III

(Подготвителни актове)

СЪВЕТ

ПОЗИЦИЯ (ЕС) № 2/2016 НА СЪВЕТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз

(преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

Приета от Съвета на 10 декември 2015 г.

(2016/C 057/01)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателен акт на националните парламенти,

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

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

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

като имат предвид, че:

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

(2) За да могат гражданите на Съюза, икономическите оператори и компетентните органи да извлекат максимална полза от предимствата, произтичащи от създаването на едно единно европейско железопътно пространство, е подходящо, по-специално, да се подобри вътрешната свързаност и оперативната съвместимост на националните железопътни мрежи, както и достъпът до тези мрежи, и да се приложат всякакви мерки, които биха могли да се окажат необходими в областта на техническата стандартизация, както е предвидено в член 171 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

(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 държави, както и да допринесат за постепенното изграждане на вътрешния пазар за оборудване и услуги за изграждане, подновяване, модернизиране и експлоатация на железопътната система на Съюза.

(4) На равнището на Съюза е целесъобразно да се рационализират и хармонизират процедурите за издаване на разрешение с цел да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство, да се намалят разходите и продължителността на процедурите за издаване на разрешение и да се повиши безопасността на железопътния транспорт.

([1]) ОВ C 327, 12.11.2013 г., стр. 122.
([2]) ОВ C 356, 5.12.2013 г., стр. 92.
([3]) Позиция на Европейския парламент от 26 февруари 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 10 декември 2015 г.
([4]) Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1).

(5) В много държави членки метрото, трамваите и другите железопътни системи с олекотена конструкция подлежат на местни технически изисквания. Такива местни системи за обществен транспорт обикновено не подлежат на лицензиране в рамките на Съюза. Освен това трамваите и железопътните системи с олекотена конструкция често са предмет на законодателството за движение по пътищата заради споделената инфраструктура. Ето защо не съществува необходимост такива местни системи да бъдат оперативно съвместими и поради това те следва да бъдат изключени от обхвата на настоящата директива. Това не възпрепятства доброволното прилагане от държавите членки на разпоредбите на настоящата директива по отношение на местни железопътни системи, ако считат това за подходящо.

(6) Трамвай-влак е понятие от областта на обществения транспорт и дава възможност за комбинирана експлоатация върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция и тежка железопътна инфраструктура. На държавите членки следва да е разрешено да изключат от обхвата на мерките за прилагане на настоящата директива превозни средства, използвани основно върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, но оборудвани с някои тежки железопътни компоненти, необходими за да може да се осъществи транзитно преминаване на ограничена и ясно определена отсечка от тежка железопътна инфраструктура единствено за целите на осъществяване на връзки. За използването на железопътната инфраструктура от трамваи-влакове следва да се осигури спазването на всички съществени изисквания, както и спазването на очакваното ниво на безопасност на съответните линии. Когато става въпрос за трансгранични случаи, компетентните органи следва да си сътрудничат.

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

(8) Нормативната уредба за железопътния транспорт на равнището на Съюза и на равнището на държавите членки следва ясно да определя ролите и отговорностите за осигуряване спазването на правилата за безопасност, опазване на здравето и защита на потребителите, които се прилагат общо по отношение на железопътните мрежи. Настоящата директива не следва да води до намалено равнище на безопасност или до увеличаване на разходите в железопътната система на Съюза. За тази цел Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“), създадена с Регламент (ЕС) …./… на Европейския парламент и на Съвета ([1]) (*), и националните органи по безопасността следва да поемат пълна отговорност за разрешенията, които издават.

(9) Съществуват големи различия между националните норми, вътрешните правила и техническите спецификации, приложими за железопътните системи, подсистеми и елементи, доколкото те съдържат техники, които са специфични за националната промишленост и предвиждат различни размери и устройства, както и специални характеристики. Това положение може да попречи на влаковете да се движат безпрепятствено в целия Съюз.

(10) Железопътните индустрии на Съюза се нуждаят от открит и конкурентен пазар, за да повишат конкурентоспособността си в световен мащаб.

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

(12) Разработването на технически спецификации за оперативна съвместимост („ТСОС“) показа необходимостта от изясняване на отношенията между съществените изисквания и ТСОС, от една страна, и европейските стандарти и другите документи с нормативен характер, от друга. По-специално следва да се направи ясно разграничение между стандартите или частите от стандарти, които 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 ([2]). Когато това е строго необходимо, ТСОС могат да правят изрични препратки към европейски стандарти или спецификации, които стават задължителни от момента, в който ТСОС е приложима.

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

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD) (ОВ C 56, 12.2.2016 г., стр. 1).

([2]) 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 на 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 на Решение № 1673/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 12).

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

(14) Качеството на железопътните услуги в Съюза зависи, inter alia, от отличната съвместимост на характеристиките на мрежата (в най-широк смисъл, а именно неподвижните части на всички съответни подсистеми) и тези на превозните средства (включително бордовите елементи на всички съответни подсистеми). Показателите, безопасността, качеството на услугите и разходите зависят от тази съвместимост.

(15) ТСОС имат пряко или потенциално въздействие върху персонала, който участва във функционирането и поддръжката на подсистемата. Поради това, когато е целесъобразно, при изготвянето на ТСОС Агенцията следва да проведе консултации със социалните партньори.

(16) В една ТСОС следва да се определят всички условия, на които следва да съответства един съставен елемент на оперативната съвместимост, както и процедурата, която трябва да се следва при оценяването на съответствието. В допълнение е необходимо да се уточни, че всеки съставен елемент следва да премине през процедурата за оценяване на съответствието и на годността за посочената в ТСОС употреба и следва да има съответния сертификат, в който се съдържа или оценката на съответствието на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан отделно, с техническите спецификации, които трябва да бъдат спазени, или оценката на годността за употреба на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан в неговата железопътна среда, по отношение на техническите спецификации.

(17) При разработването на нови ТСОС целта следва винаги да бъде да се гарантира съвместимост със съществуващите подсистеми. Това ще помогне за насърчаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт и ще предотврати ненужни допълнителни разходи чрез изискването за модернизиране или подновяване на съществуващите разрешени подсистеми с оглед осигуряване на съвместимост със съществуващите системи. При такива изключителни случаи, когато няма да бъде възможно да се гарантира съвместимостта, следва да бъде възможно ТСОС да установят рамката, необходима за преценка дали на съществуващата подсистема е необходимо ново решение или разрешение за въвеждане в експлоатация или пускане на пазара, както и съответните срокове.

(18) Ако някои технически аспекти, съответстващи на съществените изисквания, не могат да бъдат категорично обхванати в дадена ТСОС, тези аспекти, които все още е необходимо да бъдат третирани, следва да се определят в приложение към същата ТСОС като „отворени въпроси“. Спрямо тези „отворени въпроси“, както и спрямо специфични случаи, и с цел съвместимост със съществуващите системи, следва да се прилагат национални правила, които могат да бъдат приети в дадена държава членка от всеки национален, регионален или местен компетентен орган. С цел да се избегнат излишните проверки и административна тежест, националните правила следва да бъдат класифицирани, така че да се определи еквивалентността между националните правила на различните държави членки, уреждащи едни и същи въпроси.

(19) Следва да се определи процедурата, която да се следва в случай на съществени изисквания, приложими по отношение на подсистема, които все още не са обхванати от съответната ТСОС. В такива случаи органите, които отговарят за процедурите по оценяване и проверка на съответствието, са определените органи, посочени в настоящата директива.

(20) Настоящата директива следва да се прилага за цялата железопътна система на Съюза, а обхватът на ТСОС следва да се разшири, за да включва превозните средства и мрежите, които не са част от трансевропейската железопътна система. Ето защо приложение I към Директива 2008/57/ЕО следва да бъде опростено.

(21) Функционалните и технически спецификации, на които трябва да отговарят подсистемите и техните интерфейси, могат да варират според употребата на съответните подсистеми, например според категориите железопътни линии и превозни средства, по специално, за да се осигури съгласуваност между високоскоростните и конвенционалните железопътни системи.

(22) С цел да се гарантира постепенното въвеждане на железопътна оперативна съвместимост в целия Съюз и постепенно да се намали разнообразието от заварени системи, ТСОС трябва да посочват разпоредбите, приложими в случай на подновяване или модернизиране на съществуващите системи, и могат да включват предложения за поетапното въвеждане на целевата система. При все това, за да се поддържа конкурентоспособността на железопътния сектор и да се предотвратят необосновани разходи, влизането в сила на нови или изменени ТСОС не следва да води до незабавно адаптиране на превозните средства и инфраструктурата към новите спецификации.

(23) В ТСОС следва да се посочи кога модернизирането и подновяването на инфраструктурата и превозните средства изисква издаването на ново разрешение. При всички случаи на модернизиране и подновяване на инфраструктурата заявителят чрез обслужване на едно гише, посочено в Регламент (ЕС) …/… (*), следва да подаде досие пред националния орган по безопасността, така че органът да може да прецени дали съществува необходимост от издаване на ново разрешение въз основа на критериите, предвидени в настоящата директива. В случай на модернизиране и

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).

подновяване на превозни средства, които разполагат с разрешение за пускане на пазара, заявителят следва да може да прецени дали съществува необходимост да подава заявление за ново разрешение от националния орган по безопасността или Агенцията въз основа на критериите, предвидени в настоящата директива.

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

(25) С цел да се премахнат пречките пред оперативната съвместимост и като следствие от разширяването на обхвата на ТСОС до цялата железопътна система на Съюза обемът на националните правила трябва постепенно да бъде намален. Националите правила, свързани конкретно със съществуващите системи, следва да бъдат разграничавани от правилата, необходими за уреждане на „отворените въпроси“ в ТСОС. Вторият вид правила следва постепенно да бъдат премахнати в резултат на затварянето на „отворените въпроси“ в ТСОС.

(26) Националните правила следва да бъдат изготвени и публикувани по такъв начин, че всеки потенциален ползвател на национална мрежа да може да ги разбере. Тези правила често се позовават на други документи, например национални стандарти, европейски стандарти, международни стандарти или други технически спецификации, които могат да бъдат частично или изцяло защитени от правата върху интелектуалната собственост. Поради това задължението за публикуване не следва да се прилага за документи, за които има пряко или непряко позоваване в националните правила.

(27) Възприемането на постепенния подход осигурява необходимото във връзка с целта за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система на Съюза, която се характеризира със стара национална инфраструктура и стари превозни средства, нуждаещи се от големи инвестиции за адаптиране или подновяване, като специално внимание следва да се обърне на запазването на конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт.

(28) Предвид обхвата и сложността на железопътната система на Съюза се оказа необходимо, от практически съображения, тя да бъде разделена на следните подсистеми: инфраструктура, контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, контрол, управление и сигнализация на борда на влака, енергия, подвижен състав, експлоатация и управление на движението, поддръжка и телематични приложения за пътнически услуги и за услуги, свързани с товарния превоз. За всяка една от тези подсистеми е необходимо да се уточнят съществените изисквания и да се определят техническите спецификации, и по-специално по отношение на съставните елементи и интерфейсите, с оглед постигане на тези съществени изисквания. Същата система се разделя на стационарни и мобилни елементи, обхващащи, от една страна, мрежата, която е съставена от линиите, гарите, терминалите и всички видове стационарно оборудване, нужно за гарантиране на безопасно и непрекъснато функциониране на системата, а от друга страна — всички превозни средства, движещи се по мрежата. Следователно за целите на настоящата директива превозното средство се състои от една подсистема („подвижен състав“) и, когато е приложимо, от други подсистеми (основно подсистемата „контрол, управление и сигнализация на борда на влака“). Въпреки че системата е разделена на няколко части, Агенцията следва да поддържа общ поглед над системата, за да се насърчават оперативната съвместимост и безопасността.

(29) Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания, по която Съюзът е страна, определя достъпността като един от основните принципи и изисква държавите — страни по Конвенцията, да предприемат подходящи мерки, за да осигурят на хората с увреждания достъп наравно с останалите, включително чрез разработване, обнародване и наблюдение на прилагането на минималните стандарти и указания за достъпност. Следователно достъпността за лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност е съществено изискване за оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза.

(30) Никое лице не трябва да бъде пряко или непряко дискриминирано поради увреждане. За да се гарантира, че всички граждани на Съюза могат да се ползват от предимствата, произтичащи от създаването на единно европейско железопътно пространство, държавите членки следва да насърчават въвеждането на железопътна система, която да е достъпна за всички.

(31) Прилагането на разпоредбите за оперативна съвместимост на железопътната система на Съюза не следва да води до възникването на неоправдани разходи, нито да компрометира запазването на оперативната съвместимост на съществуващите железопътни мрежи.

(32) 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, включително при необходимост с организации на лица с увреждания.

(33) 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 трябва да бъдат спазвани в случай на неприлагане на определена ТСОС, следва да бъдат ясно определени.

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

(35) За да се спазят съответните разпоредби относно процедурите по възлагане на поръчки в железопътния сектор, и по-специално тези в Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([1]), възложителите следва да включат технически спецификации в основните документи или в условията по всеки договор. За тази цел е необходимо да се създаде набор от правила, свързани с европейските спецификации, които да служат като референции за тези технически спецификации.

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

(37) Възложителят, който възлага проектирането, изграждането, подновяването или модернизирането на дадена подсистема, може да бъде железопътно предприятие, управител на инфраструктура, структурата, която отговаря за поддръжката, ползвател или концесионер, отговарящ за изпълнението на проект. Възложителите следва да дефинират изискванията, необходими за попълването на европейските спецификации или други стандарти. Тези спецификации следва да отговарят на съществените изисквания, които са хармонизирани на равнището на Съюза и на които железопътната система на Съюза трябва да отговаря.

(38) Процедурите за оценяване на съответствието или годността за употребата на съставните елементи следва да се основават на използването на модулите за процедурите за оценяване на съответствието, на годността за употреба, както и за „ЕО“ проверката, които да се използват в техническите спецификации за оперативна съвместимост, приети съгласно настоящата директива. Доколкото е възможно и с оглед осигуряване развитие на промишлеността, е целесъобразно да се установят процедури, включващи система за осигуряване на качеството.

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

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

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

(42) Подсистемите, съставляващи железопътната система на Съюза, следва да бъдат подложени на процедура за проверка. Тази проверка следва да даде възможност на организациите, отговарящи за въвеждането им в експлоатация или пускането им на пазара, да се уверят, че на етапите на проектиране, изграждане и въвеждане в експлоатация резултатите са в съответствие с действащите правила и технически и експлоатационни разпоредби. Тя следва също да даде възможност на производителите да разчитат на еднакво третиране във всички държави членки.

(43) След като дадена подсистема бъде въведена в експлоатация или пусната на пазара, следва да се вземат мерки, за да се гарантира, че тя се експлоатира и поддържа в съответствие със съществените изисквания, свързани с нея. Съгласно Директива (ЕС) …/…. на Европейския парламент и на Съвета ([2]) (*) отговорността за спазването на тези изисквания за съответните подсистеми се поема от управителя на инфраструктурата, железопътното предприятие или структурата, която отговаря за поддръжката, всеки за собствената си част.

(44) Ако по време на експлоатация бъде установено, че дадено превозно средство или тип превозно средство не отговаря на някое от приложимите съществени изисквания, засегнатото железопътно предприятие следва да предприеме необходимите коригиращи мерки за привеждане на превозното средство (превозните средства) в съответствие. Освен това, ако установеното несъответствие поражда сериозен риск за безопасността, следва да е възможно националните органи по безопасността, които отговарят за контрола върху движението на превозните средства, да вземат необходимите временни мерки за безопасност, включително незабавно ограничаване или преустановяване на експлоатацията. Ако коригиращите мерки не са достатъчни и сериозният риск за безопасността, породен от несъответствието, продължи да съществува, националните органи по безопасността или Агенцията следва да имат право да отменят или изменят разрешението. В този контекст сериозен риск за безопасността следва да се разбира като

([1]) Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги, и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243).

([2]) Директива (ЕС) …/…. на Европейския парламент и на Съвета от … относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L …).

(*) Директивата в документ 2013/0016 (COD) (вж. страница 64 от настоящия брой на Официален вестник).

сериозно неспазване на правните задължения или изискванията за безопасност, което може само по себе си или при поредица от последователни събития да причини произшествие или тежко произшествие. Процесът на отмяна следва да бъде съпътстван от подходящ обмен на информация между Агенцията и националните органи по безопасността, включително чрез използването на регистрите.

(45) Съответните роли и отговорности на всички участници следва да бъдат изяснени по отношение на процедурите за пускането на пазара и употребата на превозни средства, както и за въвеждането в експлоатация на стационарни съоръжения.

(46) Агенцията и националните органи по безопасността следва да си сътрудничат и по целесъобразност да споделят компетентността си за издаване на разрешения, като надлежно вземат предвид безопасността. За тази цел следва да се установят споразумения за сътрудничество между Агенцията и националните органи по безопасността.

(47) За да се гарантира, че оборудването на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) е в съответствие с действащите спецификации и да се избегне допълнителните изисквания във връзка с ERTMS да се отразят неблагоприятно на нейната оперативна съвместимост, Агенцията следва да действа като компетентен орган за системата ERTMS. За тази цел Агенцията следва да отговаря за оценяването на техническите решения, които се планират преди започването или публикуването на покана за участие в търг, свързан с ERTMS оборудване по железопътната линия, за да провери дали тези технически решения отговарят на съответните ТСОС и дали са напълно оперативно съвместими.

Всяко припокриване между това оценяване от Агенцията и задачите на нотифицираните органи по процедурата за проверка следва да се избягва. Поради това заявителят следва да информира Агенцията дали процедурата по проверка, извършвана от нотифицирания орган, вече е започнала или вече е налице сертификат за съответствие. Заявителят следва да може да избира да поиска такова оценяване от Агенцията за всеки отделен проект по линия на ERTMS или за комбинация от проекти, линия, група линии или мрежа.

(48) Влизането в сила на настоящата директива не следва да забавя внедряването на проекти по линия на ERTMS, за които процесът на тръжната процедура или процесът на договаряне е приключил.

(49) С цел да се улесни пускането на пазара на превозни средства и да се намали административната тежест, следва да се въведе понятието за разрешение за пускане на пазара на превозни средства, което е валидно в целия Съюз. Въпреки че разрешенията за пускане на пазара дават възможност за търговски сделки с превозни средства навсякъде в рамките на пазара на Съюза, превозното средство може да се използва единствено в областта на употреба, за която е предоставено разрешението. Във връзка с това всяко разширяване на областта на употреба следва да подлежи на актуализирано разрешение за съответното превозно средство. Необходимо е превозните средства, за които вече е издадено разрешение съгласно предходни директиви, също да получават разрешение за пускане на пазара, ако се предвижда те да се употребяват върху железопътни мрежи, които не са обхванати от тяхното разрешение.

(50) Когато областта на употреба е ограничена до мрежа или мрежи в рамките на една държава членка, заявителят следва да може да избира дали да подаде заявлението си за издаване на разрешение за превозно средство чрез обслужване на едно гише, посочено в Регламент (ЕС) …/… (*), пред националния орган по безопасността на тази държава членка или пред Агенцията. Направеният от заявителя избор следва да бъде обвързващ до приключване или до прекратяване на процедурата по издаване на разрешението.

(51) Следва да е налице подходяща процедура, с която да се даде възможност на заявителя да обжалва решението на Агенцията или на националните органи по безопасността, или бездействието от тяхна страна. Освен това следва да се установят ясни процедурни разпоредби и разпоредби за разрешаване на спорове за справяне със случаите, при които Агенцията и националните органи по безопасността не успяват да постигнат съгласие по оценките, осъществени във връзка с издаването на разрешения за превозни средства.

(52) Специфичните мерки, включително споразумения за сътрудничество, следва да отчитат специфичното географско и историческо положение в някои държави членки, като същевременно се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар.

(53) В случай че дейността е ограничена до мрежи, за които се изискват специфични експертни познания по географски или исторически причини, и в случаите, в които тези мрежи са изолирани от останалата железопътна система на Съюза, заявителят следва да има възможност да извърши необходимите формалности на местно ниво чрез взаимодействие със съответните национални органи по безопасността. За тази цел, с оглед на намаляване на административната тежест и разходи, следва да е възможно в споразуменията за сътрудничество, които трябва да бъдат сключени между Агенцията и съответните национални органи по безопасността, да се предвиди подходящо разпределение на задачите, без това да засяга поемането от Агенцията на крайната отговорност при издаването на разрешението.

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).

(54) Железопътните мрежи, разположени в прибалтийските държави (Естония, Латвия и Литва), имат междурелсие от 1 520 mm, което е същото като в съседните трети държави, но е различно от това в основната железопътна мрежа в рамките на Съюза. Тези балтийски мрежи са наследили общи технически и оперативни изисквания, които осигуряват de facto оперативна съвместимост между тях, и в това отношение разрешението за превозно средство, издадено в една от тези държави членки, би могло да бъде валидно за останалата част от тези мрежи. За да се улесни ефикасното и пропорционално разпределение на средствата за разрешение за пускане на пазара на превозно средство или разрешение за типове превозни средства и да се намали финансовата и административна тежест за заявителя в такива случаи, специалните договорености за сътрудничество между Агенцията и съответните национални органи по безопасността следва при необходимост да включват възможност за договорно възлагане на изпълнението на задачи на тези национални органи по безопасността.

(55) Държавите членки, които имат значителен дял от железопътния трафик с трети държави, в които съществува същото междурелсие, но което е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, следва да могат да запазят различни процедури за издаване на разрешения за превозни средства за товарните вагони и пътническите вагони, които се ползват съвместно с тези трети държави.

(56) Поради причини, свързани с възможността за проследяване и с безопасността, компетентните органи на държавите членки следва да издават европейски номер на превозно средство, ако такъв е поискан от ползвателя на дадено превозно средство. Информацията за превозното средство следва тогава да се вписва в регистър на превозните средства. Регистрите на превозните средства следва да са отворени за извършване на справки от всички държави членки и от някои икономически субекти в рамките на Съюза. Регистрите на превозните средства следва да са съвместими по отношение формата на данните. Поради това те следва да бъдат обхванати от общи оперативни и технически спецификации. С цел намаляване на административната тежест и необоснованите разходи, Комисията следва да приеме спецификация за европейски регистър на превозните средства, който да обхване националните регистри на превозните средства, с оглед създаването на общ инструмент, като в същото време се дава възможност да се запазят допълнителните функции, които са от значение за специфичните нужди на държавите членки.

(57) С оглед да се осигури възможност за проследяване на превозните средства и тяхната история на експлоатацията, сведенията за разрешенията за пускане на пазара следва да бъдат записвани заедно с другите данни за превозното средство.

(58) Следва да се установят процедури за проверка на съвместимостта между превозните средства и маршрутите на разполагането им след издаването на разрешенията за пускане на пазара на превозните средства и преди употребата от страна на железопътно предприятие на дадено превозно средство в областта на употреба, посочена в разрешението за пускане на пазара на превозното средство.

(59) Нотифицираните органи, отговарящи за провеждане на процедурите за оценяване на съответствието и годността за употреба на съставните елементи, както и на процедурите за оценяване на подсистемите, следва възможно най-тясно да координират решенията си, особено при липса на европейска спецификация.

(60) Прозрачната акредитация, предвидена в Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета ([1]), 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 органи и, mutatis mutandis, на органите, определени да извършват проверки в съответствие с националните правила. Въпреки това националните органи следва да могат да решат, че разполагат с подходящите средства да извършват оценяването 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.

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

(62) Приетите съгласно настоящата директива мерки следва да бъдат допълнени с инициативи, насочени към предоставяне на финансова подкрепа за иновативни и оперативно съвместими технологии в железопътния сектор на Съюза.

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

(63) С цел допълване на несъществени елементи на настоящата директива на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС във връзка със специфичните цели на всяка ТСОС. 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.

(64) С оглед осигуряването на еднакви условия за прилагането на настоящата директива на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия, относно: ТСОС и измененията на ТСОС, включително тези изменения, които са необходими за отстраняване на пропуските в ТСОС, образеца на „ЕО“ декларацията за съответствие или годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост и придружаващите документи; информацията, която да бъде включена в досието, което следва да придружава искането за неприлагане на една или повече ТСОС или части от тях, формата и начините на предаване на досието и, когато е подходящо, решението за неприлагане на ТСОС; класификацията на нотифицираните национални правила в различни групи с цел да се улеснят проверките за съвместимост между стационарното и мобилното оборудване; подробната информация, свързана с „ЕО“ процедурата за проверка, както и процедурата за проверка при прилагането на национални правила и образците за „ЕО“ декларацията за проверка и образците за документи от техническото досие, което следва да придружава декларацията за проверка, както и образците за сертификатите за проверка; практическите условия и ред с оглед издаване на разрешение за превозното средство; образеца на декларацията за съответствие с тип и при целесъобразност ad hoc модули за оценяване на съответствието националните регистри на превозните средства, европейския регистър на превозните средства и регистъра на разрешенията за пускане на пазара на типове превозни средства; и общите спецификации, свързани със съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата архитектура, начина на работа и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки в регистъра на инфраструктурата. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

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

(66) Актовете за изпълнение за определяне на нови ТСОС или за изменение на ТСОС следва да отразяват специфичните цели, определени от Комисията посредством делегирани актове.

(67) Необходими са някои организационни стъпки, които да подготвят Агенцията за засилената ѝ роля съгласно настоящата директива. Съответно следва да се предвиди подходящ преходен период. По време на този период Комисията следва да направи преглед на напредъка на Агенцията в подготовката за засилената ѝ роля. След това Комисията следва да докладва редовно за напредъка в изпълнението на настоящата директива. По-специално, в доклада следва да се оценява процесът на издаване на разрешения за превозни средства, случаите, в които ТСОС не се прилагат, и използването на регистрите. Комисията следва също да докладва за предприетите действия по отношение на идентифицирането и възможността за проследяване на критичните за сигурността компоненти.

(68) Необходимо е на държавите членки, националните органи по безопасността и заинтересованите лица да се предостави достатъчно време за подготовка за изпълнението на настоящата директива.

(69) Тъй като целта на настоящата директива, а именно постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система в целия Съюз, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците си може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

(70) Задължението за транспониране на настоящата директива в националното право следва да бъде ограничено до разпоредбите, които представляват изменение по същество спрямо Директива 2008/57/ЕО. Задължението за транспониране на разпоредбите, които не са изменени, произтича от Директива 2008/57/ЕО.

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

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

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и цели

1. Настоящата директива определя условията, които трябва да бъдат изпълнени за постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза по начин, който да съответства на Директива (ЕС) …/… (*) с оглед да се определи оптимално равнище на техническа хармонизация, да се създадат условия за улесняването, подобряването и развитието на железопътните транспортни услуги в Съюза и с трети държави, както и да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство и за постепенното изграждане на вътрешния пазар. Тези условия се отнасят до проектирането, изграждането, въвеждането в експлоатация, модернизирането, подновяването, експлоатацията и поддръжката на частите от системата, а също и професионалната квалификация и условията за безопасност и опазване здравето на персонала, който отговаря 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 и правилата за цялостната съвместимост на железопътната система на Съюза, необходими за постигане на нейната оперативна съвместимост.

3. От обхвата на настоящата директива се изключват следните системи:

а) метрото;

б) трамваите и железопътните превозни средства с олекотена конструкция, както и инфраструктурата, която се използва изключително от тези превозни средства;

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

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

а) частна железопътна инфраструктура, включително странични коловози, използвана от собственика или от оператор, за целите на съответните им операции по превоз на товари или превоз на хора за нетърговски цели, както и превозни средства, използвани изключително в рамките на такава инфраструктура;

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

в) железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, понякога използвана от тежки железопътни превозни средства при експлоатационните условия на железопътната система с олекотена конструкция, когато това е необходимо за целите на осъществяване на връзки само за тези превозни средства; както и

г) превозни средства, използвани основно върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, но оборудвани с някои тежки железопътни компоненти, необходими за да може да се осъществи транзитно преминаване на ограничена и ясно определена отсечка от тежка железопътна инфраструктура единствено за целите на осъществяване на връзки.

5. За трамваи-влакове, опериращи в рамките на железопътната система на Съюза, и когато липсват ТСОС, приложими по отношение на тези трамваи-влакове, се прилага следното:

а) заинтересованите държави членки правят необходимото за приемането на национални правила или други имащи отношение достъпни мерки, за да се гарантира, че тези трамваи-влакове отговарят на съответните съществени изисквания;

б) държавите членки могат да приемат национални правила с оглед да уточнят процедурата за издаване на разрешения, приложима за такива трамваи-влакове. Органът, който издава разрешението за превозното средство, провежда консултации със съответния национален орган по безопасността, за да гарантира, че смесената експлоатация на трамваи-влакове и тежки железопътни влакове отговаря на всички съществени изисквания, както и на съответните общи критерии за безопасност („ОКБ“);

(*) Директивата в документ 2013/0016 (COD).

в) Чрез дерогация от член 21, в случаите на трансгранични операции съответните компетентни органи си сътрудничат с оглед на издаването на разрешения за превозни средства.

Настоящият параграф не се прилага за превозни средства, които са изключени от приложното поле на настоящата директива в съответствие с параграфи 3 и 4.

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива:

1) „железопътна система на Съюза“ означава елементите, посочени в приложение I;

2) „оперативна съвместимост“ означава способността на дадена железопътна система да позволява безопасно и непрекъснато движение на влакове, които постигат необходимите показатели;

3) „превозно средство“ означава железопътно превозно средство, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без помощта на теглителна сила. Превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми;

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

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

6) „мобилна подсистема“ означава подсистемата „подвижен състав“ и подсистемата „контрол, управление и сигнализация на борда на влака“;

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

8) „продукт“ означава продукт, получен в производствен процес, включително съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите;

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

10) „европейска спецификация“ означава спецификация, която попада в една от следните категории:

— обща техническа спецификация, съгласно определението в Приложение VIII към Директива 2014/25/ЕС;

— европейско техническо одобрение, посочено в член 60 от Директива 2014/25/ЕС; или

— европейски стандарт, съгласно определението в член 2, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 1025/2012;

11) „техническа спецификация за оперативна съвместимост“ („ТСОС“) означава спецификация, приета в съответствие с настоящата директива, която обхваща всяка една подсистема или част от подсистема, за да бъдат изпълнени съществените изисквания и да бъде гарантирана оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза;

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

13) „специфичен случай“ означава всяка част от железопътната система, която се нуждае от специални — временни или постоянни — разпоредби в ТСОС поради географски или топографски изисквания, или такива на градската среда, или такива, влияещи на съвместимостта със съществуващата система, по-конкретно железопътни линии и мрежи, изолирани от останалата част от Съюза, габарити на натоварване, междурелсие или разстояние между коловозите и превозни средства, строго предназначени за ползване с местен, регионален или исторически характер, или превозни средства с произход от или предназначени за трети държави;

14) „модернизиране“ означава всяка основна работа по модификация на подсистема или част от нея, която води до промяна в техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, ако това техническо досие съществува, и която подобрява цялостните показатели на подсистемата;

15) „подновяване“ означава всяка основна работа по модификация на подсистема или част от нея, която не променя цялостните показатели на подсистемата;

16) „съществуваща железопътна система“ означава инфраструктурата, състояща се от линии и стационарни съоръжения на съществуващата железопътна мрежа, както и превозните средства от всякакви категории и произход, които се движат по тази инфраструктура;

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

18) „трамвай-влак“ означава превозно средство, проектирано за комбинирана употреба както върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, така и върху тежка железопътна инфраструктура;

19) „въвеждане в експлоатация“ означава всички операции, чрез които една подсистема се въвежда в нейното експлоатационно състояние;

20) „възложител“ означава всяко образувание, държавно или частно, което поръчва проектирането и/или изграждането или подновяването, или модернизирането на подсистема;

21) „ползвател“ означава физическото или юридическото лице, което в качеството си на собственик на превозното средство или на титуляр на правото да го ползва, експлоатира превозното средство като средство за транспорт и то е регистрирано като такова в регистър на превозните средства, посочен в член 47;

22) „заявител“ означава физическото или юридическото лице, което иска разрешение и което може да бъде железопътно предприятие, управител на инфраструктура или друго физическо или юридическо лице, като например производител, собственик или ползвател; за целите на член 15 „заявител“ означава възложител или производител или техни упълномощени представители; за целите на член 19 „заявител“ означава физическо или юридическо лице, което отправя искане към Агенцията да вземе решение за одобряване на техническите решения, предвидени за проекти за ERTMS оборудване по железопътната линия;

23) „проект в напреднал етап на развитие“ означава 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;

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

25) „национален орган по безопасността“ означава „орган по безопасността“ така, както е определен в член 3, точка 7 от Директива (ЕС) …/… (*);

26) „тип“ означава видът на превозното средство, определящ основните проектни характеристики на превозното средство съгласно сертификата за изпитване на типа или за изпитване на проекта, описан в съответния модул за проверка;

27) „серия“ означава количеството идентични превозни средства от един проектен тип;

28) „структура, която отговаря за поддръжката“ означава структура, която отговаря за поддръжката съгласно определението в член 3, точка 20 от Директива (ЕС) …/… (*);

29) „железопътна система с олекотена конструкция“ означава градска и/или крайградска железопътна транспортна система с удароустойчивост C-III или C-IV (в съответствие с EN 15227:2011) и максимална якост на превозното средство 800 kN (надлъжно усилие на натиск в съединителната област); железопътните системи с олекотена конструкция могат да имат обособено платно или съвместно платно с движението по пътищата и обикновено не заменят превозните средства за пътнически и товарен транспорт на големи разстояния;

30) „национални правила“ означава всички задължителни правила, приети в държава членка, независимо от органа, който ги издава, които съдържат изисквания за безопасност на железопътния транспорт или технически изисквания, различни от определените от Съюза правила или от международните правила и които са приложими в рамките на тази държава членка за железопътните предприятия, управителите на инфраструктура или трети лица;

31) „проектно експлоатационно състояние“ означава 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;

32) „област на употреба на превозно средство“ означава мрежа или мрежи в рамките на държава членка или група държави членки, в които се предвижда да се използва превозното средство;

33) „приемлив начин за постигане на съответствие“ означава издаването на необвързващи становища от Агенцията с цел определяне на начините за постигане на съответствие със съществените изисквания;

34) „приемлив национален начин за постигане на съответствие“ означава издаването на необвързващи становища от държавите членки с цел определяне на начините за постигане на съответствие с националните правила;

35) „пускане на пазара“ означава първото предлагане на пазара на Съюза на съставен елемент на оперативната съвместимост, подсистема или превозно средство в готовност за експлоатация в неговото проектно експлоатационно състояние;

(*) Директивата в документ 2013/0016 (COD).

36) „производител“ означава всяко физическо или юридическо лице, което произвежда продукти под формата на съставни елементи на оперативната съвместимост, подсистеми или превозни средства, или е поръчало тяхното проектиране или производство, като ги предлага на пазара със своето наименование или търговска марка;

37) „упълномощен представител“ означава всяко физическо или юридическо лице, установено в Съюза, което е упълномощено писмено от производител или възложител да действа от името на производителя или възложителя във връзка с определени задачи;

38) „техническа спецификация“ означава документ, който определя техническите изисквания, на които да отговаря определен продукт, подсистема, процес или услуга;

39) „акредитация“ означава акредитация съгласно определението в член 2, точка 10 от Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламенти и на Съвета;

40) „национален орган по акредитация“ означава национален орган по акредитация съгласно определението в член 2, точка 11 от Регламент (ЕО) № 765/2008;

41) „оценяване на съответствието“ означава процесът, който доказва дали конкретните изисквания, свързани с продукта, процеса, услугата, подсистемата, физическото или юридическото лице, са били изпълнени;

42) „орган за оценяване на съответствието“ означава орган, който е нотифициран или определен да отговаря за извършването на дейности по оценяване на съответствието, включително калибриране, изпитване, сертифициране и проверки. Органите за оценяване на съответствието се класифицират като „нотифицирани органи“ след нотифициране от съответната държава членка. Органите за оценяване на съответствието се класифицират като „определени органи“ след определяне от съответната държава членка;

43) „лице с увреждания или лице с намалена подвижност“ означава 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 от това лице наравно с другите пътници, или лице, чиято подвижност при използването на транспорт е намалена поради възрастта;

44) „управител на инфраструктура“ означава управител на инфраструктура съгласно определението в член 3, точка 2 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламенти и на Съвета ([1]);

45) „железопътно предприятие“ означава железопътно предприятие съгласно определението в член 3 от Директива 2012/34/ЕС, 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 теглителна сила; това включва и предприятия, които осигуряват само теглителна сила.

Член 3

Съществени изисквания

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

2. Техническите спецификации, посочени в член 60 от Директива 2014/25/ЕС, които са необходими за попълването на европейските спецификации или други стандарти, използвани в Съюза, трябва да не са в противоречие със съществените изисквания.

ГЛАВА II

ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

Член 4

Съдържание на ТСОС

1. Всяка една от подсистемите, определени в приложение II, трябва да бъде обхванатa от една техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС). Когато е необходимо, една подсистема може бъде обхванатa от няколко ТСОС и една ТСОС може да обхваща няколко подсистеми.

2. Стационарните подсистеми трябва да съответстват на действащите ТСОС и национални правила при подаването на искането за разрешение за въвеждане в експлоатация в съответствие с настоящата директива и без да се засяга параграф 3, буква е).

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

Превозните средства трябва да съответстват на действащите ТСОС и национални правила при подаването на заявлението за разрешение за пускане на пазара съгласно настоящата директива и без да се засяга параграф 3, буква е).

Съответствието и спазването във връзка със стационарните подсистеми и превозните средства се поддържа постоянно, докато същите са в употреба.

3. Доколкото е необходимо за постигането на целите на настоящата директива, посочени в член 1, всяка ТСОС:

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

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

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

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

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 „ЕО“ проверка на подсистемите, от друга. Тези процедури се основават на модулите, определени в Решение 2010/713/ЕС на Комисията ([1]);

е) посочва стратегията за прилагане на ТСОС. В частност, необходимо е да бъдат определени етапите, които следва да бъдат завършени, при отчитане на предвидените разходи и ползи и очакваните последици за засегнатите участници, за да бъде осъществен постепенен преход от съществуващото положение към окончателното положение, при което съответствието с ТСОС ще бъде норма. Когато е необходимо координирано прилагане на ТСОС, например по даден коридор или между управители на инфраструктура и железопътни предприятия, стратегията може да включва предложения за поетапно въвеждане;

ж) посочва за съответния персонал професионалната квалификация и безопасни и здравословни условия на работа, които са необходими за функционирането и поддръжката на посочената по-горе подсистема, както и за прилагането на ТСОС;

з) посочва разпоредбите, приложими към съществуващите подсистеми и превозни средства, по-специално в случай на модернизиране и подновяване, а в тези случаи и модификацията, която налага подаването на заявление за ново разрешение;

и) посочва параметрите на превозните средства и стационарните подсистеми, които следва да бъдат подлагани на проверка от железопътното предприятие, и процедурите за проверка на параметрите след доставянето на разрешенията за пускане на пазара на превозните средства и преди първото използване на превозното средство, за да се осигури съвместимост между превозните средства и маршрутите, по които те са експлоатирани.

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

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

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

6. Ако някои технически аспекти, отговарящи на съществените изисквания, не могат да бъдат изрично обхванати в дадена ТСОС, те се определят ясно в приложение към ТСОС като „отворени въпроси“.

7. ТСОС не трябва да възпрепятстват държавите членки да вземат решение относно използването на инфраструктури за движение на превозни средства, необхванати от ТСОС.

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

Член 5

Изготвяне, приемане и преразглеждане на ТСОС

1. За да се определят специфичните цели на всяка ТСОС, на Комисията се предоставя правомощието да приема,, делегирани актове в съответствие с член 50, когато е целесъобразно, и по-конкретно по отношение на:

а) географския и техническия обхват на ТСОС;

б) приложимите съществени изисквания;

в) списъка на регулаторните, техническите и експлоатационните условия, които трябва да бъдат хармонизирани на равнището на подсистемите и на равнището на интерфейсите между подсистемите и техните очаквани нива на хармонизация;

г) специфичните за железопътния транспорт процедури за оценяване на съответствието и годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост;

д) специфичните за железопътния транспорт процедури за „ЕО“ проверката на подсистемите;

е) категориите персонал, които участват в експлоатацията и поддръжката на засегнатите подсистеми, и общите цели за определяне на минималните изисквания за професионалните квалификации и безопасните и здравословни условия за въпросния персонал;

ж) всички други необходими елементи, които трябва да бъдат взети предвид, за да се гарантира оперативната съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза съгласно член 1, параграфи 1 и 2, например привеждането на ТСОС в съответствие с европейските и международните стандарти или спецификации.

При приемането на тези делегирани актове Комисията обосновава необходимостта от нови или съществено изменени ТСОС, включително тяхното въздействие върху съществуващите правила и технически спецификации.

2. За да се осигури еднакво прилагане на делегираните актове, посочени в параграф 1, Комисията отправя искане към Агенцията да изготви проекти за ТСОС и техните изменения и да отправи съответните препоръки до Комисията.

Всеки проект за ТСОС се изготвя в следните фази:

а) Агенцията определя основните параметри за тази ТСОС, както и интерфейсите с другите подсистеми и всички други специфични случаи, доколкото е необходимо;

б) Агенцията изготвя проекта за ТСОС на базата на тези основни параметри, посочени в буква а). Когато е целесъобразно, Агенцията отчита техническия напредък, вече извършената работа по стандартизация, вече създадените работни групи и признатата научноизследователска работа.

3. При съставянето или преразглеждането на всяка една ТСОС, включително основните параметри, Агенцията 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. Тази оценка отразява очакваното въздействие върху всички участващи оператори и икономически субекти и отчита надлежно изискванията на Директива (ЕС) …/… (*). Държавите членки участват в тази оценка, като при целесъобразност предоставят необходимите данни.

4. Агенцията изготвя проектите за ТСОС и техните изменения, в съответствие с членове 5 и 19 от Регламент (ЕС) …/… (**), като същевременно спазва критериите за отвореност, консенсус и прозрачност, определени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1025/2012.

5. Посоченият в член 51 комитет („комитетът“) се информира редовно за подготвителната работа по ТСОС. По време на тази работа, с цел да спази делегираните актове в посочения в параграф 1 от настоящия член, Комисията може да формулира всякакви правила или полезни препоръки по отношение на проекта на тези ТСОС и анализа за разходите и ползите. По-специално Комисията може да изиска проучването на алтернативни решения и оценката на разходите и ползите от тези алтернативни решения да бъде включена в приложения към проекта за ТСОС доклад.

6. Когато от съображения за техническа съвместимост трябва да се въведат в експлоатация едновременно различни подсистеми, датите на прилагане на съответните ТСОС трябва да съвпадат.

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

8. В съответствие с член 7 от Регламент (ЕС) …/… (**) Комисията, със съдействието на комитета, изготвя и редовно актуализира списъка на асоциациите на пътниците и организациите, които следва да бъдат консултирани. Този списък може да бъде преразглеждан и актуализиран при искане от страна на държава членка или по инициатива на Комисията.

9. При съставянето или преразглеждането на ТСОС, Агенцията отчита мнението на социалните партньори по отношение на професионалните квалификации и безопасните и здравословни условия на работа, посочени в член 4, параграф 3, буква ж). За тази цел Агенцията се консултира със социалните партньори, преди да представи на Комисията препоръки относно ТСОС и измененията в тях.Консултациите със социалните партньори се извършват в рамките на Комитета за секторен диалог, създаден в съответствие с Решение 98/500/ЕО на Комисията ([1]). Социалните партньори публикуват становището си в срок от три месеца от консултацията.

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

11. Комисията установява чрез актове за изпълнение, ТСОС за изпълнение на специфичните цели, определени в делегираните актове, посочени в параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3. Те включват всички елементи, изброени в член 4, параграф 3, и отговарят на всички изисквания, установени в член 4, параграфи 4 — 6 и член 4, параграф 8.

Член 6

Пропуски в ТСОС

1. Ако след приемането на дадена ТСОС се окаже, че в нея има пропуски, тя се изменя в съответствие с член 5, параграф 11. Когато е целесъобразно, Комисията прилага тази процедура незабавно. Пропуските включват случаи, които биха могли да доведат до небезопасни операции в рамките на дадена държава членка.

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

(*) Директивата в документ 2013/0016 (COD).
(**) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).
([1]) Решение 98/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. относно учредяването на комитети за секторен диалог за насърчаване на диалога между социалните партньори на европейско равнище (ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27).

3. По искане на Комисията становищата на Агенцията, посочени в параграф 2, съставляват приемливи начини за постигане на съответствие и следователно могат да се използват за оценяване на проекти в очакване на приемането на дадена преразгледана ТСОС.

4. Всеки член на мрежата на представителните организации, посочени в член 38, параграф 4 от Регламент (ЕС) …/… (*) може да уведоми Комисията за евентуални пропуски в ТСОС.

Член 7

Неприлагане на ТСОС

1. Държавите членки могат да разрешат на заявителите 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 съответния/съответните 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, като в този случай неприлагането на ТСОС се ограничава до периода преди възстановяването на мрежата;

в) за всяко предложено подновяване, удължаване или модернизиране на съществуваща подсистема или част от нея, когато прилагането на съответния/съответните ТСОС би компрометирало икономическата жизнеспособност на проекта и/или съвместимостта на железопътната система в съответната държава членка, например по отношение на габаритите на натоварване, междурелсието, разстоянието между коловозите или волтажа на електрическата мрежа;

г) за превозни средства, движещи се от или за трети държави, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза;

д) за предложена нова подсистема или предложено обновяване или модернизиране на съществуваща подсистема на територията на съответната държава 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 Съюза;

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

3. В случаите, посочени в параграф 1, букви а) и б), съответната държава членка съобщава на Комисията за решението си да не прилага една или повече ТСОС или части от тях.

4. В случаите, посочени в параграф 1, букви а), в), г) и д) от настоящия член, засегнатата държава членка подава до Комисията искане за неприлагане на ТСОС или части от тях, придружено от досие, което съдържа обосновка на искането, и посочва алтернативните разпоредби, които държавата членка възнамерява да прилага вместо ТСОС. В случая, посочен в параграф 1, буква д) от настоящия член, Комисията анализира искането, решава дали да го приеме или не въз основа на пълнотата и последователността на информацията, която се съдържа в досието. В случаите, посочени в параграф 1, букви в и г) от настоящия член, Комисията приема своето решение посредством актове за изпълнение въз основа на такъв анализ. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.

В случаите, посочени в член 21, параграф 6, трета алинея, заявителят изпраща досието на Агенцията. Агенцията се консултира с компетентните органи по сигурността и представя окончателното си становище на Комисията.

5. Комисията определя чрез акт за изпълнение информацията, която да бъде включена в досието, посочено в параграф 4, изисквания формат на досието и начина, по който то да бъде предадено. Актът за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.

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

7. 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.

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).

8. Всички държави членки се информират за резултатите от анализите и от процедурата, установена в параграф 4.

ГЛАВА III

СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

Член 8

Условия за пускане на пазара на съставните елементи на оперативната съвместимост

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

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

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

Настоящият параграф не възпрепятства пускането на пазара на тези съставни елементи за друго предназначение.

2. На територията си и въз основа на настоящата директива държавите членки не забраняват, ограничават или възпрепятстват пускането на пазара на съставни елементи на оперативната съвместимост за употребата им в железопътната система, когато тези съставни елементи удовлетворяват условията на настоящата директива. По-специално, те не изискват проверки, които вече са осъществени като част от процедурата за издаване на „ЕО“ декларация за съответствие или годност за употреба, съгласно предвиденото в член 10.

Член 9

Съответствие или годност за употреба

1. 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. „ЕО“ декларацията за съответствие или годност за употреба удостоверява, че съставните елементи на оперативната съвместимост са преминали през процедурите, посочени в съответните ТСОС за оценяване на съответствието или годността за употреба.

2. Ако ТСОС го изисква, „ЕО“ декларацията се придружава от:

а) сертификат, издаден от нотифициран орган или органи, за съответствието по същество на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан отделно, с техническите спецификации, които трябва да бъдат спазени;

б) сертификат, издаден от нотифициран орган или органи, за годността за употреба на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан в неговата железопътна среда, и по-специално в случаите на съответни функционални изисквания.

3. „ЕО“ декларацията носи дата и подпис на производителя или на неговия упълномощен представител.

4. Комисията определя чрез актове за изпълнение, образеца на „ЕО“ декларацията за съответствие или годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост и списъка на придружаващите документи. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.

5. Резервни части за подсистеми, които вече са въведени в експлоатация, когато съответната ТСОС влиза в сила, могат да бъдат монтирани в тези подсистеми, без спрямо тях да се прилага параграф 1.

6. В ТСОС може да се предвижда преходен период за железопътни продукти, 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 член 8, параграф 1.

Член 10

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

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

2. Когато съответната ТСОС го налага, оценяването на съответствието или годността за употреба на съставния елемент на оперативната съвместимост се извършва от нотифицирания орган, пред който производителят или неговият упълномощен представител е депозирал заявлението.

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

4. Когато нито производителят, нито неговият упълномощен представител, са изпълнили задълженията, предвидени в параграфи 1 и 3, тези задължения преминават върху всяко лице, което пуска на пазара съставни елементи на оперативната съвместимост. За целите на настоящата директива същите задължения се прилагат спрямо всеки, който 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.

5. Когато държава членка установи, че „ЕО“ декларацията е съставена неправилно, тя прави необходимото съответният съставен елемент на оперативната съвместимост да не бъде пуснат на пазара. В такъв случай от производителя или неговия упълномощен представител се изисква да приведе съставния елемент на оперативната съвместимост в състояние на съответствие при условията, посочени от въпросната държава членка.

Член 11

Несъответствие на съставни елементи на оперативната съвместимост със съществените изисквания

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

а) неспазване на съществените изисквания;

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

в) непригодност на европейските спецификации.

2. Агенцията, въз основа на мандат от Комисията, започва незабавно, и във всички случаи в рамките на 20 дни от датата на получаване на мандата, процес на консултации със засегнатите страни. Когато след консултациите Агенцията установи, че мярката е необоснована, тя незабавно информира Комисията, държавата членка, предприела инициативата, както и другите държави членки, производителя или неговия упълномощен представител. Когато Агенцията установи, че мярката е обоснована, тя незабавно уведомява държавите членки.

3. Когато решението, посочено в параграф 1, произтича от непригодност в европейските спецификации, държавите членки, Комисията или Агенцията, както е целесъобразно, прилагат една или повече от следните мерки:

а) частично или цялостно изтегляне на съответната спецификация от съдържащите я публикации;

б) ако съответната спецификация е хармонизиран стандарт, ограничение или изтегляне на този стандарт в съответствие с член 11 от Регламент (ЕС) № 1025/2012;

в) преразглеждане на ТСОС в съответствие с член 6.

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

ГЛАВА IV

ПОДСИСТЕМИ

Член 12

Свободно движение на подсистеми

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

а) или като част от процедурата, водеща до „ЕО“ декларацията за проверка, или

б) в други държави членки, преди или след влизането в сила на настоящата директива, с оглед проверка на съответствието с идентични изисквания при идентични условия на експлоатация.

Член 13

Съответствие с ТСОС и националните правила

1. Агенцията и националните органи по безопасността приемат, че съществените изисквания са спазени от структурните подсистеми, които съставляват железопътната система на Съюза, когато тези подсистеми са обхванати, при целесъобразност, от „ЕО“ декларация за проверка, извършена чрез сравняване с ТСОС в съответствие с член 15, или от декларация за проверка, извършена чрез сравняване с националните правила в съответствие с член 15, параграф 8, или и двете.

2. Национални правила за прилагането на съществените изисквания и при необходимост приемливи национални начини за постигане на съответствие се прилагат в следните случаи:

а) когато ТСОС не обхващат или не обхващат напълно някои аспекти, свързани със съществените изисквания, включително „отворените въпроси“, съгласно посоченото в член 4, параграф 6;

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

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

г) когато се прилагат национални правила за определяне на съществуващите системи, като целта на тези правила е ограничена до оценяване на техническата съвместимост на превозното средство с мрежата;

д) когато мрежите и превозните средства не са обхванати от ТСОС;

е) като спешна временна предпазна мярка, по-специално след възникнало произшествие.

Член 14

Нотифициране за национални правила

1. Държавите членки уведомяват Комисията и Агенцията за съществуващите национални правила, посочени в член 13, параграф 2 в следните случаи:

а) когато за националното(ите) правило(а) не е изпратена нотификация до … (*). В този случай за тях се изпраща нотификация до … (**);

б) всеки път, когато правилата бъдат изменени;

в) когато е представено ново искане в съответствие с член 7 за неприлагане на ТСОС;

г) когато националните правила станат излишни след публикуването или преразглеждането на въпросните ТСОС.

(*) Датата на влизане в сила на настоящата директива.
(**) Шест месеца след влизането в сила на настоящата директива.

2. Държавите членки нотифицират пълния текст на националните правила, посочени в параграф 1, чрез съответната ИТ система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) …/… (*).

3. Държавите членки гарантират, че националните правила, посочени в параграф 1, включително тези, които обхващат интерфейсите между превозните средства и мрежите, са лесно достъпни, че са публично достояние и че в тях е използвана терминология, която всички заинтересовани страни могат да разберат. От държавите членки може да се поиска да предоставят допълнителна информация относно тези национални правила.

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

а) когато ТСОС не отговаря напълно на съществените изисквания;

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

5. Държавите членки представят, посредством подходяща ИТ система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) …/… (*) проектите за нови национални правила на Агенцията и на Комисията, за да може разглеждането да се извърши своевременно и в съответствие със сроковете, посочени член 25, параграф 1 от Регламент (ЕС) …/… (*), преди очакваното въвеждане в националната правна система на предложеното ново правило, като се предоставя обосновка за неговото въвеждане,. Държавите членки правят необходимото проектът да е достатъчно развит, за да може Агенцията да извърши своята оценка в съответствие с член 25, параграф 2 от Регламент (ЕС) …/… (*).

6. Когато приемат ново национално правило, държавите членки нотифицират за него Агенцията и Комисията чрез съответната ИТ система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) …/… (*).

7. В случай на спешни превантивни мерки държавите членки могат незабавно да приемат и прилагат ново национално правило. Това правило се нотифицира в съответствие с член 27, параграф 2 от Регламент (ЕС) …/… (*), както и се подлага на оценка от страна на Агенцията в съответствие с член 26, параграфи 1, 2 и 5 от посочения Регламент.

8. Когато нотифицират за съществуващо национално правило, посочено в параграф 1, или ново национално правило, държавите членки представят обосновка за необходимостта от това правило, за да се спази съществено изискване, което все още не е обхванато от съответната ТСОС.

9. Проектите за национални правила и националните правила, посочени в параграф 1, се разглеждат от Агенцията в съответствие с процедурите, предвидени в членове 25 и 26 от Регламент (ЕС) …/… (*).

10. Комисията определя чрез актове за изпълнение класификацията на националните правила, за които е получена нотификация, в различни групи, с цел да се улесни взаимното приемане в различните държави членки и пускането на пазара на превозни средства, включително съвместимостта между стационарното и мобилното оборудване. Тези актове за изпълнение се основават на напредъка, постигнат от Агенцията в областта на взаимното приемане и се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.

Агенцията класифицира в съответствие с актовете за изпълнение, посочени в първа алинея, националните правила, за които е получена нотификация в съответствие с настоящия член.

11. Държавите членки могат да решат да не нотифицират за правилата и ограниченията със строго местен характер. В такива случаи държавите членки посочват тези правила и ограничения в регистрите на инфраструктурата, посочени в член 49.

12. Националните правила, за които е изпратена нотификация съгласно настоящия член, не са предмет на процедурата за нотифициране, посочена в Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

13. Националните правила, за които не е изпратена нотификация в съответствие с настоящия член, не се прилагат за целите на настоящата директива.

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).

([1]) Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета от 9 септември 2015 г. установяваща процедура за предоставянето на информация в сферата на техническите регламенти и правила относно услугите на информационното общество (ОВ L 241, 17.9.2015 г., стр. 1).

Член 15

Процедура за съставяне на „ЕО“ декларация за проверка

1. За съставянето на „ЕО“ декларацията за проверка, необходима за пускането на пазара и въвеждането в експлоатация, посочени в глава V, заявителят подава искане до органа или органите за оценяване на съответствието, които е избрал за тази цел, за прилагане на „ЕО“ процедура за проверка, посочена в приложение IV.

2. Заявителят попълва „ЕО“ декларацията за проверка на дадена подсистема. Заявителят декларира единствено на своя отговорност, че въпросната подсистема е била подложена на съответни процедури за проверка и че отговаря на изискванията на съответното право на Съюза, както и на всякакви съответни национални правила. „ЕО“ Декларацията за проверка и придружаващите я документи носят дата и подпис на заявителя.

3. Задачата на нотифицирания орган, отговарящ за „ЕО“ проверката на една подсистема, започва на етапа на проектирането и обхваща целия период на производство до етапа на приемане преди пускането на пазара или въвеждането в експлоатация на подсистемата. В съответствие със съответните ТСОС към тази задача спада и проверката на интерфейсите на въпросната подсистема със системата, в която тя се включва.

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

5. В случаите на подновяване или модернизиране на подсистема в резултат на промяна на техническото досие, които засягат валидността на вече извършените процедури за проверки, заявителят оценява необходимостта от нова „ЕО“ декларация за проверка.

6. Нотифицираният орган може да издава междинни сертификати за проверка, които да обхващат някои етапи от процедурата за проверка или някои части от подсистемата.

7. Ако съответните ТСОС позволяват това, нотифицираният орган може да издава сертификати за проверка за една или повече подсистеми или някои части на тези подсистеми.

8. Държавите членки определят органите, които отговарят за осъществяването на процедурата за проверка при прилагането на национални правила. В това отношение определените органи отговарят за свързаните с това задачи. Без да се засяга член 30, държава членка може да назначи нотифициран орган като определен орган, като в този случай целият процес може да се извърши от един-единствен орган за оценяване на съответствието.

9. Комисията може да уточнява чрез актове за изпълнение:

а) подробностите относно процедурите за „ЕО“ проверка за подсистеми, включително процедурата за проверка по отношение на националните правила, както и документите, които се подават от заявителя за целите на тази процедура;

б) образците за „ЕО“ декларацията за проверка, включително в случай на модификация на подсистемата или в случай на допълнителни проверки, междинния сертификат за проверка, образците за документи от техническото досие, което трябва да придружава тези декларации, както и образците за сертификата за проверка.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.

Член 16

Несъответствие на подсистеми със съществените изисквания

1. Когато държава членка констатира, че дадена структурна подсистема, притежаваща „ЕО“ декларацията 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 който случай Комисията незабавно уведомява държавата членка къде пребивава лицето, изготвило грешната „ЕО“ декларация за проверка, и изисква тази държава членка да предприеме подходящи мерки;

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

Член 17

Презумпция за съответствие

Счита се, че съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите, които съответстват на хармонизираните стандарти или части от тях, данните за които са били публикувани в Официален вестник на Европейския съюз, отговарят на съществените изисквания, обхванати от тези стандарти или части от тях.

ГЛАВА V

ПУСКАНЕ НА ПАЗАРА И ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

Член 18

Разрешение за въвеждане в експлоатация на стационарни съоръжения

1. Подсистемите за контрол, 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 съществените изисквания, а съответното разрешение се издава в съответствие с параграфи 3 и 4.

2. Всеки национален орган по безопасността разрешава въвеждането в експлоатация на енергийните и инфраструктурните подсистеми, както и на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, които се намират или експлоатират на територията на съответната държава членка.

3. Националните органи по безопасността предоставят подробни насоки относно реда за получаване на разрешенията, посочени в настоящия член. 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.

4. Заявителят подава до националния орган по безопасността заявление за разрешение на въвеждане в експлоатация на стационарни съоръжения. Заявлението се придружава от досие, в което се съдържа документация за доказване на:

а) декларациите за проверка, посочени в член 15;

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

в) безопасното интегриране на тези подсистеми, което се установява въз основа на съответните ТСОС, национални правила, както и общите методи за безопасност („ОМБ“), предвидени в член 6 от Директива (ЕС) …/… (*).

г) в случая на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, които включват Европейската система за управление на влаковете (ETCS) и/или оборудване на Глобалната система за мобилна комуникация на железниците (GSM-R), решението на Агенцията за даване на разрешение, издадено в съответствие с член 19 от настоящата директива, а в случай на промени в проекта за спецификации на търга или в описанието на предвидените технически решения, внесени след вземането на решението за даване на разрешение — съответствието с резултата от процедурата, посочена в член 30, параграф 2 от Регламент (ЕС) …/… (**).

5. В рамките на един месец от получаване на искането на заявителя националният орган по безопасността информира заявителя, че досието е пълно, или изисква съответната допълнителна информация, като поставя разумен срок за предоставянето ѝ.

(*) Директивата в документ 2013/0016 (COD).
(**) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).

Националният орган по безопасността проверява пълнотата, относимостта и съгласуваността на досието и, в случай на ERTMS оборудване по железопътната линия, спазването на решението на Агенцията за даване за разрешение, издадено в съответствие с член 19 от настоящата директива, а по целесъобразност, съответствието с резултата от процедурата, посочена в член 30, параграф 2 от Регламент (ЕС) …/… (*). След извършването на тази проверка националният орган по безопасността издава разрешение за въвеждане в експлоатация на стационарни съоръжения или информира заявителя за решението си за отказ в предварително определени, разумни срокове и при всички положения в рамките на четири месеца от получаване на цялата необходима информация.

6. В случай на обновяване или модернизиране на съществуващи подсистеми, заявителят изпраща на националния орган по безопасността досие с описание на проекта. В рамките на един месец от получаване на искането на заявителя националният орган по безопасността информира заявителя, че досието е пълно, или изисква съответната допълнителна информация, като поставя разумен срок за предоставянето ѝ. Националният орган по безопасността, в тясно сътрудничество с Агенцията, когато става въпрос за проекти за ERTMS оборудване по железопътната линия, разглежда досието и решава дали е необходимо ново разрешение за въвеждане в експлоатация, въз основа на следните критерии:

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

б) то се изисква от съответните ТСОС;

в) то се изисква от националните планове за изпълнение, въведени от държавите членки; или

г) променени са стойностите на параметрите, въз основа на които вече е било издадено разрешението.

Националният орган по безопасността взема своето решение в предварително определен разумен срок, но не по-късно от четири месеца от получаването на цялата необходима информация.

7. Всяко решение за отказ по заявление за разрешение за въвеждане в експлоатация на стационарни съоръжения е надлежно обосновано от националния орган по безопасността. Заявителят може в рамките на един месец от получаване на решението за отказа да подаде искане националният орган по безопасността да преразгледа своето решение. Към искането се прилага обосновка. Националният орган по безопасността има два месеца от датата на получаване на искането за преразглеждане, за да потвърди или отмени своето решение. Ако решението за отказ на даден национален орган по безопасността бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред апелативния орган по член 18, параграф 3 от Директива (ЕС) …/… (**).

Член 19

Хармонизирано прилагане на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) в Съюза

1. В случая на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, които включват ETCS и/или оборудване на GSM-R, Агенцията гарантира хармонизираното прилагане на ERTMS в Съюза.

2. За да се гарантира хармонизираното прилагане на ERTMS и оперативната съвместимост на равнище на Съюза, преди всяка покана за участие в търг във връзка с ERTMS оборудване по железопътната линия, Агенцията проверява дали предвидените технически решения съответстват напълно на съответните ТСОС и дали са напълно оперативно съвместими.

3. Заявителят подава искането за одобрение от страна на Агенцията. Заявлението, свързани с отделни проекти по линия на ERTMS или с комбинация от проекти, линия, група линии или мрежа, се придружава от досие, което включва:

а) проекта за спецификации на търга или описанието на предвидените технически решения;

б) документация за условията, необходими за техническа и оперативна съвместимост на подсистемата с превозни средства, предназначени да оперират в съответната мрежа;

в) документация за съответствието на предвидените технически решения със съответните ТСОС;

г) всички други необходими документи като становища на националния орган по безопасността, декларации за проверка или сертификати за съответствие.

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).
(**) Директивата в документ 2013/0016 (COD).

Това заявление или информация за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо — исканията и решенията на апелативния съвет — се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) …/… (*).

Националните органи по безопасността могат да издават становища във връзка с искането за одобряване, на вниманието на заявителя преди подаването на искането или на вниманието на Агенцията след подаването.

4. В рамките на един месец от получаване на заявлението на заявителя Агенцията информира заявителя, че досието е пълно или изисква съответната допълнителна информация, като поставя разумен срок за предоставянето ѝ.

Агенцията взема решение за даване на разрешение или информира заявителя за евентуални пропуски в предварително определени, разумни срокове и при всички положения в рамките на два месеца от получаване на цялата необходима информация. Агенцията основава становището си на досието на заявителя и на евентуалните становища на националните органи по безопасността.

Ако заявителят изрази съгласие с установените от Агенцията пропуски, той коригира проекта и подава ново искане за одобрение от Агенцията.

Ако заявителят не се съгласи с установените от Агенцията пропуски, се прилага процедурата по параграф 5.

В случая, посочен в член 7, параграф 1, буква а), заявителят не подава заявление за ново оценяване.

5. Ако решението на Агенцията е за отказ, то следва да бъде надлежно обосновано от Агенцията. Заявителят може, в срок от един месец от получаване на такова решение, да отправи мотивирано искане Агенцията да преразгледа решението си. Агенцията потвърждава или отменя своето решение в рамките на два месеца от датата на получаване на искането. Ако Агенцията потвърди първоначалното си решение заявителят има право да обжалва пред Апелативния съвет, създаден съгласно член 55 от Регламент (ЕС) …/… (*).

6. В случай на промени в проекта на спецификациите на търга или в описанието на предвидените технически решения, внесени след решението за издаване на разрешение, заявителят информира без излишно забавяне Агенцията и националния орган по безопасността посредством обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) …/… (*). В този случай се прилага член 30, параграф 2, буква а) от посочения регламент.

Член 20

Пускане на пазара на мобилни подсистеми

1. Мобилни подсистеми се пускат на пазара от заявителя само ако са проектирани, изградени и монтирани по такъв начин, че да отговарят на съществените изисквания.

2. По-специално заявителят гарантира, че е предоставена съответната декларация за проверка.

Член 21

Разрешение за пускане на пазара на превозно средство

1. Заявителят пуска на пазара превозно средство само след като е получил разрешение за пускане на пазара, издадено от Агенцията в съответствие с параграфи 5 — 7 или от националния орган по безопасността в съответствие с параграф 8.

2. В заявлението си за разрешение за пускане на пазара на превозно средство заявителят посочва областта на употреба на превозното средство.В заявлението се включват доказателства, че техническата съвместимост между превозното средство и мрежата в областта на употреба е проверена.

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).

3. Към заявлението за разрешение за пускане на пазара на превозно средство се прилага досие относно превозното средство или типа превозно средство, в което се включва документация относно:

а) пускането на пазара на мобилните подсистеми, от които е изградено превозното средство в съответствие с член 20, въз основа на „ЕО“ декларацията за проверка;

б) техническата съвместимост на подсистемите, посочени в буква а), в рамките на превозното средство, която се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо — на националните правила;

в) безопасното интегриране на подсистемите, посочени в буква а), в рамките на превозното средство, което се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо — на националните правила, и общите методи за безопасност, предвидени в член 6 от Директива (ЕС) …/… (*);

г) техническата съвместимост между превозното средство и мрежата в областта на употреба, посочена в параграф 2, която се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо — на националните правила, регистрите на инфраструктурата и ОМБ във връзка с оценката на риска, предвидени в член 6 от Директива (ЕС) …/… (*);

Това заявление или информация за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо — исканията и решенията на апелативния съвет — се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) …/… (**).

Когато за получаване на документацията относно техническата съвместимост, посочена в първа алинея, букви б) и г), са необходими изпитвания, съответните национални органи по безопасността могат да издават на заявителя временни разрешения за използване на превозното средство за практическа проверка по мрежата. Управителят на инфраструктурата, в консултации 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.

4. Агенцията или в случаите по параграф 8 — националният орган по безопасността, издават разрешения за пускане на пазара на превозно средство или информират заявителя за решението си за отказ в предварително определени, разумни срокове и при всички положения в рамките на четири месеца от получаване на пълната информация от заявителя. Агенцията или, в случаите, предвидени в параграф 8 — националният орган по безопасността, прилагат практическите условия и ред относно процедурата за издаване на разрешения, които се установяват с акт за изпълнение, както е посочено в параграф 9. С тези разрешения превозните средства могат да бъдат пуснати на пазара на Съюза.

5. Агенцията издава разрешения за пускане на пазара по отношение на превозните средства, чиято област на употреба е в една или повече държави членки. За издаването на тези разрешения Агенцията:

а) оценява елементите в досието, изложени в параграф 3, първа алинея, букви а), б) и в), за да провери пълнотата, уместността и съгласуваността на досието със съответните ТСОС; и

б) изпраща досието на заявителя до съответните национални органи по безопасността, които са засегнати от предвижданата област на употреба, за оценка на досието, за да проверят неговата пълнота, уместност и съгласуваност със съответните национални правила във връзка с параграф 3, първа алинея, буква г) и елементите, изложени в параграф 3 първа алинея, букви а), б) и в).

Като част от оценките, посочени в букви а) и б) и в случай на обосновани съмнения Агенцията или националните органи по безопасността могат да поискат провеждането на изпитвания по мрежата. За улеснение на тези изпитвания съответните национални органи по безопасността могат да издадат на заявителя временни разрешения за използване на превозното средство за изпитвания по мрежата. Управителят на инфраструктурата полага всички усилия, за да гарантира, че всякакви изпитвания могат да се проведат в рамките на три месеца от подаване на искането на Агенцията или националния орган по безопасността.

6. В рамките на един месец от получаване на искането на заявителя Агенцията информира заявителя, че досието е пълно или изисква съответната допълнителна информация, като поставя разумен срок за предоставянето ѝ. По отношение на пълнотата, уместността и съгласуваността на досието Агенцията може също да оцени елементите, изложени в параграф 3, буква г).

(*) Директивата в документ 2013/0016 (COD).
(**) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).

Агенцията взема изцяло под внимание оценките по параграф 5, преди да вземе решение за издаване на разрешение за пускане на пазара на превозно средство. Агенцията издава разрешение за пускане на пазара на превозно средство или информира заявителя за решението си за отказ в предварително определени, разумни срокове и при всички положения в рамките на четири месеца от получаване на пълната информация.

При неприлагане на една или повече ТСОС или на части от тях, посочено в член 7, Агенцията издава разрешение само след прилагане на процедурата, предвидена в посочения член.

Агенцията поема пълна отговорност за разрешенията, които издава.

7. Когато Агенцията не е съгласна с отрицателна оценка, направена от един или повече национални органи по безопасността съгласно параграф 5, буква б), тя информира съответния орган или органи, като посочва основанията за несъгласието си. Агенцията и националният орган или органи по безопасността си сътрудничат за постигането на взаимно приемлива оценка. При необходимост, ако бъде решено от Агенцията и националния орган или органи по безопасността, в този процес участва и заявителят. Ако не бъде постигната взаимно приемлива оценка в рамките на един месец, след като Агенцията е информирала съответния национален орган или органи по безопасността за несъгласието си, Агенцията взема окончателното си решение освен ако националният орган или органи по безопасността не е отнесъл въпроса за арбитраж до апелативния съвет, създаден съгласно член 55 от Регламент (ЕС) …/… (*). Апелативният съвет решава дали да потвърди проекта за решение на Агенцията в срок от един месец след искането на националния орган или органи по безопасността.

Когато апелативният съвет е съгласен с Агенцията, тя незабавно взема решение.

Когато апелативният съвет е съгласен с отрицателната оценка на националния орган по безопасността, Агенцията издава разрешение с област на употреба, от която са изключени частите от мрежата, получили отрицателна оценка.

Когато Агенцията не е съгласна с положителна оценка, направена от един или повече национални органи по безопасността съгласно параграф 5, буква б), тя информира въпросния орган или органи, като посочва основанията за несъгласието си. Агенцията и националният орган или органи по безопасността си сътрудничат за постигането на съгласие по взаимно приемлива оценка. При необходимост, ако бъде решено от Агенцията и националния орган или органи по безопасността, в този процес участва и заявителят. Ако не бъде постигнато съгласие по взаимно приемлива оценка в рамките на един месец, след като Агенцията е информирала съответния национален орган или органи по безопасността за несъгласието си, Агенцията взема окончателното си решение.

8. Когато областта на употреба е ограничена до мрежа или мрежи в рамките на една-единствена държава членка, националният орган по безопасността на тази държава членка може да издаде разрешение за пускане на пазара на превозно средство на своя собствена отговорност и при искане от страна на заявителя. За издаването на такива разрешения националният орган по безопасността оценява досието по отношение на елементите, изложени в параграф 3, и в съответствие с процедурите, които ще бъдат установени в акта за изпълнение, приет съгласно параграф 9. В рамките на един месец от получаването на искането на заявителя националният орган по безопасността информира заявителя, че досието е пълно или изисква съответната допълнителна информация. Разрешението е също валидно, без разширяване на областта на употреба, и за превозни средства, движещи се до гари в съседни държави членки със сходни характеристики на мрежата, когато тези гари са в близост до границата и след съгласуване с компетентните национални органи по безопасността. Това съгласуване може да се извършва за всеки конкретен случай или да бъде изложено в трансгранично споразумение между националните органи по безопасността.

Ако областта на употреба е ограничена до територията на една-единствена държава членка и при неприлагане на една или повече ТСОС или на части от тях, посочено в член 7, националният орган по безопасността издава разрешение само след прилагане на процедурата, предвидена в посочения член.

Националният орган по безопасността поема пълна отговорност за разрешенията, които издава.

9. До … (**) Комисията приема посредством актове за изпълнение, практически условия и ред, в които се уточняват:

а) как изискванията за разрешение за пускане на пазара на превозно средство и за разрешение за тип превозно средство, установени в настоящия член, трябва да бъдат изпълнени от заявителя, и списък на необходимите документи;

(*) Директивата в документ 2013/0014 (COD).
(**) Две години след влизането в сила на настоящата директива.

б) подробностите във връзка с процеса на издаване на разрешенията, както и процедурните етапи и сроковете във всяка фаза от процеса;

в) как да се отговори на изискванията, установени в настоящия член, от страна на Агенцията и на националния орган по безопасността през различните етапи на процеса на подаване на заявление и издаване на разрешение, включително във връзка с оценката на досиетата на заявителите.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3. В тях се отчита натрупаният опит при изготвянето на споразуменията за сътрудничество, посочени в параграф 14 от настоящия член.

10. В разрешенията за пускане на пазара на превозно средство се посочва:

а) областта(ите) на употреба;

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

в) съответствието на превозното средство със съответните ТСОС и набори от национални правила, свързани с параметрите, посочени в буква б);

г) условията за употреба на превозното средство и други ограничения.

11. Всяко решение за отказ за издаване на разрешение за пускане на пазара на превозно средство или за изключване на част от мрежата в съответствие с посочената в параграф 7 отрицателна оценка е надлежно мотивирано. В срок от един месец, считано от получаването на решението за отказ, заявителят може да поиска от Агенцията или националния орган по безопасността, в зависимост от случая, да преразгледа решението си. Агенцията или националният орган по безопасността има два месеца от датата на получаване на искането за преразглеждане, за да потвърди или отмени своето решение.

Ако решението за отказ на Агенцията бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) …/…. (*).

Ако решението за отказ на даден национален орган по безопасността бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред апелативния орган в съответствие с националното право. За целите на тази процедура на обжалване държавите членки могат да определят регулаторния орган, посочен в член 55 от Директива 2012/34/ЕС. В този случай се прилага член 18, параграф 3 от Директива (ЕС) …./…. (**).

12. В случай на подновяване или модернизиране на съществуващите превозни средства, които вече разполагат с разрешение за пускане на пазара на превозно средство, се изисква ново разрешение за пускане на пазара на превозно средство, ако:

а) са променени стойностите на параметрите, посочени в параграф 10, буква б), които са извън обхвата на приемливите параметри съгласно определението в ТСОС;

б) общото ниво на безопасност на съответното превозно средство може да бъде повлияно отрицателно от предвидените работи; или

в) то се изисква от съответните ТСОС.

13. Когато заявителят желае да разшири областта на употреба на дадено превозно средство, което вече разполага с разрешение, той допълва досието със съответните документи, посочени в параграф 3, по отношение на допълнителната област на употреба. Заявителят изпраща досието на Агенцията, която след процедурите по параграфи 4 — 7 издава актуализирано разрешение, в което се включва разширената област на употреба.

Ако заявителят е получил разрешение в съответствие с параграф 8 и желае да разшири областта на употреба в рамките на дадената държава членка, той допълва досието със съответните документи, посочени в параграф 3, по отношение на допълнителната област на употреба. Заявителят изпраща досието на националния орган по безопасността, който след процедурите, предвидени в параграф 8 издава актуализирано разрешение, в което се включва разширената област на употреба.

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).
(**) Директивата в документ 2013/0016 (COD).

14. За целите на параграфи 5 и 6 от настоящия член Агенцията сключва споразумения за сътрудничество с националните органи по безопасността в съответствие с член 73 от Регламент (ЕС) …/… (*). Тези споразумения могат да бъдат конкретни или рамкови споразумения с участието на един или повече национални органи по безопасността. В тях се съдържа подробно описание на задачите и условията за очакваните резултати, приложимите срокове за постигането им и разпределението на таксите, заплащани от заявителя. В тях може да се включват специални договорености за сътрудничество в случай на мрежи, които изискват специални експертни познания поради географски или исторически съображения, с цел да се намалят административната тежест и разходите за заявителя. Когато такива мрежи са изолирани от останалата част от железопътната система на Съюза, тези специфични договорености за сътрудничество могат да включват възможност за договорно възлагане на задачи на съответните национални органи по безопасността, когато това е необходимо за осигуряване на ефикасно и пропорционално разпределение на ресурсите за издаване на разрешение. Тези споразумения са налице преди Агенцията да предприеме изпълнението на задачите по издаването на разрешение в съответствие с член 54, параграф 4 от настоящата директива.

15. По отношение на държавите членки, в чиито железопътни мрежи междурелсието е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, и тези мрежи имат еднакви технически и оперативни изисквания със съседни трети държави, в допълнение към споразуменията за сътрудничество, посочени в параграф 14, всички засегнати национални органи по безопасността в тези държави членки сключват с Агенцията многостранно споразумение с оглед определяне на условията, при които дадено разрешение за превозно средство, издадено в една от тези държави членки, е валидно и в другите засегнати държави членки.

16. Настоящият член не се прилага за товарни вагони или пътнически вагони, които се ползват съвместно с трети държави, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, и са получили разрешение съгласно различна процедура за разрешение на железопътни превозни средства. Правилата, уреждащи процедурата за разрешение на такива превозни средства, се публикуват и съобщават на Комисията. Съответствието на тези превозни средства с основните изисквания на настоящата директива се осигурява от съответното железопътно предприятие в контекста на системата му за управление на безопасността. Комисията, въз основа на доклад на Агенцията, може да даде становище дали тези правила съответстват на целите на настоящата директива. Ако тези правила не са в съответствие, заинтересованите държави членки и Комисията могат да си сътрудничат с цел определяне на подходящи действия, които да се предприемат, и в които при необходимост да участват съответните международни органи.

17. Дадена държава членка може да реши да не прилага настоящия член по отношение на локомотиви и моторвагонни (мотрисни) влакове от трети държави, чието предназначение е да се движат до гара, разположена на нейната територия близо до границата, и която е определена за трансгранични операции. Съответствието превозните средства със съществените изисквания на настоящата директива се осигурява от съответното железопътно предприятие в контекста на неговата система за управление на безопасността и, при целесъобразност, в съответствие с член 10, параграф 9 от Директива (ЕС) …/… (**).

Член 22

Регистрация на превозни средства с разрешение за пускане на пазара

1. Преди превозното средство да се използва за първи път и след получаване на разрешение за пускане на пазара в съответствие с член 21, то се регистрира в регистър на превозните средства, посочен в член 47, по искане на ползвателя.

2. Когато областта на употреба на превозното средство е ограничена до територията на една-единствена държава членка, то се регистрира в тази държава членка.

3. Когато областта на употреба на превозното средство включва територията на повече от една държава членка, то се регистрира в една от тези държави членки.

Член 23

Проверки преди използването на превозни средства с разрешения

1. Преди железопътно предприятие да използва превозно средство в областта на употреба, посочена в неговото разрешение за пускане на пазара, то проверява:

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).
(**) Директивата в документ 2013/0016 (COD).

а) дали превозното средство е получило разрешение за пускане на пазара в съответствие с член 21 и дали е надлежно регистрирано;

б) дали превозното средство е съвместимо с маршрута въз основа на регистъра на инфраструктурата, съответните ТСОС или всяка имаща отношение информация, предоставяна безплатно от управителя на инфраструктурата в разумни срокове, когато не съществува такъв регистър или той е непълен; и

в) дали превозното средство е правилно разположено във влаковата композиция, в която се предвижда да се използва, като се взема предвид системата за управление на безопасността, посочена в член 9 от Директива (ЕС) …/… (*), и ТСОС относно експлоатацията и управлението на трафика.

2. За целите на параграф 1 железопътното предприятие може да провежда изпитвания в сътрудничество с управителя на инфраструктурата.

Управителят на инфраструктурата, в консултации 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.

Член 24

Разрешение за типове превозни средства

1. Агенцията или националният орган по безопасността, в зависимост от случая, може да издава разрешения за типове превозни средства в съответствие с процедурите, предвидени в член 21. Заявлението за разрешение за тип превозно средство или информация за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо — исканията и решенията на апелативния съвет — се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) …/… (**)..

2. Ако Агенцията или националният орган по безопасността издаде разрешение за пускане на пазара на превозно средство, едновременно с това по искане на заявителя издава и разрешение за типа на превозното средство, което се отнася до същата област на употреба като превозното средство.

3. В случай на промени на съответните разпоредби на ТСОС или националните правила, въз основа на които е издадено разрешението за типа на превозното средство, ТСОС или националното правило определят дали вече издаденото разрешение за типа на превозното средство 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.

4. Комисията установява чрез актове за изпълнение образец на декларацията за съответствие с тип. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.

5. Декларацията за съответствие с тип се изготвя съгласно:

а) процедурите за проверка на съответните ТСОС; или

б) когато ТСОС не се прилагат — процедурите за оценяване на съответствието, определени в модули B+D, B+F и H1 от Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

6. 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 51, параграф 3.

7. Разрешенията за типове превозни средства се регистрират в Европейския регистър на разрешени типове превозни средства, посочен в член 48.

(*) Директивата в документ 2013/0016 (COD).
(**) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).
([1]) Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. относно обща рамка за предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Решение 93/465/ЕИО (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 82).

Член 25

Съответствие на превозните средства с разрешен тип превозно средство

1. Превозно средство или серия превозни средства, които съответстват на разрешен тип превозно средство, получават без допълнителни проверки разрешение за пускане на пазара на превозно средство в съответствие с член 21 въз основа на декларация за съответствие с тип превозно средство, представена от заявителя.

2. Подновяването на разрешение за тип превозно средство, посочено в член 24, параграф 3, не засяга разрешенията за пускане на пазара на превозни средства, вече предоставени въз основа на предишното разрешение за пускане на пазара на този тип превозно средство.

Член 26

Несъответствие на превозни средства или типове превозни средства със съществените изисквания

1. Когато железопътно предприятие установи по време на експлоатацията, че превозното средство, което използва, не отговаря на някое от приложимите съществени изисквания, то предприема необходимите коригиращи мерки за привеждане на превозното средство в съответствие. Освен това, железопътното предприятие може да информира Агенцията и съответните национални органи по безопасността за предприетите мерки. Ако железопътното предприятие има доказателства, че несъответствието е било налице към момента на издаване на разрешението за пускане на пазара, то информира Агенцията и другите съответни национални органи по безопасността.

2. Когато национален орган по безопасността научи, например в рамките на процеса по надзор, предвиден в член 17 от Директива (ЕС) …/… (*), че при използването му по предназначение дадено превозно средство или тип превозно средство, за което е издадено разрешение за пускане на пазара от Агенцията в съответствие с член 21, параграф 5 или с член 24, или от национален орган по безопасността в съответствие с член 21, параграф 8 или с член 24, не отговаря на някое от приложимите съществени изисквания, той информира железопътното предприятие, което използва превозното средство или типа превозно средство, и изисква от него да предприеме необходимите коригиращи мерки за привеждане на превозното средство (превозните средства) в съответствие. Националният орган по безопасността информира Агенцията и другите съответни национални органи по безопасността, включително тези, на чиято територия е подадено искане за разрешение за пускане на пазара на превозно средство от същия тип, по което не е взето решение.

3. Когато в случаите по параграфи 1 и 2 от настоящия член приложените от железопътното предприятие коригиращи мерки не осигуряват съответствието с приложимите съществени изисквания и това несъответствие поражда сериозен риск за безопасността, съответният национален орган по безопасността може в рамките на надзорните си правомощия да приложи временни мерки за безопасност в съответствие с член 17, параграф 6 от Директива (ЕС) …/… (*). Националният орган по безопасността или Агенцията могат да приложат паралелно временни мерки за безопасност под формата на преустановяване на разрешението за съответния тип превозно средство, които са предмет на съдебен контрол и на процедурата за арбитраж, предвидена в член 21, параграф 7.

4. В случаите по параграф 3 Агенцията или националният орган по безопасността, издал разрешението, след като направят преглед на ефективността на мерките, взети за отстраняването на сериозния риск за безопасността, могат да решат да отменят или да изменят разрешението при наличие на доказателства, че съществуването не е било спазено към момента на издаване на разрешението. За целта те съобщават решението си на притежателя на разрешението за пускане на пазара или на разрешението за типа превозно средство, като посочват основанията за решенията си. В срок от един месец, считано от получаването на решението на Агенцията или националния орган по безопасността, притежателят може да поиска от тях да преразгледат решението си. В този случай решението за отмяна се преустановява временно. Агенцията или националният орган по безопасността имат един месец от датата на получаване на искането за преразглеждане, за да потвърдят или отменят своето решение.

Където е приложимо, в случай на разногласие между Агенцията и националния орган по безопасността относно необходимостта от ограничаване или отмяна на разрешението, се прилага процедурата за арбитраж, предвидена в член 21, параграф 7. Ако тази процедура не доведе нито до ограничаване, нито до отмяна на разрешението за превозното средство, посочените в параграф 3 от настоящия член временни мерки за безопасност се преустановяват.

(*) Директивата в документ 2013/0016 (COD).

5. Ако решението на Агенцията бъде потвърдено, притежателят на разрешението за превозното средство може да обжалва пред апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) …/…. (*) в срока, посочен в член 59 от същия регламент. Ако решението на даден национален орган по безопасността бъде потвърдено, притежателят на разрешението за превозното средство може в срок от два месеца от нотифицирането за това решение да обжалва със средствата на националния съдебен контрол, посочен в член 18, параграф 3 от Директива (ЕС) …/… (**). За целите на тази процедура на обжалване държавите членки могат да определят регулаторния орган, посочен в член 56 от Директива 2012/34/ЕС за създаване на единно европейско железопътно пространство.

6. Когато Агенцията реши да отмени или измени издадено от нея разрешение за пускане на пазара, тя информира директно всички национални органи по безопасността, като посочва основанията за своето решение.

Когато национален орган по безопасността реши да отмени издадено от него разрешение за пускане на пазара, той незабавно информира Агенцията за това, като посочва основанията за своето решение. Впоследствие Агенцията информира останалите национални органи по безопасността.

7. Решението на Агенцията или на националния орган по безопасността за отмяна на разрешението се отразява в съответния регистър на превозните средства в съответствие с член 22 или, ако става въпрос за разрешение за тип превозно средство, в Европейския регистър на разрешени типове превозни средства в съответствие с член 24, параграф 7. Агенцията и националните органи по безопасността гарантират, че железопътните предприятия, които използват превозни средства от същия тип или тип, чието разрешение се отменя, биват надлежно информирани. Тези железопътни предприятия първо проверяват дали същия проблем на несъответствие е приложим и за тях. В този случай се прилага процедурата, предвидена в настоящия член.

8. Когато се отменя разрешение за пускане на пазара, съответното превозно средство не се използва повече и областта му на употреба не се разширява. Когато се отменя разрешение за тип превозни средства, превозните средства, които са сглобени въз основа на това разрешение, не се пускат на пазара, а ако вече са пуснати — се изтеглят. Може да се поиска ново разрешение въз основа на процедурата, предвидена в член 21 в случай на отделни превозни средства или в член 24 в случай на тип превозно средство.

9. Когато в случаите по параграфи 1 и 2 несъответствието със съществените изисквания е ограничено до част от областта на употреба на превозното средство и това несъответствие вече е било налице към момента на издаване на разрешението за пускане на пазара, разрешението се изменя така, че да изключи съответните части от областта на употреба.

ГЛАВА VI

ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Член 27

Нотифициращи органи

1. Държавите членки назначават нотифициращи органи, отговорни за установяването и провеждането на необходимите процедури за оценяване, нотифициране и наблюдение на органи за оценяване на съответствието, включително спазването на член 34.

2. Държавите членки гарантират, че тези органи нотифицират Комисията и другите държави членки за органите, получили разрешение да извършват дейности по оценяване на съответствието като трета страна, предвидени в член 10, параграф 2 и член 15, параграф 1. Държавите членки гарантират също, че изпращат информация на Комисията и останалите държави членки за определените органи, посочени в член 15, параграф 8.

3. Държавите членки могат да вземат решение оценяването и наблюдението, посочени в параграф 1, да се извършват от национален орган по акредитация по смисъла на и в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008.

4. Когато нотифициращият орган делегира или по друг начин възлага оценяването, нотифицирането или наблюдението, посочени в параграф 1 от настоящия член, на орган, който не е държавен орган, то този орган трябва да бъде юридическо лице и да отговаря на изискванията, заложени в член 28. Освен това трябва да съществуват договорености, които да обхващат задълженията, възникващи от неговата дейност.

5. Нотифициращият орган поема пълната отговорност за задачите, изпълнявани от органа, посочен в параграф 3.

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).
(**) Директивата в документ 2013/0016 (COD).

Член 28

Изисквания, свързани с нотифициращите органи

Нотифициращ орган:

а) се създава така, че да се избегне конфликт на интереси с органите за оценяване на съответствието;

б) се организира и управлява така, че да се запази обективността и безпристрастността на неговата дейност;

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

г) няма право да предлага или извършва дейности, които се извършват от органите за оценяване на съответствието, или консултантски услуги със стопанска цел или на конкурентна основа;

д) запазва поверителността на информацията, която получава;

е) разполага с достатъчно компетентни служители за надлежното изпълнение на задачите си.

Член 29

Задължение на нотифициращите органи за предоставяне на информация

Държавите членки информират Комисията относно своите процедури за оценяване, нотифициране и наблюдение на органите за оценяване на съответствието, както и относно промените в посочените процедури.

Комисията осигурява достъп на обществеността до тази информация.

Член 30

Организации за оценяване на съответствието

1. За целите на нотифицирането органът за оценяване на съответствието отговаря на изискванията, предвидени в параграфи 2 — 7 от настоящия член и в членове 31 и 32.

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

3. Орган за оценяване на съответствието може да изпълнява всички задачи, възложени му съгласно съответните ТСОС и във връзка с които е нотифициран, независимо дали тези задачи се изпълняват от него или от негово име, като 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 нотифицирана, органът 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 възможността за прилагане на тези процедури. Органът разполага с подходящи действащи политики и процедури, които разграничават между неговите задачи като нотифициран орган за оценяване на съответствието и другите му 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.

Органът 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. Органите 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 органа 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. Органите 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 органи 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. Органите за оценяване на съответствието, които са нотифицирани за контрол и/или подсистеми за бордово управление и сигнализация, участват или гарантират, че персоналът им, който извършва оценяването, е информиран относно дейностите на групата във връзка с ERTMS, предвидена в член 29 от Регламент (ЕС) …/… (*). Те следват насоките, създадени в резултат на работата на тази група. Ако считат насоките за неподходящи или неприложими, съответните органи за оценяване на съответствието представят забележките си за обсъждане пред групата във връзка с ERTMS с цел непрекъснатото подобряване на насоките.

Член 31

Безпристрастност на органите за оценяване на съответствието

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

Орган, който 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 му и липсата на какъвто и да е конфликт на интереси са доказани, да бъде считан за такъв орган.

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

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

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

5. Органите 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. Органите 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 32

Персонал на органите за оценяване на съответствието

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

а) солидно техническо и професионално образование, което обхваща всички дейности, свързани с оценяването на съответствието, за които органът за оценяване на съответствието е бил нотифициран;

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).

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 правото 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 даден орган за оценяване на съответствието, трябва да бъде независимо от броя на извършените оценявания или резултатите от тези оценявания.

Член 33

Презумпция за съответствие на орган за оценяване на съответствието

В случаите, когато орган за оценяване на съответствието доказва своето съответствие с критериите, предвидени в съответните хармонизирани стандарти или части от тях, позоваванията на които са публикувани в Официален вестник на Европейския съюз, съществува презумпция, че той отговаря на изискванията, предвидени в членове 30 — 32, доколкото приложимите хармонизирани стандарти обхващат тези изисквания.

Член 34

Поделения и възлагане на подизпълнители от нотифицираните органи

1. Когато нотифициран орган възлага конкретни задачи, свързани с оценяването на съответствието, на подизпълнител или използва услугите на своя дъщерна организация, той гарантира, че подизпълнителят или дъщерната организация отговарят на изискванията, предвидени в членове 30 — 32, и съответно информира нотифициращия орган за това.

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

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

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

Член 35

Акредитирани вътрешни органи

1. Заявителят 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,предвидени в приложение II към Решение № 768/2008/ЕО, и модули CA1 и CA2, предвидени в приложение I към Решение 2010/713/ЕС. Този орган представлява отделна и независима част от съответния 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 компетентния национален орган по акредитация;

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

г) органът 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 36

Заявление за нотифициране

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

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 органът заявява компетентност, както и от сертификат за акредитация, когато има такъв, издаден от националния орган по акредитация и удостоверяващ, че органът за оценяване на съответствието отговаря на изискванията, предвидени в членове 30 — 32.

3. В случаите, когато органът за оценяване на съответствието не може да представи сертификат за акредитация, той предоставя на нотифициращия орган всички документи, необходими, за да удостоверят проверката, признаването и редовното наблюдение върху спазването от негова страна на изискванията, предвидени в членове 30 — 32.

Член 37

Процедура по нотифициране

1. Нотифициращите органи нотифицират само органи за оценяване на съответствието, които отговарят на изискванията, предвидени в членове 30 — 32.

2. Нотифициращите органи нотифицират на Комисията и другите държави членки органите, посочени в параграф 1, като използват средството за електронно нотифициране, създадено и поддържано 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 съответния сертификат за акредитация или другите доказателства за компетентността, предвидени в параграф 4.

4. В случаите, когато нотифицирането не се основава на сертификат за акредитация, както е посочено в член 36, параграф 2, нотифициращият орган предоставя на Комисията и другите държави членки документация, която доказва компетентността на органа за оценяване на съответствието и съществуващите договорености, които гарантират, че органът подлежи на редовно наблюдение и ще продължава да отговаря на изискванията, предвидени в членове 30 — 32.

5. Съответният орган може да извършва дейностите на нотифициран орган 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 38

Идентификационни номера и списъци на нотифицираните органи

1. Комисията определя идентификационен номер за всеки нотифициран орган.

Нотифицираният орган получава само един идентификационен номер дори когато е нотифициран съгласно няколко правни актове на Съюза.

2. Комисията предоставя обществен достъп до списъка с органи, 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 39

Промени в нотификациите

1. Когато нотифициращ орган се е уверил или е бил информиран, че нотифициран орган вече не отговаря на изискванията, предвидени в членове 30 — 32, или че 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 изисквания или 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 нотифицираният орган е прекратил дейността си, нотифициращата държава членка предприема съответните стъпки, за да гарантира, че досиетата на този орган или ще бъдат обработени от друг нотифициран орган, или ще бъдат запазени на разположение на отговорните нотифициращи органи и органи за надзор на пазара, по тяхно искане.

Член 40

Оспорване на компетентността на нотифицирани органи

1. Комисията разследва случаите, в които има съмнения или е информирана за такива съмнения относно компетентността на нотифициран орган или относно непрекъснатото изпълнение на предвидените изисквания и отговорности от страна на съответния нотифициран орган.

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

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

4. Когато Комисията се увери, че нотифициран орган не отговаря или вече не отговаря на изискванията за неговата нотификация, тя следва съответно да уведоми нотифициращата държава членка и да поиска необходимите коригиращи мерки, включително оттегляне на нотификацията, ако е необходимо.

Член 41

Задължения на нотифицираните органи при осъществяване на дейността им

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

2. Оценяването на съответствието се извършва по пропорционален начин, като се избягва излишната тежест за икономическите оператори. Нотифицираните органи 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 настоящата директива.

3. Когато даден нотифициран орган установи, че изискванията, заложени в съответната ТСОС или съответстващите хармонизирани стандарти или технически спецификации, не са били изпълнени от производителя, той изисква от производителя да предприеме подходящи коригиращи мерки и не издава сертификат за съответствие.

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

5. Когато не са предприети коригиращи мерки или те не дадат необходимия резултат, нотифицираният орган ограничава обхвата, спира действието или отменя всички сертификати според случая.

Член 42

Задължения на нотифицираните органи за предоставяне на информация

1. Нотифицираните органи 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.

Компетентните национални органи по безопасността също се информират относно всеки отказ, ограничение на обхвата, спиране на действието или отмяна на сертификат съгласно буква а).

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

Член 43

Обмен на най-добри практики

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

Член 44

Координация на нотифицираните органи

Комисията осигурява подходяща координация и сътрудничество между органите, нотифицирани съгласно настоящата директива, посредством създаването на секторна група от нотифицирани органи. Агенцията подкрепя дейността на нотифицираните органи в съответствие с член 24 от Регламент (ЕС) …/…. (*).

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

Член 45

Определени органи

1. Изискванията по отношение на органите за оценяване на съответствието, посочени в членове 30 — 34, се прилагат също към органите, определени съгласно член 15, параграф 8, освен:

а) в случай на изисквани познания на персонала съгласно член 32, параграф 1, буква в) — определеният орган трябва да разполага с подходящи познания и разбиране на националното право;

б) в случай на документи на разположение на нотифициращия орган съгласно член 34, параграф 4, когато определеният орган включва документи относно работата, извършена от дъщерните организации и подизпълнителите съгласно съответните национални правила.

2. Задълженията при осъществяване на дейността, предвидени в член 41, се прилагат и към органите, определени съгласно член 15, параграф 8, с изключение на тези задължения, които се отнасят до националните правила вместо до ТСОС.

3. Задължението за предоставяне на информация, предвидено в член 42, параграф 1, се прилага и към определените органи, които информират по съответен начин държавите членки.

ГЛАВА VII

РЕГИСТРИ

Член 46

Система за номерация на превозните средства

1. След като бъде регистрирано в съответствие с член 22, всяко превозно средство получава европейски номер на превозно средство (EVN) от компетентния орган на държавата членка по регистрация. Всяко превозно средство се обозначава с предоставения му номер EVN.

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).

2. Спецификациите на номера EVN се излагат в мерките, посочени в член 47, параграф 2, съгласно съответните ТСОС.

3. EVN се предоставя само еднократно на всяко превозно средство, освен ако не се предвижда друго в мерките, посочени в член 47, параграф 2, съгласно съответните ТСОС.

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

Член 47

Регистри на превозните средства

1. Докато Европейският регистър на превозните средства, посочен в параграф 5, не започне да функционира, всяка държава членка поддържа национален регистър на превозните средства. Този регистър:

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

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

в) е достъпен за националните органи по безопасността и за разследващите органи, определени в членове 16 и 22 от Директива (ЕС) …/… (*); достъпен е също така при всяко обосновано искане за регулаторните органи, посочени в член 55 от Директива 2012/34/ЕС, и за Агенцията, за железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата, както и за лицата или организациите, които регистрират превозните средства или са посочени в регистъра.

2. Чрез актове за изпълнение Комисията приема общи спецификации относно националните регистри на превозните средства във връзка с тяхното съдържание, формат на данните, функционална и техническата архитектура, начин на работа, включително реда за обмен на данни, и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.

3. Националният регистър на превозните средства съдържа поне следните елементи:

а) номерът EVN;

б) препратки към „ЕО“ декларацията за проверка и издаващия орган;

в) препратки към Европейския регистър на разрешените типове превозни средства, посочен в член 48;

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

д) ограничения по отношение на начините, по които може да се използва превозното средство;

е) структурата, която отговаря за поддръжката.

4. Докато бъде създадена връзка между националните регистри на превозните средства на държавите членки в съответствие със спецификацията, посочена в параграф 2, всяка държава членка актуализира своя регистър по отношение на отнасящите се за нея данни с промените, направени от другите държави членки в техните регистри.

5. С цел намаляване на административната тежест и необоснованите разходи за държавите членки и заинтересованите страни Комисията, като взема предвид резултатите от анализа на разходите и ползите, приема до … (**) чрез актове за изпълнение техническите и функционалните спецификации за европейския регистър на превозните средства, който ще обхване националните регистри на превозните средства, с оглед да се осигури хармонизиран интерфейс за всички ползватели за регистрацията на превозните средства и управлението на данните. Прилагат се параграф 1, букви б) и в) и параграф 3. Тази спецификация включва 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, както и мерки за миграция.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3 и въз основа на препоръка от Агенцията.

(*) Директивата в документ 2013/0016 (COD).
(**) Две години след влизането в сила на настоящата директива

Европейският регистър на превозните средства се изготвя, като се вземат предвид ИТ приложенията и регистрите, които вече са създадени от Агенцията и държавите членки, например европейския централизиран виртуален регистър на превозните средства, свързан с националните регистри на превозните средства. Европейският регистър на превозните средства трябва да започне да функционира до … (*).

6. Ползвателят съобщава незабавно на държавата членка, в която е регистрирано превозното средство, за всяка промяна на данните, въведени в регистрите на превозните средства, за унищожаването на превозното средство или за решението си да го изключи от регистъра.

7. При превозни средства, получили разрешение за първи път в трета държава и впоследствие използвани в държава членка, тази държава членка гарантира, че данните за превозното средство, включително най-малко данни за ползвателя на превозното средство, структурата, която отговаря за поддръжката, и ограниченията по отношение на това как то може да се използва, могат да бъдат извлечени посредством регистър на превозните средства или се предоставят по друг начин незабавно и в лесно четим формат, в съответствие със същите недискриминационни принципи, които се прилагат по отношение на подобни данни от регистър на превозните средства.

Член 48

Европейски регистър на разрешени типове превозни средства

1. Агенцията създава и поддържа регистър на разрешенията за пускане на пазара на типове превозни средства, издадени в съответствие с член 24. Този регистър:

а) е публичен и е достъпен по електронен път;

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

в) е свързан със съответните регистри на превозните средства.

2. Чрез актове за изпълнение Комисията приема общи спецификации относно регистъра на разрешените типове превозни средства във връзка със съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата архитектура, начина на работа и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.

3. Регистърът включва най-малко следните елементи за всеки тип превозно средство:

а) технически характеристики на типа превозно средство, включително свързани с достъпността за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност, съгласно определеното в съответните ТСОС;

б) наименование на производителя;

в) данни от разрешенията, свързани с областта на употреба за тип превозно средство, включително ограничения или оттегляне.

Член 49

Регистър на инфраструктурата

1. Всяка държава членка предприема мерки, за да публикува регистър на инфраструктурата, в който се посочват стойностите на мрежовите параметри на всяка подсистема или част от съответната подсистема, определена в съответните ТСОС.

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 превозно средство, за да се провери техническата съвместимост между превозното средство и мрежата.

3. Регистърът на инфраструктурата може да определя условията за използване на стационарни съоръжения и други ограничения.

4. Всяка държава членка гарантира актуализирането на регистъра на инфраструктурата в съответствие с параграф 5.

5. Чрез актове за изпълнение Комисията приема общи спецификации относно регистъра на инфраструктурата във връзка със съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата архитектура, начина на работа и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.

(*) Пет години след влизането в сила на настоящата директива.

ГЛАВА VIII

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 50

Упражняване на делегирането

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

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 5, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от … (*). Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия най-късно девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

3. От особено значение е Комисията да следва своята обичайна практика и да провежда консултации с експерти, включително експерти на държавите членки, преди да приеме тези делегирани актове.

4. Делегирането на правомощия, посочено в член 5, параграф 1, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета.С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в него дата. То не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила.

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

6. Делегиран акт, приет съгласно член 5, параграф 1, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражение в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са информирали Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 51

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО на Съвета ([1]). Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 52

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 на Съюза, или всяко решение, взето съгласно членове 7, 12 и 17, 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 53

Доклади и информация

1. До … (**) Комисията докладва за напредъка в подготовката на Агенцията за засилената ѝ роля съгласно настоящата директива. Освен това на всеки три години и за първи път три години след изтичането на преходния период, предвиден в член 54 Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета за осъществения напредък за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система на Съюза и за функционирането на Агенцията в този контекст. Докладът включва също и оценка на изпълнението и употребата на регистрите съгласно глава VII и анализ на случаите, изложени в член 7 и на прилагането на глава V, като по-специално се оценява функционирането на споразуменията за сътрудничество, сключени между Агенцията и националните органи по безопасността. За целите на първия доклад след изтичане на преходния период

(*) Датата на влизане в сила на настоящата директива.

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

(**) Две години след влизането в сила на настоящата директива.

Комисията провежда обширни консултации със съответните заинтересовани страни и установява програма, която да позволи оценка на напредъка. Ако е уместно с оглед на гореспоменатия анализ, Комисията предлага законодателни мерки, включително мерки за бъдещата роля на Агенцията в подобряването на оперативната съвместимост.

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

Член 54

Преходен режим за използване на превозни средства

1. Без да се засяга параграф 4 от настоящия член, превозните средства, които трябва да получат разрешение в периода между … (*) и … (**), подлежат на действието на разпоредбите, определени в глава V от Директива 2008/57/ЕО.

2. Разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които са били предоставени съгласно параграф 1, и всички други разрешения, предоставени преди … (*), 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. Превозни средства, за които са били издадени разрешения за въвеждане в експлоатация съгласно параграфи 1 и 2, получават ново разрешение за пускане на пазара на превозно средство, за да бъдат експлоатирани в една или повече мрежи, които все още не са обхванати от тяхното разрешение. Пускането на пазара в тези допълнителни мрежи е предмет на член 21.

4. До … (**) Агенцията провежда изпълнението на задачите по издаването на разрешение съгласно членове 21 и 24, както и на задачите, посочени в член 19, по отношение на областите на употреба в държавите членки, които не са нотифицирали Агенцията и Комисията в съответствие с член 57, параграф 2. Чрез дерогация от членове 21 и 24, националните органи по безопасността на държавите членки, които са нотифицирали Агенцията и Комисията съгласно член 57, параграф 2, могат да продължат да издават разрешения в съответствие с Директива 2008/57/ЕО до … (***).

Член 55

Други преходни разпоредби

1. Приложения IV, V, VII и IX към Директива 2008/57/ЕО се прилагат до датата на прилагането на съответните актове за изпълнение, посочени в член 7, параграф 5, член 9, параграф 4, член 14, параграф 10 и член 15, параграф 9 от настоящата директива.

2. Директива 2008/57/ЕО продължава да се прилага по отношение на проекти за ERTMS оборудване по железопътната линия, които трябва да бъдат въведени в експлоатация между … (*) и … (**).

3. Проектите, чийто процес на тръжна процедура или процес на договаряне е приключил преди … (**), не подлежат на предварителното разрешение на Агенцията, посочено в член 19.

4. До … (****) опциите, включени в договорите, подписани преди … (*), не подлежат на предварителното разрешение на Агенцията, посочено в член 19, дори ако те са използвани след … (*).

(*) Датата на влизане в сила на настоящата директива.
(**) Три години след влизането в сила на настоящата директива.
(***) Четири години след влизането в сила на настоящата директива.
(****) 15 години след влизането в сила на настоящата директива.

5. Преди издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация на ERTMS оборудване по железопътната линия, което не е било обект на предварителното разрешение на Агенцията, посочено в член 19, националните органи по безопасността си сътрудничат с Агенцията с оглед да гарантират, че техническите решения са напълно оперативно съвместими, в съответствие с член 30, параграф 3 и член 31, параграф 2 от Регламент (ЕС) …/… (*).

Член 56

Препоръки и становища на Агенцията

Агенцията изготвя препоръки и становища в съответствие с член 19 от Регламент (ЕС) …/… (*) за прилагането на настоящата директива. Ако е целесъобразно, тези препоръки и становища се вземат предвид при изготвянето на актове за изпълнение съгласно настоящата директива.

Член 57

Транспониране

1. Държавите членки привеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с членове 1 и 2, член 7, параграфи 1 — 4 и 6, член 8, член 9, параграф 1, член 10, параграф 5, член 11, параграфи 1, 3 и 4, членове 12, 13 и 14, член 15, параграфи 1 — 8, член 16, член 18, член 19, параграф 3, членове 21 — 39, член 40, параграф 2, членове 41, 42, 44, 45 и 46, член 47, параграфи 1, 3, 4 и 7, член 49, параграфи 1 — 4, член 54 и приложения I, II, III и IV в срок до … (**). Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

2. Държавите членки могат да удължат срока за транспониране, посочен в параграф 1, с до една година. За тази цел до … (***), държавите членки, които не привеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби в рамките на срока за транспониране, посочен в параграф 1, уведомяват Агенцията и Комисията за това и представят обосновка за подобно удължаване.

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

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

5. Задълженията за транспониране и изпълнение на член 13, член 14, параграфи 1 — 8, 11 и 12, член 15, параграфи 1 — 9, член 16, параграф 1, членове 19 — 26, членове 45, 46 и 47, член 49, параграфи 1 — 4 и член 54 от настоящата директива не се прилагат за Република Кипър и Република Малта, доколкото в рамките на съответните им територии няма установена железопътна система.

Когато обаче публичен или частен субект подаде официално заявление за изграждане на железопътна линия с оглед нейната експлоатация от едно или повече железопътни предприятия, съответните държави членки въвеждат законодателство за изпълнение на членовете, посочени в първата алинея, в срок от две години от получаването на заявлението.

Член 58

Отмяна

Директива 2008/57/ЕО, изменена с директивите, посочени в приложение IV, част А, се отменя … (****), без да се засягат задълженията на държавите членки във връзка със сроковете за транспониране в националното право на директивите, посочени в приложение V, част Б.

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

(*) Регламентът в документ 2013/0014 (COD).
(**) Три години след влизането в сила на настоящата директива.
(***) 30 месеца след влизането в сила на настоящата директива.
(****) Четири години след влизането в сила на настоящата директива.

Член 59

Влизане в сила

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

Член 60

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в … на …

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЕЛЕМЕНТИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА СИСТЕМА НА СЪЮЗА

1. МРЕЖА

За целите на настоящата директива мрежата на Съюза включва следните елементи:

а) специално изградени високоскоростни линии, оборудвани за скорости, обикновено равни или по-високи от 250 km/h,

б) специално модернизирани високоскоростни линии, оборудвани за скорости от порядъка на 200 km/h,

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

г) конвенционални линии, предназначени за пътнически услуги,

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

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

ж) пътнически центрове,

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

и) линии, свързващи гореспоменатите елементи.

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

2. ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

За целите на настоящата директива, превозните средства на Съюза включват всички превозни средства, които се очаква да пътуват по цялата или по част от мрежата на Съюза:

— локомотиви и пътнически подвижен състав, включително термични или електрически тягови единици, самоходни термични или електрически) пътнически влакове и пътнически вагони;

— товарни вагони, включително ниски превозни средства, предназначени за цялата мрежа, и превозни средства, предназначени за превозване на камиони;

— специални превозни средства, като например релсови самоходни специализирани машини.

Списъкът на превозните средства включват и такива, които са специално предназначени да оперират на различните видове високоскоростни линии, съгласно посоченото в точка 1.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПОДСИСТЕМИ

1. СПИСЪК НА ПОДСИСТЕМИТЕ

За целите на настоящата директива железопътната система на Съюза 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; или

б) функционални области:

— експлоатация и управление на движението,

— поддръжка,

— телематични приложения за товарни превози и пътници.

2. ОПИСАНИЕ НА ПОДСИСТЕМИТЕ

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

2.1. **Инфраструктура**

Релсите, стрелките, железопътните прелези, инженерните конструкции (мостове, тунели и др.), свързаните 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 увреждания и лицата с ограничена подвижност), обезопасяващото и предпазното оборудване.

2.2. **Енергия**

Електрозахранващата система, включително контактната мрежа и системата за измерване и таксуване на консумацията на електрическа енергия по железопътната линия.

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

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

2.4. **Бордови контрол, управление и сигнализация**

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

2.5. **Експлоатация и управление на движението**

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

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

2.6. **Телематични приложения**

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

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

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

2.7. **Подвижен състав**

Основна конструкция, системи за управление и контрол за всички влакови съоръжения, токоприемници, тягови единици и единици за преобразуване на енергия, бордово оборудване за измерване на консумацията и таксуването на електроенергия, спирачна уредба, съединителна и ходова част (талиги, оси и т.н.) и окачване, врати, интерфейси човек/машина (за водача, персонала на борда на влака и пътниците, включително характеристиките на достъпността за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност), пасивни или активни обезопасяващи устройства и принадлежности за опазване здравето на пътниците и персонала на влака.

2.8. **Поддръжка**

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

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

1. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

1.1. **Безопасност**

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

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

1.1.3. Използваните съставни елементи трябва да издържат на всички нормални и крайно тежки натоварвания, които са уточнени за периода на експлоатацията им. Отражението върху безопасността на всякакви случайни повреди трябва да бъде ограничено с подходящи средства.

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

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

1.2. **Надеждност и наличност**

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

1.3. **Здраве**

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

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

1.4. **Опазване на околната среда**

1.4.1. Въздействието от създаването и експлоатацията на железопътната система върху околната среда трябва да се оцени и взема предвид при проектиране на системата в съответствие с действащото законодателство на Съюза.

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

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

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

— в райони в близост до железопътна инфраструктура, съгласно определението в член 3, точка 3 от Директива 2012/34/ЕС, и

— в кабината на машиниста

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. Това изискване включва и безопасното интегриране на подсистемата на превозното средство в инфраструктурата.

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.

1.6. **Достъпност**

1.6.1. Подсистемите „инфраструктура“ и „подвижен състав“ трябва да са достъпни за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност, за да се гарантира техният достъп на равна основа с другите хора чрез превенция или премахване на пречките, или чрез други подходящи мерки. Това включва проектирането, изграждането, подновяването, модернизирането, поддръжката и експлоатацията на съответните части на подсистемите, до които обществеността има достъп.

1.6.2. Подсистемите „експлоатация“ и „телематични приложения за пътниците“ трябва да разполагат със съответните функционални възможности, необходими за осигуряване на достъп на лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност на равна основа с другите хора чрез превенция или премахване на пречките, или чрез други подходящи мерки.

2. ИЗИСКВАНИЯ, СПЕЦИФИЧНИ ЗА ВСЯКА ПОДСИСТЕМА

2.1. **Инфраструктура**

2.1.1. *Безопасност*

Трябва да се предприемат подходящи мерки за ограничаване на достъпа или нежелателното вмешателство по инсталациите.

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

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

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

2.1.2. *Достъпност*

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

2.2. **Енергия**

2.2.1. *Безопасност*

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

2.2.2. *Опазване на околната среда*

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

2.2.3. *Техническа съвместимост*

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

— да създават възможност влаковете да постигат определените показатели,

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

2.3. **Контрол, управление и сигнализация**

2.3.1. *Безопасност*

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

2.3.2. *Техническа съвместимост*

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

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

2.4. **Подвижен състав**

2.4.1. *Безопасност*

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

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

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

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

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

Трябва да се гарантира безопасното качване на пътниците във влаковете и слизане от тях. 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 достатъчен интензитет и продължителност.

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

На пътниците трябва да се дава лесно разбираема и цялостна информация относно правилата, които се прилагат във връзка с тях на железопътните гари и във влаковете.

2.4.2. *Надеждност и наличност*

Проектните характеристики на жизненоважното оборудване, на двигателното, тяговото и спирачното оборудване, както 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.

2.4.5. *Достъпност*

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

2.5. **Поддръжка**

2.5.1. *Здраве и безопасност*

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

2.5.2. *Опазване на околната среда*

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

2.5.3. *Техническа съвместимост*

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

2.6. **Експлоатация и управление на движението**

2.6.1. *Безопасност*

Квалификациите на машинистите и на бордовия персонал, както и на персонала в контролните центрове, трябва да бъдат съобразени с правилата за експлоатация на мрежата, така че да се осигурява безопасна експлоатация, като се отчитат различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги.

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

2.6.2. *Надеждност и наличност*

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

2.6.3. *Техническа съвместимост*

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

2.6.4. *Достъпност*

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

2.7. **Телематични приложения за товарни превози и пътници**

2.7.1. *Техническа съвместимост*

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

Трябва да се предприемат мерки за осигуряване на:

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

— лесен достъп до информацията за потребителите.

2.7.2. *Надеждност и наличност*

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

2.7.3. *Здраве*

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

2.7.4. *Безопасност*

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

2.7.5. *Достъпност*

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

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

„ЕО“ ПРОЦЕДУРА ЗА ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМИ

1. ОБЩИ ПРИНЦИПИ

„ЕО“ проверка означава процедура, изпълнявана от заявителя по смисъла на член 15, с която се доказва, че са изпълнени изискванията по отношение на дадена подсистема на съответното право на Съюза и на всички съответни национални правила, и че може да бъде разрешено тази подсистема да бъде въведена в експлоатация.

2. СЕРТИФИКАТ ЗА ПРОВЕРКА, ИЗДАДЕН ОТ НОТИФИЦИРАН ОРГАН

2.1. **Въведение**

За целите по настоящата директива проверка по отношение на ТСОС означава процедура, при която нотифициран орган проверява и удостоверява, че дадена подсистема отговаря на съответните технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС).

Това не засяга задълженията на заявителя да спазва другите приложими правни актове на Съюза, включително по отношение на всякакви проверки, чието провеждане от оценяващите органи се изисква от други правила.

2.2. **Междинен сертификат за проверка (МСП)**

2.2.1. *Принципи*

По искане на заявителя проверките могат да се правят за части на дадена подсистема или може да са ограничени, така че да включват само някои етапи на процедурата за проверка. В тези случаи резултатите от проверката могат да бъдат документирани в „междинния сертификат за проверка“ (МСП), издадена от нотифицирания орган, избран от заявителя. В междинния сертификат за проверка трябва да се съдържа позоваване на тези ТСОС, съответствието с които е било оценено.

2.2.2. *Части на подсистемата*

Заявителят може да поиска МСП за всяка част, която той реши да обособи от съответната подсистема. Всяка част се проверява на всеки от посочените в раздел 2.2.3 етапи.

2.2.3. *Етапи на процедурата за проверка*

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

а) общ проект,

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

в) окончателно изпитване.

Заявителят може да поиска МСП за етапа на проектирането (включително изпитвания на типа) и за етапа на производството за цялата подсистема или за всяка част, която той реши да обособи от нея (вж. точка 2.2.2).

2.3. **Сертификат за проверка**

2.3.1. Нотифицираните органи, отговарящи за проверката, оценяват проектирането, производството и окончателното изпитване на подсистемата и изготвят сертификат за проверка, предназначен за заявителя, който на свой ред изготвя „ЕО“ декларацията за проверка. Сертификатът за проверка трябва да съдържа позоваване на тези ТСОС, съответствието с които е било оценено.

Ако не е извършено оценяване на съответствието на дадена подсистема с всички съответни ТСОС (например в случаи на дерогация, частично прилагане на ТСОС за извършване на модернизиране или обновяване, преходен период в ТСОС или в специфични случаи), в сертификата за проверка се посочва точно съответствието с кои ТСОС или части от ТСОС не е било проверено от нотифицирания орган в рамките на процедурата за проверка.

2.3.2. Ако са издадени МСП, нотифицираният орган, отговарящ за проверката на подсистемата, взема предвид тези МСП и, преди да издаде своя сертификат за проверка, извършва следното:

а) проверява дали МСП правилно обхващат съответните изисквания на ТСОС;

б) проверява всички аспекти, които не са обхванати от МСП; и

в) проверява окончателното изпитване на подсистемата като цяло.

2.3.3. В случай на промяна в подсистема, за която вече има сертификат за проверка, нотифицираният орган извършва само тези прегледи и изпитвания, които са релевантни и необходими, т.е. оценката е само по отношение на променените части на подсистемата и на техните интерфейси към непроменените части на подсистемата.

2.3.4. Всеки нотифициран орган, участващ в проверка на подсистема, съставя досие в съответствие с член 15, параграф 4, покриващо обхвата на неговите дейности.

2.4. **Техническо досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка**

Техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, се комплектова от заявителя и трябва да съдържа следното:

а) свързани с проектирането технически характеристики, включително общи и детайлни екзекутивни чертежи, електрически и хидравлични схеми, схеми на системите за контрол и управление, описание на системите за обработка на данни и автоматика, в достатъчна степен на подробност за документиране на провеждането на проверка на съответствието, документация относно експлоатацията и поддръжката и др. данни, които имат значение за съответната подсистема;

б) списък със съставни елементи на оперативната съвместимост, включени в подсистемата, както е посочено в член 4, параграф 3, буква г);

в) досиетата по член 15, параграф 4, комплектовани от всеки от нотифицираните органи, участвали в проверката на подсистемата, които трябва да включват следното:

— копия от „ЕО“ декларациите за проверка и, когато е приложимо, от „ЕО“ декларациите за годност за употреба, издадени за съставни елементи на оперативната съвместимост по член 4, параграф 3, буква г) и придружени, когато е уместно, от съответни изчислителни записки, както и от копия на протоколите за изпитване и изследване, проведени от нотифицираните органи въз основа на общите технически спецификации,

— МСП, ако има такива, които придружават сертификата за проверка, включително резултата от проверката от нотифицирания орган на валидността на МСП,

— сертификат за проверка, придружен от съответните изчислителни записки и подписан от нотифицирания орган, отговарящ за проверката, който удостоверява, че подсистемата отговаря на изискванията на съответните ТСОС и в който се посочват всякакви резерви, отбелязани по време на извършване на дейността, които не са оттеглени; сертификатът за проверка следва да бъде придружен също от докладите за инспекции и одити, изготвени от същия орган във връзка със задачите му, посочени в точки 2.5.2 и 2.5.3;

г) сертификати за проверка, издадени в съответствие с други правни актове на Съюза;

д) когато се изисква проверка на безопасното интегриране съгласно член 18, параграф 4, буква в) и член 21, параграф 3, буква в), съответното техническо досие включва доклада (докладите) на оценяващите органи относно ОМБ в рамките на оценката на риска по член 6, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО.

2.5. **Надзор от страна на нотифицирани органи**

2.5.1. Нотифицираният орган, отговарящ за проверяване на производството, трябва да има постоянен достъп до строителните обекти, производствените цехове, складовите помещения и, в съответните случаи, до съоръженията за производство или изпитване на сглобяеми строителни елементи, и изобщо до всички места, достъпът до които той счита за необходим за изпълнение на задачите си. Нотифицираният орган трябва да получи от заявителя всички необходими за тази цел документи, и по-специално плановете за изпълнение и техническата документация, отнасящи се за подсистемата.

2.5.2. Нотифицираният орган, отговарящ за проверката на изпълнението, трябва да извършва периодични одити, за да се увери, че то отговаря на изискванията на съответните ТСОС. Той трябва да предоставя копия от докладите за одитите на отговарящите за изпълнението лица. Може да е необходимо негов представител да присъства на някои етапи от строителните дейности.

2.5.3. Нотифицираният орган може в допълнение на това да извършва неочаквани посещения на работните обекти и производствените цехове. По време на такива посещения нотифицираният орган може да извършва пълни или частични одити. Той трябва да предоставя на отговарящите за изпълнението лица доклади за инспекциите и, в съответните случаи, доклади за одитите.

2.5.4. Нотифицираният орган трябва да може да осъществява надзор върху подсистема, оборудвана със съставен елемент на оперативна съвместимост, за да оценява, когато това се изисква в съответната ТСОС, неговата годност за употреба в предвидената за него железопътна среда.

2.6. **Представяне на предложения**

Копие от техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, трябва да се съхранява от заявителя през целия експлоатационен период на подсистемата. Такова копие трябва да се изпраща на всяка държава членка или на Агенцията, при поискване от тяхна страна.

Документацията, подадена със заявлението за разрешение за въвеждане в експлоатация, трябва да бъде представена пред органа, от който се иска съответното разрешение. Националният орган по безопасността или Агенцията могат да поискат част (части) от документите, представени заедно с разрешението, да бъде преведена (да бъдат преведени) на неговия език.

2.7. **Публикуване**

Всеки нотифициран орган трябва периодично да публикува съответна информация за:

а) получените заявления за проверка и за междинна проверка;

б) заявленията за оценка на съвместимост и на годността за употреба на съставни елементи на оперативната съвместимост;

в) издадените или отказаните МСП;

г) издадените или отказаните сертификати за проверка и „ЕО“ сертификати за годност за употреба;

д) издадените или отказаните сертификати за проверка.

2.8. **Език**

Документацията и кореспонденцията във връзка с „ЕО“ процедурата за проверка трябва да са написани на официален за ЕС език на държавата членка, в която е установен заявителя или на официален за ЕС език, приет от заявителя.

3. СЕРТИФИКАТ ЗА ПРОВЕРКА, ИЗДАДЕН ОТ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОРГАН

3.1. **Въведение**

В случаите, при които се прилагат национални правила, проверката включва процедура, при която органът, определен съгласно член 15, параграф 8, (определеният орган) проверява и удостоверява, че подсистемата отговаря на националните правила, нотифицирани в съответствие с член 14, на всяка държава членка, за която се предвижда подсистемата да получи разрешение за въвеждане в експлоатация.

3.2. **Сертификат за проверка**

Определеният орган съставя сертификат за проверка, предназначен за заявителя.

Сертификатът трябва да съдържа точно позоваване на националните правила, спрямо които определеният орган е извършил проверка за съвместимост в рамките на процеса на проверка.

В случай на наличие на национални правила, отнасящи се до подсистемите, които съставят дадено превозно средство, определеният орган трябва 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 железопътна мрежа, а другата — всички останали национални правила.

3.3. **Досие**

Досието, комплектовано от определения орган и придружаващо сертификата за проверка в случая на наличие на национални правила, трябва да бъде включено в техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка по точка 2.4, и да съдържа техническите данни, необходими за оценката на съвместимостта на подсистемата с тези национални правила.

3.4. **Език**

Документацията и кореспонденцията във връзка с „ЕО“ процедурата за проверка трябва да са написани на официален за ЕС език на държавата членка, в която е установен заявителя или на официален за ЕС език, приет от заявителя.

4. ПРОВЕРКА НА ЧАСТИ ОТ ПОДСИСТЕМИ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 15, ПАРАГРАФ 7

Ако се издава сертификат за проверка на някои части на дадена подсистема, разпоредбите в настоящото приложение се прилагат *mutatis mutandis* за тези части.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ЧАСТ А

Отменени директиви

и списък на техните последващи изменения

(посочени в член 58)

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

ЧАСТ Б

Срокове за транспониране в националното право

(посочени в член 57)

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

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

Таблица на съответствието

Директива 2008/57/ЕО	Настоящата директива
Член 1	Член 1
Член 2, букви а)—щ)	Член 2, точки 1 — 5, 7 — 17 и 19 — 28
—	Член 2, точки 6, 18 и 29 — 45
Член 3	—
Член 4	Член 3
Член 5, от параграф 1 до параграф 3, буква ж)	Член 4, от 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 2
Член 15, параграфи 2 — 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, 20, 21, 22 и 23
Член 20	—
Член 21	—
Членове 22 — 25	—
Член 26	Член 24
Член 27	Член 14, параграф 10
—	Член 26
Член 28 и приложение VIII	Членове 27 — 44
—	Член 45

Директива 2008/57/ЕО	Настоящата директива
Член 29	Член 51
Членове 30 и 31	—
Член 32	Член 46
Член 33	Член 47, параграфи 3, 4, 6 и 7
—	Член 47, параграфи 1, 2 и 5
Член 34	Член 48
Член 35	Член 49
Член 36	—
—	Член 50
Член 37	Член 52
Член 38	Член 57
Член 39	Член 53
—	Членове 54 и 55
—	Член 56
Член 40	Член 58
Член 41	Член 59
Член 42	Член 60
Приложения I — III	Приложения I — III
Приложение IV	Член 9, параграф 2
Приложение V	Член 15, параграф 9
Приложение VI	Приложение IV
Приложение VII	Член 14, параграф 10
Приложение VIII	Членове 30, 31 и 32
Приложение IX	Член 7, параграф 5
Приложение X	Приложение V
Приложение XI	Приложение VI