32004L0050

30.4.2004 ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ L 164/114

ДИРЕКТИВА 2004/50/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 29 април 2004 година

за изменение на Директива 96/48/ЕО на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид препоръката на Комисията ([1]),

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

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

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ([4]), в светлината на съвместния текст, одобрен от Помирителния комитет на 23 март 2004 г.,

като имат предвид, че:

(1) Съгласно членове 154 и 155 от Договора Общността допринася за създаването и развитието на трансевропейски мрежи в транспортния сектор. За да постигне тези цели, Общността трябва да предприеме всички необходими действия за осигуряване на оперативната съвместимост на мрежите, по-специално в областта на техническата стандартизация.

(2) С приемането на Директива 96/48/ЕО ([5]) бе приета една начална мярка в железопътния сектор. За осъществяването на целите на тази директива бяха изготвени технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) от Европейското обединение за оперативна съвместимост в железопътния транспорт (AEIF), което беше определено за съвместен представителен орган в рамките на тази директива. Те бяха приети от Комисията на 30 май 2002 г.

(3) На 10 септември 1999 г. Комисията прие доклад до Европейския парламент и до Съвета, който даде първоначална оценка на постигнатия напредък в осъществяването на оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система. В своята Резолюция от 17 май 2000 г. ([6]) Европейският парламент прикани Комисията да внесе предложения за изменение на Директива 96/48/ЕО въз основа на модела, използван за Директива 2001/16/ЕО ([7]).

(4) Директива 2001/16/ЕО, както и Директива 96/48/ЕО, въвежда процедури на Общността за изготвянето и приемането на ТСОС и общи правила за оценка на съответствието с тези ТСОС. За разработването на първата група от ТСОС беше възложен мандат на AEIF, определен също така като съвместен представителен орган.

(5) Бяха извлечени редица поуки от работата по разработването на ТСОС във високоскоростния сектор, прилагането на Директива 96/48/ЕО по отношение на конкретни проекти и от работата на комитета, учреден съгласно директивата, което накара Комисията да предложи промени към двете директиви относно железопътната оперативна съвместимост.

(6) Приемането на Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция (Регламент за създаване на Агенцията) ([8]) и на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността (Директива за железопътната безопасност) ([9]) означава, че някои разпоредби на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО се нуждаят от изменение. По-специално, след като се създаде Агенцията, на нея ще бъде възложена от Комисията задачата по изготвянето на всички нови или преработени ТСОС.

([1]) ОВ C 126 E, 28.5.2002 г., стр. 312.
([2]) ОВ C 61, 14.3.2003 г., стр. 131.
([3]) ОВ C 66, 19.3.2003 г., стр. 5.
([4]) Становище на Европейския парламент от 14 януари 2003 г. (ОВ C 38 E, 12.2.2004 г., стр. 119), Обща позиция на Съвета от 26 юни 2003 г. (ОВ C 270 E, 11.11.2003 г., стр. 7) и Решение на Европейския парламент от 23 октомври 2003 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*). Законодателна резолюция на Европейския парламент от 22 април 2004 г. и Решение на Съвета от 26 април 2004 г.
([5]) ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6. Директива, изменена с Регламент (ЕО) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 284, 31.10.2003 г., стр. 1).
([6]) ОВ C 59, 23,2,2001 г., стр. 121.
([7]) ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1.
([8]) ОВ L 164, 30.4.2004 г. стр.3.
([9]) ОВ L 164, 30.4.2004 г. стр. 16.

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

(8) Бялата книга по европейската транспортна политика представя настоящата директива, която е част от стратегията на Комисията за съживяване на железопътния транспорт и, вследствие на това, за промяна на баланса между видовете транспорт с крайната цел да се намали претоварването по пътищата на Европа.

(9) ТСОС, разработени в рамките на Директива 96/48/ЕО не се отнасят изрично до работата по подновяването на инфраструктурата и на подвижния състав, или пък до подмените в контекста на превантивната поддръжка. Такъв обаче, е случаят с Директива 2001/16/ЕО относно конвенционалната железопътна система и двете директиви следва да бъдат хармонизирани в това отношение.

(10) Разработването на ТСОС във високоскоростния сектор показа необходимостта от изясняване на връзката между съществените изисквания на Директива 96/48/ЕО и ТСОС, от една страна, и европейските стандарти и другите документи с нормативен характер, от друга. По-специално следва да се направи ясно разграничение между стандартите или частите от стандарти, които трябва да бъдат направени задължителни, за да се постигнат целите на Директивата, и „хармонизираните“ стандарти, които бяха разработени в духа на новия подход към техническата хармонизация и стандартизация.

(11) По правило Европейските спецификации се разработват в духа на новия подход към техническата хармонизация и стандартизация. Те дават възможност да се направи презумпция за съответствие с някои съществени изисквания на Директива 96/48/ЕО, по-специално по отношение на съставните елементи на оперативна съвместимост и връзките. Тези европейски спецификации или приложимите части от тях не са задължителни и в ТСОС не може да се прави изрично препращане към тези спецификации. Препратките към тези Европейски спецификации се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз* и държавите-членки публикуват препратките към националните стандарти, транспониращи европейските стандарти.

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

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

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

(15) Следва да се определи процедурата, която да се следва в случай на съществени изисквания, приложими по отношение на подсистема, които все още не са обхванати от подробни спецификации в съответната ТСОС. В такъв случай структурите, които отговарят за процедурите по оценяване и проверка на съответствието, са вече нотифицираните съгласно член 20 от Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО.

(16) Необходимите мерки за изпълнението на настоящата Директива следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468 ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяването на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията [4].

(17) Дефиницията за подвижен състав в приложение I към Директива 96/48/ЕО следва да се изясни. Директивата следва също да разглежда подвижен състав, предназначен да работи само по коловоз, модернизиран за високи скорости, при скорости от порядъка на 200 km/h.

(18) Прилагането на настоящата Директива следва, доколкото това е възможно, да запази дейностите, вече започнати в рамките на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО, и прилагането на тези директиви от държавите-членки в рамките на проекти, които са в напреднал стадий на развитие при влизането в сила на настоящата директива.

---

[1] ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 1.

[2] ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26.

[3] ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29. Директива, изменена с Решение 2002/844/ЕО на Комисията (ОВ L 289, 26.10.2002 г. стр. 30).

[4] ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

(19) Тъй като целта на предложеното действие, а именно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите-членки и поради това, предвид трансевропейския си характер, както е отбелязан в Договора, може да бъде постигната по-добре на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, както е предвидено в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, настоящата директива не излиза извън рамките на необходимото, за да се постигне тази цел.

(20) На 30 май 2002 г. Комисията прие ТСОС, които се прилагат спрямо високоскоростната железопътна система по отношение на инфраструктура, подвижен състав, енергия, управление, контрол и сигнализация, експлоатация и поддържане. Проектите за ТСОС, посочени в член 1, параграф 5 и член 2, параграф 5, се отнасят до преразглеждането на тези ТСОС или до приемането на нови ТСОС.

(21) Тъй като в съответствие с предвиденото в член 25 от Директива 2001/16/ЕО се разработва проект за референтна система на технически правила относно съществуващата степен на оперативна съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система, съществува необходимост да се актуализират тези технически правила с оглед разширяването на обхвата на приложение на въпросната директива, като се взема предвид също първата група ТСОС, които трябва да се приемат през 2004 г.

(22) Независимо от освобожданията от обхвата на Директива 2001/16/ЕО, доброволното прилагане на национално равнище от държавите-членки на съответните разпоредби на посочената директива следва да се насърчава с оглед повишаване на икономическата ефективност и икономии от мащаба в производствения сектор.

(23) Поради това е необходимо да се изменят впоследствие Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 96/48/ЕО се изменя, както следва:

1. Член 1 се заменя със следното:

„*Член 1*

1. Настоящата директива има за цел да определи условията, които трябва да бъдат удовлетворени за постигане на оперативна съвместимост на трансевропейската високоскоростната железопътна система на територията на Общността така, както е описано в приложение I.

Тези условия се отнасят до проектирането, изграждането, пускането в експлоатация, осъвременяването, подновяването, експлоатацията и поддържането на частите от системата, пуснати в действие след 30 април 2004 г., а също и професионалната квалификация, и условията на безопасност и опазване здравето на персонала, допринасящ за експлоатацията ѝ.

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

а) улесняване, подобряване и развитие на международните железопътни транспортни услуги на територията на Общността и с трети страни;

б) допринасяне за постепенното създаване на вътрешния пазар на оборудване и услуги за изграждането, експлоатацията, подновяването и модернизирането на трансевропейската високоскоростна железопътна система;

в) допринасяне за оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система.“

2. Към член 2 се добавя следното:

„й) „основни параметри“ означава всяко регулаторно, техническо или оперативно условие, което е от решаващо значение за оперативната съвместимост и изисква решение в съответствие с процедурата, изложена в член 21, параграф 2, преди разработване на пълни проекти за ТСОС;

к) „специфичен случай“ означава всяка част от трансевропейската високоскоростна железопътна система, която се нуждае от специални условия в ТСОС, временни или дефинитивни, поради географски, топографски ограничения или такива на градската среда, или ограничения, влияещи на съвместимостта със съществуващата система. Това при определени линии и мрежи, изолирани от останалата част от Общността, може да включва габарита, габарита на коловоза или разстоянието между коловозите;

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

м) „замяна в рамките на поддръжката“ означава всяка замяна на компоненти с части с идентична функция и експлоатационни качества в рамките на превантивната и коративна поддръжка;

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

о) „съществуваща железопътна система“ означава структурата, състояща се от линии и фиксирани инсталации на съществуващата железопътна система плюс съществуващия подвижен състав от всякакви категории и произход, който се движи по тази инфраструктура;

п) „пускане в експлоатация“ означава всички операции, чрез които една подсистема се въвежда в нейното проектно експлоатационно състояние.“

3. Член 2, буква з) се заличава.

4. Член 5 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

б) параграф 3 се заменя със следното:

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

а) посочва обхвата, за който е предвидена (част от мрежа или подвижен състав, визирани в приложение I, подсистеми или части от подсистеми, предвидени в приложение II);

б) определя съществените изисквания за всяка съответна подсистема и връзките ѝ с други подсистеми;

в) установява функционалните и технически спецификации, на които трябва да отговарят подсистемата и нейните връзки с други подсистеми; ако е необходимо, тези спецификации могат да варират в зависимост от предназначението на подсистемата, например според категориите линии и подвижния състав, предвидени в приложение I;

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

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

е) указва стратегията за прилагане на ТСОС; по-специално е необходимо да се уточнят етапите, през които да се премине, за да се направи постепенен преход от съществуващата ситуация до окончателната ситуация, при която спазването на ТСОС ще е правило;

ж) посочва за съответния персонал професионалната квалификация и условията за безопасност и опазване на здравето на работното място, които са необходими за функционирането и поддържането на подсистемата, както и за прилагането на ТСОС.“;

в) вмъква се следният параграф:

„6. ТСОС могат да правят изрични, ясно определени препратки към европейски стандарти или спецификации, когато това е строго необходимо, за да се постигнат целите на настоящата директива. В такъв случай европейските стандарти или спецификации (или съответните части от тях) се считат за приложения към съответната ТСОС и стават задължителни от момента, в които ТСОС е приложима. В случай че липсват европейски стандарти или спецификации и предстои тяхното разработване, може да се направи препратка към други ясно определени нормативни документи, като в такъв случай се касае за документи, които са лесно достъпни и публично достояние.“

5. Член 6 се заменя със следното:

„Член 6

1. Проектите за ТСОС и последващите изменения на ТСОС се изготвят с мандат от Комисията в съответствие с процедурата, определена в член 21, параграф 2. Те се изготвят съгласно задължението на Агенцията в съответствие с членове 3 и 12 от Регламент (ЕО) № 2004/881/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейската железопътна агенция (Регламент за Агенцията) (*) и в сътрудничество с работните групи, споменати в тези членове.

ТСОС се приемат и преразглеждат в съответствие с процедурата, предвидена в член 21, параграф 2. Те се публикуват от Комисията в *Официален вестник на Европейския съюз*.

2. Агенцията отговаря за подготвянето на преразглеждането и актуализирането на ТСОС и изготвянето на всякакви препоръки до Комитета, посочен в член 21, за да се отчете развитието на технологиите или социалните изисквания.

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

Първоначално Агенцията определя основните параметри за тази ТСОС, както и интерфейсите с другите подсистеми и всички други специфични случаи, доколкото е необходимо. За всеки от тези параметри и интерфейси се представят се най-изгодните алтернативни решения, придружени от техническа и икономическа обосновка.. Взема се решение в съответствие с процедурата, установена в член 21, параграф 2; ако е необходимо, се посочват конкретни случаи.

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

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

5. Предвиденият в член 21 Комитет се информира редовно за подготвителната работа по ТСОС. По време на тази работа Комитетът може да формулира всякакви правила или полезни препоръки по отношение проекта на тези ТСОС и анализа за разходите и ползите. В частност Комитетът може, по молба на една от държавите-членки, да изиска изследването на алтернативните решения и оценката за разходи и ползи на тези алтернативни решения да бъдат включени в приложения доклад към проекта за ТСОС.

6. При приемането на всяка една ТСОС се определя датата на влизането ѝ в сила в съответствие с процедурата, предвидена в член 21, параграф 2. Когато по причини за техническа съвместимост се пускат в действие едновременно различни системи, датите на влизане в сила на съответните ТСОС трябва да бъдат еднакви.

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

Окончателният списък на асоциациите и структурите, които трябва да се консултират, се изготвя от Комитета, посочен в член 21, преди да приеме мандата за преразглеждането на ТСОС и той може да бъде преразгледан и актуализиран по искане на държава-членка или на Комисията.

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

За тази цел със социалните партньори се извършват консултации преди представянето на проекта за ТСОС за приемане или преразглеждане в Комитета, визиран в член 21.

Консултациите със социалните партньори се извършват в контекста на Комитета за секторен диалог, създаден в съответствие с Решение 98/500/ЕО на Комисията (**). Социалните партньори публикуват мнението си в рамките на три месеца.

(*) ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр.1
(**) ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр.27.“

6. Член 7 се заменя със следното:

„*Член 7*

Една държава-членка не е необходимо да прилага една или повече ТСОС, включително тези, отнасящи се до подвижния състав, при следните случаи и условия:

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

б) за всеки проект, касаещ подновяването или модернизацията на съществуваща линия, когато габаритът, габаритът на коловоза, разстоянието между коловозите или волтажът на електрическата мрежа в тези ТСОС не са съвместими с тези на съществуващата линия;

в) за предложена нова линия или предложено подновяване, или модернизиране на съществуваща линия на територията на държавата-членка, когато нейната железопътна мрежа е отделена или изолирана от море от железопътната мрежа на останалата част от територията на Общността;

г) за всеки проект за подновяване, удължаване или модернизиране на съществуваща линия, когато прилагането на тези ТСОС би компрометирало икономическата жизнеспособност на проекта, и/или съвместимостта на железопътната система в държавата-членка;

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

При всички случаи заинтересованата държава-членка предварително уведомява Комисията за намерението си за дерогация и трябва да ѝ представи списък, съдържащ ТСОС или частите от ТСОС, които тя не желае да се прилагат, както и съответните спецификации, които тя желае да прилага. Комисията анализира мерките, които има предвид държавата-членка. В случаите по букви б) и г) Комисията взема решение в съответствие с процедурата, посочена в член 21, параграф 2. Когато е необходимо, се изготвя препоръка по отношение на спецификациите, които трябва да се прилагат. Въпреки това в случай по буква б) решението на Комисията не обхваща габарита на товарене и габарита на коловоза.“

7. Към член 9 се добавя следната алинея:

„По-специално те не могат да изискват проверки, които вече са били осъществени като част от процедурата, водеща до декларация на ЕО за съответствие и годност за употреба.“

8. Член 10 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Всички съставни елементи на оперативна съвместимост подлежат на процедурата за оценка на съвместимостта и годността за употребата, посочена в въпросната ТСОС, и се придружават от съответния сертификат.“;

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Държавите-членки считат, че един съставен елемент на оперативна съвместимост удовлетворява съществените изисквания, ако той отговаря на условията, предвидени в съответната ТСОС, или на европейските спецификации, разработени да отговарят на тези условия.“;

в) параграфи 4 и 5 се заличават.

9. Член 11 се заменя със следното:

„Член 11

Когато държава-членка или Комисията считат, че Европейските спецификации, използвани директно или индиректно за целите на настоящата директива, не отговарят на съществените изисквания, частичното или пълното изтегляне на тези спецификации от съдържащите ги публикации, или изменението им, може да бъде решено в съответствие с процедурата, установена в член 21, параграф 2, след консултации с Комитета, създаден съгласно Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 1998 г. за определяне на процедура за предоставяне на информация в областта на техническите стандарти и правила и на правила за услугите в информационното общество (*).

(*) ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр.37. Директива, изменена с Директива 98/48/ЕО (ОВ L 217, 5.8.1998 г., стр.18)“

10. Член 14 се заменя със следното:

„Член 14

1. Всяка държава-членка разрешава пускането в експлоатация на тези структурни подсистеми, които съставляват трансевропейската високоскоростна железопътна система, които са разположени или се използват на нейната територия.

За тази цел всяка държава-членка предприема всички необходими мерки, за да осигури пускането в експлоатация на тези подсистеми да става само ако те са проектирани, изградени и инсталирани по такъв начин, че да няма компромис по отношение на касаещите ги съществени изисквания при интегрирането им в трансевропейската високоскоростна железопътна система.

По-специално всяка държава-членка проверява съвместимостта на тези подсистеми със системата, в която те се интегрират.

2. Всяка държава-членка проверява при пускането им в действие и на равни интервали след това тези системи да се експлоатират и поддържат в съответствие с касаещите ги съществени изисквания. За тази цел се използват процедурите за оценка и проверка, установени в съответните структурни или функционални ТСОС.

3. В случай на подновяване или модернизация управляващият железопътната инфраструктура или железопътното предприятие изпраща на заинтересованата държава-членка досие, съдържащо описание на проекта. Държавата-членка разглежда досието и като вземе предвид посочената в съответно приложимата ТСОС стратегия за изпълнение, решава дали размерът на работите налага необходимостта от ново разрешение за пускане в експлоатация по смисъла на настоящата директива.

Такова ново разрешение за пускане в експлоатация се изисква винаги, когато общото ниво на безопасност за съответната система може да се повлияе от предвидените работи.

4. Когато държавите-членки разрешават пускането в експлоатация на подвижен състав, те отговарят за определянето на буквено-цифров идентификационен код за всяко превозно средство. Този код трябва да се маркира върху всяко превозно средство и да се впише в национален регистър на превозните средства, който удовлетворява следните критерии:

а) регистърът удовлетворява общите спецификации, определени в параграф 5;

б) регистърът се съхранява и актуализира от орган, независим от железопътните предприятия;

в) регистърът е достъпен за органите по безопасността и за посочените разследващите органи по членове 16 и 21 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железниците на Общността (Директива за безопасността на железопътния транспорт (*). Той е също така достъпен, при всяко законово искане, за регулаторните органи, посочени в член 30 от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (**), за Агенцията, за железопътните компании и за управителите на инфраструктурата.

В случай на пускане в експлоатация на подвижен състав за първи път в трета страна държавите-членки могат да приемат превозни средства, ясно идентифицирани в съответствие с друга система за кодиране. Все пак обаче, след като една държава-членка е разрешила пускането в експлоатация на такова превозно средство на територията ѝ, трябва да бъде възможно извличането на съответните данни, изброени по-долу в параграф 5, букви в), г) и д) посредством регистъра.

5. Общите спецификации за регистъра се приемат в съответствие с предвидената в член 21, параграф 2 процедура, на базата на проект за спецификациите, изготвени от Агенцията. Тези проекти за спецификации включват: съдържание, формат на данните, функционална и техническа архитектура, начин на работа и правила за въвеждане на данни и консултации. Регистърът съдържа поне следната информация:

а) посочване на декларацията за проверка на ЕО и на издаващия орган;

б) посочване на регистъра за подвижния състав, посочен в член 22а;

в) идентификация на собственика на превозното средство или на наемателя;

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

д) данни от важно значение за безопасността, свързани с графика за поддръжка на превозното средство.

(*) ОВ L 164, 30.4.2004 г, стр. 44.
(**) ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29. Директива, изменена с Решение 2002/844/ЕО на Комисията (ОВ L 289, 26.10.2002 г., стр. 30).“

11. Към член 15 се добавя следната алинея:

„По-специално те не могат да изискват проверки, които вече са били осъществени като част от процедурата, водеща до декларация за проверка на ЕО.“

12. Член 16, параграф 3 се заменя със следното:

„3. При липса на ТСОС и включително в случаите, когато е нотифицирана дерогация съгласно член 7, за всяка подсистема държавите-членки изпращат на останалите държави-членки и на Комисията списък на техническите правила, които се използват за прилагането на съществените изисквания. Това се нотифицира до 30 април 2005 г. и след това всеки път, когато се променя списъкът на техническите правила. За тази цел държавите-членки определят също структурите, които отговарят, в случая на тези технически разпоредби, за процедурата на проверка, предвидена в член 18“

13. Към член 17 се добавя следната алинея:

„В такъв случай ТСОС се преразглежда в съответствие с член 6, параграф 2. Ако някои технически аспекти, отговарящи на съществените изисквания, не могат да бъдат категорично обхванати в дадена ТСОС, те се определят ясно в приложение към ТСОС. По отношение на тези аспекти се прилага член 16, параграф 3.“

14. Към член 18, параграф 2 се добавя следната алинея:

„Те обхващат също проверка на връзките на въпросната подсистема по отношение на системата, в която тя се включва, въз основа на наличната информация в съответната ТСОС и регистрите, определени в член 22а.“

15. Член 20, параграф 5 се заменя със следното:

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

Комисията и наблюдателите информират Комитета, посочен в член 21, за извършената работа в рамките на координационната група. Когато е подходящо, Комисията ще предлага необходимите мерки за решаването на проблемите.

Когато е необходимо, координирането на нотифицираните структури ще се осъществява в съответствие с член 21.“

16. Член 21 се заменя със следното:

„*Член 21*

1. Комисията се подпомага от Комитет.

2. При позоваване на настоящия член се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията (*), като се имат предвид разпоредбите на член 8 от него.

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

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.

4. Ако се окаже необходимо, Комитетът може да създаде работни групи, които да му съдействат в изпълнението на неговите задачи, по-специално с оглед координирането на нотифицираните структури.

(*) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр.23.“

17. Добавят се следните членове:

„*Член 21а*

1. Комитетът може да обсъжда всякакви въпроси, свързани с оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система, включително въпроси, свързани с оперативната съвместимост между тази система и железопътната система на трети страни.

2. Комитетът може да обсъжда всякакви въпроси, свързани с прилагането на настоящата директива. Ако е необходимо, Комисията приема препоръка за изпълнение в съответствие с процедурата, предвидена в член 21, параграф 2.

Член 21б

1. Комисията може да реши по собствена инициатива или по искане на държава-членка, в съответствие с предвидената в член 21, параграф 2 процедура, да нареди изготвянето на ТСОС по допълнителен въпрос, дотолкова, доколкото той засяга подсистема, посочена в приложение II.

2. В съответствие с определената в член 21, параграф 2 процедура, по предложение на Комисията, Комитетът приема работна програма, съответстваща на целите на настоящата директива и на Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система (*).

Член 21в

Приложения II до VI могат да се изменят в съответствие с процедурата, предвидена в член 21, параграф 2.

(*) ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр.1.“

18. Добавя се следният член:

„*Член 22а*

1. Държавите-членки осигуряват ежегодното публикуване и актуализиране на регистър на инфраструктурата и на регистър на подвижния състав. Тези регистри посочват основните характеристики на всяка една подсистема или част от подсистема, например основните параметри и тяхната корелация с характеристиките, определени в приложимите ТСОС. За тази цел всяка ТСОС посочва точно каква информация трябва да се включва в регистрите за инфраструктурата и за подвижния състав.

2. Копие от тези регистри се изпраща на заинтересованите държави-членки и на Агенцията и се направи достояние на заинтересованите страни за консултиране, включително поне на професионалистите от сектора.“

19. Приложение I се заменя с текста в приложение I към настоящата директива.

20. Приложение II се заменя с текста в приложение II към настоящата директива.

21. Към приложение III се добавя следната точка:

„2.4.4. Контрол

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

22. Към приложение VII, точка 2 се добавя следната алинея:

„По-специално органът и персоналът, отговарящи за проверките, трябва да са функционално независими от властите, определени да издават разрешения за пускане в експлоатация в рамките на настоящата директива, лицензиите в рамките на Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензирането на железопътните предприятия (*) и сертификатите за безопасност в рамките на Директива 2004/49/ЕО, както и от органите, ръководещи разследванията в случай на произшествия.

(*) ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70. Директива, изменена с Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр.26).“

Член 2

Директива 2001/16/ЕО се изменя, както следва:

1. Заглавието се заменя със следното:
„Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. относно оперативната съвместимост на конвенционалната железопътна система“.

2. Член 1 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Настоящата директива има за цел да определи условията, които трябва да бъдат удовлетворени за постигане оперативна съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система на територията на Общността, така, както е описано в приложение I. Тези условия се отнасят до проектирането, изграждането, пускането в експлоатация, модернизирането, подновяването, експлоатацията и поддържането на частите от системата, пуснати в действие след влизането в сила на настоящата директива, а също и професионалната квалификация, и условията на безопасност и опазване здравето на персонала, допринасящ за експлоатацията и поддръжката ѝ.“;

б) въвеждащата част на параграф 2 се заменя със следния текст

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

в) добавя се следният параграф:

„3. Обхватът на настоящата директива прогресивно се разпростира върху цялата конвенционална железопътна система, включително коловозния достъп до терминали и главни пристанищни съоръжения, обслужващи или потенциално обслужващи повече от един потребител, освен инфраструктура и подвижен състав, запазени за стриктно местна, историческа или туристическа употреба или инфраструктура, която е функционално изолирана от останалата железопътна система, и без да се засягат дерогациите във връзка с прилагането на ТСОС, изброени в член 7.

Настоящата директива се прилага спрямо частите от мрежата, които все още не са обхванати от параграф 1, само от датата на влизане в сила на съответните ТСОС, които се приемат в съответствие с процедурата, описана по-долу и за сферите на приложение, определени от тях.

Следвайки процедурата, предвидена в член 21, параграф 2, Комисията приема най-късно до 1 януари 2006 г. работна програма, целяща разработването на нови ТСОС и/или преразглеждането на вече приети ТСОС с оглед обхващането на линии и подвижен състав, които все още не са обхванати.

Тази работна програма ще посочи една първа група от нови ТСОС и/или изменения към ТСОС, които да се разработят до януари 2009 г., без да се засягат разпоредбите на член 5, параграф 5 по отношение възможността за предвиждане условията за специални случаи и без да се засягат разпоредбите на член 7, който позволява частични отмени при определени обстоятелства. Изборът на темите, които да се обхванат от ТСОС, ще се основава на очакваната икономическа ефективност на всяка една предложена мярка и на принципа на пропорционалност на мерките, предприети на общностно равнище. В тази връзка ще се обърне необходимото внимание на приложение I, точка 4 и ще се обмисли необходимия баланс между, от една страна, целите за непрекъснато движение на влаковете и за техническа хармонизация, и, от друга страна, трансевропейското, националното, регионалното или местно ниво на трафика.

След разработването на тази първа група от ТСОС ще бъде прието определянето на приоритетите за разработване на нови ТСОС или ревизирането на съществуващи ТСОС, като се следва процедурата, предвидена в член 21, параграф 2.

Държавата-членка няма да е нужно да прилага настоящия параграф в случай на проекти в напреднал етап на развитие или които са по договор, който се изпълнява, когато се публикува съответната група от ТСОС.“

3. Член 2 се изменя, както следва:

а) точка з) се заличава;

б) точки л) и м) се заменят със следното:

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

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

в) добавят се следните точки:

„о) „замяна в рамките на поддръжката“ означава всяка замяна на компоненти с части с идентична функция и експлоатационни качества в рамките на превантивната или корективна поддръжка;

п) „пускане в експлоатация“ означава всички операции, чрез които една подсистема се въвежда в нейното проектно експлоатационно състояние;“.

4. Член 5 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

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

б) в параграф 3 точка д)се заменя със следното:

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

в) добавя се следният параграф:

„7. ТСОС могат да правят изрични, ясно определени препратки към европейски стандарти или спецификации, когато това е строго необходимо, за да се постигнат целите на настоящата директива. В такъв случай европейските стандарти или спецификации (или съответните части от тях) се считат за приложения към съответната ТСОС и стават задължителни от момента, в които ТСОС е приложима. В случай че липсват европейски стандарти или спецификации и тяхното разработване предстои, може да се направи препратка към други ясно определени нормативни документи, като в такъв случай се касае за документи, които са лесно достъпни и публично достояние.“

5. Член 6 се заменя със следното:

„*Член 6*

1. Проектите за ТСОС се изготвят от съвместната представителна структура с мандат от Комисията в съответствие с процедурата, определена в член 21, параграф 2. Те се изготвят под отговорността на Агенцията в съответствие с членове 3 и 12 от Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейската железопътна агенция (Регламент за Агенцията) (*) и в сътрудничество с работните групи, посочени в тези членове.

ТСОС се приемат и преразглеждат в съответствие с процедурата, предвидена в член 21, параграф 2. Те се публикуват от Комисията в *Официален вестник на Европейския съюз*.

2. Агенцията отговаря за подготвянето на преразглеждането и актуализирането на ТСОС и изготвянето на всякакви предложения до Комитета, предвиден в член 21, за да се отчете развитието на технологиите или социалните изисквания.

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

Първоначално Агенцията определя основните параметри за тази ТСОС, както и връзките с другите подсистеми и всички други специфични случаи, доколкото е необходимо. Представят се най-добрите алтернативни решения, придружени от техническа и икономическа обосновка за всеки един от тези параметри и всяка една от тези връзки. Взема се решение в съответствие с процедурата, установена в член 21, параграф 2; ако е необходимо, се цитират конкретни случаи.

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

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

5. Посоченият в член 21 Комитет бива информиран редовно за подготвителната работа по ТСОС. По време на тази работа Комитетът може да формулира всякакви правила или полезни препоръки по отношение проекта на тези ТСОС и анализа за разходите и ползите. По-специално Комитетът може, по молба на държава-членка, да изиска изследването на алтернативните решения и оценката на разходите и ползите от тези алтернативни решения да бъдат включени в приложения към проекта за ТСОС доклад.

6. При приемането на всяка една ТСОС се определя датата на влизането ѝ в сила в съответствие с процедурата, предвидена в член 21, параграф 2. Когато по причини за техническа съвместимост се пускат в действие едновременно различни системи, датите на влизане в сила на съответните ТСОС следва да бъдат еднакви.

7. Съставянето, приемането и преразглеждането на ТСОС вземат предвид мненията на потребителите по отношение на характеристиките, които имат директно влияние върху условията, при които те използват подсистемите. Във връзка с това по време на изготвянето на проектите или при преразглеждането на ТСОС Агенцията се консултира с асоциации и структури, представляващи потребителите. Към проекта за ТСОС тя трябва да приложи доклад за резултатите от тези консултации.

Списъкът на асоциациите и структурите, които трябва да бъдат консултирани, се изготвя от Комитета, визиран в член 21, преди приемането на мандата за преразглеждането на ТСОС и може да бъде преразгледан и актуализиран по искане на държава-членка или на Комисията.

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

За тази цел със социалните партньори се извършват консултации преди представянето на проекта за ТСОС на Комитета, посочен в член 21, за приемане или преразглеждане.

Консултациите със социалните партньори се извършват в контекста на Комитета за секторен диалог, създаден в съответствие със Решение 98/500/ЕО на Комисията (**). Социалните партньори публикуват мнението си в срок от три месеца.

(*) ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр.1.
(**) ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр.27.“

6. Член 7, буква а) се заменя със следното:

„а) за предложена нова линия, за модернизирането на съществуваща линия или за всеки елемент, свързан с член 1, параграф 1, когато е в напреднал етап на развитие, или е предмет на договор в процес на изпълнение, когато тези ТСОС се публикуват;“.

7. Член 10 се изменя, както следва:

а) параграф 2 се заменя със следното:

„2. Всички съставни елементи на оперативна съвместимост подлежат на процедурата за оценка на съвместимостта и годността за употребата, посочена в респективната ТСОС, и се придружават от съответния сертификат.“

б) параграф 3 се заменя със следното:

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

в) параграфи 4 и 5 се заличават.

8. Член 11 се заменя със следното:

„*Член 11*

Когато държава-членка или Комисията считат, че Европейските спецификации, използвани директно или индиректно за целите на настоящата директива, не отговарят на съществените изисквания, в съответствие с процедурата, установена в член 21, параграф 2, може да бъде решено частичното или пълното изтегляне на тези спецификации от съдържащите ги публикации, или изменението им, след консултации с Комитета, създаден съгласно Директива 98/34/ЕО.“

9. Член 14 се изменя, както следва:

а) към параграф 2 се добавя следната алинея:

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

б) параграф 3 се заменя със следното:

„3. В случай на подновяване или модернизация, управляващият железопътната инфраструктура или железопътното предприятие изпраща на заинтересованата държава-членка досие, съдържащо описание на проекта. Държавата-членка разглежда досието и като вземе предвид посочената в съответно приложимата ТСОС стратегия за изпълнение, решава дали размерът на работите налага необходимостта от ново разрешение за пускане в експлоатация по смисъла на настоящата директива.

Такова ново разрешение за пускане в експлоатация се изисква винаги когато общото ниво на безопасност за съответната система може да се повлияе от предвидените работи. Ако е необходимо ново разрешение, държавата-членка решава до каква степен е необходимо да се прилагат ТСОС за проекта. Държавата-членка нотифицира Комисията и другата държава-членка за своето решение.“;

в) добавят се следните параграфи:

„4. Когато държавите-членки разрешават пускането в експлоатация на подвижен състав, те отговарят за определянето на буквено-цифров идентификационен код за всяко превозно средство. Този код трябва да се маркира върху всяко превозно средство и да се впише в национален регистър на превозните средства, който отговаря на следните критерии:

а) регистърът съответства на общите спецификации, определени в параграф 5;

б) регистърът се съхранява и актуализира от орган, независим от железопътните предприятия;

в) регистърът е достъпен за органите по безопасността и за разследващите органи, посочени в членове 16 и 21 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железниците на Общността (Директива за железопътна безопасност) (*). Той е също така достъпен при всяко законово искане на регулаторните органи, посочени в член 30 от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (**), за Агенцията, за железопътните компании и за управляващите инфраструктурата.

В случай на пускане в експлоатация на подвижен състав в трета страна, държавите-членки може да приемат превозни средства, ясно идентифицирани в съответствие с друга система за кодиране. Все пак обаче, след като една държава-членка е разрешила пускането в експлоатация на такова превозно средство на територията ѝ, трябва да бъде възможно извличането на съответните данни, изброени по-долу в параграф 5, букви в), г) и д), посредством регистъра.

5. Общите спецификации за регистъра се приемат в съответствие с предвидената в член 21, параграф 2 процедура, на базата на проект за спецификациите, изготвени от Агенцията. Тези проекти за спецификации включват: съдържание, формат на данните, функционална и техническа архитектура, начин на работа, правила за въвеждане на данни и консултации. Регистърът съдържа поне следната информация:

а) посочване на декларацията за проверка на ЕО и на издаващия орган;

б) посочване на регистъра за подвижния състав, споменат в член 24;

в) идентификация на собственика на превозното средство или на наемателя;

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

д) данни от важно значение за безопасността, свързани с графика за поддръжка на превозното средство.

(*) ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.
(**) ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29. Директива, изменена с Решение 2002/844/ЕО на Комисията (ОВ L 289, 26.10.2002 г., стр.30).“

10. Член 16, параграф 3 се заменя със следното:

„3. При липса на ТСОС и включително в случаите, когато е нотифицирана дерогация съгласно член 7, за всяка подсистема държавите-членки изпращат на останалите държави-членки и на Комисията списък на техническите правила, които се използват за прилагането на съществените изисквания. Това се обявява до 30 април 2005 г. и след това всеки път, когато се променя списъкът на техническите правила. За тази цел държавите-членки определят също структурите, които отговарят, в случая на тези технически разпоредби, за процедурата на проверка, посочена в член 18.“

11. Към член 17 се добавя следната алинея:

„В такъв случай ТСОС се преразглежда в съответствие с процедурата, предвидена в член 6, параграф 2. Ако някои технически аспекти, отговарящи на съществените изисквания, не могат да бъдат категорично обхванати в дадена ТСОС, те се определят ясно в приложение към ТСОС. По отношение на тези аспекти се прилага член 16, параграф 3.“

12. Член 20, параграф 5 се заменя със следното:

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

Комисията и наблюдателите информират Комитета, посочен в член 21, за извършената работа в рамките на координационната група. Когато е подходящо, Комисията ще предлага необходимите мерки за решаването на проблемите.

Когато е необходимо, координирането на нотифицираните структури се осъществява в съответствие с член 21.“

13. В член 21 се добавя следният параграф:

„4. При необходимост Комитетът може да създаде работни групи, които да му съдействат в изпълненията на неговите задачи, по-специално с оглед координирането на нотифицираните структури.“

14. Добавят се следните членове:

„Член 21а

Комисията може да внесе в Комитета всякакви въпроси, свързани с прилагането на настоящата директива. Ако е необходимо, Комисията приема препоръка за изпълнение в съответствие с процедурата, предвидена в член 21, параграф 2.

Член 21б

Приложения II—VI могат да се изменят в съответствие с процедурата, предвидена в член 21, параграф 2.“

15. Член 23 се заменя със следното:

„Член 23

1. Редът за приоритетност при приемане на ТСОС е следният, като при това не се нарушава редът за приемане на мандатите, предвиден в член 6, параграф 1:

а) първата група ТСОС обхваща контрол/управление и сигнализиране, телематични приложения за услуги за товарни превози, експлоатация и управление на трафика (включително квалификации на персонала за трансгранични услуги, като се спазват критериите, определени в приложения II и III); товарни вагони, проблеми на шума, произхождащ от подвижния състав и инфраструктурата; по отношение на подвижния състав първо се развива този, предназначен за международна употреба;

б) обсъждат се също така следните аспекти в светлината на ресурсите на Комисията и на Агенцията: телематични приложения за пътнически услуги, поддържане със специално внимание по отношение сигурността, пътнически вагони, теглителни единици и локомотиви, инфраструктура, енергия и замърсяване на въздуха; по отношение на подвижния състав първо се развива този, предназначен за международна употреба;

в) по искане на Комисията, на държава-членка или на Агенцията, Комитетът може да реши, в съответствие с процедурата, изложена в член 21, параграф 2, да изготви ТСОС по допълнителна тема дотолкова, доколкото той касае подсистема, спомената в приложение II.

2. Комисията, следвайки процедурата, посочена в член 21, параграф 2, съставя работна програма, спазвайки реда на приоритетите, предвиден в параграф 1 и този на другите задачи, възложени ѝ от настоящата директива.

ТСОС, споменати в първата работна програма, посочена в параграф 1, буква а), се съставят не по-късно от 20 април 2004 г.

3. Работната програма се състои от следните етапи:

а) разработване на базата на проект, създаден от Агенцията, на представителна архитектура на конвенционалната железопътна система, базираща се на списъка от подсистеми (приложение II), гарантираща съгласуваност на ТСОС; тази архитектура трябва да съдържа по-специално различните съставни елементи на тази система и техните връзки и да служи като референтна рамка за определяне областта на използване за всяка една ТСОС;

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

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

г) приемане на необходимите мандати за изготвяне на ТСОС;

д) приемане на основните параметри за всяка една ТСОС;

е) одобряване на проектопрограми за стандартизация;

ж) управление на преходния период между деня на влизане в сила на Директива 2004/50/ЕО (*) на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за изменение на Директива 96/48/ЕО на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската високоскоростна железопътна система и Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система и публикуването на ТСОС, включително приемането на референтната система, предвидена в член 25.

(*) ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 114.“

16. Член 24, параграф 2 се заменя със следното:

„2. Копие от тези регистри се изпраща на заинтересованите държави-членки и на Агенцията и трябва да се направи достояние на заинтересованите страни за консултиране, включително поне на професионалните участници от сектора.“

17. Член 25, параграф 1 се заменя със следното:

„1. В съответствие с членове 3 и 12 от Регламент (ЕО) № 881/2004 и на база на предоставената информация от държавите-членки съгласно член 16, параграф 3, техническата документация от професионалисти и текстовете на съответните международни документи, Агенцията разработва проект на референтна система от технически правила, осигуряващи сегашното ниво на оперативна съвместимост на линиите и на подвижния състав, които ще бъдат включени в обхвата на настоящата директива, както е определено в член 1, параграф 3. Комисията, следвайки процедурата, предвидена в член 21, параграф 2, разглежда този проект и решава дали той може да представлява референтна система до приемането на ТСОС.“

18. Приложение I се заменя с текста в приложение III към настоящата директива.

19. Към приложение III се добавя следната точка:

„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.“

20. Към приложение VII, точка 2 се добавя следната алинея:

„По-специално структурата и персоналът, отговарящи за проверките, трябва да са функционално независими от органите, определени да издават разрешения за пускане в експлоатация в рамките на настоящата директива, лицензии в рамките на Директива 95/18/ЕО на Съвета от 19 юни 1995 г. относно лицензиране на железопътните предприятия (*) и сертификатите за безопасност в рамките на Директива 2004/49/ЕО, и от органите, ръководещи разследванията в случай на произшествия.

(*) ОВ L 143, 27.6.1995 г., стр. 70. Директива изменена с Директива 2001/13/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 26).“

21. Приложение VIII се заличава.

Член 3

Комисията предприема всички необходими мерки прилагането на настоящата Директива да запази, доколкото е възможно, вече възложената работа по разработване на ТСОС в рамките на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО и да гарантира да не бъдат засегнати проектите, които са в напреднал етап на развитие, когато настоящата директива влиза в сила.

Член 4

Държавите-членки въвеждат в сила необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива преди 30 април 2006 г. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат такива мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

Член 5

Настоящата директива влиза в сила от деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейски съюз*.

Член 6

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 29 април 2004 година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*
P. COX	M. McDOWELL

ПРИЛОЖЕНИЕ I

„ПРИЛОЖЕНИЕ I

ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ВИСОКОСКОРОСТНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА

1. ИНФРАСТРУКТУРА

Инфраструктурата на трансевропейската високоскоростна железопътна система е тази на линиите на трансевропейската транспортна мрежа, определена в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за изграждане на трансевропейска транспортна мрежа (*) или изброена в някоя актуализация на решението в резултат на преразглеждането, предвидено в член 21 от него.

Високоскоростните линии включват:

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

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

— специално модернизирани високоскоростни линии, които имат специфични характеристики в резултат на трудности от топографски, релефен или градоустройствен характер, чиято скорост трябва да се адаптира според всеки отделен случай.

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

2. ПОДВИЖЕН СЪСТАВ

Подвижният състав, визиран в настоящата директива, включва влакове, предназначени да оперират:

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

— или при скорости от порядъка на 200 km/h по линиите от раздел 1, когато са съвместими с нивото на функциониране на тези линии.

3. СЪВМЕСТИМОСТ НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ВИСОКОСКОРОСТНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА

Качеството на железопътните услуги в Европа зависи, *inter alia*, от отличната съвместимост на характеристиките на инфраструктурата (в най-широк смисъл, т.е. неподвижните части на всички съответни подсистеми) и тези на подвижния състав (включително всички бордови компоненти на всички съответни подсистеми). Нивото на функциониране, безопасността, качеството на услугата и стойността зависят от тази съвместимост.“

(*) ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1. Решение, изменено с Решение 1346/2001/ЕО (ОВ L 185, 6.7.2001 г., стр. 1).“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

„ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПОДСИСТЕМИ

1. СПИСЪК НА ПОДСИСТЕМИТЕ

По смисъла на настоящата директива системата, съставляваща трансевропейската високоскоростна железопътна система, може да бъде разделена на следните подсистеми:

а)
или структурни области:

— инфраструктура,

— енергия,

— контрол, управление и сигнализация,

— изпълнение на трафика и управление,

— подвижен състав;

б)
или оперативни области:

— поддържане,

— телематични приложения за пътнически и услуги за превоз на товари.

2. ОБЛАСТИ, КОИТО СЕ ОБХВАЩАТ

За всяка подсистема списъкът на аспектите, отнасящи се до оперативната съвместимост, е посочен в мандата за изготвяне на ТСОС, който се дава на Агенцията.

Съгласно член 6, параграф 1 тези мандати се изготвят в съответствие с процедурата, предвидена в член 21, параграф 2.

Когато е необходимо, списъкът на аспектите, отнасящи се до оперативната съвместимост, посочен в мандата, се определя от Агенцията в съответствие с член 5, параграф 3, буква в).“

ПРИЛОЖЕНИЕ III

„ПРИЛОЖЕНИЕ I

ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА КОНВЕНЦИОНАЛНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА

1. ИНФРАСТРУКТУРА

Инфраструктурата на трансевропейската конвенционална железопътна система е тази на линиите на трансевропейската транспортна мрежа, определена в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за изграждане на трансевропейска транспортна мрежа (*) или изброени в някоя актуализация на решението в резултат на преразглеждането, предвидено в член 21 от него.

По смисъла на настоящата директива тази мрежа може да бъде разделена в следните категории:

— линии, предназначени за пътнически услуги,

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

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

— пътнически центрове,

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

— линии, свързващи гореспоменатите компоненти.

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

2. ПОДВИЖЕН СЪСТАВ

Подвижният състав ще включва целия състав, който се очаква да пътува по цялата или по част от трансевропейската конвенционална железопътна мрежа, включително:

— самоходни термични или електрически влакове,

— термични или електрически мотриси за теглене,

— пътнически вагони,

— товарни вагони, включително подвижен състав, предназначен за превозване на камиони.

Мобилното оборудване за изграждане и поддържане на железопътна инфраструктура е включено, но не е първостепенен приоритет.

Всеки един от горните категории се подразделя на:

— подвижен състав за международна употреба,

— подвижен състав за вътрешна употреба.

3. СЪВМЕСТИМОСТ НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА КОНВЕНЦИОНАЛНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА

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

4. РАЗШИРЯВАНЕ НА ОБХВАТА

1. **Подкатегории линии и подвижен състав**

С оглед икономически ефективно постигане на оперативна съвместимост, когато е необходимо, ще се разработят още подкатегории за всички категории линии и подвижен състав, споменати в настоящото приложение. Ако е необходимо, функционалните и техническите спецификации, споменати в член 5, параграф 3, могат да варират според подкатегорията.

2. **Предпазни мерки по отношение на разходите**

Анализът на икономическата изгодност на предложените мерки ще отчете освен другото, също и:

— разходите за предложената мярка,

— намалението на капиталовите разходи и такси поради икономии от мащаб и по-доброто използване на подвижния състав,

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

— предимствата от екологичен характер, дължащи се на технически усъвършенствания на железопътната система,

— повишаване на безопасността при експлоатацията.

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

(*) ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1. Решение, изменено с Решение № 1346/2001/ЕО (ОВ L 185, 6.7.2001 г., стр. 1).“