага~~ ☒ засяга ☒ изборът на аспекти и съставни елементи, свързани с оперативната съвместимост, или редът, по който те ще бъдат включени в TCOC, 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) ☒ ~~съответната гарова инфраструктура (платформи, зони за достъп, включително нуждите на лицата с ограничена подвижност и др.), обезопасяващото и предпазното оборудване.~~

2.2. Енергия

Електрозахранващата ~~и финансиращата~~ система, включително ~~въздушните~~ контактната ~~и~~ мрежа ~~и~~ 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 ~~трафика~~ ☒ 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 ~~трафика~~ ☒ движението ☒.

Професионалните квалификации, които евентуално може да се изискват за ☒ всеки вид железопътна услуга ☒ ~~трансгранично обслужване~~.

2.6. Телематични приложения

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

- а) приложения за пътнически услуги, включително системи, осигуряващи информация за пътниците преди и по време на пътуването, системи за резервация и плащане, управление на багажа и управление на връзките между влаковете и връзките им с други видове транспорт;
- б) приложения за услуги за превоз на товари, включително информационни системи (контрол в реално време на товарите и влаковете), системи за композиране и разпределение, системи за резервации, плащане и фактуриране, управление на връзките с други видове транспорт и създаване на електронни придружителни документи.

2.7. Подвижен 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 ☒ ~~потреблението~~ на електроенергия, ~~спирачна~~ ☒ уредба ☒ ~~механизми~~, съединителни и ☒ ходова част ☒ ~~двигателни механизми~~ (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 ☒ ~~за нуждите на~~ 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.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

1. Общи изисквания

1.1. Безопасност

1.1.1. Проектирането, ~~конструирането~~ ☒ изграждането ☒ или сглобяването, поддръжката и контролът на съставни елементи с решаващо ~~важност~~ ☒ 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 спиращното оборудване трябва да гарантират, че е възможно спиране при максималната разрешена скорост ~~при~~ определения спиращен път.

1.1.3. Използваните съставни елементи трябва да издържат на всички нормални и ☒ крайно тежки ☒ ~~екстремни~~ натоварвания, които са уточнени за периода на ~~употребата~~ ☒ експлоатацията ☒ им. Отражението върху безопасността на всякакви случайни повреди трябва да бъде ограничено ~~съответно~~ ☒ 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 ~~фиксираните~~ ☒ 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

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

1.4.1. ~~Последствията~~ ☒ 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 ~~Общността~~ ☒ Съюза ☒.

↓ 2008/57/ЕО (адаптиран)

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

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

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 ☒ ~~посегателство~~ повърху инсталациите.

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

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

Трябва да се установят ~~съответни~~ ☒ 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 ~~страни~~ ☒ лица ☒).

2.2.2. Опазване на околната среда

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

2.2.3. Техническа съвместимост

Използваните ~~електрически/термични~~ системи за електрозахранване ☒ /системи за осигуряване на топлинна енергия ☒ трябва:

- да създават възможност влаковете да постигат определените ☒ показатели ☒ ~~работни характеристики,~~
- в случай на ~~електрически~~ системи за електрозахранване, да бъдат съвместими с токоприемниците, с които са оборудвани влаковете.

2.3. Контрол, управление и сигнализация

2.3.1. Безопасност

Използваните инсталации и процедури за контрол, управление и сигнализация трябва да дават възможност на влаковете да се движат със степен на безопасност, отговаряща на целите, предвидени за мрежата. Системите за контрол, управление и сигнализация трябва да продължат да осигуряват ~~също така и сигурното~~ ☒ 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.

~~Инсталирането~~ ☒ 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.

2.4. Подвижен състав

2.4.1. Безопасност

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

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

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

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

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

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

Трябва да бъдат осигурени и обозначени аварийни изходи.

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

Задължително е на борда на влаковете да има система за аварийно осветление с достатъчно интензитет и продължителност.

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

2.4.2. Надеждност и наличност

~~Конструкцията~~ ☒ 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.

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 ~~трафика~~ ☒ движението ☒

2.6.1. Безопасност

~~Регулирането на правилата за експлоатация на мрежата и на~~ Квалификациите на машинистите и на бордовия персонал, както и на персонала в контролните центрове, трябва да ~~е такова~~ ☒ 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.

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

2.6.2. Надеждност и наличност

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

2.6.3. Техническа съвместимост

~~Регулирането на правилата за експлоатация на мрежата и на~~ Квалификациите на машинистите, на бордовия персонал и на управляващите ~~трафика~~ ☒ движението ☒ трябва ☒ да бъдат съобразени с правилата за експлоатация на мрежата, така ☒ ~~да е такова~~, 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, софтуера и протоколите за предаване на данни трябва да гарантират ефективността на системите и качеството на обслужването.

2.7.3. Здраве

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

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

1. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

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

1.1. Многоцелеви съставни елементи

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

1.2. Многоцелеви съставни елементи със специфични характеристики

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

1.3. Специфични съставни елементи

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

2. ОБХВАТ

Декларацията „ЕО“ обхваща:

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

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

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

3. СЪДЪРЖАНИЕ НА ДЕКЛАРАЦИЯТА „ЕО“

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

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

- ~~позовавания на директивата,~~
- ~~наименование и адрес на производителя или неговия упълномощен представител, установен в Общността (посочва се търговското наименование и~~

~~пълният адрес; в случая на упълномощен представител се посочва също и търговското наименование на производителя);~~

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

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

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

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

~~където е уместно, позоваване на европейски спецификации;~~

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

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМИ

1. Декларация „ЕО“ за проверка на подсистеми

~~Декларацията „ЕО“ за проверка и придружаващите я документи трябва да бъдат датирани и подписани.~~

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

~~— позовавания на директивата;~~

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

~~— кратко описание на подсистемата;~~

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

~~— позоваванията на документите, съдържащи се в техническото досие;~~

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

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

~~— самоличност на подписващия.~~

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

Декларация за проверка на подсистеми съгласно национални правила

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

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ПРОЦЕДУРА ЗА ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМИ

1. ОБЩИ ПРИНЦИПИ

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

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

— може да бъде допусната за въвеждане в експлоатация.

ПРОЦЕДУРА ЗА ПРОВЕРКА „ЕО“

Въведение

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

— отговаря на съответните TCOS,

— отговаря на другите предписания, произтичащи от Договора.

2.2. Части на подсистемата и етапи

2.2.1 Междинна декларация за проверка (ISV)

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

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

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

2.2.2 Части на подсистемата

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

2.2.3 Етапи на процедурата за проверка

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

— цялостно проектиране,

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

~~Окончателно изпитване~~

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

~~2.3. Сертификат за проверка~~

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

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

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

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

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

~~— проверява изцяло окончателното изпитване на подсистемата.~~

~~2.4. Техническо досие~~

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

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

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

~~— копия от декларациите „ЕО“ за съвместимост или годност за употреба, които трябва да притежават гореописаните съставни елементи в съответствие с член 13 от директивата, придружени, където е уместно, от съответните изчисления и копия от протоколите за изпитване и изследване, проведени от нотифицираните органи въз основа на общите технически спецификации,~~

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

– сертификат от нотифицирания орган, отговарящ за проверката „ЕО“, придружен от съответните изчисления и приподинен от него, удостоверяващ, че проектът отговаря на разпоредбите на настоящата директива и споменаващ всякакви резерви, отбелязани по време на извършване на работата, които не са отеглени; сертификатът „ЕО“ за проверка следва да бъде придружен също от докладите за инспекции и одит, изготвени от същия орган във връзка със задачите му, уточнени в раздели 2.5.3 и 2.5.4;

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

когато в съответствие с Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията³¹ се изисква безопасно интегриране, заявителят включва в техническото досие доклада от оценката за общите методи за безопасност (CSM) в рамките на оценката на риска, както е посочено в член 6, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО;

2.5. Мониторинг

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

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

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

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

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

2.6. Предоставяне на документи

При заявителя трябва да се депозира цялото досие, посочено в точка 2.4, в подкрепа на сертификатите за междинни декларации за проверка „ЕО“ (ако има такива), издадени от отговарящия за това нотифициран орган, или в подкрепа на сертификата за проверка, издаден от нотифицирания орган, отговарящ за проверката „ЕО“ на

³¹ ОВ L 108, 22.4.2009 г., стр. 4.

поденетемата. Досието трябва да бъде прикрепено към декларацията за проверка „ЕО“, която заявителят изпраща на компетентния орган, при който той подава заявлението за разрешаване на пушкането в експлоатация.

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

2.7. Публикуване

Всеки нотифициран орган трябва периодично да публикува съответна информация за: — получени заявления за проверка „ЕО“ и междинна декларация за проверка, — заявления за оценка на съвместимост и/или за годност за употреба на съставни елементи на оперативната съвместимост, — издадени или отказани сертификати за междинни декларации за проверка „ЕО“, — издадени или отказани сертификати „ЕО“ за съвместимост и/или за годност за употреба, — издадени или отказани сертификати за проверка „ЕО“.

2.8. Език

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

3. ПРОЦЕДУРИ ЗА ПРОВЕРКА СЪГЛАСНО НАЦИОНАЛНИ ПРАВИЛА

3.1. Въведение

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

3.2. Сертификат за проверка

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

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

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

3.3. Техническо досие

Техническото досие, придружавано декларацията за проверка в случай на национални правила, трябва да бъде включено в техническото досие, посочено в точка 2.4, и да

~~съдържа техническите данни, необходими за оценката на съвместимостта на подсистемата с националните правила.~~

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

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

1. Списък на параметрите

1.1. Обща документация

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

1.2. Конструкция и механични части

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

1.3. Взаимодействие с коловоза и определяне на габаритите

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

1.4. Спирачно оборудване

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

1.5. Параметри, свързани с пътниците

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

1.6. Околни условия и аеродинамични ефекти

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

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

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

~~1.8. Бордови системи за енергоснабдяване и управление~~

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

~~1.9. Съоръжения, интерфейси и обстановка за персонала~~

~~Бордови съоръжения, интерфейси, работни условия и обстановка за персонала (включително кабинни за машинистите, интерфейс машинист-машина)~~

~~1.10. Пожарна безопасност и евакуация~~

~~1.11. Поддръжка~~

~~Бордови съоръжения и интерфейси за поддръжка~~

~~1.12. Бордова система „Контрол, управление и сигнализация“~~

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

~~1.13. Специфични експлоатационни изисквания~~

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

~~1.14. Параметри, свързани с товара~~

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

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

↓ 2008/57/EO

2. Класификация на правилата

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

Група А

Група А обхваща:

~~международни стандарти,~~

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

~~Група Б~~

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

~~Група В~~

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

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

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

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

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

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

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

4. Отговарящият за проверките персонал трябва да притежава:

подходящо техническо и професионално образование;

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

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

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

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

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

~~настоящата директива или разпоредби на националното законодателство по изпълнението на директивата.~~

↓ 2008/57/EO

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

ДОСИЕ ЗА ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИСКАНЕ ЗА ДЕРОГАЦИЯ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ЧАСТ А

Отменена# директива#

☒ и списък на последващите изменения в нея ☒

(посочени в член 5540)

Директива 96/48/EO ☒ 2008/57/EO ☒	☒ OB L 191, 18.7.2008 г., стр. 1. ☒
Директива 2001/16/E ☒ 2009/131/EO ☒	☒ OB L 273, 17.10.2009 г., стр. 12. ☒
Директива 2004/49/E ☒ 2011/18/EC ☒	Only Article 14 ☒ (OJ L 57, 2.3.2011 г., стр. 21.) ☒

ЧАСТ Б

Срокове за транспониране в националното право

(посочени в член 5540)

Директива	Краен срок за транспониране
96/48/EO ☒ 2008/57/EO ☒	9 април 1999 г. ☒ 19 юли 2010 г. ☒
2001/16/EO ☒ 2009/131/EO ☒	9 април 1999 г. ☒ 19 юли 2010 г. ☒
2004/49/EO ☒ 2011/18/EC ☒	30 април 2006 г. ☒ 31 декември 2011 г. ☒

ПРИЛОЖЕНИЕ XI

ТАБЛИЦА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

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

Член 9	Член 9	Член 10, параграф 2
Член 10, параграфи 1 – 3	Член 10, параграфи 1 – 3	Член 11, параграфи 1 – 3
—	Член 10, параграф 6	Член 11, параграф 4
—	—	Член 11, параграф 5
Членове 11 – 13	Членове 11 – 13	Членове 12 – 14
Член 14, параграф 1 и 2	Член 14, параграф 1 и 2	Член 15, параграф 1 и 2
Член 14, параграф 3	Член 14, параграф 3	Член 20
Член 14, параграф 4 и 5	Член 14, параграф 4 и 5	Член 33
—	—	Член 15, параграф 2 и 3
Членове 15 и 16	Членове 15 и 16	Членове 16 и 17
Член 16, параграф 3	Член 16, параграф 3	Член 17, параграф 3
—	—	—
Член 18, параграфи 1 – 3	Член 18, параграфи 1 – 3	Член 18, параграфи 1 – 3
—	—	Член 18, параграф 4 и 5
Член 19	Член 19	Член 19
Член 20	Член 20	Член 28
—	—	Членове 21 – 27
Член 21, параграфи 1 – 3	Член 21, параграфи 1 – 3	Член 29, параграфи 1 – 3
—	—	Член 29, параграф 4 и 5
—	—	—
Член 21а, параграф 1	Член 22	Член 30, параграф 2
Член 21, параграф 4	21(4)	Член 30, параграф 4
Член 21а, параграф 2	Член 21а	Член 30, параграф 1
Член 21б	—	—
Член 21в	Член 21б	Член 30, параграф 3
Член 22	Член 26	Член 37
Член 22а	Член 24	Членове 34 и 35

—	—	Член 32
—	Член 23	Член 31
—	Член 25	Член 36
Член 23	Член 27	Член 38
Член 24	Член 28	Член 39
—	—	Член 40
Член 25	Член 29	Член 41
Член 26	Член 30	Член 42
Приложения I—VI	Приложения I—VI	Приложения I—VI
—	—	Приложение VII
Приложение VII	Приложение VII	Приложение VIII
—	—	Приложения IX—XI



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
-----	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
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