



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 14.7.2025 г.
COM(2025) 384 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно осъществения напредък за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система на Съюза и относно функционирането на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз в този контекст

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно осъществения напредък за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система на Съюза и относно функционирането на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз в този контекст

Въведение

Съгласно член 53 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз¹ от Комисията се изисква да докладва за осъществения напредък за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система на Съюза и за функционирането на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“) в този контекст от влизането в сила на директивата.

Настоящият първи такъв доклад обхваща периода от 16 юни 2016 г. до 30 юни 2024 г.

Освен това в член 53, параграф 1 се посочва, че докладът включва и оценка на изпълнението и употребата на регистрите съгласно глава VII – т.е. Европейския регистър на превозните средства (EVR), Европейския регистър на разрешени типове превозни средства (ERATV) и Регистъра на инфраструктурата (RINF) – и анализ на случаите, изложени в член 7 (т.е. случаи на неприлагане на технически спецификации за оперативна съвместимост (TCOC), които включват индивидуални проекти).

На последно място е указано Комисията да извърши анализ на прилагането на глава V, т.е. решения на издаващите разрешения органи, Агенцията и/или националните органи по безопасността (НОБ) относно пускането на пазара на железопътните превозни средства и въвеждането в експлоатация на стационарни железопътни инсталации и относно одобрения от страна на Агенцията на проекти за оборудване по железопътната линия на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS). По-специално оценките се съсредоточават върху функционирането на споразуменията за сътрудничество, сключени между Агенцията и НОБ с цел улесняване на съвместното взимане на решения.

Подробности относно дейностите на Агенцията и постигнатия напредък по безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт са включени в докладите относно безопасността и оперативната съвместимост, които трябва да бъдат публикувани от Агенцията на всеки две години съгласно член 35, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004².

Целта на настоящия доклад е да се избегне дублиране с оценката и доклада, изисквани съгласно член 82 от Регламент (ЕС) 2016/796, в които Комисията ще оцени

¹ ОВ L 138 26.5.2016 г., стр. 44., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/>.

² ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1., ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/796/>.

функционирането на Агенцията и двойната система, съгласно която НОБ и Агенцията издават разрешения, сертификати и одобрения.

Държавите членки са транспонирали Директива (ЕС) 2016/797 на три етапа. Съгласно член 57, параграф 1 от директивата мерките за изпълнение на задълженията, посочени в този член, е следвало да бъдат приети до 16 юни 2019 г. Член 57, параграф 2 обаче предвижда възможност държавите членки да удължат този краен срок до 16 юни 2020 г. с уведомление до Комисията и Агенцията. Като част от извънредните мерки в отговор на пандемията от COVID-19 беше въведен допълнителен срок за транспониране до 31 октомври 2020 г. Комисията провери дали нотификациите на държавите членки са пълни с оглед на това как са транспонирали Директива (ЕС) 2016/797. Въз основа на резултатите от проверките за пълнотата бяха образувани 13 производства за установяване на неизпълнение на задължение. До май 2025 г. Комисията прекрати 12 от 13-те производства, след като повечето държави членки нотифицираха допълнителни правни текстове.

Проверките за съответствие на транспонирането на Директива (ЕС) 2016/797 бяха приключени за шест държави членки, заедно с въпросници по проекта EU Pilot, като Комисията понастоящем оценява дадените в тях отговори. Проверките за съответствие на законодателството в останалите държави членки продължават с оглед на оценката на съответствието и необходимостта от попълване на нови въпросници по EU Pilot или образуване на производства за установяване на неизпълнение на задължения.

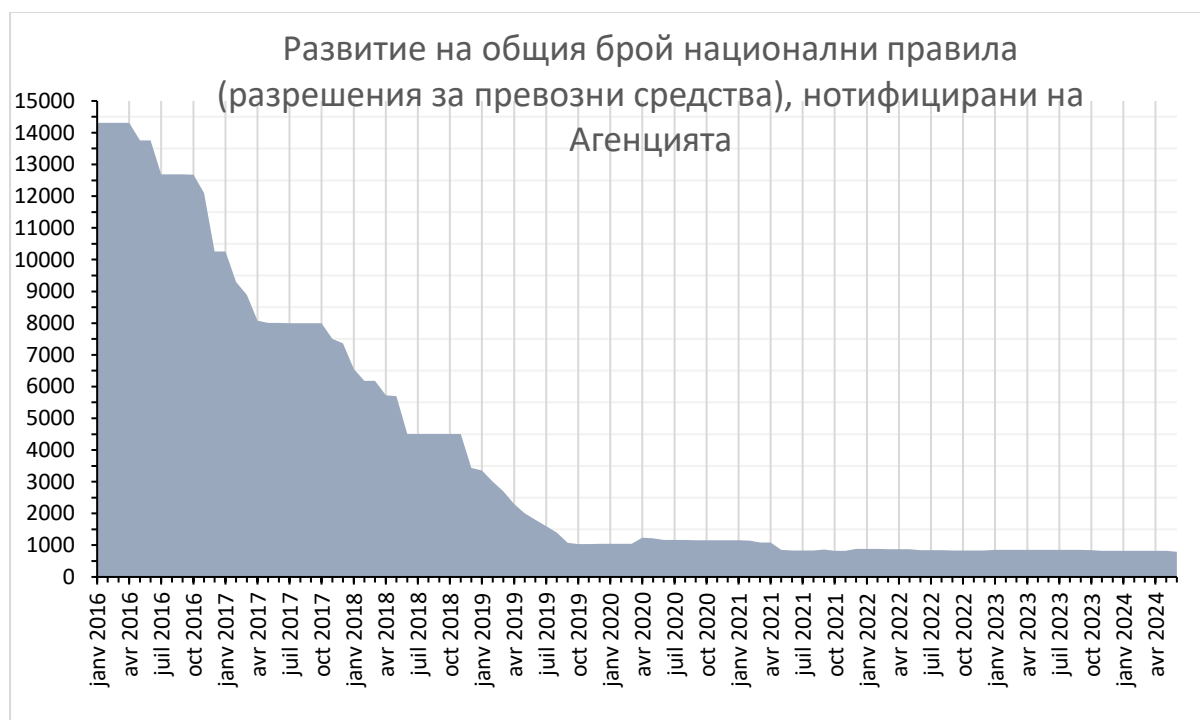
Чрез други работни направления до края на преходния период (31 октомври 2020 г.) Комисията проведе пространни консултации със съответните заинтересовани страни за целите на настоящия първи доклад.

1. Премахване на националните правила

През юни 2024 г. Агенцията изчисли, че все още има 796 национални правила, които са приложими в държави членки съгласно член 14 от Директива (ЕС) 2016/797, т.е. правила, отнасящи се до издаване на разрешения за превозни средства и стационарни инсталации (преди наричани заедно „национални технически правила“) в държави членки на ЕС, в сравнение с 13 459 такива правила през януари 2016 г. Напредъкът относно премахването на националните правила за издаване на разрешения за превозни средства от 2016 г. досега е показан на фигура 1, а допълнителни подробности за напредъка от 2020 г. досега са показани на фигура 2. Следва да се отбележи, че напредъкът относно премахването на националните правила е все още на най-ранен етап. Това означава, че за някои държави Агенцията все още оценява първия набор правила, нотифицирани съгласно член 14, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797.

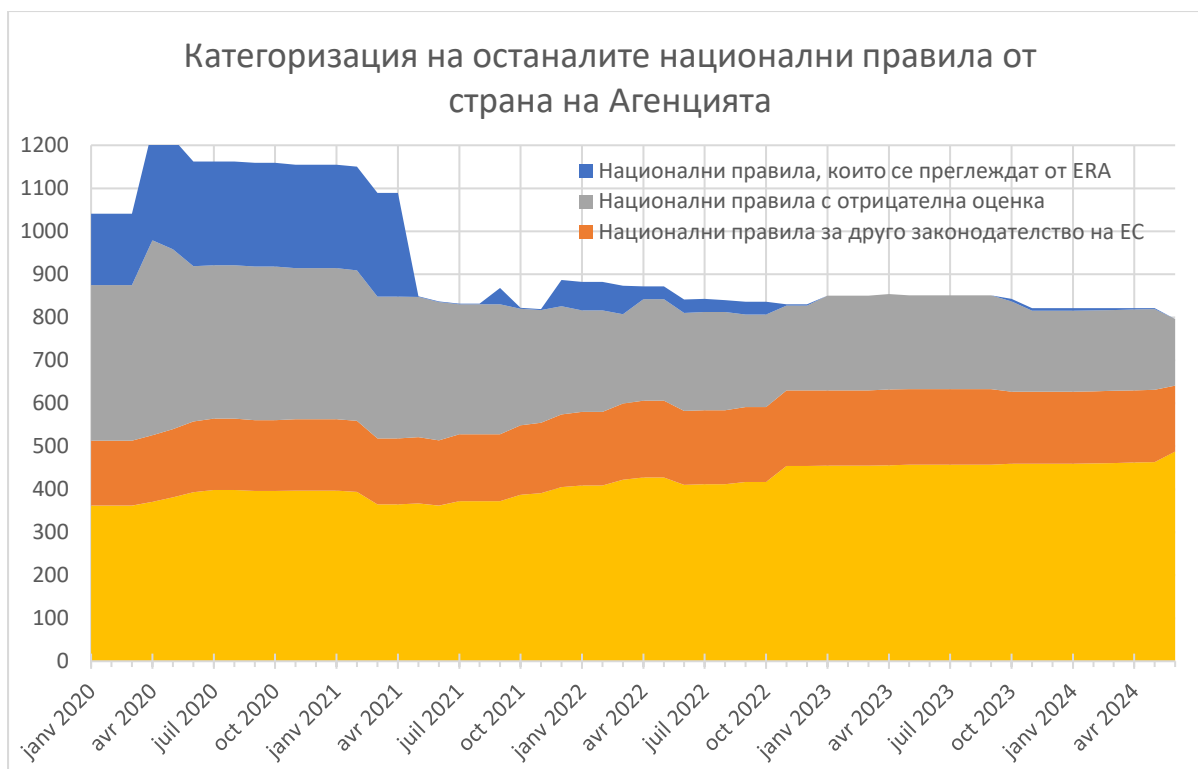
Националните правила за безопасност, т.е. правилата, които биват вземани предвид, когато Агенцията издава единни сертификати за безопасност, са нотифицирани на

Комисията и на Агенцията съгласно член 8 от Директива (ЕС) 2016/798³ и поради това остават извън обхвата на настоящия доклад относно оперативната съвместимост.



Фигура 1: Напредък относно премахването на националните правила за издаване на разрешения за превозни средства между януари 2016 г. и юни 2024 г. (ЕС-28, включително Обединеното кралство до края на 2019 г.; Източник: ERA).

³ Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт, ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/>.



Фигура 2: Премахване на национални правила за издаване на разрешения и оставащи правила между януари 2020 г. и юни 2024 г., ЕС-27 (Източник: ERA).

2. Преразглеждане на TCOS през 2023 г.

Понастоящем са приети и преразгледани 11 TCOS с регламенти на Комисията и регламенти за изпълнение на Комисията. Тези три функционални и осем структурни TCOS съставляват техническата регулаторна рамка за железопътните подсистеми. Функционалните TCOS обхващат експлоатацията и управлението на движението (ORE⁴), телематични (т.е. компютърни/компютъризирани) приложения за пътнически услуги (TAP⁵) и телематични приложения за товарни превози (TAF⁶).

⁴ Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/773 на Комисията от 16 май 2019 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2012/757/ЕС, ОВ L 139 I, 27.5.2019 г., стр. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/.

⁵ Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система, ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/>.

⁶ Регламент (ЕС) № 1305/2014 на Комисията от 11 декември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕС) № 62/2006, ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 438, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/>.

Структурните TCOC обхващат инфраструктура (INF⁷), енергия (ENE⁸), безопасност в железопътните тунели (SRT⁹), достъпност за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (PRM¹⁰), локомотиви и пътнически подвижен състав (LOC&PAS¹¹), товарни вагони (WAG¹²), подвижен състав — шум (NOI¹³) и контрол, управление и сигнализация (CCS¹⁴).

От юни 2016 г. досега е имало два по-важни цикъла на преразглеждане на TCOC. Освен това след обширни консултации със заинтересованите страни през август 2024 г. от Агенцията беше поискано да даде препоръки относно бъдещи преразглеждания на TCOC (определяне на многогодишен план за предстоящите цикли на преразглеждане на TCOC до 2030 г. с цел изготвяне на TCOC на нови технологии), да приключи въпросите, които остават неразрешени там, където продължават да са приложими националните правила, и/или да добави области, които не са включени по адекватен начин в предходни версии на TCOC.

⁷ Регламент (ЕС) № 1299/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на железопътната система в Европейския съюз, ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1299/>.

⁸ Регламент (ЕС) № 1301/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“ на железопътната система в ЕС, ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 179, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/>.

⁹ Регламент (ЕС) № 1303/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на „безопасността в железопътните тунели“ на железопътната система на Европейския съюз, ОВ L 356 12.12.2014 г., стр. 394, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/>.

¹⁰ Регламент (ЕС) № 1300/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност, ОВ L 356 12.12.2014 г., стр. 110, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/>.

¹¹ Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз, ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 228, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/>.

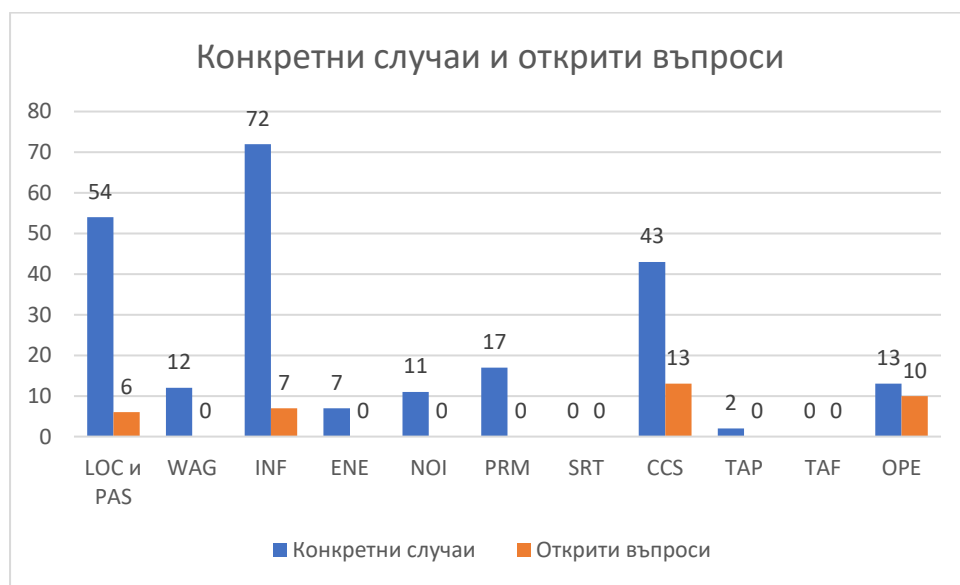
¹² Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията от 13 март 2013 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — товарни вагони“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2006/861/ЕО, ОВ L 104, 12.4.2013 г., стр. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/>.

¹³ Регламент (ЕС) № 1304/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“, за изменение на Решение 2008/232/ЕО и за отмяна на Решение 2011/229/ЕС, ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 421, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/>.

¹⁴ Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1695 на Комисията от 10 август 2023 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕС) 2016/919, ОВ L 222, 8.9.2023 г., стр. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/.

През 2019 г. всички TCOC бяха преразгледани¹⁵ с цел привеждането им в съответствие с четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт. Единствено TCOC на OPE бяха подложени на по-задълбочено преразглеждане.

През 2023 г. бяха преразгледани осем TCOC с оглед постигането на по-високи нива на оперативна съвместимост. Освен това регламентът на Комисията относно TCOC на CCS беше преработен, а регламентите на Комисията относно TCOC на LOC и PAS, WAG, OPE, INF, ENE и PRM бяха изменени. Фигура 3 представя резюме на конкретни случаи и въпроси, които остават открити след тези преразглеждания.



Фигура 3: Конкретни случаи и открити въпроси съгласно TCOC към 30 юни 2024 г.

а. TCOC на LOC и PAS, WAG, NOI и CCS

- Единно разрешително за пътнически вагони

През 2023 г. бяха приети и разпоредби за пътнически вагони, които са сходни със съществуващото общоевропейско единно разрешително за товарни вагони. В тях се посочват изискванията за TCOC, съгласно които Агенцията може да издава разрешение за превозни средства без да е необходимо да си сътрудничи с НОБ, ако няма допълнителни изисквания на националните правила, които трябва да бъдат оценени. В регламента на Комисията относно TCOC на LOC и PAS бяха включени изисквания за електромагнитна съвместимост. С цел допълнително хармонизиране на изискванията за електромагнитна съвместимост и опростяване на издаването на разрешения с регламента на Комисията относно TCOC на CCS държавите членки се задължават да уведомят Агенцията за спецификациите за всички съществуващи монтирани устройства за установяване на наличието на влак по железопътната линия.

¹⁵ Хронологическа таблица за всички TCOC е достъпна на адрес: <https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/TSIs%20chronology%20table.pdf?t=1718972267>. В нея са включени подробности за регламентите за изпълнение на Комисията, с които са актуализирани една или множество TCOC.

- Установяване на наличието и предотвратяване на дерайлирането на товарни вагони

В регламента на Комисията относно TCOC на LOC и PAS и за WAG бяха добавени допълнителни изисквания за функциите установяване на наличие и предотвратяване на дерайлиране на влакове за превозни средства, оборудвани с такава технология. Това ще помогне за повишаване на безопасността на железопътния транспорт чрез предотвратяване или смекчаване на последиците от дерайлиране на превозни средства.

- Ограничения на шума и оценка на композитни спирачни калодки на нивото на съставната част от оперативната съвместимост

В регламента на Комисията относно TCOC на NOI се прилагат ограничения на шума от влакови операции в стационарен режим, в режим на потегляне и преминаване и вътре в кабината на водача. Посочени са и методиките за оценяване на акустичните експлоатационни характеристики на композитни спирачни калодки с цел допълнително намаляване на шумовите емисии съобразно предвиденото в Директива 2002/49/ЕО¹⁶.

- Рамка за управление на промените в спецификациите TCOC на CCS (коригиране на грешки, осигуряване на единен набор спецификации, гарантиране на цялостно изпълнение)

С регламента на Комисията относно TCOC на CCS бяха въведени конкретни преходни мерки за коригиране на грешки с цел допълнително насърчаване на хармонизацията и оперативната съвместимост чрез европейската система за контрол, управление и сигнализация. Беше въведен принципът на осигуряване на единен набор от спецификации, наред с управлението на версии, включително адаптации към съществуващи по-високи версии. Освен това беше премахната възможността за частично изпълнение на TCOC на CCS и същата беше заменена с конкретни преходни мерки.

- Подобренията на TCOC на CCS (подготвеност на ATO, FRMCS и DAC) и версии на системата

За да се постигне по-нататъшна цифровизация на железопътната мрежа, към регламента на Комисията относно TCOC на CCS бяха добавени съществуващите спецификации за автоматична експлоатация на влаковете (ATO), както и спецификации за интерфейса на бъдещата железопътна мобилна комуникационна система (FRMCS). Бяха определени и допълнителни изисквания с оглед на съответствието по време на преходния период, за да се проправи пътят за по-бързо интегриране на бъдещи налични спецификации (пълнен набор спецификации за FRMCS, спецификации за цифровото автоматично скачване (DAC)).

6. TCOC на OPE

¹⁶ Директива 2002/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 25 юни 2002 г. относно оценката и управлението на шума в околната среда, ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj>.

- Цифровизация на комуникацията

Бяха конкретизирани цифровите средства за комуникация между управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия, т.е. проверки за съвместимост на маршрута, пътни книги и ръководства за машиниста. В регламента на Комисията относно TCOC на OPE бяха определени и свързаните с това крайни срокове за изпълнение.

През август 2024 г. от Агенцията беше поискано допълнително да конкретизира цифровите средства за други комуникации. Междувременно в планираното за 2025 г. преразглеждане на TCOC на TAP и TAF също бяха формулирани цифровите средства за комуникации във връзка с управлението на капацитета, управлението на движението и подготовката на влаковете.

- Правила за работата на Европейската система за управление на влаковете (ETCS), сигнални табели и европейски указания

Беше извършена допълнителна хармонизация на правилата за работа, свързани с основаващата се на радио техника експлоатация на ниво 2 на ETCS и ниво 3 на ETCS без покритие на клас Б и сигнализация по протежение на линиите. С промените бяха въведени нови експлоатационни правила, както и правила, имащи за цел допълване на съществуващите.

Беше установено тясно сътрудничество със съответните групи по стандартизация относно хармонизираните сигнални табели (оптимизирани съществуващи и допълнителни нови табели). Допълнителните хармонизирани сигнални табели бяха включени в съответните експлоатационни правила на TCOC на OPE, като се указва къде все още не са определени сигнални табели.

Беше въведено изменение на европейските инструкции в отговор на потребностите на сектора.

в. TCOC на INF и ENE

- Инфраструктура

Беше разширен обхватът на TCOC на стационарни инсталации (по-специално ENE и INF). Ако актуализациите се изпълнят, за което има определен критерий за изпълнение, вече е необходимо пълно съответствие с тези TCOC в рамките на географската област на схемата за актуализация. Случаят не е такъв съгласно предходното задължение за съответствие, което беше само частично. Замисълът на въпросната мярка е да се ускори съответствието на железопътната инфраструктура със TCOC и да се помогне за подобряването на оперативната съвместимост на железопътните мрежи, като по този начин се избегнат верижни ограничения за операторите на влакове.

В TCOC на ENE бяха въведени други разпоредби за създаване на възможност за зареждане на тягови акумулаторни батерии и за употреба на множество пантографи.

г. TCOC на PRM

През 2023 г. беше възстановено изискването нотифицираните органи да провеждат посещения на място с цел инспектиране на подсистемите на инфраструктурата, за да се гарантира правилното прилагане на TCOC на PRM.

Бяха въведени и промени в правилата за експлоатация, определени в регламента на Комисията относно TCOC на PRM, т.е. ако дадена услуга се предоставя само в част от даден влак, който не е достъпен за потребители с инвалидни колички, същата трябва да се предоставя на потребители с инвалидни колички на място за инвалидни колички без допълнително заплащане, освен ако е невъзможно услугата да се предостави на такова място. Въведен беше сигнал за намиране на врата за подсистеми на подвижния състав като алтернатива на сигнала за отваряне на вратата извън влака. Друго нововъведение е възможността за пропускане на сигнала за затваряне на вратата, когато има алтернативни средства (например светлинни завеси, чувствителни на натиск ръбове) за намаляване на риска от нараняване на пътниците и влаковата бригада.

Добавено беше и определение на оперативно съвместима инвалидна количка, която може да се транспортира с влак. В него се описват характеристиките на инвалидна количка, която позволява пълноценното използване на всички възможности на подвижния състав, предназначен за ползватели на инвалидни колички.

д. Комбиниран транспорт

Бяха изменени различни TCOC във връзка с комбинирания транспорт¹⁷. С тези промени, с които се улеснява кодифицирането на линии (TCOC на INF) съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/777 на Комисията¹⁸, вагони и интермодалните товарни единици (ILU), се създават общи хармонизирани правила за експлоатацията на комбиниран транспорт.

В регламента на Комисията относно TCOC на WAG се съдържа общо изискване във връзка с устройствата за обезопасяване на ILU с цел гарантиране на надлежното им обезопасяване по време на превоз, за да се предотвратят загуби и вреди.

В регламента на Комисията относно TCOC на OPE са включени правила относно проверките за съвместимост на маршрута и свързаните с тях правила за експлоатация, за да се гарантира, че операциите на комбинирания транспорт протичат безопасно и ефективно.

Промените като цяло имат за цел да се улесни комбинираният транспорт чрез осигуряване на прозрачни правила и изисквания за кодифициране на линиите, вагоните и ILU, както и за експлоатацията на комбинирания транспорт. Това ще помогне за подобряване на оперативната ефективност и безопасност на комбинирания транспорт и за намаляване на административната тежест върху операторите.

¹⁷ Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки, ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/106/>.

¹⁸ Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/777 на Комисията от 16 май 2019 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура и за отмяна на Решение за изпълнение 2014/880/ЕС (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 312, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/).

3. Изпълнение на функциите на TCOC на TAP и TAF

Изпълнението на железопътните телематични приложения е съществено важно за постигането на железопътен транспорт без документи на хартиен носител.

Преразглеждането на TCOC на TAP и TAF се очаква да бъде финализирано през 2025 г. Така ще се гарантира последователност между аспектите, които са общи както за товарните, така и за пътническите услуги съгласно единен регламент относно TCOC на телематичните приложения, което ще спомогне за споделянето на данни за:

- (1) управлението на капацитета и движението и подготовката на влаковете;
- (2) управлението на товарни вагони и товарите им;
- (3) продажбата на билети за железопътен транспорт и информацията за пътниците.

Друга цел е да се засили ролята на Агенцията като органа за телематични системи и да стане възможно прилагането на бъдещия регламент относно TCOC на телематичните приложения чрез прилагане на крайни срокове за изпълнение, наред с рамка за наблюдение и оценяване на съответствието под надзора на Агенцията.

До въвеждането на крайни срокове за изпълнение основанието за изпълнение на телематичните функции на равнището на сектора се осигурява от генералните планове. В издадените през 2013 г. генерални планове за TCOC на TAP¹⁹ и TCOC на TAF²⁰ се посочва, че изпълнението е трябвало да бъде финализирано до 2020 г. за точка 3 по-горе и до 2021 г. за точки 1 и 2.

Съгласно член 23 от Регламент (ЕС) 2016/796 се изисква Агенцията да помага на Комисията да наблюдава внедряването на спецификациите за телематичните приложения. Съобразно това Агенцията съставя и публикува годишен доклад за напредъка относно изпълнението на функциите, определени в регламентите на Комисията относно TCOC на TAP и TAF. За този доклад наблюдението на изпълнението на функциите, отнасящи се до капацитета и управлението на движението, е подчертано в таблица 1. Възпроизведени са цифрите относно изпълнението за управители на инфраструктура (IMs), железопътни предприятия за превоз на товари (F-RUs) и железопътни предприятия за превоз на пътници (P-RUs) от докладите на Агенцията за състоянието от 2023 г.²¹ относно изпълнението на TCOC на TAF и TAP.

Съгласно приложимите генерални планове за TCOC на TAF/TAP целевите основни етапи за изпълнение за функциите, които подпомагат управлението на капацитета, са били 2017 г. за управителите на инфраструктура и F-RU и 2018 г. — за P-RU.

¹⁹ https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/tap_master_plan_delivery_en_0.pdf.

²⁰ https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/taf_tsi_master_plan_en_0.pdf.

²¹ Доклади на Агенцията за състоянието на изпълнението на TCOC на TAF/TAP за 2023 г.: https://www.era.europa.eu/system/files/2024-11/agency_s%202023%20report%20era-rep-114-impl-2023%20on%20taf%20tsi%20implementation%20-%20di.pdf.

Таблица 1: Изпълнение на основни функции, свързани с капацитета и управлението на движението

Легенда, приложима за всички карти, на които се показва състоянието на изпълнението по държави: i) зелено – изпълнени, ii) тъмнозелено – изпълнението е планирано за 2024 г. или 2025 г., iii) жълто – изпълнението е планирано за 2026 г. или по-късно, (iv) червено – липса на информация или информацията е противоречива. За държави с данни от повече от един управител на инфраструктура цифрите показват управителя на инфраструктура с най-дълга мрежа.

	Статус на изпълнение	Прогноза за изпълнение за управители на инфраструктура
Управление на капацитета		
Заявка за маршрут (PR)	УИ: изпълнени на 43 % RU-F: изпълнени на 35 % RU-P: изпълнени на 41 %	
Подробности за маршрут (PD)	УИ: изпълнени на 51 % RU-F: изпълнени на 43 % RU-P: изпълнени на 47 %	

	Статус на изпълнение	Прогноза за изпълнение
Управление на движението		
Информация за движението на влака (TRI)	УИ: изпълнени на 61 % RU-F: изпълнени на 51 % RU-P: изпълнени на 56 %	

	Статус на изпълнение	Прогноза за изпълнение
Управление на движението		
Информация с прогноза за движение на влака (TRF)	УИ: изпълнени на 49 % RU-F: изпълнени на 38 % RU-P: изпълнени на 40 %	
Влакова композиция (TCM)	УИ: изпълнени на 53 % RU-F: изпълнени на 48 % RU-P: изпълнени на 48 %	

Макар че системните закъснения засягаха изпълнението, следва да се изтъкне, че в ангажиментите на УИ — съгласно данните, събрани в проучването на Агенцията през 2022 г. — се подчертава, че повечето от функциите, които подпомагат управлението на капацитета и управлението на движението, е трябвало да бъдат изпълнени и приключени през 2024 г. и 2025 г., т.е. навреме за периода на графика за 2026 г.

4. Изпълнение на регистри (EVR, ERATV, RINF)

a. EVR

За да се гарантира, че железопътните превозни средства, експлоатирани в единното европейско железопътно пространство, може да бъдат проследявани и историята им да бъде проверена, с член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 бяха въведени специални регистри на превозните средства. С директивата от всяка държава членка се изисква да води национален регистър на превозните средства и да го предоставя на съответните заинтересовани страни, включително на Агенцията. В Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията²² бяха определени спецификации за европейския регистър на превозните средства (EVR), който да замени европейския

²² Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията от 25 октомври 2018 г. за определяне на спецификации за регистрите на превозните средства, посочени в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, и за изменение и отмяна на Решение 2007/756/ЕО на Комисията, ОВ L 268, 26.10.2018 г., стр. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/.

централизиран виртуален регистър на превозните средства (ECVVR). Това означава, че вместо децентрализирани национални регистри на превозните средства, достъп до които се осъществява чрез базирана в Агенцията обща търсачка и програма за превод, данните за регистрацията на превозните средства вече ще бъдат администрирани на централно равнище от Агенцията. Това решение има няколко предимства, тъй като намалява техническата сложност и административната тежест. Същевременно чрез премахване на дублиращи се записи се увеличават наличността и качеството на данните.

EVR започна да функционира пълноценно през ноември 2021 г. До 25 юни 2024 г. 17²³ от 25-те съответни държави членки плюс Норвегия бяха мигрирали от ECVVR към централно администрираната система на EVR. Франция използва EVR, но нейните данни не се съхраняват централно. Като се има предвид това, за да се гарантира непрекъснатост на дейността, обичайната употреба на ECVVR ще продължи до приключване на прехвърлянето на данните. В ECVVR/EVR са вписани общо над 1,2 милиона превозни средства (включително валидни, спрени и заличени превозни средства).

В таблица 2 е представен преглед на превозните средства с валиден/активен статут, вписани в ECVVR/EVR, по тип превозно средство (данните са извлечени през юни 2024 г.). Очаква се в ECVVR/EVR да бъдат включени 80 % и повече от превозните средства.

Таблица 2: Превозни средства с валидна регистрация, вписани в ECVVR/EVR (юни 2024 г.)

Категория превозни средства	Регистрационен номер на превозното средство (валидна регистрация)
Превозни средства със собствено задвижване — дизелови локомотиви	11 287
Превозни средства със собствено задвижване — Маневрен дизелов локомотив	6 108
Превозни средства със собствено задвижване — Електрически локомотив	14 623
Превозни средства със собствено задвижване — Маневрен електрически локомотив	602
Превозни средства със собствено задвижване — Дизелов мотрисен влак	17 285
Превозни средства със собствено задвижване — Електрически мотрисен влак (без високоскоростен)	58 982
Превозни средства със собствено задвижване — Електрически мотрисен влак (високоскоростен)	13 487

²³ Белгия, България, Чехия, Гърция, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерландия, Австрия, Полша, Португалия, Румъния, Словения, Словакия, Финландия и Швеция.

Превозни средства със собствено задвижване — Разни	6 895
Превозни средства със собствено задвижване — Специално превозно средство	18 316
Превозни средства със собствено задвижване — Специализирано ремарке	2 540
Вагон	637 260
Теглени пътнически превозни средства — Превозни средства за национален трафик	30 855
Теглени пътнически превозни средства — Превозни средства с климатична инсталация и херметизирани превозни средства	4 834
Теглени пътнически превозни средства — Обслужващи превозни средства	10 371
Всичко общо	833 445

Източник: ECVVR/EVR

Както и с други регистри на Агенцията, надеждността на данните зависи от степента, в която предоставената информация е вярна, пълна и актуална. Това е особено важно, когато се свързва/съгласува информация от няколко регистъра.

6. ERATV

Съгласно член 48 от Директива (ЕС) 2016/797 регистърът ERATV²⁴ съдържа данни за разрешените типове превозни средства. Обичайните му технически спецификации са посочени в Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията²⁵ относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства. ERATV се администрира от Агенцията и функционира от януари 2013 г. Данните в ERATV стават достъпни за обществеността щом бъдат подадени от издаващия разрешението орган (НОБ или Агенцията).

Предназначението на ERATV е да бъде използван в комбинация с други регистри и бази данни, по-специално с EVR (раздел 4, буква а) от настоящия доклад) и RINF (раздел 4, буква в) от настоящия доклад). Когато в регистъра на превозните средства бъде вписано дадено превозно средство, трябва да бъде посочена идентификацията в ERATV (идентификация на тип) на разрешения тип превозно средство (или версия, или вариант), на който то отговаря. Чрез тази идентификация на тип техническите характеристики на превозното средство могат да бъдат извлечени от ERATV.

ERATV съдържа над 6 000 разрешения за тип. Както и с други регистри на Агенцията, надеждността на данните зависи от степента, в която предоставената информация е актуална и пълна. Агенцията не носи отговорност за информация, депозирана и публикувана в ERATV. Очаква се качеството на данните да е високо, тъй като

²⁴ <https://eratv.era.europa.eu/eratv>.

²⁵ Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства, ОВ L 264, 8.10.2011 г., стр. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/.

предоставените подробности се проверяват по време на процедурите за издаване на разрешения за превозни средства.

в. Регистър на инфраструктурата (RINF)

Основната цел на RINF е характеристиките на железопътната инфраструктурна мрежа на ЕС да станат достъпни под формата на референтна база данни. Като такъв RINF е основният ИТ инструмент за описване на характеристиките и капацитета на железопътните мрежи в цяла Европа. Регистърът е посочен в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797 и е регламентиран с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/777 на Комисията²⁶. В основата на този регистър стои компютризираният общ потребителски интерфейс (CUI), който опростява заявките за търсене на данни за инфраструктурата и който е на разположение на обществеността от март 2015 г.²⁷.

До началото на 2024 г. в базата данни е вписан поне един технически параметър за около 92 % от железопътните мрежи на държавата членка²⁸. От 1 януари 2021 г. някои параметри са задължителни за участъци от линии (SoL) и оперативни точки (OP); понастоящем 78 % и съответно 83 % от тях са попълнени.

Както и при други бази данни, ползата се основава на пълнотата на данните, съдържащи се в базата данни.

Надеждността на данните в RINF зависи от точността на въведената информация, отговорност за която носят управителите на инфраструктурата. Беше установено, че тази информация не винаги е точна. Точността е съществено важна, за да бъде ефикасна базата данни (възвращаемост на инвестицията) и за да изпълняват железопътните предприятия своите задължения, например за проверки за съвместимост на маршрута на превозните средства и за агрегирани стойности от пътни книги.

5. Случаи на неприлагане на TCOC

Между 16 юни 2016 г. и 30 юни 2024 Комисията е получила 273 искания за неприлагане на разпоредби на TCOC от страна на държави членки²⁹ и на Норвегия. На фигура 1 е показано годишното разпределение на тези случаи. През седемте (цели календарни)

²⁶ Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/777 на Комисията от 16 май 2019 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура и за отмяна на Решение за изпълнение 2014/880/ЕС (ОВ L 139I, 27.5.2019 г., стр. 312, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/).

²⁷ <https://data-interop.era.europa.eu>.

²⁸ ЕС-27 без Ирландия, Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, „Report on railway safety and interoperability in the EU 2024“ („Доклад относно безопасността и оперативната съвместимост на железопътната мрежа в ЕС през 2024 г.“), Служба за публикации на Европейския съюз, 2024 г., <https://data.europa.eu/doi/10.2821/64343>.

²⁹ Обединеното кралство е включено до 2021 г. Стойностите показват броя за цялата 2016 година; три от тези 16 искания за неприлагане са получени преди влизането в сила на четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт.

години, предхождащи приемането на Директива (ЕС) 2016/797, т.е. между 2009 г. и 2015 г. са подадени 102 искания за неприлагане. През седемте (цели календарни) години след приемането ѝ тази бройка е нараснала повече от два пъти, като между 2017 г. и 2023 г. са подадени 228 искания за неприлагане. През същия период почти се е удвоил и броят на исканията, в които като обосновка се посочва напреднал етап на развитие (ASD) (от 80 на 169), а заявленията с обосновка икономическа жизнеспособност са се увеличили четири пъти (от 12 на 51 — вж. фигура 4). Освен това е имало шесткратно нарастване на броя на исканията във връзка с TCOC на CCS (от 25 на 163) през същия период (фигура 5). Това нарастване е довело до значително увеличение на работната натовареност на службите на Комисията и на Агенцията, що се отнася до обработване на заявленията и исканията, в които се посочва икономическата жизнеспособност във връзка с решенията за изпълнение на Комисията.

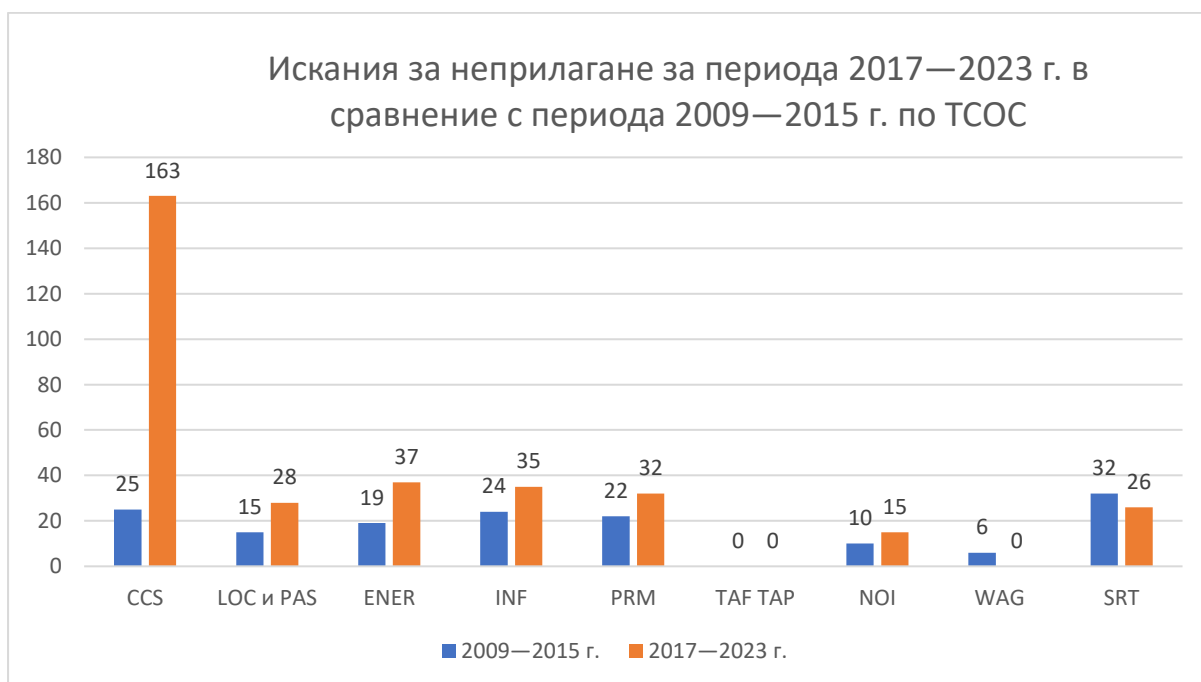
След приемането на Директива (ЕС) 2016/797 по-голямата част от случаите се отнасят до неприлагането на компоненти от TCOC на CCS (фигура 6). Увеличението на общия брой случаи, свързаните с CCS искания и исканията въз основа на ASD (фигура 7) е най-голямо през 2017 г., 2019 г. и 2024 г. Това съвпада с приемането на четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт през 2016 г. и на основните пакети за TCOC през 2019 г. и 2023 г. Исканията за неприлагане варират между различните държави членки (фигура 8), което само отчасти се дължи на различните мащаби на националните железопътни мрежи.



Фигура 4: Искания за неприлагане на година (2016—2024 г., като за 2024 г. са включени искания, подадени до 30 юни).



Фигура 5: Искания за неприлагане за периода 2017—2023 г. в сравнение с периода 2009—2015 г. по обосновка.



Фигура 6: Искания за неприлагане за периода 2017—2023 г. в сравнение с периода 2009—2015 г. по TCOC.



Фигура 7: Искания за неприлагане по ТСОС и по година (2016—2024 г., като за 2024 г. са включени искания, подадени до 30 юни).



Фигура 8: Искания за неприлагане по държава членка — ЕС-27, и Норвегия (2017—2024 г., като за 2024 г. са включени искания, подадени до 30 юни).

6. Решения на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA): разрешения за пускане на типове превозни средства и превозни средства на пазара, одобрения на оборудване на ERTMS по железопътната линия

Когато влезе в сила четвъртият законодателен пакет в областта на железопътния транспорт, Агенцията започна да отговаря за издаването на разрешения за пускане на железопътни превозни средства на пазара. Това включва главно локомотиви, пътнически вагони и вагони. За локомотивите и пътническите влакове заявителите трябва да подадат до Агенцията заявление за издаване на разрешение, ако географската област на експлоатация обхваща повече от една държава членка. Ако географската област на експлоатация е ограничена до една-единствена държава членка, заявителите може да изберат да подадат заявление до Агенцията или до съответния национален железопътен орган.

До 30 юни 2024 г. Агенцията е получила 7 825 заявления за издаване на разрешения за превозни средства, в това число 872 заявления за разрешения за тип и 6 953 заявления за разрешения, включващи съответствие с тип (таблица 3). В тази бройка са включени 198 искания преди ангажиране (11 за разрешения, включващи съответствие с тип, и 187 — за разрешения за тип). За превозни средства, използвани само в една държава членка, повечето заявители продължават да подават заявления до националния орган за издаване на разрешение, но някои от тях просто използват Агенцията, като по този начин се ползват от единна точка за контакт за всички разрешения без оглед на географската област на експлоатация.

Таблица 3: Брой заявления за разрешения за превозни средства, обработени от ERA и НОБ между юни 2019 г. и юни 2024 г. (Източник: Система за обслужване на едно гише).

	ERA		НОБ	
	Брой заявления за неприлагане	Брой искания преди ангажиране	Брой заявления за неприлагане	Брой искания преди ангажиране
Разрешение, включващо съответствие с тип	6 942	11	4 383	13
Разрешения за тип	685	187	1 174	235
Общо	7 627	198	5 557	248
	7 825		5 805	

7. Решения на НОБ: разрешения за пускане в експлоатация на стационарни инсталации, включително оборудване на ERTMS по железопътната линия

НОБ отговарят за издаването на разрешения за пускане в експлоатация на стационарни инсталации (инфраструктура, енергия и подсистемиза контрол, управление и сигнализация по железопътната линия). Преди обаче да обяви обществени поръчки, включващи оборудване на ERTMS по железопътната линия, Агенцията проверява дали

разглежданите технически решения съответстват напълно на относимите TCOC и следователно — дали са оперативно съвместими като част от процеса за одобрения на оборудване на ERTMS по железопътната линия.

През юни 2024 г. е имало 125 заявления в процес на разглеждане. От 2019 г. насам са издадени 19 одобрения. 65 % от заявленията са свързани с ETCS, 26 % — с техника на Глобалната система за мобилни комуникации — железници (GSM-R), а останалите 9 % се отнасят до цялостни заявления до ERTMS, т.е. ETCS и GSM-R.

Предвид различните начини, по които е транспонирана Директива (ЕС) 2016/797, включително относимия член 18, и последващите различни подходи, възприети от държавите членки към процеса по издаване на разрешения за пускане в експлоатация, Комисията и Агенцията понастоящем проверяват дали е налице необходимост от издаване на допълнителни насоки за един по-хармонизиран подход.

8. Споразумения за сътрудничество, сключени между Агенцията и НОБ

Споразуменията за сътрудничество са споразумения между Агенцията и НОБ. С тях се подпомага своевременното и цялостно постановяване на сложни решения на Агенцията, обхващащи оценки на съответствието както с европейските, така и с националните правила относно безопасността и оперативната съвместимост. Има два вида споразумения за сътрудничество:

- споразумения за задължително сътрудничество с НОБ;
- споразумения за доброволно сътрудничество (известни като „споразумения с групи от експерти (PoE)“).

Споразуменията за задължително сътрудничество се основават на член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796. С тях се урежда начинът, по който се разпределят задачите между Агенцията и НОБ за издаване на единни сертификати за безопасност (SSC) и разрешения за превозни средства (VA). Те включват подробни разпоредби относно начина, по който националните органи ежедневно сътрудничат на Агенцията по решения за издаване на VA и SSC.

В допълнение споразуменията за доброволно сътрудничество с групи от експерти предвиждат юридическа платформа за споделяне на експертен опит и за ангажиране на експерти в НОБ и в Агенцията за оценяване на конкретни заявления за SSC или VA.

Агенцията е подписала споразумения за задължително сътрудничество с всички 25 НОБ в ЕС плюс НОБ на Норвегия. Агенцията също така е сключила споразумение с НОБ в Северна Ирландия относно VA като част от кръга на правомощията на ЕС съгласно споразумението за оттегляне между ЕС и Обединеното кралство. Освен това Агенцията е подписала споразумения за доброволно сътрудничество с 18 НОБ от ЕС³⁰, както и споразумения с Швейцария и Норвегия.

³⁰ Белгия, Дания, Германия, Естония, Ирландия, Гърция, Испания, Франция, Латвия, Люксембург, Нидерландия, Полша, Португалия, Румъния, Словакия, Финландия и Швеция.

9. Заключение

Осъществен е значителен напредък за постигане на по-голяма степен на оперативна съвместимост от приемането на Директива (ЕС) 2016/797 през май 2016 г., което се доказва от преразглежданията на TCOC от 2019 г. и 2023 г., управлението от страна на ERA на общите европейски регистри на железопътния транспорт и споразуменията за сътрудничество, сключени между Агенцията и НОБ. Все още обаче съществуват пречки. Например нарастването на броя на исканията за неприлагане на разпоредби на TCOC, по-специално относно ERTMS, показва, че са налице трудности при пълното изпълнение на TCOC на CCS. На практика регистрите страдат от ниска степен на цифровизация. Разликите по отношение на транспонирането на Директива (ЕС) 2016/797 и останалите самостоятелни отговорности на НОБ, докато те изпълняват задачите си по издаване на разрешения за железопътната мрежа на ЕС, показват, че все още са налице национални различия, при което ще е нужна по-голяма степен на хармонизация с цел създаване на ефективност на мрежата и понижаване на разходите за дейността в полза на европейските ползватели на железопътен транспорт и на европейските железопътни отрасли.