

**ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/798 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА****от 11 май 2016 година****относно безопасността на железопътния транспорт****(преработен текст)****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет <sup>(1)</sup>,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите <sup>(2)</sup>,

в съответствие с обикновената законодателна процедура <sup>(3)</sup>,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(4)</sup> беше съществено изменена. Поради по-нататъшни изменения и с оглед постигане на яснота, посочената директива следва да бъде преработена.
- (2) Директива 2004/49/ЕО установява обща регулаторна рамка за безопасност на железопътния транспорт чрез хармонизиране на правилата за безопасност, издаването на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, задачите и ролите на националните органи по безопасността, както и разследването на произшествия. При все това, с цел да се продължат усилията за по-нататъшно развитие на единно европейско железопътно пространство, е необходимо цялостно преразглеждане на Директива 2004/49/ЕО.
- (3) Метрото, трамваите и другите железопътни системи с олекотена конструкция в много държави членки са подчинени на местни технически изисквания и са изключени от обхвата на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(5)</sup>. С цел да се улесни прилагането на настоящата директива, както и на Директива (ЕС) 2016/797 и двете директиви следва да имат едно и също приложно поле. Поради това тези местни мрежи следва да бъдат изключени от обхвата на настоящата директива.
- (4) Доколкото някои понятия, посочени в настоящата директива, могат да бъдат с полезно приложение за метрото и други местни системи, на държавите членки следва да е позволено да решат, без да се засяга обхватът на настоящата директива, да прилагат определени разпоредби на настоящата директива, които смятат за целесъобразни. В този случай на държавите членки следва да е разрешено да не прилагат задължения като изпращане на нотификация за националните правила и докладване.
- (5) Нивата на безопасност в железопътната система на Съюза по принцип са високи, особено в сравнение с автомобилния транспорт. Безопасността на железопътния транспорт следва да се поддържа като цяло и, където е осъществимо, да се подобрява непрекъснато, като се има предвид научно-техническият прогрес и развитието на правото на Съюза и на международното право. Следва да се отдава приоритет на предотвратяването на произшествия. Въздействието на човешкия фактор също следва да се взема под внимание.

<sup>(1)</sup> ОВ С 327, 12.11.2013 г., стр. 122.

<sup>(2)</sup> ОВ С 356, 5.12.2013 г., стр. 92.

<sup>(3)</sup> Позиция на Европейския парламент от 26 февруари 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 10 декември 2015 г. (ОВ С 57, 12.2.2016 г., стр. 64). Позиция на Европейския парламент от 28 април 2016 г. (все още непубликувана в Официален вестник).

<sup>(4)</sup> Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44).

<sup>(5)</sup> Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (вж. страница 44 от настоящия брой на Официален вестник).

- (6) Ако дадена държава членка въведе по-високо ниво на безопасност, тя следва да гарантира, че приетото правило не създава пречки за оперативната съвместимост и не води до дискриминация.
- (7) Основните участници в железопътната система на Съюза, управителите на инфраструктура и железопътни предприятия следва да носят пълна отговорност за безопасността на системата в съответната ѝ част. Когато е целесъобразно, те следва да си сътрудничат при въвеждането на мерки за контролиране на риска.
- (8) Без да се засяга отговорността на управителите на инфраструктура и на железопътни предприятия за развитието и подобряването на безопасността на железопътния транспорт, другите участници, например предприятия, отговарящи за поддръжката, производители, превозвачи, изпращачи, получатели, доставчици на услуги за пълнене и изпразване, товарачи, разтоварачи, доставчици по поддръжката, ползватели, доставчици на услуги и възложители, не се освобождават от отговорността за техните продукти, услуги и процеси. Всеки участник в железопътната система на Съюза следва да отговаря по отношение на другите участници за пълното и вярно съобщаване на цялата необходима информация, за да се провери годността на превозните средства. Това се отнася особено за информацията относно състоянието и историята на дадено превозно средство, документи, свързани с поддръжката, проследяването на дейностите по товаренето и товарителниците.
- (9) Всички железопътни предприятия, управители на инфраструктура и структури, които отговарят за поддръжката, следва да гарантират, че техните изпълнители и другите страни прилагат мерки за контрол на риска. За тази цел всяко железопътно предприятие, управител на инфраструктура и структура, отговаряща за поддръжката, следва да прилага методите за наблюдение, съдържащи се в общите методи за безопасност („ОМБ“). Техните изпълнители следва да прилагат тази процедура чрез договорни споразумения. Предвид това че тези споразумения са съществена част от системата за управление на безопасността на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура, железопътните предприятия и управителите на инфраструктура следва да оповестяват своите договорености по искане на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“), създадена с Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup> или националния орган по безопасността в контекста на дейностите по надзора.
- (10) Държавите членки следва да насърчават изграждането на култура на взаимно доверие, увереност и обучение, в рамките на която персоналът на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура се насърчават да допринасят за развитието на безопасността, като същевременно се гарантира поверителност.
- (11) Постепенно бяха въведени общи критерии за безопасност („ОКБ“) и ОМБ, за да се гарантира поддържането на високо ниво на безопасност и, когато е необходимо и възможно, това ниво да се подобрява. Те трябва да осигурят инструментариума за оценка на безопасността и на работата на операторите на равнището на Съюза, както и в отделните държави членки. Въведени бяха общи показатели за безопасност („ОПБ“) с цел да се установи дали системата отговаря на ОКБ и да се улесни наблюдението на безопасното функциониране на железопътния транспорт.
- (12) Националните правила, които често се основават на национални технически стандарти, постепенно се заменят с правила, основани на общи стандарти, определени чрез ОКБ, ОМБ и технически спецификации за оперативна съвместимост („ТСОС“). С цел да се отстранят пречките за оперативната съвместимост, обемът на националните правила, включително правилата за експлоатация, следва да бъде намален вследствие на разширяване на обхвата на ТСОС за цялата железопътна система на Съюза и на разрешаване на нерешените въпроси в областта на ТСОС. За тази цел държавите членки следва да актуализират своите системи на национални правила, да заличават остарелите правила и незабавно да информират за това Комисията и Агенцията.
- (13) Националните правила следва да се изготвят и публикуват по начин, разбираем за всеки потенциален ползвател на национална мрежа. Подобни правила обаче често се отнасят до други документи, например национални, европейски и международни стандарти или други технически спецификации, които могат да бъдат частично или напълно защитени чрез права върху интелектуалната собственост. Ето защо е целесъобразно, задължението за публикуване да не следва да се прилага за документи, посочени пряко или косвено в национално правило.
- (14) Националните правила често включват изисквания, които са отчасти от значение както за целите за оперативна съвместимост, така и за целите за безопасност. Тъй като безопасността е съществено изискване на Директива (ЕС) 2016/797, национално правило може да е от значение и за Директива (ЕС) 2016/797, и за настоящата директива. Ето защо разграничението между понятията „национални правила за безопасност“ и „национални технически правила“, определени съответно в Директива 2004/49/ЕО и Директива 2008/57/ЕО на Европейския

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (вж. страница 1 от настоящия брой на Официален вестник).

парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>, следва да се премахне и да се замени с понятието „национални правила“, за които трябва да бъде изпратена нотификация съгласно Директива (ЕС) 2016/797 и/или настоящата директива. За националните правила трябва да бъде изпратена нотификация по Директива (ЕС) 2016/797, предимно когато те имат отношение към пускането на пазара или въвеждането в експлоатация на структурни подсистеми. За тях следва да бъде изпратена нотификация съгласно настоящата директива, когато имат отношение към експлоатацията на железопътната система или към специфични въпроси от настоящата директива, включително ролята на участниците, сертифицирането за безопасност, разрешението за безопасност и разследването на произшествие.

- (15) Предвид постепенния подход при отстраняването на пречките пред оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза и времето, което следователно е необходимо за приемане на ТСОС, следва да се предприемат стъпки за избягване на ситуация, при която държавите членки да приемат нови национални правила или да стартират проекти, които увеличават хетерогенността на съществуващата система, освен в специалните случаи, предвидени в настоящата директива. Системата за управление на безопасността е признат инструмент за контролиране на риска, като управителите на инфраструктура и железопътните предприятия са отговорни за предприемането на незабавни коригиращи действия за предотвратяване на повторно възникване на произшествия. Държавите членки следва да избягват да определят нови национални правила незабавно след произшествие, освен ако такива нови правила не са е необходими като спешна превантивна мярка.
- (16) Влаковите системи за контрол и сигнализация имат изключително важна роля за осигуряването на безопасността на железопътния транспорт. В тази връзка внедряването на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) по железопътната мрежа на Съюза съставлява важен принос за подобряването на нивата на безопасност.
- (17) При изпълнение на своите функции и отговорности, управителите на инфраструктура и железопътните предприятия следва да прилагат система за управление на безопасността, която отговаря на изискванията на Съюза и съдържа общи елементи. На Агенцията и на националните органи по безопасността в съответните държави членки следва да се предоставя информация за състоянието на безопасността и прилагането на системата за управление на безопасността.
- (18) Чрез своите процеси системата за управление на безопасността следва да гарантира, че към човешките способности и ограничения, както и към факторите, които оказват влияние върху човешките действия, се подхожда чрез прилагане на знания за човешките фактори и използване на признати методи.
- (19) Железопътните услуги за превоз на товари следва да включват и превоз на опасни товари. Следва обаче да се прави разграничение между целта на настоящата директива, която е да се поддържа и по възможност да се подобрява безопасността на железопътната система на Съюза, и целта на Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(2)</sup>, която регламентира предимно класифицирането на веществата и спецификациите за техните контейнери, включително безопасното товарене, разтоварване и използване на контейнерите в рамките на съществуващата железопътна система. Следователно, без да се засяга Директива 2008/68/ЕО, в системата за управление на безопасността на железопътните предприятия и на управителите на инфраструктура следва да се отчитат надлежно потенциалните допълнителни рискове, породени от превоза на контейнери с опасни товари.
- (20) Всички железопътни предприятия следва да спазват еднакви изисквания за безопасност, за да се гарантира високо ниво на безопасност на железопътния транспорт и равни условия за всички тях. Условие за разрешение да получи достъп до железопътната инфраструктура е дадено железопътно предприятие да притежава сертификат за безопасност. Сертификатът за безопасност следва да служи за доказателство, че железопътното предприятие е създадо система за управление на безопасността и е в състояние да спазва съответните стандарти и правила за безопасност в съответната област на дейност. Когато Агенцията издаде единен сертификат за безопасност на железопътно предприятие с област на дейност в една или повече държави членки, тя следва да бъде единственият орган, който оценява дали системата за управление на безопасността на железопътното предприятие е създадена правилно. Националните органи по безопасността, които отговарят за съответната планирана област на дейност, следва да участват в оценката на спазването на изискванията, определени в съответните национални правила.
- (21) Установени са хармонизирани методи, основани на Директива 2004/49/ЕО, за да се прилагат за участниците в железопътната система на Съюза и националните органи по безопасността с цел наблюдение, оценка на съответствието, надзор и определяне и оценка на риска. Тази регулаторна рамка е достатъчно развита, за да се премине постепенно към „единен сертификат за безопасност“, валиден за областта на дейност на съответното железопътно предприятие.

<sup>(1)</sup> Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1).

<sup>(2)</sup> Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13).

- (22) С цел по-голяма ефективност и последователност на процедурите за издаване на единни сертификати за безопасност на железопътните предприятия на Агенцията трябва да се възложи централна роля при издаването на посочените сертификати. Когато областта на дейност е ограничена до една държава членка, заявителят следва да има възможност да избира дали да подаде заявлението си за издаване на единен сертификат за безопасност чрез обслужване на едно гише, посочено в Регламент (ЕС) 2016/796 до националния орган по безопасността на тази държава членка или до Агенцията. Направеният от заявителя избор следва да е обвързващ до приключването или прекратяването на процедурата по заявлението. Новият режим следва да направи железопътната система на Съюза по-ефективна и по-ефикасна чрез намаляване на административната тежест за железопътните предприятия.
- (23) Агенцията и националните органи по безопасността следва да си сътрудничат и, когато е целесъобразно, да споделят компетентностите си относно издаването на единните сертификати за безопасност. Следва да се определят ясни процедурни и арбитражни разпоредби с цел уреждането на случаи, в които между Агенцията и националните органи по безопасността е налице несъгласие относно оценките във връзка с издаването на единни сертификати за безопасност.
- (24) Основната цел е новото разпределение на функциите и задачите между националните органи по безопасността и Агенцията във връзка с издаването на сертификати за безопасност да бъде извършено ефикасно. За тази цел следва да бъдат сключени споразумения за сътрудничество между Агенцията и националните органи по безопасността.
- (25) По-специално, споразуменията за сътрудничество трябва да отчитат конкретното географско положение и историческите условия в някои държави членки и същевременно да осигуряват правилното функциониране на вътрешния пазар. В случай че дейността е ограничена до мрежи, за които се изискват специфични експертни познания по географски или исторически причини, и ако тези мрежи са изолирани от останалата железопътна система на Съюза, заявителят следва да има възможност да извърши необходимите формалности на местно ниво чрез взаимодействие със съответните национални органи по безопасността. За тази цел, с оглед на намаляване на административната тежест и разходи, в споразуменията за сътрудничество, които ще бъдат сключени между Агенцията и съответните национални органи по безопасността, може да се предвиди подходящо разпределение на задачите, без това да засяга крайната отговорност на Агенцията при издаването на единния сертификат за безопасност.
- (26) При железопътните мрежи в прибалтийските държави (Естония, Латвия и Литва) ширината на междурелсието е 1520 mm, което е същото като на съседни трети държави, но е различно от тази на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза. Тези прибалтийски мрежи са наследили общи технически и експлоатационни изисквания, които на практика осигуряват оперативна съвместимост между тях, и в това отношение сертификатът за безопасност, издаден в една от тези държави членки, може да бъде разширен за останалата част от тези мрежи. С цел да се улесни ефикасното и пропорционално разпределение на ресурсите за издаването на сертификати за безопасност и да се намали финансовата и административна тежест за заявителя в такива случаи, конкретните договорености за сътрудничество между Агенцията и съответните национални органи по безопасността следва да включват, когато е необходимо, възможността за договорно възлагане на функции на тези национални органи по безопасността.
- (27) Настоящата директива не следва да води до намаляване на равнището на безопасност и повишаване на разходите в железопътния сектор на Съюза. За тази цел Агенцията и националните органи по безопасността следва да поемат пълната отговорност за единните сертификати за безопасност, издавани от тях, по-специално договорни и извъндоговорни задължения в това отношение. В случай на съдебно разследване, което засяга Агенцията или нейния персонал, Агенцията следва да си сътрудничи изцяло с компетентните органи на съответните държави или държави членки.
- (28) Следва да се прави ясно разграничение между, от една страна, непосредствената отговорност на Агенцията и националните органи по безопасността по отношение на безопасността, произтичаща от издаването на сертификати за безопасност и разрешения за безопасност и, от друга, функцията на националните органи по безопасността относно осигуряването на национална регулаторна рамка и упражняването на постоянен надзор върху дейността на всички заинтересовани страни. Всеки национален орган по безопасността трябва да следи за непрекъснато спазване на правното задължение на железопътните предприятия или управителите на инфраструктура да създадат система за управление на безопасността. Събирането на доказателства за спазването му може да изисква не само проверки на място на съответните железопътни предприятия и/или управители на инфраструктура, но и изпълнение на надзорни функции от националните органи по безопасността с цел оценка дали съответните железопътни предприятия или управители на инфраструктура продължават надлежно да прилагат своята система за управление на безопасността, след като им е бил издаден сертификат за безопасност или разрешение за безопасност. Националните органи по безопасността следва да координират надзорните си дейности по отношение на железопътни предприятия, установени в различни държави членки, и следва да обменят информация помежду си, както и с Агенцията, когато е целесъобразно. Агенцията следва да подпомага националните органи по безопасността в сътрудничеството помежду им. Във връзка с това Агенцията и националните органи по безопасността следва да определят необходимите договорености за да улеснят обмена на информация между тях.

- (29) Агенцията и националните органи по безопасността следва да си сътрудничат активно в случаите, когато даден национален орган по безопасността установи, че даден притежател на издаден от Агенцията единен сертификат за безопасност вече не отговаря на условията за сертифициране. В такъв случай той следва да поиска от Агенцията да ограничи или да отмени този сертификат. Следва да се определи арбитражна процедура в случай на несъгласие между Агенцията и националния орган по безопасността. В случай че даден национален орган по безопасността установи сериозен риск за безопасността по време на надзора, той следва да уведоми Агенцията и съответните национални органи по безопасността в държавите членки, в които извършва дейност железопътното предприятие. Съответните национални органи по безопасността следва да имат възможност да приложат временни мерки за безопасност, включително незабавно ограничаване или спиране на съответните дейности. В този контекст сериозен риск за безопасността следва да се разбира като сериозен случай на неспазване на правните задължения или изискванията за безопасност, който може само по себе си или при поредица от последователни събития да причини произшествие или тежко произшествие.
- (30) Агенцията следва да може да създаде инструмент, улесняващ обмена на информация между съответните участници, които идентифицират или са информирани относно риск за безопасността, свързан с дефекти и несъответствия в устройството или неизправности на техническото оборудване.
- (31) Единният сертификат за безопасност следва да се издава въз основа на доказателства, че железопътното предприятие е установило своя система за управление на безопасността.
- (32) Управителите на инфраструктура следва да носят основна отговорност за безопасното проектиране, поддръжка и работа на техните железопътни мрежи. Управителите на инфраструктура е необходимо да получат разрешение за безопасност от националния орган по безопасността по отношение на системата за управление на безопасността и следва да спазват определени разпоредби, за да се удовлетворят изискванията за безопасност.
- (33) Издаването на сертификат на влаков персонал може да създаде трудности за нови железопътни предприятия. Държавите членки следва да гарантират, че са създадени центрове за обучение и сертифициране на влаков персонал, необходими за изпълнение на изискванията съгласно националните правила, които са на разположение на кандидатстващите за сертификат за безопасност железопътни предприятия..
- (34) Структурата, която отговаря за поддръжката, следва да е сертифицирана за товарни вагони. Когато структурата, която отговаря за поддръжката, е управител на инфраструктура, това сертифициране следва да се включи в процедурата за издаване на разрешение за безопасност. Издаденият на такава структура сертификат следва да гарантира, че изискванията за поддръжка в настоящата директива са изпълнени за всеки товарен вагон, за който структурата отговаря. Този сертификат следва да бъде валиден в целия Съюз и следва да се издава от орган, който може да осъществи проверка на системата за поддръжка, установена от структурата. Тъй като товарните вагони се използват често в международния транспорт и тъй като е възможно структурата, отговорна за поддръжката, да желае да използва работилници, установени в повече от една държава членка, органът по сертифициране следва да има възможност да осъществява своите проверки в целия Съюз. Агенцията следва да дава оценка на системата за сертифициране на структурата, която отговаря за поддръжката на товарни вагони и, където е целесъобразно, следва да препоръчва прилагането ѝ за всички железопътни превозни средства.
- (35) Националните органи по безопасността следва да бъдат напълно независими по отношение на своята организация, юридическа структура и вземането на решения от всякакво железопътно предприятие, управител на инфраструктура, заявител, възлагач орган или структура, възлагаща договори за обществени услуги. Те следва да изпълняват функциите си по открит и недискриминационен начин, следва да сътрудничат на Агенцията за създаването на единно европейско железопътно пространство и да съгласуват критериите си за вземане на решение. Когато е необходимо следва да е възможно за държавите членки да решат да включат техния национален орган по безопасността в националното министерство на транспортните въпроси, при условие че се зачита независимостта на националния орган по безопасността. За да изпълняват своите функции, националните органи по безопасността следва да разполагат с необходимия вътрешен и външен организационен капацитет по отношение на човешките и материалните ресурси.
- (36) Националните разследващи органи имат основна роля в процеса на разследване във връзка с безопасността. Тяхната работа е от изключително значение за определяне на причините за дадено произшествие или инцидент. Поради това е от съществено значение те да притежават необходимите финансови и човешки ресурси за провеждане на ефективни и ефикасни разследвания. Националните разследващи органи следва да си сътрудничат с оглед на обмен на информация и най-добри практики. Те следва да създадат програма за партньорски проверки с цел наблюдение на ефективността на техните разследвания. Докладите от партньорските проверки следва да се предоставят на Агенцията, за да ѝ се даде възможност да наблюдава цялостното безопасно функциониране на железопътната система на Съюза.

- (37) В железопътния транспорт тежките произшествия са рядкост. Въпреки това, те могат да имат катастрофални последици и да предизвикат безпокойство от страна на обществеността относно безопасното функциониране на железопътната система на Съюза. Следователно всички подобни произшествия следва да бъдат разследвани от гледна точка на безопасността с цел да се избегне повторното им възникване, а резултатите от разследванията следва да се направят публично достояние. Други произшествия и инциденти също следва да са предмет на разследвания от гледна точка на безопасността, когато са значими предпоставки за тежки произшествия.
- (38) Разследване на транспортно произшествие от гледна точка на безопасността би трябвало да бъде ясно разграничено от съдебното следствие по отношение на същото произшествие, като на извършващите разследването следва да се даде възможност за достъп до доказателства и свидетели. То следва да се извършва от постоянен орган, който е независим от участниците в железопътната система на Съюза. Органът следва да функционира по такъв начин, че да се избегне всякакъв конфликт на интереси и всякакво евентуално участие в причините, довели до разследваните събития; по-специално, неговата функционална независимост не следва да бъде засегната, ако той е тясно свързан поради организационни и свързани с юридическата структура цели, с националния орган по безопасността, Агенцията или регулаторния орган на железниците. Разследванията на този орган следва да се извършват при възможно най-голяма откритост. При всяко произшествие разследващият орган следва да сформира съответната разследваща група, която притежава необходимите експертни познания за разкриване на непосредствените и дълбоките причини за случая.
- (39) Разследването след тежко произшествие следва да се извършва така че да бъде дадена възможността на всички засегнати страни да бъдат изслушани и информирани за резултатите. По-специално, по време на разследването разследващият орган следва да предоставя актуална информация на страните, които счита за отговорни за безопасността, относно напредъка на разследването, като отчита техните мнения и становища. Това ще позволи на разследващия орган да получава всякаква допълнителна имаща отношение информация и да е наясно с различните мнения по своята работа, така че да завърши разследването си по възможно най-подходящия начин. Това съгласуване не следва по никакъв начин да води до приписване на вина или отговорност, а по-скоро до събирането на фактически доказателства и извличането на поуки за бъдещо подобряване на безопасността. Разследващият орган обаче следва да има правото да избира каква част от информацията ще споделя с тези страни, с оглед избягването на ненужен натиск, с изключение на случаите когато това се изисква от извършващите съдебната процедура. Разследващият орган следва да взема предвид и разумната нужда от информация на жертвите и техните роднини.
- (40) С цел да подобри ефективността на дейностите на разследващите органи и да се помогне изпълнението на задълженията им, разследващите органи следва да имат навременен достъп до мястото на произшествието, когато е необходимо в сътрудничество със съдебен орган, участващ в процедурата. Докладите за разследването и всички други резултати и препоръки предоставят важна информация за по-нататъшното подобряване на безопасността на железопътния транспорт и следва да бъдат обществено достояние на равнището на Съюза. Препоръките за безопасност следва да се прилагат от адресатите и предприетите мерки да се докладват на разследващия орган.
- (41) В случай че пряката причина за дадено произшествие или инцидент изглежда свързана с човешки действия, следва да се обърне внимание на конкретните обстоятелства, както и на начина, по който персоналят извършва обичайните дейности по време на нормалната си работа, включително проектирането на интерфейса човек—машина, пригодността на процедурите, наличието на конфликти по отношение на целите, обема на работата, както и всички други обстоятелства, които биха могли да окажат влияние върху събитието, включително физически и свързан с работата стрес, умората или психологическата пригодност.
- (42) Следва да се полагат усилия, за да се гарантира наличието на високо ниво на обучението и висококачествена професионална квалификация в целия Съюз.
- (43) С цел да бъдат допълнени и изменени някои несъществени елементи от настоящата директива, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функциониране на Европейския съюз по отношение на ОМБ и ОКБ и тяхното преразглеждане. От особено значение е по време на подготвителната си работа Комисията да провежда подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегирани актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.
- (44) На Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия с цел да се осигурят еднакви условия за изпълнението на настоящата директива по отношение на мандата на Агенцията за изготвяне на ОМБ и ОКБ и измененията в тях, както и да отправя съответните препоръки до Комисията; практическите условия и ред за целите на издаването на сертификат за безопасност подробните разпоредби, в които се определя кои от изискванията, предвидени в приложение III, трябва да се прилагат за целите на функциите по поддръжка,

извършвани от работилници за поддръжка, включително подробните разпоредби за гарантиране на еднакво извършване на сертифицирането на работилниците за поддръжка, при спазване на съответните ОМБ и ТСОС; подробните разпоредби, в които се определя кои от изискванията, предвидени в приложение III трябва да се прилагат за целите на сертифицирането на структури, които отговарят за поддръжката на превозни средства, различни от товарни вагони, въз основа на техническите характеристики на тези превозни средства, включително подробните разпоредби за гарантиране на еднакво прилагане на условията за сертифициране на структурата, която отговаря за поддръжката на превозни средства, различни от товарни вагони, при спазване на съответните ОМБ и ТСОС и структурата за докладване по отношение на доклада за разследване на произшествия и инциденти. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>.

- (45) Държавите членки следва да определят правила за налагане на санкции, приложими при нарушаване на националните разпоредби, приети в изпълнение на настоящата директива, и да осигурят тяхното прилагане. Санкциите следва да са ефективни, пропорционални и възпиращи.
- (46) Доколкото целите на настоящата директива, а именно, координиране на действията в държавите членки с цел регулиране и упражняване на надзор върху безопасността, разследване на произшествията и за определяне на ОКБ, ОМБ, ОПБ и общите изисквания за единни сертификати за безопасност, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците си могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да предприеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в този член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (47) Задължението за транспониране на настоящата директива в националното право следва да бъде ограничено до разпоредбите, представляващи съществено изменение в сравнение с Директива 2004/49/ЕО. Задължението да се транспонират разпоредбите, които остават непроменени, произтича от посочената директива.
- (48) Настоящата директива не следва да засяга задълженията на държавите членки, свързани със сроковете за транспониране в националното право на директивите, посочени в приложение IV, част Б,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

## ГЛАВА I

### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

#### Член 1

#### Предмет

С настоящата директива се установяват разпоредби, за да се гарантира развитието и усъвършенстването на безопасността на железопътния транспорт на Съюза, както и подобрен достъп до пазара на железопътни услуги чрез:

- а) хармонизиране на регулаторната структура в държавите членки;
- б) определяне на отговорностите между участниците в железопътната система на Съюза;
- в) разработване на общи критерии за безопасност („ОКБ“) и общи методи за безопасност („ОМБ“) с оглед на постепенното премахване на необходимостта от национални правила;
- г) установяване на принципи за издаване, подновяване, изменение, ограничаване или отмяна на сертификати и разрешения за безопасност;
- д) изискване за създаване за всяка държава членка на национален орган по безопасността и орган за разследване на произшествия и инциденти; и
- е) определяне на общи принципи за управление, регулиране и надзор върху безопасността в железопътния транспорт.

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

## Член 2

**Обхват**

1. Настоящата директива се отнася до железопътната система в държавите членки, която може да се раздели на подсистеми за структурни и функционални райони. Тя обхваща изискванията за безопасност на системата като цяло, включително безопасното управление на инфраструктурата и на трафика, както и взаимодействието между железопътните предприятия, управителите на инфраструктура и другите участници в железопътната система на Съюза.
2. Настоящата директива не се прилага за:
  - а) метрото;
  - б) трамваите и железопътните превозни средства с олекотена конструкция, както и инфраструктурата, която се използва изключително от тези превозни средства; или
  - в) мрежи, които са функционално отделени от останалата железопътна система на Съюза и са предвидени единствено за извършването на местни, градски и крайградски пътнически услуги, както и предприятия, които оперират единствено по тези мрежи.
3. Държавите членки могат да изключат от обхвата на мерките за изпълнение на настоящата директива:
  - а) частна железопътна инфраструктура, в това число странични коловози, използвана от собственика или от оператор за целите на съответните им операции по превоз на товари или превоз на хора за нетърговски цели, както и превозни средства, използвани изключително в рамките на подобна инфраструктура;
  - б) инфраструктура и превозни средства, запазени изключително за местно ползване, туристическо ползване или ползване с историческа насоченост;
  - в) железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, понякога използвана от тежки железопътни превозни средства при експлоатационните условия на железопътна система с олекотена конструкция, когато това е необходимо с цел осъществяване на връзки само за тези превозни средства; както и
  - г) превозни средства, използвани основно върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, но оборудвани с някои тежки железопътни компоненти, необходими за да може да се осъществи транзитно преминаване на ограничена и ясно определена отсечка от тежка железопътна инфраструктура единствено с цел осъществяване на връзки.
4. Независимо от параграф 2, държавите членки могат да решат да приложат по целесъобразност разпоредбите на настоящата директива по отношение на метрото и други местни системи в съответствие с националното право.

## Член 3

**Определения**

За целите на настоящата директива се прилагат следните определения:

- 1) „железопътна система на Съюза“ означава железопътната система на Съюза съгласно определението в член 2, точка 1 от Директива (ЕС) 2016/797;
- 2) „управител на инфраструктура“ означава управител на инфраструктура съгласно определението в член 3, точка 2 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>;
- 3) „железопътно предприятие“ означава железопътно предприятие съгласно определението в член 3, точка 1 от Директива 2012/34/ЕС, както и всяко друго публично или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на железопътен превоз на товари и/или пътници, като предприятието осигурява теглителната сила, това включва и предприятия, които осигуряват само теглителна сила;
- 4) „техническа спецификация за оперативна съвместимост“ (ТСОС) означава спецификация, приета в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797, която обхваща всяка една подсистема или част от подсистема, за да бъдат изпълнени съществените изисквания и да бъде гарантирана оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза;
- 5) „общи критерии за безопасност (ОКБ)“ означава минималните нива на безопасност, които да бъдат достигнати от системата като цяло и където е възможно — от различните части на железопътната система на Съюза (като например конвенционалната железопътна система, високоскоростната железопътна система, дългите железопътни тунели или железопътните линии, използвани единствено за товарен транспорт);

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



- 6) „общи методи за безопасност“ (ОМБ) означава методите, описващи оценяването на нивата на безопасност и постигането на критериите за безопасност, както и спазването на другите изисквания за безопасност;
- 7) „национален орган по безопасността“ означава национален орган, на който са възложени задачите във връзка с безопасността на железопътния транспорт в съответствие с настоящата директива, или орган, на който тези задачи са възложени от няколко държави членки, с цел да гарантира единен режим на безопасност;
- 8) „национални правила“ означава всички задължителни правила, приети в дадена държава членка, независимо от органа, който ги издава, които съдържат изисквания за безопасност на железопътния транспорт или технически изисквания, различни от определените от Съюза правила или от международните правила и които са приложими в рамките на тази държава членка за железопътните предприятия, управителите на инфраструктура или трети лица;
- 9) „система за управление на безопасността“ означава организацията, механизмите и процедурите, установени от управител на инфраструктура или железопътно предприятие за гарантиране на безопасното управление на техните дейности;
- 10) „отговорен разследващ“ означава лицето, което отговаря за организацията, провеждането и контрола по разследването;
- 11) „произшествие“ означава нежелано или непредвидено внезапно събитие или поредица от такива събития, които имат вредни последици; произшествията се подразделят на следните категории: сблъскване, дерайлиране, произшествие при железопътни прелези, произшествия с хора, свързани с подвижен състав в движение, пожари и др.;
- 12) „тежко произшествие“ означава всяко сблъскване на влакове или дерайлиране на влакове, водещо до смърт на минимум един човек или тежки наранявания на петима или повече души, или големи щети на подвижния състав, инфраструктурата или околната среда, или всяко друго произшествие със същите последици, което има явно въздействие върху регулирането на безопасността в железопътния транспорт или управлението на безопасността; „големи щети“ означава щети, които по непосредствена преценка на разследващия орган възлизат минимум на общо 2 милиона евро;
- 13) „инцидент“ означава всяко събитие, с изключение на произшествие или тежко произшествие, което засяга или може да засегне безопасността на железопътните операции;
- 14) „разследване“ означава процедура, проведена с цел предотвратяване на произшествие или инцидент, която включва събиране и анализиране на информация, правене на изводи, включително определяне на причините и ако е необходимо — даване на препоръки за безопасност;
- 15) „причини“ означава действия, пропуски, събития или условия, или комбинация от тях, които са довели до произшествие или инцидент;
- 16) „железопътна система с олекотена конструкция“ означава градска и/или крайградска железопътна транспортна система с удароустойчивост С-III или С-IV (в съответствие с EN 15227:2011) и максимална якост на превозното средство 800 kN (надлъжна сила на натиск в съединителната област); железопътните системи с олекотена конструкция могат да имат обособено платно или съвместно платно с движението по пътищата и обикновено не заменят превозните средства за пътнически и товарен транспорт на големи разстояния;
- 17) „орган за оценка на съответствието“ означава орган, който е уведомен или определен да отговаря за извършването на дейности по оценяване на съответствието, включително калибриране, изпитване, сертифициране и проверки; органите за оценка на съответствието се класифицират като „нотифицирани органи“ след уведомление от съответната държава членка; органите за оценка на съответствието се класифицират като „определени органи“ след определяне от съответната държава членка;
- 18) „съставни елементи на оперативната съвместимост“ означава съставните елементи на оперативната съвместимост, съгласно определението в член 2, точка 7 от Директива (ЕС) 2016/797;
- 19) „ползвател“ означава физическо или юридическо лице, което в качеството си на собственик на превозно средство или на титуляр на правото да го ползва, експлоатира превозното средство като средство за транспорт и е регистрирано като такова в регистъра на превозните средства, посочен в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797;
- 20) „структура, която отговаря за поддръжката“ означава структура, която отговаря за поддръжката на превозно средство и е регистрирана като такава в националния регистър на превозните средства, посочен в член 47 на Директива (ЕС) 2016/797;
- 21) „превозно средство“ означава железопътно превозно средство, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без помощта на теглителна сила; превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми;

- 22) „производител“ означава производител съгласно определението в член 2, точка 36 от Директива (ЕС) 2016/797;
- 23) „изпращач“ означава предприятие, което изпраща стоки от свое име или от името на трета страна;
- 24) „получател“ е всяко физическо или юридическо лице, което получава стоки по силата на договор за превоз; ако транспортната операция се осъществява без договор за превоз, за получател се смята всяко физическо или юридическо лице, което поема стоките при пристигането им;
- 25) „товарач“ означава предприятие, което товари опаковани стоки, малки контейнери или преносими резервоари във вагон или контейнер, или което товари на вагон контейнери, контейнери за насипни товари, многоелементни газови контейнери, цистерни контейнери или преносими цистерни;
- 26) „разтоварач“ означава предприятие, което разтоварва от вагон контейнери, контейнери за насипни товари, многоелементни газови контейнери, цистерни контейнери или преносими цистерни, или предприятие, което разтоварва от вагон или контейнер опаковани стоки, малки контейнери или преносими цистерни, или предприятие, което разтоварва стоки от цистерна (вагон цистерна, сменяема цистерна, преносима цистерна или цистерна контейнер), или от ремонтен вагон или многоелементен газов контейнер, или от вагон, голям или малък контейнер за превоз на насипни товари или контейнер за насипни товари;
- 27) „доставчик на услуги за пълнене“ означава предприятие, което товари стоки в цистерна (включително вагон цистерна, вагон със сменяема цистерна, преносима цистерна или цистерна контейнер), на вагон, голям или малък контейнер за превоз на насипни товари или на ремонтен вагон или многоелементен газов контейнер;
- 28) „доставчик на услуги за изпразване“ означава предприятие, което разтоварва стоки от цистерна (включително вагон цистерна, вагон със сменяема цистерна, преносима цистерна или цистерна контейнер), от вагон, голям или малък контейнер за превоз на насипни товари или от ремонтен вагон или многоелементен газов контейнер;
- 29) „превозвач“ означава предприятие, което извършва транспортни дейности съгласно договор за превоз;
- 30) „възложител“ означава публична или частна структура, която възлага проектирането и/или изграждането или подновяването, или модернизирането на подсистема;
- 31) „тип дейност“ означава видът на дейността, който се характеризира като пътнически транспорт (включващ или изключващ високоскоростни услуги), товарен транспорт (включващ или изключващ превоз на опасни товари) и единствено маневрени услуги;
- 32) „обхват на дейност“ означава обхватът, измерван чрез броя пътници и/или обема стоки и прогнозирания размер на железопътното предприятие от гледна точка на броя на персонала, ангажиран в железопътния сектор (а именно като микро-, малко, средно или голямо предприятие);
- 33) „област на дейност“ означава мрежа или мрежи в рамките на една или повече държави членки, в които дадено железопътно предприятие възнамерява да извършва дейността си.

## ПЛАВА II

### РАЗВИТИЕ И УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

#### Член 4

#### **Роля на участниците в железопътната система на Съюза за развиване и подобряване на безопасността на железопътния транспорт**

1. С цел развитие и подобряване на безопасността на железопътния транспорт държавите членки, в рамките на своите области на компетентност:
  - а) гарантират, че безопасността на железопътния транспорт се поддържа като цяло и че се подобрява непрекъснато в рамките на разумното и възможното, като се има предвид развитието на правото на Съюза и на международните правила, както и научно-техническия прогрес и като се дава приоритет на предотвратяването на произшествия;
  - б) гарантират прилагането на съответното законодателство по открит и недискриминационен начин, като се утвърждава развитието на единна европейска железопътна транспортна система;
  - в) гарантират, че мерките за развитие и подобряване на безопасността на железопътния транспорт отчитат необходимостта от систематичен подход;

- г) гарантират, че отговорността за безопасната експлоатация на железопътната система на Съюза и контролът на рисковете, свързани с нея, се поемат от управителите на инфраструктура и от железопътните предприятия, всеки за своята част от системата, като ги задължават:
  - i) да въвеждат необходимите мерки за контрол на риска, посочени в член 6, параграф 1, буква а), когато е подходящо — в сътрудничество помежду си;
  - ii) да прилагат правилата на Съюза и националните правила;
  - iii) да създават системи за управление на безопасността в съответствие с настоящата директива;
- д) без да се засяга гражданската отговорност в съответствие с правните изисквания на държавите членки, гарантират, че всеки управител на железопътна инфраструктура и всяко железопътно предприятие поема отговорност за своята част от системата и нейната безопасна експлоатация, включително доставката на материали и договарянето на услуги, спрямо потребителите, клиентите, съответните работници и други участници, посочени в параграф 4;
- е) разработват и публикуват годишни планове за безопасността, в които излагат мерките, предвидени за постигане на ОКБ; и
- ж) когато е уместно, оказват подкрепа на Агенцията в работата ѝ по наблюдението на развитието на безопасността на железопътния транспорт на равнището на Съюза.

2. Агенцията гарантира в рамките на своите правомощия, че безопасността на железопътния транспорт се поддържа като цяло и че се подобрява непрекъснато в рамките на разумното и възможното, като се има предвид развитието на правото на Съюза и научно-техническият прогрес и като се дава приоритет на предотвратяването на тежки произшествия.

3. Железопътните предприятия и управителите на инфраструктура:

- а) прилагат необходимите мерки за контрол на риска, посочени в член 6, параграф 1, буква а), когато е уместно в сътрудничество помежду си и с други участници;
- б) отчитат в системите им за управление на безопасността рисковете, свързани с дейностите на други участници и трети лица;
- в) когато е подходящо, задължават с договор другите участници, посочени в параграф 4, които имат потенциално въздействие върху безопасната експлоатация на железопътната система на Съюза, да прилагат мерки за контрол на риска; и
- г) гарантират, че техните изпълнители предприемат мерки за контрол на риска посредством прилагането на ОМБ за наблюдение на процесите, изложени в ОМБ относно наблюдението в член 6 параграф 1, буква в) и че това е предвидено в договорните клаузи, които се разкриват по искане на Агенцията или на националния орган по безопасността.

4. Без да се засяга отговорността на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура по параграф 3, структурите, които отговарят за поддръжката и всички други участници, които имат потенциално въздействие върху безопасната експлоатация на железопътната система на Съюза, включително производители, предприятия за поддръжка, ползватели, доставчици на услуги, възложители, превозвачи, изпращачи, получатели, товарачи и разтоварачи, доставчици на услуги за пълнене и изпразване:

- а) въвеждат необходимите мерки за контрол на риска, където е уместно в сътрудничество с други участници;
- б) гарантират, че подсистемите, спомагателните съоръжения и оборудването, както и доставяните от тях услуги съответстват на посочените изисквания и условия за ползване, така че да могат да се експлоатират безопасно от железопътното предприятие и/или съответния управител на инфраструктура;

5. Железопътни предприятия, управители на инфраструктура и всеки участник, посочен в параграф 4, който идентифицира или бъде информиран относно риск за безопасността, свързан с дефекти и несъответствия в устройството или неизправности на техническото оборудване, включително тези на структурни подсистеми, в рамките на съответните си правомощията:

- а) предприема необходимите мерки за корекция с оглед да се справи с установения риск за безопасността;

- б) докладва за тези рискове на съответните участващи страни с оглед да им се даде възможност да предприемат необходимите коригиращи действия, за да се гарантира осигуряване на постоянно ниво на безопасност при функционирането на железопътната система на Съюза. Агенцията може да създаде инструмент, който да улеснява този обмен на информация между съответните участници, като се вземат под внимание правото на неприкосновеност на личния живот на съответните ползватели, резултатите от анализа на разходите и ползите, както и приложенията и регистрите в областта на информационните технологии, които вече са създадени от Агенцията.
6. В случай на обмен на превозни средства между железопътните предприятия всеки участник обменя цялата информация, свързана с безопасността на експлоатацията, включително — но не само — състоянието и историята на съответното превозно средство, документи, свързани с поддръжката, с оглед възможност за проследяването ѝ, проследяването на дейностите по товаренето и товарителниците.

#### Член 5

##### Общи показатели за безопасност („ОПБ“)

1. За да се улесни оценката за постигнатите ОКБ и да се осигури мониторингът върху общото развитие на безопасността на железопътния транспорт, държавите членки събират информация за ОПБ чрез годишните доклади на националните органи по безопасността, посочени в член 19.
2. ОПБ са изложени в приложение I.

#### Член 6

##### Общи методи за безопасност („ОМБ“)

1. ОМБ описват как се оценяват нивата на безопасност, постигането на критериите за безопасност и съответствието с други изисквания за безопасност, включително — където е уместно — посредством независим орган за оценка, чрез разработване и определяне на:
  - а) методи за определяне и оценка на риска;
  - б) методи за оценка на съответствието с изискванията в сертификатите и разрешенията за безопасност, издадени в съответствие с членове 10 и 12;
  - в) методи за надзор, които се прилагат от националните органи за безопасност, и методи за наблюдение, които се прилагат от железопътните предприятия, управителите на инфраструктура и структурите, които отговарят за поддръжката;
  - г) методи за оценка на нивото на безопасност и безопасното функциониране на железопътните оператори на национално равнище и на равнището на Съюза;
  - д) методи за оценка на степента на постигане на критериите за безопасност на национално равнище и на равнището на Съюза; и
  - е) други методи, които обхващат процес на системата за управление на безопасността, които е необходимо да бъдат хармонизирани на равнището на Съюза.
2. Посредством актове за изпълнение Комисията дава мандат на Агенцията да изготвя проекти за ОМБ и за изменението им и да отправя съответните препоръки до Комисията, въз основа на ясна обосновка за необходимостта от нови или изменени ОМБ и за въздействието им върху съществуващите правила и върху нивото на безопасност на железопътната система на Съюза. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 28, параграф 3. Когато комитетът, посочен в член 28 („комитетът“) не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

При изготвянето, приемането и прегледа на ОМБ се вземат предвид становищата на потребителите, на националните органи по безопасността и на заинтересованите страни, включително социалните партньори, където е целесъобразно. Към препоръките се прилага доклад за резултатите от тази консултация и доклад за оценка на въздействието на новите или изменените ОМБ, които ще бъдат приети.

3. По време на изпълнението на мандата, посочен в параграф 2, Агенцията или Комисията системно и редовно информират комитета относно подготвителната работа във връзка с ОМБ. По време на тази работа Комисията може да изпрати на Агенцията всякакви полезни препоръки относно ОМБ и анализ на разходите и ползите. По-специално, Комисията може да изиска разглеждането на алтернативни решения от Агенцията и включването на оценката на разходите и ползите от тези алтернативни решения в приложенията към проекта за ОМБ доклад.

Комисията се подпомага от комитета по отношение на задачите, посочени в първа алинея.

4. Комисията разглежда дадената от Агенцията препоръка, за да се увери, че мандатът, посочен в параграф 2, е изпълнен. Когато мандатът не е изпълнен, Комисията отправя искане към Агенцията да разгледа своята препоръка, като отбележи кои точки от мандата не са изпълнени. По обосновани причини Комисията може да реши да измени дадения на Агенцията мандат в съответствие с процедурата, посочена в параграф 2.

Комисията се подпомага от комитета по отношение на задачите, посочени в първа алинея.

5. ОМБ се преразглеждат редовно, като се вземат предвид придобитият при прилагането им опит и цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт, и с оглед на общото поддържане на безопасността и нейното непрекъснатото подобряване, когато това е осъществимо.

6. Въз основа на дадената от Агенцията препоръка и след разглеждането, посочено в параграф 4 от настоящия член, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27 относно съдържанието на ОМБ и всички изменения в тях.

7. Държавите членки незабавно правят необходимите изменения в националните правила, отразяващи приетите ОМБ и техните изменения.

#### Член 7

#### Общи критерии за безопасност („ОКБ“)

1. С ОКБ се определят минималните нива на безопасност, които трябва да бъдат достигнати от системата като цяло и където е възможно — от различните части на железопътната система във всяка отделна държава членка и в Съюза: ОКБ могат да бъдат изразени като критерии за приемлив риск или целеви нива на безопасност и отчитат по-специално:

а) индивидуални рискове, свързани с пътници, персонал, включително служители или изпълнители, ползватели на железопътни прелези и др., и без нарушаване на съществуващи национални и международни правила за отговорност, индивидуални рискове, свързани с нарушители;

б) рисковете за обществото.

2. Посредством актове за изпълнение Комисията дава мандат на Агенцията да изготвя проекти за ОКБ и за изменението им и да отправя съответните препоръки до Комисията, въз основа на ясна обосновка за необходимостта от нови или изменени ОКБ и за въздействието им върху съществуващите правила. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 28, параграф 3. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

3. По време на изпълнението на мандата, посочен в параграф 2, Агенцията или Комисията системно и редовно информират комитета относно подготвителната работа във връзка с ОКБ. По време на тази работа Комисията може да изпрати на Агенцията всякакви полезни препоръки относно ОКБ и анализ на разходите и ползите. По-специално, Комисията може да изиска разглеждането на алтернативни решения от Агенцията и включването на оценката на разходите и ползите от тези алтернативни решения в приложения към проекта за ОКБ доклад.

Комисията се подпомага от комитета по отношение на задачите, посочени в първа алинея.

4. Комисията разглежда дадената от Агенцията препоръка, за да се увери, че мандатът, посочен в параграф 2, е изпълнен. Когато мандатът не е изпълнен, Комисията отправя искане към Агенцията да разгледа своята препоръка, като отбележи кои точки от мандата не са изпълнени. По обосновани причини Комисията може да реши да измени дадения на Агенцията мандат в съответствие с процедурата, посочена в параграф 2.

Комисията се подпомага от комитета по отношение на задачите, посочени в първа алинея.

5. ОКБ се преразглеждат редовно, като се отчита цялостното развитие на безопасността на железопътния транспорт. Преразгледаните ОКБ отразяват всички приоритетни области, където безопасността трябва още да се подобри.
6. Въз основа на дадената от Агенцията препоръка и след разглеждането, посочено в параграф 4 от настоящия член, на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 27 относно съдържанието на ОКБ и всички изменения в тях.
7. Държавите членки правят необходимите изменения в националните правила, за да постигнат поне ОКБ, както и всички преработени ОКБ, в съответствие с графика за въвеждане, които ги придружават. Тези изменения се вземат предвид в годишните планове за безопасност, посочени в член 4, параграф 1, буква е). Държавите членки уведомяват Комисията за промените в тези правила съгласно член 8.

#### Член 8

#### Национални правила в сферата на безопасността

1. Националните правила, нотифицирани до 15 юни 2016 г. съгласно Директива 2004/49/ЕО, се прилагат, ако:
  - а) попадат в една от разновидностите, посочени в приложение II; и
  - б) съответстват на правото на Съюза, включително по-специално ТСОС, ОКБ и ОМБ, и
  - в) не биха имали за резултат произволна дискриминация или прикрито ограничение по отношение на транспортната дейност между държавите членки.
2. До 16 юни 2018 г. държавите членки правят преглед на националните правила, посочени в параграф 1 и отменят:
  - а) всички национални правила, които не са нотифицирани или не отговарят на някой от критериите, посочени в параграф 1;
  - б) всички национални правила, които са излишни предвид правото на Съюза, включително по-специално ТСОС, ОКБ и ОМБ.

За целта държавите членки могат да използват инструмента за управление на правилата, посочен в член 27, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2016/796, и да отправят искане към Агенцията да разгледа конкретни правила от гледна точка на критериите, посочени в настоящия параграф.

3. Държавите членки могат да определят нови национални правила съгласно настоящата директива само в следните случаи:
  - а) когато правила относно съществуващите методи за безопасност не са обхванати от ОМБ;
  - б) когато правилата за експлоатация на железопътната система все още не са обхванати от ТСОС;
  - в) като спешна превантивна мярка, особено след произшествие или инцидент;
  - г) когато е необходимо да се преразгледа вече нотифицирано правило;
  - д) когато правилата относно изискванията спрямо персонала, изпълняващ критични функции по отношение на безопасността, включително критериите за подбор, здравословната годност и професионалното обучение, още не са обхванати от ТСОС или от Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>.
4. Държавите членки представят проекта за ново национално правило на Агенцията и Комисията за разглеждане своевременно и в съответствие с крайните срокове, посочени в член 25, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2016/796, преди очакваното въвеждане на предложеното ново правило в националната правна система, като предоставят обосновка за въвеждането му, чрез съответната информационно-технологична система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796. Държавите членки правят необходимото проектът да е достатъчно развит, за да може Агенцията да извърши своята оценка в съответствие с член 25, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796.
5. В случай на спешни превантивни мерки държавите членки могат незабавно да приемат и приложат ново правило. За това правило се изпраща нотификация съгласно член 27, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796 и то подлежи на оценката на Агенцията в съответствие с член 26, параграфи 1, 2 и 5 от Регламент (ЕС) 2016/796.
6. Ако Агенцията установи, че национално правило, за което е нотифицирано или не е нотифицирано, е станало излишно или е в противоречие с ОМБ или друг акт на Съюза, прието след прилагането на съответното национално правило, се прилага процедурата, предвидена в член 26 от Регламент (ЕС) 2016/796.

<sup>(1)</sup> Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51).

7. Държавите членки нотифицират за приетите национални правила Агенцията и Комисията. Те използват съответната информационно-технологична система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796. Държавите членки правят необходимото съществуващите национални правила да са леснодостъпни, да са публично достояние и да са формулирани с термини, които всички заинтересовани страни могат да разберат. Държавите членки могат да отправят искане за представяне на допълнителна информация относно националните правила.
8. Държавите членки могат да решат да не нотифицират за правилата и ограниченията със строго местен характер. В такъв случай държавите членки посочват тези правила и ограничения в регистрите на инфраструктурата, посочени в член 49 от Директива (ЕС) 2016/797, или в референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, където са публикувани тези правила и ограничения.
9. Националните правила, за които е изпратена нотификация в съответствие с настоящия член, не подлежат на процедурата, определена в Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>.
10. Проектите за национални правила и съществуващите национални правила се разглеждат от Агенцията в съответствие с процедурите, предвидени в членове 25 и 26 от Регламент (ЕС) 2016/796.
11. Без да се засяга параграф 8, националните правила, за които не е изпратена нотификация в съответствие с настоящия член, не се прилагат за целите на настоящата директива.

#### Член 9

### Системи за управление на безопасността

1. Управителите на инфраструктура и железопътните предприятия изграждат съответните свои системи за управление на безопасността, за да гарантират, че железопътната система на Съюза може да постигне поне ОКБ, и че съответства на изискванията за безопасност, формулирани в ТСОС, както и че се прилагат съответните части на ОМБ и правилата, за които е изпратена нотификация в съответствие с член 8.
2. Системата за управление на безопасността се документира във всички съответни части и по-специално описва разпределението на отговорностите в рамките на организацията на управителя на инфраструктура или железопътното предприятие. Тя показва как се осигурява контролът от ръководството на различни нива, как се включват персоналят и неговите представители на всички нива и как се гарантира непрекъснато подобряване на системата за управление на безопасността. Трябва да е налице ясен ангажимент за последователно прилагане на знания и методи на човешкия фактор. Чрез системата за управление на безопасността управителите на инфраструктура и железопътните предприятия насърчват изграждането на култура на взаимно доверие, увереност и обучение, в рамките на която персоналят се насърчава да допринесе за развитието на безопасността, като същевременно се гарантира поверителност.
3. Системата за управление на безопасността съдържа следните основни елементи:
  - а) политика за безопасност, одобрена от изпълнителния директор на организацията и сведена до знанието на целия персонал;
  - б) качествени и количествени критерии на организацията за поддържане и подобряване на безопасността, както и планове и процедури за постигане на тези цели;
  - в) процедури за гарантиране на съответствие със съществуващи, нови и изменени технически и експлоатационни стандарти или други нормативни условия, формулирани в ТСОС, национални правила, посочени в член 8 и приложение II, в други съответни правила или в решения на съответния орган;
  - г) процедури за гарантиране на съответствие със стандартите и други нормативни условия през целия експлоатационен период на съоръженията и операциите;
  - д) процедури и методи за идентифициране на рискове, извършване на оценка на риска и въвеждане на мерки за контрол на риска в случаите когато промяна на експлоатационните условия или въвеждането на нов материал налага нови рискове за инфраструктурата или за интерфейса човек—машина—организация;
  - е) осигуряване на програми за обучение на персонала и системи, които гарантират, че се поддържа компетентността на персонала и че се изпълняват надлежно задачите, включително условията и редаотносно здравословната пригодност;

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

- ж) условията и реда относно предоставяне на достатъчно информация в рамките на организацията и, когато е целесъобразно, между организациите на железопътната система;
- з) процедури и формати за начина на документиране на информацията относно безопасността и определяне на процедура за контрол на конфигурацията на жизненоважна информация относно безопасността;
- и) процедури, които гарантират, че произшествията, инцидентите, ситуациите, близки до инциденти, и други опасни събития се докладват, разследват и анализират и че се вземат необходимите превантивни мерки;
- й) осигуряване на планове за действие, известяване и информация в случай на извънредна ситуация, съгласувани със съответните обществени органи; и
- к) разпоредби за осигуряване на периодично вътрешно одитиране на системата за управление на безопасността.

Управителите на инфраструктура и железопътните предприятия включват всякакви други елементи, необходими за покриване на рисковете, свързани с безопасността, в съответствие с оценката на рисковете, произтичащи от собствената им дейност.

4. Системата за управление на безопасността се адаптира към типа, обхвата, областта на дейност и други условия на извършваната дейност. Тя осигурява контрол на всички рискове, свързани с дейността на управителя на железопътна инфраструктура или железопътното предприятие, включително предоставянето на поддръжка, без да се засяга член 14, и материали и използването на изпълнители. Без да се засягат съществуващи национални и международни правила за отговорност, системата за управление на безопасността отчита, когато е уместно и разумно, рисковете, произтичащи в резултат от дейностите на други участници, посочени в член 4.

5. Системата за управление на безопасността на всеки управител на инфраструктура отчита ефекта от дейностите на различни железопътни предприятия върху мрежата и предвижда всички железопътни предприятия да могат да функционират в съответствие с ТСОС и националните правила, както и с условията, формулирани в техния сертификат за безопасност.

Системите за управление на безопасността се разработват с цел координиране на процедурите при извънредни обстоятелства на управителя на инфраструктура с всички железопътни предприятия, които експлоатират неговата инфраструктура, и със службите за реагиране при извънредни ситуации, така че да се улесни бързата намеса на спасителните служби, и с всички други страни, които могат да бъдат засегнати от извънредна ситуация. По отношение на трансграничната инфраструктура сътрудничеството между съответните управители на инфраструктура улеснява необходимата координация и готовност на компетентните служби за реагиране при извънредни ситуации от двете страни на границата.

След настъпване на тежко произшествие железопътното предприятие предоставя помощ на жертвите, като им помага при процедурите за подаване на жалби съгласно правото на Съюза, по-специално Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(1)</sup>, без да се засягат задълженията на други страни. При предоставянето на такава помощ се използват канали за комуникация със семействата на жертвите, като това включва психологическа подкрепа за жертвите на произшествия и техните семейства.

6. Всяка година преди 31 май всички управители на инфраструктура и железопътни предприятия представят на националния орган по безопасността годишен доклад за безопасността за предшестващата календарна година. Докладът за безопасността съдържа:

- а) информация относно това как се изпълняват корпоративните критерии за безопасност и относно резултатите от изпълнението на плановете за безопасност;
- б) отчет относно разработването на национални показатели за безопасност, както и на ОПБ, посочени в член 5, доколкото това е пряко свързано с докладващата организация;
- в) резултатите от вътрешна проверка на безопасността;
- г) посочване на недостатъци и неправилно извършване на железопътни операции и управление на инфраструктурата, които биха били от значение за националния орган по безопасността, включително обобщение на информацията, предоставена от съответните участници в съответствие с член 4, параграф 5, буква б); и
- д) доклад за прилагането на съответните ОМБ.

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 14).



7. Въз основа на информацията, предоставена от националните органи по безопасността в съответствие с член 17 и член 19, Агенцията може да отправи до Комисията препоръка за ОМБ за елементи от системата за управление на безопасността, които е необходимо да се хармонизират на равнището на Съюза, в това число чрез хармонизирани стандарти, както е посочено в член 6, параграф 1, буква е). В такъв случай се прилага член 6, параграф 2.

### ГЛАВА III

#### СЕРТИФИКАТ И РАЗРЕШЕНИЕ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

##### Член 10

#### Единен сертификат за безопасност

1. Независимо от параграф 9, достъп до железопътната инфраструктура се предоставя само на железопътните предприятия, които притежават единния сертификат за безопасност, издаден от Агенцията в съответствие с параграфи 5—7 или от национален орган по безопасността в съответствие с параграф 8.

Целта на единния сертификат за безопасност е да предостави доказателство, че дадено железопътно предприятие е създало система за управление на безопасността и е в състояние да функционира безопасно в съответната област на дейност.

2. В заявлението си за единен сертификат за безопасност железопътното предприятие уточнява типа и обхвата на съответните железопътни операции и предвижданата област на дейността.

3. Заявлението за единен сертификат за безопасност се придружава от досие, в което се съдържа документация, доказваща, че:

- a) железопътното предприятие е изградило своя система за управление на безопасността в съответствие с член 9 и че изпълнява изискванията, установени в ТСОС, ОМБ и ОКБ и други имащи отношение законодателни актове, с цел да контролира рисковете и да осигурява безопасно транспортни услуги по мрежата; и
- b) железопътното предприятие, където е приложимо, отговаря на изискванията, изложени в съответните национални правила, за които е изпратена нотификация в съответствие с член 8.

Това заявление или информация за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо — исканията и решенията на апелативния съвет — се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796

4. Агенцията или в случая, предвиден в параграф 8 — националният орган по безопасността издава единния сертификат за безопасност или информира заявителя за решението за отказ в рамките на предварително определен и разумен срок и във всеки случай не по-късно от четири месеца след подаване от страна на заявителя на цялата необходима информация и всякаква изисквана допълнителна информация. Агенцията или в случая, предвиден в параграф 8 — националният орган по безопасността прилагат практическите условия и ред относно процедурата за сертифициране, които се установяват с акт за изпълнение, както е посочено в параграф 10.

5. Агенцията издава единен сертификат за безопасност на железопътни предприятия с област на дейност в една или повече държави членки. За издаване на такива сертификати Агенцията:

- a) прави оценка на елементите, изложени в параграф 3, буква а); и
- b) препраща незабавно цялото досие на железопътното предприятие на националният орган по безопасността, отговарящ за предвижданата област на дейност, за оценка на изложените в параграф 3, буква б) елементи.

Като част от посочената по-горе оценка Агенцията или националният орган по безопасността са оправомощени да предприемат посещения и инспекции на обектите на железопътните предприятия, както и одити, и могат да изискват съответната допълнителна информация. Агенцията и националният орган по безопасността координират организирането на подобни посещения, одити и инспекции.

6. В рамките на един месец от получаване на заявлението за единен сертификат за безопасност Агенцията информира железопътното предприятие, че досието е пълно или изисква съответната допълнителна информация, като поставя разумен срок. По отношение на пълнотата, уместността и съгласуваността на досието Агенцията може да направи оценка и на елементите, изложени в параграф 3, буква б).

Агенцията отчита изцяло оценките по параграф 5 преди да вземе решение за издаване на единния сертификат за безопасност.

Агенцията поема пълна отговорност за единните сертификати за безопасност, които издава.

7. Когато Агенцията не е съгласна с отрицателна оценка, направена от един или повече национални органи по безопасността съгласно параграф 5, буква б), тя информира въпросния орган или органи, като посочва основанията за несъгласието си. Агенцията и националният орган или органи по безопасността си сътрудничат за постигането на съгласие за взаимно приемлива оценка. При необходимост, Агенцията и националният орган или органи по безопасността могат да решат в този процес участва и железопътното предприятие. Ако не бъде постигнато съгласие за взаимно приемлива оценка в рамките на един месец, след като Агенцията е информирала съответния национален орган или органи по безопасността за несъгласието си, Агенцията взема окончателното си решение освен ако националният орган или органи по безопасността не е отнел въпроса за арбитраж до Апелативния съвет, създаден съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796. Апелативният съвет решава дали да потвърди проекта за решение на Агенцията в срок от един месец след искането на националният орган или органи по безопасността.

Когато Апелативният съвет е съгласен с Агенцията, тя взема решение без отлагане.

Когато Апелативният съвет е съгласен с отрицателната оценка на националният орган по безопасността, Агенцията издава единен сертификат за безопасност в областта на дейност, от която са изключени частите от мрежата, получили отрицателна оценка.

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

8. Когато областта на дейност е ограничена до една държава членка, националният орган по безопасността на въпросната държава членка може, на собствена отговорност и ако това е поискано от заявителя, да издаде единен сертификат за безопасност. За издаването на такива сертификати националният орган по безопасността оценява досието по отношение на елементите, изложени в параграф 3, и прилага практическите условия и реда, които са установени в акта за изпълнение, посочен в параграф 10. Като част от посочените по-горе оценки националният орган по безопасността е оправомощен да предприема посещения и инспекции на обектите на железопътните предприятия, както и одити. В рамките на един месец от получаване на искането на заявителя националният орган по безопасността информира заявителя, че досието е пълно или изисква съответната допълнителна информация. Единният сертификат за безопасност е валиден и без разширяване на областта на дейност и за железопътни предприятия, опериращи до гари в съседни държави членки със сходни характеристики на мрежата и сходни оперативни правила, когато тези гари са в близост до границата и след съгласуване с компетентните национални органи по безопасността. Това съгласуване може да се извършва за всеки конкретен случай или да бъде изложено в трансгранично споразумение между държавите членки или националните органи по безопасността.

Националният орган по безопасността носи пълна отговорност за единните сертификати за безопасност, които издава.

9. Държава членка може да позволи на оператори от трети държави да достигнат до гара на нейна територия, предназначена за трансграничните операции и намираща се в близост до границата на тази държава членка, без да изискват единен сертификат за безопасност, при условие че е гарантирано подходящо ниво на безопасност посредством:

- а) трансгранично споразумение между заинтересованата държава членка и съседната трета държава; или
- б) договорни споразумения между оператора от въпросната трета държава и железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата, който разполага с единния сертификат за безопасност или с разрешението за безопасност за извършване на дейност в тази мрежа, при условие че свързаните с безопасността аспекти на тези споразумения са надлежно отразени в системата им за управление на безопасността.

10. До 16 юни 2018 г. Комисията приема чрез актове за изпълнение практическите условия и реда, посочващи:

- а) начина, по който изискванията за единен сертификат за безопасност, предвидени в настоящия член, се изпълняват от заявителя, и списък на изискваните документи;
- б) подробна информация за процеса на сертифициране, като процедурните етапи и сроковете на всеки етап от процеса;
- в) начина, по който изискванията, предвидени в настоящия член, трябва да се спазват от Агенцията и националния орган по безопасността по време на различните етапи на процеса на подаване на заявление и получаване на разрешение, включително при оценката на досиетата на заявителите; и
- г) срока на валидност на единните сертификати за безопасност, издадени от Агенцията или от националните органи по безопасността, по-специално в случай на актуализиране на единните сертификати за безопасност в резултат от промени на типа, обхвата и областта на дейност.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 28, параграф 3. В тях се отчита опитът, придобит по време на прилагането на Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията <sup>(1)</sup> и на Регламент (ЕС) № 1158/2010 на Комисията <sup>(2)</sup> и опитът, натрупан при изготвянето на споразуменията за сътрудничество, посочени в член 11, параграф 1.

11. В единните сертификати за безопасност се уточняват типът и обхватът на извършваните железопътните операции и областта на дейност. Единният сертификат за безопасност може да обхваща и странични коловози, собственост на железопътното предприятие, ако те са включени в системата му за управление на безопасността.

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

Ако решението за отказ на Агенцията бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Ако решението за отказ на националния орган по безопасността бъде потвърдено, заявителят може да обжалва пред апелативен орган в съответствие с националното право. За целите на тази процедура на обжалване държавите членки могат да определят регулаторния орган, посочен в член 56 от Директива 2012/34/ЕС. В този случай се прилага член 18, параграф 3 от настоящата директива.

13. Единният сертификат за безопасност, издаден от Агенцията или от националния орган по безопасността съгласно настоящия член, се подновява по искане на железопътното предприятие на интервали, ненадвишаващи пет години. Той се подновява изцяло или частично при съществена промяна на типа или обхвата на дейност.

14. Ако заявителят вече има единен сертификат за безопасност, издаден в съответствие с параграфи 5—7 и желае да разшири областта на дейността си, или ако вече има единен сертификат за безопасност, издаден в съответствие с параграф 8 и желае да разшири областта на дейността си към друга държава членка, той допълва досието със съответните документи, посочени в параграф 3, по отношение на допълнителната област на дейност. Железопътното предприятие изпраща досието на Агенцията, която след процедурите, предвидени в параграфи 4—7 издава актуализиран единен сертификат за безопасност, в който е включена разширената област на дейност. В такъв случай се извършва консултация само с националните органи по безопасността, които са засегнати от разширяването на дейността, за целите на оценката на досието, както е предвидено в параграф 3, буква б).

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕО) № 653/2007 на Комисията от 13 юни 2007 г. относно прилагането на общ европейски формат за сертификатите за безопасност и документите за кандидатстване за сертифициране съгласно член 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за валидността на сертификатите за безопасност, издадени по Директива 2001/14/ЕО (ОВ L 153, 14.6.2007 г., стр. 9).

<sup>(2)</sup> Регламент (ЕС) № 1158/2010 на Комисията от 9 декември 2010 г. относно общ метод за безопасност за оценка на съответствието с изискванията за получаване на сертификат за безопасност на железопътния транспорт (ОВ L 326, 10.12.2010 г., стр. 11).

Ако железопътното предприятие е получило сертификат за безопасност в съответствие с параграф 8 и желае да разшири областта на дейност в рамките на посочената държава членка, то допълва досието със съответните документи, посочени в параграф 3, по отношение на допълнителната област на дейност. То изпраща досието чрез обслужване на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796 на националния орган по безопасността, който след процедурите, предвидени в параграф 8 издава актуализиран единен сертификат за безопасност, който обхваща разширената област на дейност.

15. След значителни промени в регулаторната рамка за безопасност Агенцията и компетентните национални органи по безопасността могат да поискат преразглеждане на издадените от тях единни сертификати за безопасност.

16. Агенцията уведомява компетентните национални органи по безопасността, без отлагане и във всеки случай в рамките на две седмици, за издаването на единен сертификат за безопасност. Агенцията уведомява незабавно компетентните национални органи по безопасността в случай на подновяване, изменение или отмяна на единен сертификат за безопасност. Тя посочва наименованието и адреса на железопътното предприятие, датата на издаване, типа, обхвата, валидността и областта на дейност за единния сертификат за безопасност и в случай на отмяна — мотивите за решението си. В случай на издаване на единен сертификат за безопасност от национален орган по безопасността, същата информация се предоставя в същия срок на Агенцията от компетентния(ите) национален(ни) орган(и) по безопасността.

#### Член 11

### **Сътрудничество между Агенцията и националните органи по безопасността за издаване на единни сертификати за безопасност**

1. За целите на член 10, параграфи 5 и 6 от настоящата директива, Агенцията и националните органи по безопасността сключват споразумения за сътрудничество в съответствие с член 76 от Регламент (ЕС) 2016/796. Споразуменията за сътрудничество са конкретни или рамкови, с участието на един или повече национални органи по безопасността. В споразуменията за сътрудничество се съдържа подробно описание на задачите и условията за очакваните резултати, приложимите срокове за постигането им и разпределението на таксите, заплащани от заявителя.

2. Споразуменията за сътрудничество могат да включват и специфични договорености за сътрудничество в случай на мрежи, за които се изискват специфични експертни познания поради географски или исторически причини, с оглед намаляване на административната тежест и разходи за заявителя. Когато такива мрежи са изолирани от останалата част от железопътната система на Съюза, тези специфични споразумения за сътрудничество могат да включват възможност за делегиране на функции на съответните национални органи по безопасността, когато това е необходимо за осигуряване на ефективно и пропорционално разпределение на ресурсите за сертифициране. Тези споразумения за сътрудничество се сключват преди Агенцията да изпълни задачите по сертифициране в съответствие с член 31, параграф 3.

3. По отношение на държавите членки, в чиито железопътни мрежи междурелсието е различно от това на основната железопътна мрежа в Съюза и тези мрежи имат еднакви технически и експлоатационни изисквания със съседни трети държави, в допълнение към споразуменията за сътрудничество, посочени в параграф 2, всички съответни национални органи по безопасността в тези държави членки сключват с Агенцията многостранно споразумение, което включва условията за улесняване на разширяването на областта на дейност на сертификатите за безопасност в съответните държави членки, когато е приложимо.

#### Член 12

### **Разрешение за безопасност на управители на инфраструктура**

1. За да може да управлява и експлоатира железопътна инфраструктура, управителят на такава инфраструктура получава разрешение за безопасност от националния орган по безопасността в държавата членка, в която е разположена железопътната инфраструктура.

Разрешението за безопасност съдържа разрешение, потвърждаващо приемането на системата за управление на безопасността на управителя на инфраструктурата, както е предвидено в член 9, което включва процедурите и разпоредбите за изпълнение на изискванията, необходими за безопасно проектиране, поддържане и експлоатация на железопътната инфраструктура, включително когато е уместно — за поддържане и управление на системата за сигнализация и контрол на движението.

Националният орган по безопасността дава разяснения относно изискванията за разрешенията за безопасност и необходимите документи, по целесъобразност под формата на документ с насоки за подаване на заявления.

2. Разрешението за безопасност е валидно пет години и може да се подновява след заявление от управителя на инфраструктурата. То се преразглежда изцяло или частично при съществена промяна на инфраструктурата, сигнализацията или енергийните подсистеми или на принципите на тяхната експлоатация и поддръжка. Управителят на инфраструктура уведомява без отлагане националния орган по безопасността за всички такива промени.

Националният орган по безопасността може да изисква ревизиране на разрешението за безопасност след съществени промени в регулаторната рамка на безопасността.

3. Националният орган по безопасността взема решение относно заявлението за разрешение за безопасност без отлагане и във всеки случай не по-късно от четири месеца след предоставянето на цялата необходима информация и изискваната допълнителна информация от заявителя.

4. Националният орган по безопасността уведомява Агенцията, без отлагане и във всеки случай в срок от две седмици, за издадените, подновени, изменени или отменени разрешения за безопасност. Той посочва наименованието и адреса на управителя на железопътната инфраструктура, датата на издаване, обхвата и валидността на разрешението за безопасност и в случай на отмяна — мотивите за решението си.

5. По отношение на трансграничните инфраструктури компетентните национални органи по безопасността си сътрудничат за издаване на разрешения за безопасност.

#### Член 13

#### Достъп до съоръжения за подготовка

1. Държавите членки гарантират, че железопътните предприятия и управителите на инфраструктура и техният персонал, изпълняващ функции по безопасността с критично значение, разполагат със справедлив и недискриминационен достъп до съоръженията за обучение на влакови машинисти и придружаващ влаков персонал винаги когато такова обучение е необходимо за експлоатиране на линиите по тяхната мрежа.

Услугите за обучение включват обучение за запознаване с маршрутите, правилата и процедурите за експлоатация, сигнализацията и системата от команди за управление, както и процедурите при аварийни ситуации, прилагани по експлоатираните маршрути.

Ако услугите за обучение не включват изпити и издаване на сертификати, държавите членки гарантират, че персоналът на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура имат достъп до такива сертификати.

Националният орган по безопасността гарантира, че услугите за обучение отговарят на изискванията, формулирани съответно в Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, в ТСОС или в националните правила, посочени в член 8, параграф 3, буква д) от настоящата директива.

2. Ако съоръженията за подготовка са достъпни само чрез едно-единствено железопътно предприятие или управител на инфраструктура, държавите членки гарантират, че тези услуги са достъпни за други железопътни предприятия на разумна и недискриминационна цена, която зависи от разходите и може да включва коефициент на печалба.

3. При набирание на нови влакови машинисти, влаков персонал и персонал, изпълняващ функции по безопасността с критично значение, железопътните предприятия имат възможност да отчитат всякаква подготовка, квалификация и опит, придобити преди това от други железопътни предприятия. За тази цел такива членове на персонала имат право на достъп до всички документи, удостоверяващи тяхната подготовка, квалификация и опит, както и да получат копия от тези документи и да ги предоставят където е необходимо.

4. Железопътните предприятия и управителите на инфраструктура са отговорни за нивото на подготовка и квалификация на своя персонал, изпълняващ функции по безопасността с критично значение.

#### Член 14

#### Поддръжка на превозните средства

1. За всяко превозно средство, преди да бъде използвано в мрежата, се определя структура, която отговаря за неговата поддръжка и която се регистрира в регистъра на превозните средства съгласно член 47 от Директива (ЕС) 2016/797.

2. Без да се засяга задължението на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура за безопасната експлоатация на влаковете, предвидено в член 4, структурата, отговаряща за поддръжката, осигурява безопасното експлоатационно състояние на превозните средства, за чиято поддръжка отговаря. За тази цел структурата, която отговаря за поддръжката, създава система за поддръжка на тези превозни средства, като чрез тази система:

- а) гарантира, че превозните средства се поддържат в съответствие с документите, свързани с поддръжката на всяко превозно средство, и с действащите разпоредби, включително правилата за поддръжка и съответните разпоредби на ТСОС;
- б) прилага необходимите методи за определяне и оценка на риска, установени в ОМБ, в съответствие с член 6, параграф 1, буква а), където е уместно, в сътрудничество с други участници;
- в) гарантира, че нейните изпълнители предприемат мерки за контрол на риска посредством прилагането на методите за наблюдение на процесите, изложени в ОМБ относно наблюдението съгласно член 6, параграф 1, буква в), и че това е предвидено в договорните клаузи, които се разкриват по искане на Агенцията или на националния орган по безопасността;
- г) гарантира проследимостта на дейностите по поддръжката.

3. Системата за поддръжка се състои от следните функции:

- а) функция по управление за надзор и координиране на функциите по поддръжка, посочени в букви б)–г), и за гарантиране на безопасното експлоатационно състояние на превозното средство в железопътната система;
- б) функция по разработване на поддръжката, която отговаря за управлението на документацията за поддръжката, включително управлението на конфигурацията, въз основа на данни за проектирането и експлоатацията, както и за качеството и извлечения опит;
- в) функция по управление на поддръжката на вагонния парк за управление на прекратяването на експлоатацията на превозното средство с цел поддръжка и повторното му въвеждане в експлоатация след поддръжката;
- г) функция по извършване на поддръжката за осъществяване на необходимата техническа поддръжка на превозното средство или на части от него, включително документацията за пускане в експлоатация.

Структурата, която отговаря за поддръжката, изпълнява функцията по управление самостоятелно, но може да възлага функциите по поддръжка, посочени в букви б)–г), или част от тях на други външни изпълнители, например работилници за поддръжка.

Структурата, която отговаря за поддръжката гарантира, че всички функции, посочени в букви а) —г) са в съответствие с изискванията и критериите за оценка, изложени в приложение III.

Работилниците за поддръжка прилагат съответните раздели на приложение III, както е установено в актовете за изпълнение, приети съгласно параграф 8, буква а), съответстващи на функциите и дейностите, които предстои да бъдат сертифицирани.

4. По отношение на товарните вагони, и след приемането на актовете за изпълнение, посочени в параграф 8, буква б), по отношение на други превозни средства, всяка структура, която отговаря за поддръжката, се сертифицира от акредитиран или признат орган или от национален орган по безопасността, и получава сертификат на структура отговаряща за поддръжката (сертификат на СОП) в съответствие със следните условия:

- а) процесите на акредитация и признаване се основават на критерии за независимост, компетентност и безпристрастност;
- б) системата за сертифициране предоставя доказателства, че дадена структура, която отговаря за поддръжката, е създадена система за поддръжка, за да гарантира безопасното експлоатационно състояние и функциониране на всяко превозно средство, за чиято поддръжка отговаря;
- в) сертифицирането на СОП се основава на оценка на способността на тази структура да спазва съответните изисквания и критерии за оценка, изложени в приложение III, и да ги прилага последователно. То включва система за надзор, която да гарантира непрекъснатото спазване на тези изисквания и критерии за оценка след предоставянето на сертификата на СОП;
- г) сертифицирането на работилниците за поддръжка се основава на спазването на разпоредбите на съответните раздели в приложение III, приложени за съответните функции и дейности, които предстои да бъдат сертифицирани.

Когато структурата, която отговаря за поддръжката, е железопътно предприятие или управител на инфраструктура, спазването на условията, установени в първа алинея, може да се проверява от националния орган по безопасността съгласно процедурите, посочени в член 10 или член 12, и може да бъде потвърдено в сертификатите, издадени в съответствие с тези процедури.

5. Сертификатите, издадени в съответствие с параграф 4, са валидни в рамките на целия Съюз.
6. Въз основа на препоръката на Агенцията, Комисията приема посредством актове за изпълнение подробни разпоредби за условията за сертифициране, посочени в първа алинея на параграф 4, на структурата която отговаря за поддръжката на товарни вагони, включително изискванията, изложени в приложение III, при спазване на съответните ОМБ и ТСОС, и когато е необходимо изменя тези разпоредби.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 28, параграф 3.

Системата за сертифициране, приложима по отношение на товарните вагони, приета с Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията <sup>(1)</sup>, продължава да се прилага, докато актът за изпълнение, посочен в настоящия параграф, започне да се прилага.

7. До 16 юни 2018 г. Агенцията дава оценка на системата за сертифициране на структурата, която отговаря за поддръжката на товарни вагони, разглежда целесъобразността на прилагането на тази система за всички превозни средства и задължителното сертифициране на работилниците за поддръжка и представя своя доклад на Комисията.
8. Въз основа на извършената от Агенцията оценка съгласно параграф 7, Комисията приема посредством актове за изпълнение, когато това е уместно, и когато е необходимо впоследствие изменя подробните разпоредби, в които се определя кои от изискванията, изложени в приложение III, се прилагат за целите на
  - а) функциите по поддръжка, извършвани от работилници за поддръжка, включително подробните разпоредби за осигуряване на еднакво изпълнение на сертифицирането на работилниците за поддръжка, при спазване на съответните ОМБ и ТСОС.
  - б) сертифицирането на структури, които отговарят за поддръжката на превозни средства, различни от товарни вагони, въз основа на техническите характеристики на тези превозни средства, включително подробните разпоредби за осигуряване на еднакво изпълнение на условията за сертифициране на структурата, която отговаря за поддръжката на превозни средства, различни от товарни вагони, при спазване на съответните ОМБ и ТСОС.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 28, параграф 3.

#### Член 15

#### **Дерогации от системата за сертифициране на структури, които отговарят за поддръжката**

1. Държавите членки могат да изпълнят задълженията за определяне на структура, отговорна за поддръжката, посредством алтернативни мерки спрямо системата за поддръжка, установена в член 14, в следните случаи:
  - а) превозни средства, регистрирани в трета държава и поддръжани в съответствие със законодателството на тази държава;
  - б) превозни средства, използвани в мрежи или по линии, при които ширината на междурелсието се различава от тази на главната железопътна мрежа в рамките на Съюза и по отношение на които изпълнението на изискванията, предвидени в член 14, параграф 2, се обезпечават от международни споразумения с трети държави;
  - в) товарни вагони и пътнически вагони, които се използват съвместно с трети държави, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза;
  - г) превозни средства, използвани в мрежите, посочени в член 2, параграф 3, и военно оборудване и специален транспорт, за който се изисква предоставяне на разрешение *ad hoc* от страна на националния орган по безопасността преди въвеждането му в експлоатация. В този случай дерогации се предоставят за срокове, които не надвишават 5 години.

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007 (ОВ L 122, 11.5.2011 г., стр. 22).

2. Алтернативните мерки, посочени в параграф 1, се прилагат посредством дерогации, които се предоставят от съответния национален орган по безопасността или от Агенцията:
- при регистриране на превозни средства в съответствие с член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 — по отношение на определянето на структура, отговорна за поддръжката;
  - при издаване на единни сертификати за безопасност и разрешения за безопасност на железопътни предприятия или управители на инфраструктура в съответствие с членове 10 и 12 от настоящата директива — по отношение на определянето и сертифицирането на структурата, която отговаря за поддръжката.
3. Дерогациите се определят и обосновават в годишния доклад за безопасността, посочен в член 19. В случаите, в които изглежда, че железопътната система на Съюза е изложена на прекомерни рискове, свързани с безопасността, Агенцията незабавно информира Комисията. Комисията установява контакт със заинтересованите страни и, по целесъобразност, отправя искане към съответната държава членка да оттегли решението си за дерогация.

#### ГЛАВА IV

#### НАЦИОНАЛНИ ОРГАНИ ПО БЕЗОПАСНОСТТА

#### Член 16

#### Функции

1. Всяка държава членка създава национален орган по безопасността. Държавите членки гарантират, че националният орган по безопасността разполага с необходимия вътрешен и външен организационен капацитет по отношение на човешките и материалните ресурси. Този орган е независим по отношение на своята организация, законова структура и вземането на решения от всякакво железопътно предприятие, управител на инфраструктура, кандидат за такъв, изпълнител или от всяка структура, възлагаща договори за обществени поръчки. При положение че бъде гарантирана такава независимост, този орган може да бъде отдел в рамките на националното министерство, отговарящо по въпросите на транспорта.
2. На националния орган по безопасността се възлагат най-малко следните функции:
- издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи железопътната система на Съюза, в съответствие с член 18, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797;
  - издаване, подновяване, изменение и отмяна на разрешения за пускане на пазара на превозни средства в съответствие с член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797;
  - оказване на подкрепа на Агенцията за издаване, подновяване, изменение и отмяна на разрешения за пускане на пазара на превозни средства съгласно член 21, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/797 и на разрешения за тип превозно средство съгласно член 24 от Директива (ЕС) 2016/797;
  - упражняване на надзор на собствената територия на съответствието на съставните елементи на оперативна съвместимост със съществените изисквания съгласно член 8 от Директива (ЕС) 2016/797;
  - гарантиране, че номерацията на превозните средства е определена въз основа на член 46 от Директива (ЕС) 2016/797 и без да се засяга член 47, параграф 4 от тази директива;
  - оказване на подкрепа на Агенцията за издаване, подновяване, изменение или отмяна на единните сертификати за безопасност, предоставени съгласно член 10, параграф 5;
  - издаване, подновяване, изменение или отмяна на единните сертификати за безопасност, издадени съгласно член 10, параграф 8;
  - издаване, подновяване, изменение или отмяна на разрешения за безопасност, издадени съгласно член 12;
  - контролиране, насърчаване, и при необходимост, налагане и осъвременяване на регулаторната рамка за безопасност, включително системата от национални правила;
  - наблюдение на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура в съответствие с член 17;
  - където е уместно, и в съответствие с националното право — издаване, подновяване, изменение или отмяна на свидетелства за управление на локомотив съгласно Директива 2007/59/ЕО;
  - където е уместно, и в съответствие с националното право — издаване, подновяване, изменение или отмяна на сертификати, предоставени на структури, които отговарят за поддръжката.



3. Функциите, посочени в параграф 2, не могат да се прехвърлят или да се възлагат за изпълнение на управител на инфраструктура, железопътно предприятие или възлагащ орган.

#### Член 17

#### Надзор

1. Националните органи по безопасността на територията на държавата членка, където е установен, следи за непрекъснато спазване на правното задължение на железопътните предприятия или управителите на инфраструктура да използват система за управление на безопасността съгласно член 9.

За целта националните органи по безопасността прилагат принципите, изложени в съответния ОМБ относно надзора, посочен в член 6, параграф 1, буква в), като гарантират, че дейностите по надзора включват по-специално проверки на прилагането от страна на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура на:

- a) системата за управление на безопасността с цел контрол на ефективността;
- б) отделните или частичните елементи от системата за управление на безопасността, включително оперативните дейности, осигуряването на поддръжка и материали и използването на изпълнители за контрол на тяхната ефективност; и
- в) съответните ОМБ, изложени в член 6. Надзорната дейност, свързана с тази точка, се прилага когато е уместно и за структури, които отговарят за поддръжката.

2. Железопътното предприятие уведомява съответните национални органи по безопасността най-малко два месеца преди започването на всякаква нова дейност, свързана с железопътния транспорт, с оглед да им даде възможност да планират дейностите по надзора. Железопътното предприятие предоставя и разбивка по категории персонал и типове превозни средства.

3. Притежателят на единен сертификат за безопасност информира без отлагане компетентните национални органи по безопасността за всички съществени промени в данните, посочени в параграф 2.

4. Компетентните органи, определени от държавите членки, гарантират наблюдение на спазването на приложимите правила относно работното време, продължителността на смените и периодите на почивка на влаковите машинисти. Когато наблюдението на спазването не се гарантира от националните органи по безопасността, компетентните органи си сътрудничат с националните органи по безопасността с цел да даде възможност на националните органи по безопасността да изпълнят ролята си по отношение на надзора на безопасността на железопътния транспорт.

5. Ако даден национален орган по безопасността установи, че притежателят на единен сертификат за безопасност вече не отговаря на условията за сертифициране, той изисква от Агенцията да ограничи или отмени сертификата. Агенцията незабавно информира всички компетентни национални органи по безопасността. Ако Агенцията реши да ограничи или да отмени единния сертификат за безопасност, тя посочва мотивите за своето решение.

В случай на несъгласие между Агенцията и националния орган по безопасността се прилага арбитражната процедура, предвидена в член 10, параграф 7. Ако подобна арбитражна процедура не води нито до ограничаване, нито до отмяна на единния сертификат за безопасност, посочените в параграф 6 от настоящия член временни мерки за безопасност се преустановяват.

Когато самият национален орган по безопасността е издал единния сертификат за безопасност в съответствие с член 10, параграф 8, той може да ограничи или да отмени сертификата, като посочи мотивите за решението си и уведоми Агенцията.

Притежателят на единен сертификат за безопасност, чийто сертификат е ограничен или отменен от Агенцията или от националния орган по безопасността, има право да обжалва в съответствие с член 10, параграф 12.

6. Ако по време на надзора националният орган по безопасността установи сериозен риск за безопасността, той може по всяко време да приложи временни мерки за безопасност, включително незабавно ограничаване или преустановяване на съответните операции. В случай че единен сертификат за безопасност е бил издаден от Агенцията, националният орган по безопасността незабавно информира Агенцията за това и предоставя подкрепящи доказателства за своето решение.

Ако Агенцията установи, че притежателят на единен сертификат за безопасност вече не отговаря на условията за сертифициране, той незабавно ограничава или отменя този сертификат.

Ако Агенцията установи, че приложените от страна на националния орган по безопасността мерки са несъразмерни, тя може да поиска от националния орган по безопасността да оттегли или да адаптира тези мерки. Агенцията и националният орган по безопасността си сътрудничат за постигането на взаимно приемливо решение. При необходимост, в този процес участва и железопътното предприятие. В случай на неуспех на последната процедура, остава в сила решението на националния орган по безопасността да прилага временни мерки.

Решението на националния орган по безопасността, свързано с временните мерки за безопасност, подлежи на национален съдебен контрол, съгласно посоченото в член 18, параграф 3. В такъв случай временните мерки за безопасност могат да се прилагат до изтичане на срока на съдебния контрол, без това да засяга параграф 5.

Ако срокът на действие на временната мярка надхвърля три месеца, националният орган за безопасност отправя искане към Агенцията да ограничи или отмени единния сертификат за безопасност и се прилага процедурата по параграф 5.

7. Националният орган по безопасността упражнява надзор върху пътните подсистеми за контрол, управление и сигнализация, енергийните и инфраструктурните подсистеми и осигурява съответствието им с основните изисквания. В случай на трансгранични инфраструктури той изпълнява надзорните си дейности в сътрудничество с други съответни национални органи по безопасността. Ако националният орган по безопасността установи, че управител на инфраструктура вече не отговаря на условията на неговото разрешение за безопасност, той ограничава или отменя това разрешение, като привежда мотивите за своето решение.

8. При контрола на ефективността на системите за управление на безопасността на управителите на инфраструктура и на железопътните предприятия, националните органи по безопасността могат да вземат предвид безопасното функциониране на участниците, както е предвидено в член 4, параграф 4 от настоящата директива, и където е уместно — центровете за обучение, посочени в Директива 2007/59/ЕО, при положение че дейността им има въздействие върху безопасността на железопътния транспорт. Този параграф се прилага, без да се засяга отговорността на железопътните предприятия и на управителите на инфраструктура, посочени в член 4, параграф 3 от настоящата директива.

9. Националните органи по безопасността на държавите членки, в които извършва дейност железопътното предприятие, си сътрудничат за координиране на надзорната си дейност спрямо железопътното предприятие, с цел да се осигури споделяне на ключовата информация относно конкретното железопътно предприятие, особено що се отнася до известните рискове и степента на безопасност на неговото функциониране. Националният орган по безопасността обменя информация и със съответните национални органи по безопасността и с Агенцията, ако установи, че железопътното предприятие не взема необходимите мерки за контрол на риска.

Чрез сътрудничеството се гарантира, че надзорът има достатъчен обхват и че се избягва дублирането на проверките и одитите. Националните органи по безопасността могат да разработят съвместен план за надзор с цел да осигурят периодично извършване на одити и други проверки, като се отчита типът и обхватът на транспортните дейности във всяка от засегнатите държави членки.

Агенцията подпомага такива дейности за координиране, като разработва насоки.

10. Националните органи по безопасността могат да отправят предупреждения към управителите на инфраструктура и железопътни предприятия в случай на неспазване на задълженията им по параграф 1.

11. Националните органи по безопасността използват информацията, събрана от Агенцията по време на оценката на досието, предвидена в член 10, параграф 5, буква а), за целите на надзора на железопътното предприятие след издаване на неговия единен сертификат за безопасност. Те използват информацията, събрана в процеса на издаване на разрешението за безопасност в съответствие с член 12, за целите на надзора над управителя на инфраструктура.

12. За целите на подновяването на единните сертификати за безопасност Агенцията или компетентните национални органи по безопасността, когато става дума за сертификати, издадени в съответствие с член 10, параграф 8, използват информацията, събрана по време на надзорната дейност. За целите на подновяването на разрешенията за безопасност националният орган по безопасността използва и информацията, събрана от собствената си надзорна дейност.

13. Агенцията и компетентните национални органи по безопасността предприемат необходимите мерки за координиране и осигуряване на цялостния обмен на информация, предвиден в параграфи 10, 11 и 12.

## Член 18

**Принципи на вземане на решения**

1. Когато разглежда заявления за единен сертификат за безопасност в съответствие с член 10, параграф 1 Агенцията и националните органи по безопасността изпълняват функциите си по открит, недискриминационен и прозрачен начин. По специално те позволяват на всички заинтересовани страни да бъдат изслушани и да аргументират своите решения.

Те отговарят своевременно на запитвания и заявления и отправят исканията си за информация без отлагане, като приемат всичките си решения в рамките на четири месеца след предоставянето на цялата имаща отношение информация от заявителя. По всяко време те могат да отправят искане за техническа помощ към управителите на инфраструктура и железопътните предприятия или други квалифицирани органи по време на изпълнението на функциите си, посочени в член 16.

В процеса на разработване на националната регулаторна рамка националните органи по безопасността се консултират с всички участници и заинтересовани страни, включително управители на инфраструктура, железопътни предприятия, производители и доставчици на услуги по поддръжката, потребители и представители на персонала.

2. Националните органи по безопасността имат право да извършват всички проверки, одити и разследвания, които са необходими за изпълнението на техните функции, и им се дава достъп до всички необходими документи и до помещения, съоръжения и оборудване на управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, а когато е необходимо — и до всеки от посочените в член 4 участници. Агенцията има същите права по отношение на железопътните предприятия, когато изпълнява функциите си по сертифициране на безопасността в съответствие с член 10, параграф 5.

3. Държавите членки предприемат мерките, необходими да се гарантира, че взетите от националните органи по безопасността решения подлежат на съдебен контрол.

4. Националните органи по безопасността провеждат активен обмен на мнения и опит по специално в установената от Агенцията мрежа, за да хармонизират критериите за вземане на решения в целия Съюз.

## Член 19

**Годишен доклад**

Националните органи по безопасността публикува годишен доклад относно дейността им за предшестващата година и го изпращат на Агенцията до 30 септември. Докладът съдържа информация за:

- а) развитието на безопасността в железопътния транспорт, включително съвкупност от общи показатели за безопасност на ниво държави членки, в съответствие с член 5, параграф 1;
- б) важните промени в законодателството и регулирането по отношение на безопасността в железопътния транспорт;
- в) разработването на сертификати и разрешения за безопасност;
- г) резултатите и натрупания опит от упражняването на надзор върху управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, включително броя и резултатите от проверки и одити;
- д) дерогациите, за които е взето решение съгласно член 15; и
- е) опита на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура от прилагането на съответните ОМБ.

## ГЛАВА V

## РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ И ИНЦИДЕНТИ

## Член 20

**Задължение за разследване**

1. Държавите членки гарантират, че разследващият орган, посочен в член 22, извършва разследване след тежки произшествия в железопътната система на Съюза. Целта на разследването е когато е възможно подобрене на безопасността в железопътния транспорт и предотвратяването на произшествия.

2. Разследващият орган, посочен в член 22, може да разследва и онези произшествия и инциденти, които при малко по-различни обстоятелства биха могли да доведат до тежки произшествия, включително технически повреди в структурните подсистеми или в съставните елементи на оперативната съвместимост на железопътните системи на Съюза.

Разследващият орган може да реши по собствена преценка дали да се предприеме разследване на такова произшествие или инцидент. В своето решение той взема предвид:

- a) сериозността на произшествието или инцидента;
  - b) дали произшествието е част от серия произшествия и инциденти по отношение на системата като цяло;
  - b) въздействието му върху безопасността на железопътния транспорт; и
  - г) молби от управители на инфраструктура, железопътни предприятия, националния орган по безопасността или държави членки.
3. Обхватът на разследванията и процедурата, която трябва да се следва при провеждане на разследвания, се определят от разследващия орган като се вземат предвид член 21 и член 23 и в зависимост от поуките, които са очаква да се извлекат от произшествието или инцидента за подобряване на безопасността.
4. Разследването в никакъв случай не включва определянето на вина или отговорност.

#### Член 21

#### Статут на разследването

1. Държавите членки определят, в рамките на съответните си правни системи, правния статут на разследването, който позволява на отговарящите за разследването да изпълнят своята функция по най-ефективния начин и за най-кратко време.
2. В съответствие с националното си законодателство държавите членки осигуряват пълно сътрудничество с органите, отговарящи за всяко едно съдебно следствие, и гарантират, че при първа възможност на разследващите лица се предоставя достъп до информация и доказателства от значение за разследването. По-специално им се предоставя:
  - a) незабавен достъп до мястото на произшествието или инцидента, както и до участвалия в произшествието подвижен състав, съответните инфраструктура и контрол на движението и уредбите за сигнализация;
  - b) правото на непосредствено описание на доказателствата и контролирано преместване на останките от катастрофата, инсталациите или елементите на инфраструктурата за проучване и анализ;
  - b) неограничен достъп до и използване на съдържанието на записващите устройства на превозното средство и апаратурата за записване на устни съобщения и регистриране на функционирането на системата за сигнализация и контрол на движението;
  - г) достъп до резултатите от експертизата на телата на жертвите;
  - д) достъп до резултатите от експертизата на влаковия персонал и друг железопътен персонал, участвал в произшествието или инцидента;
  - e) възможност за разпит на железопътния персонал, участвал в произшествието или инцидента, и други свидетели; и
  - ж) достъп до всякаква свързана информация или записи, държани от управителя на инфраструктурата, железопътните предприятия, структурите, отговарящи за поддръжката, и националния орган по безопасността.
3. Агенцията си сътрудничи с разследващия орган, когато разследването включва превозни средства, разрешени от Агенцията, или железопътни предприятия, сертифицирани от Агенцията. При първа възможност Агенцията предава цялата изискуема информация или записи на разследващия орган и при поискване предоставя обяснения.
4. Разследването се извършва независимо от всякакво съдебно следствие.

## Член 22

**Разследващ орган**

1. Всяка държава членка гарантира, че разследванията на произшествия и инциденти, посочени в член 20, се провеждат от постоянен орган, който се състои от най-малко един разследващ, квалифициран да изпълнява функцията на отговорен разследващ в случай на произшествие или инцидент. Този орган е независим по отношение на своята организация, юридическа структура и вземане на решения от управителите на инфраструктура, железопътните предприятия, таксуващите органи, разпределящите органи и органите за оценка на съответствието, както и от всяка структура, чиито интереси биха могли да са в конфликт с функциите, възложени на разследващия орган. Освен това той е функционално независим от националния орган по безопасността, Агенцията и от всякакви регулатори на железопътни мрежи.

2. Разследващият орган изпълнява своите функции независимо от другите образувания, посочени в параграф 1, и получава необходимите ресурси за това. Неговите разследващи придобиват статут, който им дава необходимите гаранции за независимост.

3. Държавите членки задължават железопътните предприятия, управителите на инфраструктура и когато е целесъобразно — националния орган по безопасността, незабавно да уведомят разследващия орган за произшествия и инциденти по член 20, като предоставят цялата налична информация. По целесъобразност, веднага след като станат достъпни липсващи данни, тази информация се актуализира.

Разследващият орган взема решение без отлагане и във всички случаи не по-късно от два месеца след получаването на нотификацията относно произшествието или инцидента за това дали да започне разследване или не.

4. Разследващият орган може да комбинира своите функции съгласно настоящата директива с работата по разследване на събития, различни от железопътни произшествия и инциденти, при положение че тези други разследвания не застрашават неговата независимост.

5. Ако е необходимо, и при условие че не се накърнява независимостта на разследващия орган, така както е предвидено в параграф 1, разследващият орган може да поиска помощ от разследващи органи от други държави членки или от Агенцията за експертно мнение или за извършване на технически прегледи, анализи или оценки.

6. Държавите членки може да възложат на разследващия орган задачата да проведе разследвания на железопътни произшествия и инциденти, различни от посочените в член 20.

7. Разследващият орган извършва активен обмен на мнения и опит с цел разработване на общи методи за разследване, формулиране на общи принципи за прилагане на препоръките за безопасност и адаптиране към развитието на научно-техническия прогрес.

Без да се засяга параграф 1, Агенцията оказва подкрепа на разследващия орган при изпълнението на тази задача в съответствие с член 38, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796.

Разследващите органи, с подкрепата на Агенцията в съответствие с член 38, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796, създават програма за партньорски проверки, като всички разследващи органи се насърчават да участват с цел наблюдение на тяхната ефективност и независимост. Разследващите органи, с подкрепата на секретариата, посочен в член 38, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796, публикуват:

- а) общата програма за партньорски проверки и критериите за тях; и
- б) годишния доклад за програмата, като се набляга на установените преимущества и предложените подобрения.

Докладите за партньорските проверки се предоставят на всички разследващи органи и на Агенцията. Тези доклади се публикуват на доброволен принцип.

## Член 23

**Процедура по разследване**

1. Произшествие или инцидент, посочени в член 20, се разследват от разследващия орган на държавата членка, в която се е случило събитието. Ако е невъзможно да се установи в коя държава членка се е случило то или ако се е случило на или близо до гранично съоръжение между две държави членки, съответните разследващи органи се споразумяват кой от тях поема разследването или то да бъде извършено съвместно. В първия случай другият разследващ орган има право да участва в разследването и напълно да се възползва от неговите резултати.

Разследващи органи от други държави членки се поканват, когато това е уместно, и участват в разследване когато:

- а) железопътно предприятие, установено и лицензирано в една от тези държави членки, е участник в произшествието или инцидента; или
- б) превозното средство, регистрирано или поддържано в една от тези държави членки, е участник в произшествието или инцидента.

На разследващите органи от поканените държави членки се предоставят необходимите правомощия, които им дават възможност, при поискване, да помагат в процеса на събиране на доказателства за разследващия орган на друга държава членка.

На разследващите органи от поканените държави членки се предоставя достъп до необходимите информация и доказателства, който да им позволи да участват ефективно в разследването при надлежно зачитане на националните закони, свързани със съдебното производство.

Настоящият параграф не изключва възможността държавите членки да се споразумяват за провеждането на съвместни разследвания от съответните органи при други обстоятелства.

2. За всяко произшествие или инцидент органът, отговарящ за разследването, осигурява подходящите средства, включително необходимата експлоатационна и техническа експертиза за провеждане на разследването. Експертизата може да бъде получена вътре или извън органа, в зависимост от характера на разследваното произшествие или инцидент.

3. Разследването се извършва с максимална откритост, така че да могат да бъдат изслушани всички засегнати страни и да се обменят мнения и резултати. На съответните управители на инфраструктура и на железопътните предприятия, на националния орган по безопасността, Агенцията, жертвите и техните роднини, претърпелите материални щети собственици, производителите, участващите аварийни служби и на представителите на персонала и потребителите се дава възможност да предоставят съответната техническа информация с оглед подобряване на качеството на доклада от разследването. Разследващият орган взема предвид и разбираемите нужди на жертвите и техните роднини и ги информира редовно за напредъка на разследването.

4. Разследващият орган завършва своите проучвания на мястото на инцидента в най-краткия възможен срок, така че управителят на инфраструктура да може да я възстанови и открие за железопътни транспортни услуги колкото е възможно по-скоро.

#### Член 24

#### Доклади

1. Разследване на произшествие или инцидент, посочени в член 20, е предмет на доклади под форма, подходяща за вида и сериозността на произшествието или инцидента и значимостта на резултатите от разследването. В докладите се формулират целите на разследванията, упоменати в член 20, параграф 1, и съдържат, когато е целесъобразно, препоръки за безопасност.

2. Разследващият орган прави окончателния доклад публично достояние в най-кратки срокове и нормално не по-късно от 12 месеца след датата на събитието. Ако окончателният доклад не може да бъде публикуван в срок от 12 месеца, разследващият орган оповестява междинен отчет най-малко на всяка годишнина от произшествието, в който се описват подробно напредъкът по разследването и всички въпроси, повдигнати във връзка с безопасността. Докладът, включително препоръките за безопасност, се предоставят на съответните страни, посочени в член 23, параграф 3 и на органите и заинтересованите участници в други държави членки.

Като взема предвид опита, натрупан от разследващите органи, Комисията установява чрез актове за изпълнение структурата за докладване, която да се следва във възможно най-голяма степен в докладите за разследване на произшествия и инциденти. Тази структура за докладване включва следните елементи:

- а) описание на събитието и неговия контекст;
- б) данни от разследвания и следствия, включително относно системата за управление на безопасността, приложените правила и разпоредби, функционирането на подвижния състав и техническите съоръжения, организацията на работната сила, документацията относно оперативната система, както и предишни събития с подобен характер;

- в) анализ и заключения във връзка с причините за събитието, включително допълнителни фактори, свързани с:
- i) действията, предприети от участващи в него лица;
  - ii) състоянието на подвижния състав или техническите съоръжения;
  - iii) уменията на персонала, процедурите и поддръжката,
  - iv) условията на регулаторната рамка, както и
  - v) прилагането на системата за управление на безопасността.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 28, параграф 3.

3. Всяка година до 30 септември разследващият орган публикува годишен доклад, в който се описват разследванията, извършени през предходната година, препоръките за безопасност, които са били направени, и предприетите действия в съответствие с издадените преди това препоръки.

#### Член 25

### Информация за изпращане в Агенцията

1. В рамките на седем дни след решението за предприемане на разследване разследващият орган информира Агенцията за това. В информацията се посочват датата, времето и мястото на събитието, както и видът и последствията по отношение на смъртните случаи, травмите и материалните щети.
2. Разследващият орган изпраща на Агенцията копие от окончателния доклад, посочен в член 24, параграф 2 и на годишния доклад, посочен в член 24, параграф 3.

#### Член 26

### Препоръки за безопасност

1. Препоръка за безопасност, издадена от разследващия орган, по никакъв начин не създава презумпцията за вина или отговорност за произшествие или инцидент.
2. Препоръките се адресират до националния орган по безопасността, и ако е необходимо поради характера на препоръката — до Агенцията, до други органи или агенции в съответната държава членка или други държави членки. Държавите членки, техните национални органи по безопасността и Агенцията вземат, в рамките на своите правомощия, необходимите мерки, за да гарантират, че препоръките за безопасност, издадени от разследващите органи, се вземат надлежно под внимание и когато е целесъобразно, се предприемат съответните действия.
3. Агенцията, националният орган по безопасността и други органи или структури или, при необходимост, други държави членки, към които са адресирани препоръки, докладват редовно на разследващия орган за взетите или планирани мерки като следствие от препоръката.

#### ГЛАВА VI

### ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

#### Член 27

### Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегираните актове, посочено в член 6, параграф 6 и член 7, параграф 6, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 15 юни 2016 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възрази срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. От особено значение е Комисията да следва обичайната си практика и да провежда консултации с експерти, включително с експерти на държавите членки, преди приемането на тези делегирани актове.

4. Делегирането на правомощия, посочено в член 6, параграф 6 и член 7, параграф 6, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. Решението не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 6, параграф 6 и член 7, параграф 6, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не е представил възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и на Съвета, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

#### Член 28

##### Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 51 от Директива (ЕС) 2016/797. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта за акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

#### Член 29

##### Доклад и по-нататъшни действия на Съюза

1. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета до 16 юни 2021 г. и след това на всеки пет години доклад за изпълнението на настоящата директива, по-специално с цел да се следи за ефективността на мерките за издаване на единните сертификати за безопасност.

Докладът се придружава, при необходимост, от предложения за по-нататъшно действие на Съюза.

2. Агенцията прави оценка на изграждането на култура на безопасност, включително докладване на събития. До 16 юни 2024 г. Агенцията представя на Комисията доклад, съдържащ, по целесъобразност, подобрения, които да се внесат в системата. Въз основа на тези препоръки Комисията предприема подходящи мерки и предлага, ако е необходимо, изменения в настоящата директива.
3. До 16 декември 2017 г. Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно действията, предприети с оглед на постигане на следните цели:
  - а) задължението на производителите да маркират с идентификационен код критичните за безопасността компоненти, които се движат по европейските железопътни мрежи, с което се гарантира, че идентификационният код ясно обозначава компонента, наименованието на производителя и значимите производствени данни;
  - б) пълната възможност за проследяване на критичните за сигурността компоненти, възможността за проследяване на дейностите по поддръжката им и определянето на експлоатационния им срок; както и
  - в) определянето на общи задължителни принципи за поддръжката на тези компоненти.

#### Член 30

##### Санкции

Държавите членки установяват правилата за санкции, приложими при нарушаване на националните разпоредби, приети съгласно настоящата директива, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални, недискриминационни и възпиращи. Държавите членки съобщават на Комисията тези правила до датата, предвидена в член 33, параграф 1, и я уведомяват без отлагане за всякакви последващи изменения, които ги засягат.



## Член 31

**Преходни разпоредби**

1. Приложение V към Директива 2004/49/ЕО се прилага до датата на прилагане на актовете за изпълнение, посочени в член 24, параграф 2 от настоящата директива.
2. Без да се засяга параграф 3 от настоящия член, по отношение на железопътните предприятия, които трябва да бъдат сертифицирани между 15 юни 2016 г. и 16 юни 2019 г. се прилага Директива 2004/49/ЕО. Тези сертификати за безопасност са валидни до изтичане на срока им.
3. Най-късно от 16 юни 2019 г. Агенцията провежда изпълнението на задачите по сертифициране съгласно член 10 по отношение на области на дейност в държавите членки, които не са нотифицирали Агенцията и Комисията в съответствие с член 33, параграф 2. Чрез дерогация от член 10 националните органи по безопасността на държавите членки, които са нотифицирали Агенцията и Комисията съгласно член 33, параграф 2, могат да продължат да издават сертификати в съответствие с Директива 2004/49/ЕО до 16 юни 2020 г.

## Член 32

**Препоръки и становища на Агенцията**

Агенцията предоставя препоръки и становища в съответствие с член 13 от Регламент (ЕС) 2016/796 за целите на прилагането на настоящата директива. Тези препоръки и становища могат да се вземат предвид при приемането на правни актове от Съюза, съгласно настоящата директива.

## Член 33

**Транспониране**

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходимите за да се съобразят с членове 2—4, членове 8—11, член 12, параграф 5, член 15, параграф 3, членове 16—19, член 21, параграф 2, член 23, параграфи 3 и 7, член 24, параграф 2, член 26, параграф 3 и приложения II и III, в срок до 16 юни 2019 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.
2. Държавите членки могат да удължат посочения в параграф 1 срок за транспониране с една година. За тази цел до 16 декември 2018 г. държавите членки, които няма да въведат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби в рамките на срока за транспониране, посочен в параграф 1, уведомяват Агенцията и Комисията за това и предоставят обосновка за подобно удължаване.
3. Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Те включват също така уточнение, че позоваванията в съществуващите закони, подзаконови и административни разпоредби на директивата, отменена с настоящата директива, се считат за позовавания на настоящата директива. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.
4. Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Кипър и Малта, доколкото на териториите им няма установена железопътна система.

Когато обаче публична или частна структура подаде официално заявление за изграждане на железопътна линия с оглед на нейната експлоатация от едно или повече железопътни предприятия, съответните държави членки въвеждат законодателство за изпълнение на настоящата директива в рамките на две години от получаването на заявлението.

## Член 34

**Отмяна**

Директива 2004/49/ЕО, изменена с директивите, посочени в приложение IV, част А, се отменя, считано от 16 юни 2020 г., без да се засягат задълженията на държавите членки по отношение на сроковете за транспониране в националното право и прилагането на директивите, посочени в приложение IV, част Б.

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

*Член 35*

**Влизане в сила**

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

*Член 36*

**Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на 11 май 2016 година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*  
M. SCHULZ

*За Съвета*  
*Председател*  
J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

\_\_\_\_\_

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

## ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Общите показатели за безопасност (ОПБ) се отчитат ежегодно от националните органи по безопасността.

Ако след представянето на доклада бъдат открити нови факти или грешки, показателите за съответната година се изменят или коригират от националния орган по безопасността при първа възможност и най-късно в следващия годишен доклад.

Общите определения за ОПБ и методите за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията са посочени в допълнението.

**1. Показатели, свързани с произшествия**

1.1. Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой значителни произшествия и разбивка по следните видове произшествия:

- сблъсък на влак с железопътно превозно средство,
- сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит,
- дерайлиране на влак,
- произшествие на прелез, включително произшествие с пешеходци на прелез, и допълнителна разбивка за петте вида прелези, определени в точка 6.2,
- произшествие с лица, с участието на движещ се подвижен състав, с изключение на самоубийствата и опитите за самоубийство,
- пожар на подвижен състав,
- други.

Всяко значително произшествие се докладва по вида на първичното произшествие дори когато последствията от вторичното произшествие са по-тежки (напр. дерайлиране, последвано от пожар).

1.2. Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой лица, тежко ранени или загинали, по вид на произшествието, разделени на следните категории:

- пътник (също така и относителна стойност спрямо общия брой пътник-километри и пътнически влак-километри),
- служител или изпълнител,
- ползвател на прелез,
- нарушител,
- друго лице, намиращо се на перон,
- друго лице, ненамиращо се на перон.

**2. Показатели, свързани с опасни товари**

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой произшествия, свързани с железопътния превоз на опасни товари, разделени на следните категории:

- произшествие с участието на най-малко едно железопътно превозно средство, превозващо опасни товари, както са определени в допълнението,
- брой произшествия, при които са освободени опасни товари.

**3. Показатели, свързани със самоубийства**

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой на самоубийствата и опитите за самоубийство.

**4. Показатели, свързани с предпоставки за произшествия**

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой на предпоставки за произшествия и разбивка по следните видове предпоставки:

- счупена релса,
- изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза,
- неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация,

- подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка,
- подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка,
- счупено колело на подвижен състав в експлоатация,
- счупена ос на подвижен състав в експлоатация.

Всички предпоставки трябва да бъдат докладвани, както довелите, така и недовелите до произшествие. (Предпоставка, която е довела до значително произшествие, се докладва също така по показателите, свързани с предпоставки; предпоставка, която не е довела до значително произшествие, се докладва само по показателите, свързани с предпоставките).

**5. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията**

Общо в евро и относително (спрямо влак-километри):

- брой на смъртните случаи и на тежко ранените лица, умножен по стойността за предотвратяване на пострадал (СПП),
- разходи за щети, нанесени на околната среда,
- разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата,
- разходи за закъснения вследствие на произшествия.

Националните органи по безопасността докладват за икономическото въздействие на значителните произшествия.

СПП представлява стойността, която обществото определя за предотвратяването на пострадал, и като такава тя не представлява референтна стойност за обезщетението между страни, участвали в произшествие.

**6. Показатели, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното прилагане**

**6.1. Процент коловози с действащи системи за влакова защита (СВЗ) и процент влак-километри с използването на бордови СВЗ, когато тези системи осигуряват:**

- предупреждение,
- предупреждение и автоматично спиране,
- предупреждение и автоматично спиране и точков надзор на скоростта,
- предупреждение и автоматично спиране и непрекъснат надзор на скоростта.

**6.2. Брой прелези (общ, на линейен километър и на километър релсов път) по следните пет вида:**

- а) прелез с пасивна охрана
- б) прелез с активна охрана:
  - i) ръчна,
  - ii) автоматична, с предупреждение от страната на ползвателя,
  - iii) автоматична, със защита от страната на ползвателя,
  - iv) със защита от страната на железния път.

## Допълнение

## Общи определения за ОПБ и методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

## 1. Показатели, свързани с произшествия

- 1.1. „значително произшествие“ означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно превозно средство, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и депата;
- 1.2. „значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения, или околната среда“ означава щети, които са равностойни на 150 000 EUR или повече;
- 1.3. „значително нарушаване на движението“ означава, че движението на влаковете по главна железопътна линия е прекъснато за шест часа или повече;
- 1.4. „влак“ означава едно или повече железопътни превозни средства, задвижвани от един или повече локомотиви или моторни вагони, или един моторен вагон, пътуващ самостоятелно, движещ се под определен номер или специфично обозначение от начална фиксирана точка до крайна фиксирана точка, включително лека машина, т.е. локомотив, пътуващ самостоятелно;
- 1.5. „сблъсък на влак с железопътно превозно средство“ означава сблъсък чело в чело, чело в край или странично сблъскване между част от влак и част от друг влак или железопътно превозно средство, или с маневриращ подвижен състав;
- 1.6. „сблъсък на влак с препятствие в строителния габарит“ означава сблъсък между част от влак и предмети, закрепени или временно намиращи се на или в близост до коловоза (с изключение на предмети на прелез, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател), включително сблъсък с надземна контактна мрежа;
- 1.7. „дерайлиране на влак“ означава всеки случай, при който най-малко едно колело на влака напусне железния път;
- 1.8. „произшествие на прелез“ означава всяко произшествие на прелез с участието на най-малко едно железопътно превозно средство и едно или повече пресичащи превозни средства, други пресичащи ползватели, като пешеходци, или други предмети, намиращи се временно на или в близост до коловоза, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател;
- 1.9. „произшествие с хора, с участието на движещ се подвижен състав“ означава произшествия с едно или повече лица, които са ударени от железопътно превозно средство или от предмет, който е закрепен към превозното средство или който се е отделил от него, това включва лица, които падат от железопътни превозни средства, както и лица, които падат или са ударени от незакрепени предмети, докато пътуват на борда на железопътни превозни средства;
- 1.10. „пожар на подвижен състав“ означава пожар или взрив, настъпил на железопътно превозно средство (включително на товара му), докато се движи между гарата на заминаване и гарата на местоназначение, включително докато е спряло на гарата на заминаване, на гарата на местоназначение или на междинни спирки, както и по време на дейности по композиране и разкомпозиране;
- 1.11. „друго (произшествие)“ означава всяко произшествие, различно от сблъсък на влак с железопътно превозно средство, сблъсък на влак с препятствия в рамките на строителния габарит, дерайлиране на влак, произшествие на прелез, произшествие с човек, с участието на движещ се подвижен състав или пожар на подвижен състав;
- 1.12. „пътник“ означава всяко лице, с изключение на членовете на влаковата бригада, което извършва пътуване по железен път, включително пътник, който се опитва да се качи или да слезе от движещ се влак, само за целите на статистиката на произшествията;
- 1.13. „служител или изпълнител“ означава всяко лице, чиято трудова дейност е свързана с железница и се намира на работа по време на произшествието, включително персонала на изпълнителите, самостоятелно заетите лица, наети като изпълнители, влаковата бригада и лицата, работещи с подвижния състав и инфраструктурните съоръжения;
- 1.14. „ползвател на прелез“ означава всяко лице, което използва прелез, за да пресече железопътната линия с някакво превозно средство или пеша;
- 1.15. „нарушител“ означава всяко лице, намиращо се в железопътни обекти, в които такова присъствие е забранено, с изключение на ползвател на прелез;
- 1.16. „друго лице, намиращо се на перон“ означава всяко лице, което се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“ „друго лице, намиращо се на перон“ или „нарушител“;

- 1.17. „друго лице, ненамиращо се на перон“ означава всяко лице, което се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“ „друго лице, ненамиращо се на перон“ или „нарушител“;
- 1.18. „смъртен случай (загинало лице)“ означава лице, което е загинало на място или е починало в рамките на 30 дни в резултат на произшествие, с изключение на самоубийство;
- 1.19. „тежко раняване (тежко ранено лице)“ означава всяко ранено лице, което е прието за болнично лечение за повече от 24 часа в резултат на произшествие, с изключение на опитите за самоубийство.

## 2. Показатели, свързани с опасни товари

- 2.1. „произшествие, свързано с превоза на опасни товари“ означава произшествие или инцидент, подлежащ на докладване в съответствие с RID <sup>(1)</sup>/ADR, раздел 1.8.5;
- 2.2. „опасни товари“ означава вещества и предмети, чийто превоз е забранен съгласно RID или е разрешен само при предписаните в него условия.

## 3. Показатели, свързани със самоубийства

- 3.1. „самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до смърт, както е регистриран и класифициран от компетентния национален орган;
- 3.2. „опит за самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до тежко раняване.

## 4. Показатели, свързани с предпоставки за произшествия

- 4.1. „счупена релса“ означава релса, която се е начупила на две или повече парчета или от която се е отделило парче метал, причиняващо празнина с дължина над 50 mm и дълбочина над 10 mm на повърхността, по която се търкалят колелата;
- 4.2. „изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза“ означава всяка неизправност, свързана с непрекъснатостта и геометрията на коловоза, която изисква коловозът да бъде спрял от експлоатация, или незабавното ограничаване на разрешена скорост;
- 4.3. „неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация“ означава всяка техническа неизправност на системата за сигнализация (на инфраструктурата или на подвижния състав), вследствие на която сигнализираната информация е по-малко ограничителна, отколкото е необходимо;
- 4.4. „подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка“ означава всеки случай, при който която и да е част на влака извършва движение извън разрешеното, и преминава отатък опасната точка;
- 4.5. „подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка“ означава всеки случай, при който която и да е част на влака извършва движение извън разрешеното, но не преминава отатък опасната точка.

Неразрешено движение, както е посочено в точки 4.4 и 4.5 по-горе, означава преминаване покрай:

- подаден встрани от коловоза цветен светлинен сигнал или затворен семафор, или нареждане „СПРИ“, когато няма действаща система за влакова защита (СВЗ),
- крайната точка на движението, свързано с безопасността, разрешено от СВЗ,
- точка, съобщена чрез устно или писмено указание съгласно правилниците,
- стоп-табла (отбивачните съоръжения не се включват) или ръчни сигнали.

Не се включват случаите, при които превозни средства без прикачена тягова единица или влак без присъствието на персонал на борда преминават покрай затворен сигнал. Не се включват случаите, при които по някаква причина сигналът не се е затворил навреме, за да даде възможност на машиниста да спре влака пред сигнала.

Националните органи за безопасност могат да докладват поотделно за четирите признака на неразрешено движение, посочени в тиретата в настоящата точка, но докладват най-малко един събирателен показател, съдържащ данни за всичките четири признака.

- 4.6. „счупено колело на подвижен състав в експлоатация“ означава счупване, засягащо колелото и пораждащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъсък);

<sup>(1)</sup> RID — „Правилник за международен железопътен транспорт на опасни товари“, приет с Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13).

4.7. „счупена ос на подвижен състав в експлоатация“ означава счупване, засягащо оста и пораждащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъсък).

## 5. Общи методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

5.1. Стойността за предотвратяване на пострадал (СПП) се състои от:

- 1) стойността за безопасността сама по себе си: стойностите на готовността за плащане (ГП) въз основа на проучванията за заявените предпочитания, осъществени в държавата членка, в която се прилагат такива стойности.
- 2) стойностите на разходите, оценени в държавите членки, състоящи се от:
  - медицински и рехабилитационни разходи,
  - съдебни разходи, полицейски разходи, разходи за частни разследвания на произшествието, разходи за службата за извънредни ситуации и административни разходи по застраховането,
  - стойност за обществото на стоките и услугите, които би могло да произведе лицето, ако произшествието не се беше случило.

При изчисляването на разходите за жертвите, смъртните случаи и тежките ранявания се разглеждат поотделно (различна СПП за смъртен случай и тежко раняване).

5.2. Общи принципи за определяне на стойността на безопасността сама по себе си и за оценяване на преките и/или косвените икономически разходи:

За стойността на безопасността сама по себе си определянето на уместността на наличните оценки се основава на следните съображения:

- оценките да са свързани със система за оценяване на намаляването на риска от смъртни случаи в транспортния сектор и да следват подход на ГП съгласно методи за проучване на заявените предпочитания,
- използваната за стойностите извадка респонденти е представителна за съответната целева група. По-специално извадката трябва да отразява разпределението по възраст и доходи заедно с други важни социално-икономически и/или демографски характеристики на населението,
- метода за достигане до стойностите на ГП: изследването да е замислено така, че въпросите да са ясни и понятни за респондентите.

Преките и косвените икономически разходи се оценяват въз основа на действителните разходи, понесени от обществото.

5.3. Определения

5.3.1. „разходи във връзка с шети, нанесени на околната среда“ означава разходи, които трябва да се поемат от железопътните предприятия и операторите на инфраструктурата, като се преценяват въз основа на техния опит, за да се възстанови увреденият район в състоянието му преди железопътното произшествие;

5.3.2. „разходи за материални шети по подвижния състав или инфраструктурата“ означава разходите за осигуряване на нов подвижен състав или инфраструктура със същите функционални възможности и технически параметри като тези определени като тотална щета, и разходите по възстановяването на поддаващите се на ремонт подвижен състав или инфраструктура в състоянието им преди произшествието; оценяват се от железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата въз основа на техния опит, включително всички разходи, свързани с вземането под наем на подвижен състав, вследствие на недостига, породен от повредените превозни средства;

5.3.3. „разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествия“ означава паричната стойност на закъсненията, понесена от ползвателите на железопътния транспорт (пътници и клиенти на товарните превози) вследствие на произшествия, изчислени по следния модел:

$VT$  = парична стойност на спестеното време за пътуване

Стойност на времето за влаков пътник (за час)

$$VT_p = [VT \text{ на пътуващите по работа}] * [\text{среден процент на пътуващите по работа годишно}] + [VT \text{ на непътуващите по работа}] * [\text{среден процент на непътуващите по работа годишно}]$$

$VT_p$  се измерва в евро на пътник на час

„пътник по работа“ означава пътник, който пътува във връзка с професионалната си дейност, с изключение на пътуването до местоработата.

Стойност на времето за товарен влак (за час)

$$VT_F = [VT \text{ на товарни влакове}] * [(\text{тон-км}) / (\text{влак-км})]$$

$VT_F$  се измерва в евро за тон товар за час

Средният тонаж на товари, превозени с един влак за една година = (тон-км)/(влак-км)

СМ = стойност на 1 минута закъснение на влак

Пътнически влак

$$СМ_p = K1 * (V_{T_p} / 60) * [(\text{пътник-км}) / (\text{влак-км})]$$

Среден брой пътници за влак за една година = (пътник-км)/(влак-км)

Товарен влак

$$СМ_f = K2 * (V_{T_f} / 60)$$

Коефициентите K1 и K2 по стойност са между стойността на времето и стойността на закъснението, както е определена при проучванията на заявените предпочитания, за да се отрази, че загубеното в резултат на закъснения време се възприема значително по-отрицателно от нормалното време за пътуване.

Разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествие =  $СМ_p * (\text{минути закъснение на пътнически влакове}) + СМ_f * (\text{минути закъснение на товарни влакове})$

Обхват на модела

Разходите, причинени от закъснения, трябва да се изчисляват за значителни произшествия, както следва:

- действителни закъснения по железопътните линии, на които са се случили произшествия, измерени в крайната гара;
- действителни закъснения или, ако не е възможно, преценка за закъсненията по други засегнати линии.

#### 6. Показатели, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното прилагане

- 6.1. „система за влакова защита (СВЗ)“ означава система, която подпомага да се наложи спазване на сигналите и ограниченията на скоростта;
- 6.2. „бордови системи“ означава системи, подпомагащи машиниста да наблюдава сигнализацията по железопътната линия и сигнализацията в кабината, като по този начин предоставят защита по отношение на опасните точки и спазването на ограниченията на скоростта. Бордовите СВЗ се описват както следва:
- а) Предупреждение, което осигурява автоматично предупреждение на машиниста.
  - б) Предупреждение и автоматично спиране, които осигуряват автоматично предупреждение на машиниста и автоматично спиране при преминаване на затворен сигнал.
  - в) Предупреждение и автоматично спиране и точков надзор на скоростта, които осигуряват защита по отношение на опасните точки, където „точков надзор на скоростта“ означава надзор на скоростта на определени места (скоростни контроли) при подхода към сигнала.
  - г) Предупреждение и автоматично спиране и непрекъснат надзор на скоростта, които осигуряват защита по отношение на опасни точки и непрекъснат надзор на ограниченията на скоростта по линията, където „непрекъснат надзор на скоростта“ означава непрекъснато указване и прилагане на максимално допустимата целева скорост във всички участъци на линията.

Тип г) се счита за система за автоматична влакова защита (АВЗ).

- 6.3. „прелез“ означава всяко пресичане на едно ниво на път или на преминаване с железопътна линия, както е признато от управителя на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се преминавания между перони в рамките на гарите, както и преминавания на коловозите, които са предназначени за ползване само от служители.
- 6.4. „път“ означава за целите на статистиката на железопътните произшествия, всеки обществен или частен път, улица или магистрала, включително прилежащите пешеходни пътеки и велосипедни алеи;
- 6.5. „преминаване“ означава всеки маршрут, различен от път, предназначен за преминаване на хора, животни, превозни средства или машини;
- 6.6. „прелез с пасивна охрана“ означава прелез без каквато и да е форма на предупредителна система или защита, която да се задейства, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза;
- 6.7. „прелез с активна охрана“ означава прелез, при който пресичащите ползватели са защитени или предупредени за приближаващия се влак чрез устройства, задействащи се, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза.
- Защитата чрез използване на физически устройства включва:
- полубариери или цели бариери,
  - портални врати.



— Предупреждение чрез използване на оборудване, монтирано на прелезите:

- визуални устройства: светлини,
- звукови устройства: звънци, сирени, клаксони и др.

Прелезите с активна охрана се класират както следва:

- а) ръчни: прелези, при които защитата или предупреждението от страната на ползвателя се задейства ръчно от служител на железницата.
- б) автоматични, с предупреждение от страната на ползвателя: прелези, при които предупреждението от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак.
- в) автоматични, със защита от страната на ползвателя: прелези, при които защитата от страната на ползвателя се задейства от приближаващия влак. Това включва прелези, които имат както защита, така и предупреждение от страната на ползвателя.
- г) защитени от страната на железния път: прелез, при който сигнал или друга система за влакова защита разрешава на влака да пропължи щом прелезът е напълно защитен от страната на ползвателя и на него няма препятствия.

## 7. Определения на мерните единици

- 7.1. „влак-километър“ означава единица мярка, изразяваща движението на влак на разстояние един километър. Използва се действително изминатото разстояние, ако то е известно, в противен случай се използва стандартното разстояние по мрежата между началната точка и местоназначението. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава.
- 7.2. „пътник-километър“ означава единица мярка, изразяваща превоза на един пътник с железопътен транспорт на разстояние от един километър. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава.
- 7.3. „линеен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2. За многопътни железопътни линии се взема предвид само разстоянието между началната точка и местоназначението.
- 7.4. „линеен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2. За многопътни железопътни линии се взема предвид общата дължина на всички коловози.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

**НОТИФИЦИРАНЕ ЗА НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВИЛА ЗА БЕЗОПАСНОСТ**

Националните правила за безопасност, за които е изпратена нотификация в съответствие с член 8, параграф 1, буква а), включват:

1. правила относно съществуващите национални критерии и методи за безопасност;
  2. правила относно изисквания във връзка със системите за управление на безопасността и издаването на сертификати за безопасност на железопътни предприятия;
  3. общи правила за експлоатиране на железопътната мрежа, все още необхванати от ТСОС, включително правила относно сигнализацията и системата за управление на движението;
  4. правила, формулиращи изисквания във връзка с допълнителни вътрешни правила за експлоатация (фирмени правила), които трябва да бъдат установени от управителите на инфраструктура и железопътните предприятия;
  5. правила относно изискванията спрямо персонал, изпълняващ функции от критично значение за безопасността, включително критериите за подбор, здравословна годност и професионално обучение, както и сертифициране, при положение че те все още не са обхванати от ТСОС;
  6. правила относно разследването на произшествия и инциденти.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ III

**Изисквания и критерии за оценка на организации, които кандидатстват за сертификат на СОП или за сертификат за функции по поддръжка, възложени на външни изпълнители от структура, която отговаря за поддръжката**

Управлението на организацията трябва да бъде документирано във всички съответни части и по-специално да описва разпределението на отговорности в рамките на организацията и с подизпълнителите. То показва как се осигурява контролът от ръководството на различни нива, как се включват персоналът и неговите представители на всички нива и как се гарантира непрекъснатото подобряване.

Следните основни изисквания се прилагат по отношение на четирите функции на структурата, която отговаря за поддръжката (СОП), които се да осъществяват от самата организация или чрез споразумения за възлагане:

1. Ръководна роля — ангажираност към разработването и прилагането на системата за поддръжка на организацията и към непрекъснатото подобряване на нейната ефективност;
2. Оценка на риска — структуриран подход за оценка на рисковете, свързани с поддръжката на превозни средства, включително тези, които произтичат пряко от оперативните процеси и дейностите на други организации или лица, и за определяне на подходящи мерки за контрол на риска;
3. Наблюдение — структуриран подход, с който да се гарантира, че мерките за контрол на риска са въведени, прилагат се правилно и постигат целите на организацията;
4. Непрекъснатото подобряване — структуриран подход за анализ на информацията, събрана чрез редовно наблюдение, одит или други подходящи източници, и за използване на резултатите с цел извличане на поуки и приемане на превантивни или коригиращи мерки за поддръжане или подобряване на равнището на безопасност;
5. Структура и отговорност — структуриран подход за определяне на отговорностите на лицата и екипите за надеждно изпълнение на целите на организацията за безопасност;
6. Управление на компетентността — структуриран подход, с който да се гарантира, че служителите разполагат с необходимата компетентност за постигане на целите на организацията по безопасен, ефективен и ефикасен начин при всякакви обстоятелства;
7. Информация — структуриран подход, с който да се гарантира, че лицата, които извършват оценки и вземат решения на всички нива в организацията разполагат с важна информация, и за да се гарантира пълнотата и уместността на информацията;
8. Документация — структуриран подход за осигуряване на проследимост на цялата имаща отношение информация;
9. Дейности по договаряне — структуриран подход, с който да се гарантира, че дейностите, възложени на подизпълнител, се управляват по подходящ начин, така че да бъдат постигнати целите на организацията и да се обхванат всички компетентности и изисквания;
10. Дейности по поддръжка — структуриран подход, с който да се гарантира:
  - че всички дейности по поддръжка, засягащи безопасността и критичните за безопасността компоненти, са установени и добре управлявани и че всички необходими промени в тези дейности по поддръжка, засягащи безопасността, са установени, добре управлявани, въз основа на натрупания опит и прилагането на общите методи за безопасност за оценка на риска съгласно член 6, параграф 1, буква а), и надлежно документиран;
  - съответствието с основните изисквания за оперативна съвместимост;
  - въвеждането и проверката на съоръженията, оборудването и инструментите за поддръжка, които са специално разработени и необходими за извършване на поддръжката;
  - анализът на първоначалната документация, свързана с превозното средство, за предоставяне на първото досие за поддръжката, и да се гарантира правилното му прилагане чрез разработване на поръчки за поддръжка;
  - че компонентите (включително резервните части) и материалите се използват както е посочено в поръчките за поддръжка и документацията на доставчика; те се съхраняват, третират и транспортират по подходящ начин, както е посочено в поръчките за поддръжка и документацията на доставчика, и са в съответствие с имащите отношение национални и международни правила, както и с изискванията на съответните поръчки за поддръжка;

- че се определят, установяват, осигуряват, регистрират и поддържат в наличност подходящи и достатъчни съоръжения, оборудване и инструменти, които да позволяват извършването на услугите по поддръжка в съответствие с поръчките за поддръжка и други приложими спецификации, като се гарантира безопасно осъществяване на поддръжката, ергономичност и защита на здравето;
- че организацията разполага с процедури, с които да гарантира, че нейното измервателно оборудване и всички съоръжения, оборудване и инструменти се използват, калибрират, съхраняват и поддържат правилно в съответствие с документираните процедури;

11. Дейности по контрол — структуриран подход, с който да се гарантира:

- че превозните средства се изваждат от експлоатация за планирана, условна или корективна поддръжка своевременно или когато са установени дефекти или други нужди;
  - необходимите мерки за контрол на качеството;
  - че функциите по поддръжка се извършват в съответствие с поръчките за поддръжка и за да се издаде съобщение за връщане в експлоатация, което включва евентуални ограничения на използването;
  - че се докладва, разследва и анализира евентуален случай на неспазване при прилагането на системата за управление, което може да доведе до произшествия, инциденти, ситуации, близки до инциденти, или други опасни събития, и че са взети необходимите превантивни мерки в съответствие с общия метод за безопасност за наблюдение, предвиден в член 6, параграф 1, буква в);
  - процес на периодичен вътрешен одит и наблюдение в съответствие с общия метод за безопасност за наблюдение, предвиден в член 6, параграф 1, буква в).
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ IV

## ЧАСТ А

**Отменени директиви и списък на техните последващи изменения**

(посочени в член 34)

Директива 2004/49/ЕО	(ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44)
Директива 2008/57/ЕО	(ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1)
Директива 2008/110/ЕО	(ОВ L 345, 23.12.2008 г., стр. 62)
Директива 2009/149/ЕО на Комисията	(ОВ L 313, 28.11.2009, стр. 65)
Поправка, 2004/49/ЕО	(ОВ L 220, 21.6.2004, стр. 16)
Директива 2014/88/ЕС на Комисията	(ОВ L 201, 10.7.2014, стр. 9)

## ЧАСТ Б

**Срокове за транспониране в националното право**

(посочени в член 34)

Директива	Краен срок за транспониране
2004/49/ЕО	30 април 2006 г.
2008/57/ЕО	19 юли 2010 г.
2008/110/ЕО	24 декември 2010 г.
Директива 2009/149/ЕО на Комисията	18 юни 2010 г.
Директива 2014/88/ЕС на Комисията	30 юли 2015 г.

## ПРИЛОЖЕНИЕ V

Таблица на съответствието

Директива 2004/49/ЕО	Настоящата директива
Член 1	Член 1
Член 2	Член 2
Член 3	Член 3
Член 4	Член 4
Член 5	Член 5
Член 6	Член 6
Член 7	Член 7
Член 8	Член 8
Член 9	Член 9
Член 10	Член 10
-	Член 11
Член 11	Член 12
Член 12	-
Член 13	Член 13
Член 14а, параграфи 1 - 7	Член 14
Член 14,а параграф 8	Член 15
Член 15	-
Член 16	Член 16
-	Член 17
Член 17	Член 18
Член 18	Член 19
Член 19	Член 20
Член 20	Член 21
Член 21	Член 22
Член 22	Член 23
Член 23	Член 24
Член 24	Член 25
Член 25	Член 26
Член 26	-
-	Член 27
Член 27	Член 28
Член 28	-
Член 29	-
Член 30	-
Член 31	Член 29
Член 32	Член 30
-	Член 31
-	Член 32
Член 33	Член 33

Директива 2004/49/ЕО	Настоящата директива
-	Член 34
Член 34	Член 35
Член 35	Член 36
Приложение I	Приложение I
Приложение II	Приложение II
Приложение III	-
Приложение IV	-
Приложение V	-
-	Приложение III

**Изявление на Комисията относно обяснителните документи**

Комисията припомня, че Европейският парламент, Съветът и Комисията потвърдиха в своята съвместна политическа декларация от 27 октомври 2011 г. относно обяснителните документи, че информацията, която държавите членки предоставят на Комисията по отношение на транспонирането на директивите в националното право „трябва да бъде ясна и точна“ с цел да се улесни Комисията при изпълнението на нейната задача да следи за прилагането на правото на Съюза. В настоящия случай обяснителните документи можеха да бъдат от полза за постигането на тази цел. Комисията изразява съжаление, че окончателният текст не съдържа разпоредби с оглед на това.

---