

РЕШЕНИЯ

ДЕЛЕГИРАНО РЕШЕНИЕ (ЕС) 2017/1474 НА КОМИСИЯТА

от 8 юни 2017 година

за допълване на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на специфичните цели за изготвяне, приемане и преразглеждане на техническите спецификации за оперативна съвместимост

(нотифицирано под номер C(2017) 3800)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива (ЕО) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз⁽¹⁾, и по-специално член 5, параграф 1 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Въпреки че в член 4 от Директива (ЕС) 2016/797 се определят съдържанието и някои общи цели на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), в нея не се определят специфичните цели за всяка ТСОС, а се оправомощава Комисията да приема делегирани актове за тази цел.
- (2) Настоящото решение определя съгласуван набор от специфични цели, които следва да бъдат включени в ТСОС, за да се подобри оперативната съвместимост, като същевременно се създадат условия за улесняването, подобряването и развитието на железопътните транспортни услуги в Съюза и с трети държави, както и да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство и за постепенното изграждане на вътрешния пазар.
- (3) Тези специфични цели в ТСОС следва да се изпълняват посредством искания към Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“) в съответствие с член 5, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797. Исканията следва да се основават на приоритетите на Комисията и на наличието на ресурси в рамките на Агенцията. За всяка специфична цел препоръките на Агенцията следва да включват анализи на разходите и ползите, както и оценки на въздействието от разглежданите технически решения, за да се даде възможност на Комисията да избере най-добрите решения и да установи ТСОС чрез актове за изпълнение в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797.
- (4) По отношение на обхвата на прилагането съществуващите ТСОС в удовлетворителна степен обхващат всички подсистеми, дефинирани в приложение II към Директива (ЕС) 2016/797. Въпреки това, в съответствие с принципите за „по-добро регулиране“, с цел да се намали броят на законодателните актове и да се увеличи съгласуваността между ТСОС, обхватът на специфичните ТСОС следва да бъде преразгледан и евентуално някои от тях следва да бъдат реструктурирани или да бъдат обединени, за да се избегне дублирането и да се осигури пряко съответствие между подсистемите, съществените изисквания и ТСОС. При това следва да се взема предвид стабилността, необходима за законодателството в областта на железопътния транспорт.
- (5) С цел да се гарантира съгласуваността на законодателството, следва да бъдат взети предвид възможните въздействия и интерфейси между отделните ТСОС и между ТСОС и съществуващите стратегии, политики и законодателни актове. Също така следва да се обмисли дали предложените решения или специфични елементи следва да бъдат включени в самата ТСОС или в свързаните документи и законодателство. Освен това, когато е възможно, ТСОС следва да запазват разпоредбите на ТСОС, които отстраняват техническите пречки пред оперативната съвместимост, и по-специално разпоредбите, които улесняват свободното движение на возила в целия Съюз.
- (6) При преразглежданията на ТСОС следва да се взема предвид опитът на железопътния сектор по отношение на неясни изисквания или други неочаквани въздействия и разходи, произтичащи от ТСОС, включително по-специално опитът в коридорите за железопътен товарен превоз по отношение на въпросите, свързани с товарите, или опитът, получен от прилагането на ТСОС по железопътни линии с ниска плътност на превозите.

⁽¹⁾ OBL 138, 26.5.2016 г., стр. 44.

- (7) При преразглежданията на ТСОС следва също така да се взема предвид необходимостта от постигане на правилния баланс между основания на правила подход, позволяващ улесняване на техническата съвместимост, особено на интерфейсите между подсистемите, но също така и между съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите, и основания на риска подход, позволяващ улесняване на техническия напредък и новаторските решения, особено когато се специфицират функции и експлоатационни показатели.
- (8) При преразглежданията на ТСОС следва да се взема предвид развитието на железопътната система и свързаните изследователски и иновационни дейности, по-специално, но не само, съвместното предприятие Shift2Rail, запазване на свободата на действие по отношение на иновациите, както и интегриране на иновациите, когато достигнат подходящата степен на зрялост, определена от Агенцията.
- (9) По отношение на техническата съвместимост между железопътните мрежи с междурелсие 1 520 mm в Съюза и возилата, които се експлоатират по тези мрежи, съответните ТСОС следва да вземат предвид развитието на техническите изисквания, приложими за мрежите на трети държави, които са с междурелсие 1 520 mm.
- (10) С цел да се улесни тяхното популяризиране и евентуално приемане извън Съюза и с цел да се улесни обменът между мрежи на трети държави и Съюза, ТСОС могат да съдържат незадължителни разпоредби, които да вземат предвид изисквания, разпространени в други географски региони, например по-големи натоварвания на колоос при тежки влакови композиции.
- (11) С цел да се позволи на ТСОС да бъдат в крак с промените в стандартите и другите технически документи, ТСОС следва да включват позовавания на тези документи по начин, който позволява тяхното своевременно актуализиране, като същевременно се осигурят необходимите преходни периоди между стандартите или между версиите на стандартите.
- (12) В съответствие с член 4, параграф 3, буква е) от Директива (ЕС) 2016/797 повечето ТСОС включват клаузи за определяне на стратегията за тяхното прилагане, за да се направи постепенен преход от съществуващото положение към положение на съответствие с ТСОС. Съществува обаче неяснота в железопътния сектор относно конкретното прилагане на тези клаузи. Поради това стратегиите за прилагане следва да бъдат преразгледани и доколкото е възможно, и в зависимост от естеството на всяка ТСОС, да бъдат опростени и да бъдат последователни в различните ТСОС, особено за ТСОС, свързани с подвижния състав. Следва да бъде взета предвид възможността в преходния период да се разреши смесено прилагане на дадена ТСОС и на предходната ѝ версия. В допълнение в ТСОС следва да бъде определен срокът на валидност на сертификатите за съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите и той следва да бъде съгласуван между различните ТСОС.
- (13) Член 4, параграф 3, буква з) от Директива (ЕС) 2016/797 позволява ТСОС да включват разпоредби, приложими към съществуващите подсистеми и превозни средства, по-специално в случай на тяхната модернизация и подновяване. Тези разпоредби могат да доведат до правна несигурност в случай на вече издадени разрешения и поради това следва да се отдели особено внимание на предварителния анализ на свързаните разходи и ползи, както и на дефинирането на модификационните работи, които изискват кандидатстване за ново разрешение.
- (14) За да се гарантира ефективност на процеса на пускане на пазара и въвеждане в експлоатация на возилата, ТСОС следва да осигуряват сигурност във връзка с това кои параметри на возилото следва да бъдат проверявани като част от процедурите за издаване на разрешение в съответствие с членове 21 и 24 от Директива (ЕС) 2016/797 и кои параметри следва да бъдат проверявани от железопътните предприятия след издаването на разрешението за пускане на возилото на пазара и преди първото използване на возилото, за да се осигури съвместимост между возилата и маршрутите, по които ще бъдат експлоатирани. ТСОС следва също така да изясняват процедурите, които да се следват от железопътните предприятия за осигуряване на съвместимост между влаковите композиции, включително интермодалните транспортни единици, и маршрутите, по които ще бъдат експлоатирани, както и доколкото е възможно, информацията, която да се предоставя от управителите на инфраструктурата, и условията, при които на железопътните предприятия следва да се предоставя достъп до мрежата за провеждането на съответните изпитвания.
- (15) В допълнение към изискванията на член 5, параграф 2, буква а) от Директива (ЕС) 2016/797, свързани с определянето на основните параметри и на интерфейсите между подсистемите, следва да бъдат актуализирани и таблиците на ТСОС с връзките между основните параметри и съществени изисквания, определени в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797, за да се гарантира последователен подход за всички ТСОС.
- (16) С цел да се позволи лесна замяна по време на поддръжка, за да се даде възможност за реализиране на икономии от мащаба и за да се намалят разходите за поддръжка и остаряването, следва да се подобри модулността на железопътната система. За тази цел броят на съставните елементи на оперативната съвместимост следва да се преразгледа и увеличи, когато това е подходящо, като по този начин се насърчи използването на предлагани на пазара готови продукти и резервни части и се реализират ползите от стандартизацията.
- (17) Нотифицирането на органите за оценяване на съответствието създава значителна административна тежест за държавите членки и Комисията. За да се повиши ефективността и да се намалят забавянията, следва да се предложи опростена процедура за допълнителни нотификации, ако от орган за оценяване на съответствието, който вече е бил нотифициран за предходна версия на ТСОС, се изискват само ограничени компетенции или не се

изискват допълнителни такива. За да се избегне несигурността, всяка TCOC следва да посочва дали следва да се използва пълната процедура за нотифициране или дали нотифицирането може автоматично да обхване преразгледаната TCOC или пък да се използва опростена процедура, и при какви условия.

- (18) Тъй като в някои случаи описанието на ролите и отговорностите между заявителя и нотифицираните органи не са достатъчно прецизни, което води до объркване и различно тълкуване и изпълнение на процедурите за оценяване на съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите, тези процедури следва да бъдат преразгледани и паралелно с това Комисията следва да приеме актове за изпълнение за преразглеждане на временните модули за оценяване на съответствието в съответствие с член 24, параграф 6 от Директива (ЕС) 2016/797. В допълнение наборът от модули, разрешен за всеки съставен елемент на оперативната съвместимост и за всяка подсистема, следва да се преразгледа и ако е възможно да се рационализира, за да се подобри ефективността на процеса и да се избегнат ненужни разходи.
- (19) Когато се обмислят възможни решения на свързани с безопасността проблеми, следва да бъдат разгледани всички възможни причини за тези проблеми, включително доколкото е възможно, тези, свързани с инциденти по сигурността, например безопасността на пътниците след взрив.
- (20) Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS), телематичните приложения за пътнически услуги (TAP) и телематичните приложения за товарни превози (TAF) са гръбнакът на железопътната цифровизация. Следователно съответните TCOC следва да бъдат изменени по целесъобразност в подкрепа на цифровизацията на железопътния сектор.
- (21) В няколко TCOC все още има открити въпроси. Тези открити въпроси са елементи, които съответстват на съществени изисквания и поради това изискват хармонизация, но все още не са обхванати от съответната TCOC. Поради това тези открити въпроси следва да бъдат разгледани, за да се намали броя на националните правила, като целта е да се постигне пълна оперативна съвместимост и да се допринесе за функционирането на единния пазар.
- (22) В съответствие с член 6 от Директива (ЕС) 2016/797 TCOC трябва да бъдат изменени, ако се окаже, че имат недостатъци.
- (23) Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията ⁽¹⁾ (TCOC „Локомотиви и пътнически подвижен състав“) и Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията ⁽²⁾ (TCOC „Товарни вагони“) следва да бъдат доразвити, за да се осигури непрекъсната оперативна съвместимост, като в същото време се повиши привлекателността и ефективността на железопътната система. Основните моменти, които следва да бъдат развити, са въвеждане на разпоредби, конкретно свързани с железопътните мрежи с междурелсие 1 520 mm, незадължителни разпоредби за улесняване на композирането на пътнически влакове, включително обратна съвместимост с международните автобусни правила („RIC“ — Regolamento Internazionale delle Carrozze), автоматични системи за променливо междурелсие, улесняване на достъпа на пътниците до пътническите вагони, мерки за увеличаване на производителността на железопътния товарен превоз, като например системи за автоматично скачване и хармонизирана идентификация за товарните вагони. Също така следва да бъдат разгледани мерки за подобряване на защитата на машинистите, включително контрола на времето на управление и времето на почивка на локомотивните машинисти, проектирането на кабината на машиниста и съответните изисквания, като особено се акцентира върху здравословните и безопасни условия на труд и безопасността при експлоатацията, включително проблемът с шума в кабината.
- (24) Правилникът за международен железопътен транспорт на опасни товари („RID“) ⁽³⁾ на територията на Европейския съюз е установен с Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾. Експертният комитет по RID въведе разпоредба в Правилника за RID от 2013 г., която позволява монтирането на доброволна основа на детектори на дерайлиране в товарните вагони. Въз основа на многобройни проучвания относно разходите и ползите от тези устройства работната група, създадена от комитета по RID препоръча на Комисията да преразгледа всички съответни TCOC, с цел включване на функцията за откриване на дерайлиране по отношение на техническите изисквания, експлоатационните аспекти и процедурите за оценяване на съответствието ⁽⁵⁾. Също така следва да се проучат разпоредби както за подвижния състав, така и за инфраструктурата, които да сведат до минимум въздействието върху безопасността на хората и околната среда в случай на дерайлиране, вземайки предвид ролите и отговорностите на съответните участници. По-специално, стърчащи предмети отстраняват на железния път, като железопътни маркери, които в случай на авария могат да пробият резервоари, пренасящи опасни товари, следва да се избягват или да се предприемат други смекчаващи мерки.

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 228).

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията от 13 март 2013 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — товарни вагони“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2006/861/ЕО (ОВ L 104, 12.4.2013 г., стр. 1).

⁽³⁾ Допълнение В към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF), сключена във Вилнюс на 3 юни 1999 г., както е изменена.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Приложение II към доклада от 5-ата сесия на работната група за откриването на дерайлиране към експертния комитет по RID (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Берн, 19 и 20 април 2016 г.).

- (25) По отношение на Регламент (ЕС) № 1304/2014 на Комисията ⁽¹⁾ (ТСОС „Шум“) експертите като цяло са съгласни, че един от най-ефективните способи за намаляване на железопътния шум е преоборудване на съществуващите товарни вагони с композитни спирачни калодки. Това техническо решение намалява железопътния шум с до 10 dB, което съответства на намаляване с 50 % на шума, възприеман от хората. Поради това, с цел решаване на проблема с шума от железопътния товарен превоз, съществуващите товарни вагони следва да бъдат преоборудвани с композитни спирачни калодки или да се приемат други подходящи решения. Като се отчете оценката на разходите и ползите от тези решения, може да се предвиди тяхното постепенно прилагане.
- (26) С цел да се коригира несъответствието, произтичащо от преразглеждане на ТСОС „Товарни вагони“, ТСОС „Шум“ следва да включва изпитване за шум на композитните спирачни калодки във връзка с борбата с шума от железопътния товарен транспорт, включително, когато е необходимо, чрез мониторинг встрани от железния път или ако е възможно, чрез акустично изпитване на стенд на композитните спирачни калодки.
- (27) Европейският план за внедряване на ERTMS ⁽²⁾ беше приет на 5 януари 2017 г. в съответствие с член 47 от насоките за TEM-T и е приложен за коридорите на основната мрежа. Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията ⁽³⁾ (ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“) следва да бъде коригиран с оглед осигуряване на последователно внедряване на ERTMS в цялата железопътна мрежа на територията на Съюза, като се вземе предвид Европейският план за внедряване на ERTMS.
- (28) Докладът за дългосрочната перспектива за ERTMS, приет от Агенцията на 18 декември 2015 г. ⁽⁴⁾ заедно със сектора, идентифицира технологични елементи, които са от съществено значение за подпомагане на икономическата обосновка на ERTMS. Тези елементи включват автоматична експлоатация на влаковете, ниво 3, оптимизация на кривата на спиране, ново поколение далекосъобщителна система и спътниково определяне на местоположението. Спецификациите на ETCS и GSMR следва да вземат предвид тези елементи и следва да бъдат изменени при необходимост, като същевременно се взема предвид необходимата стабилност на ERTMS. Въздействието върху други ТСОС следва да бъде взето предвид.
- (29) С оглед на увеличеното използване на сдвоени локомотиви и мотрисни влакове Регламент (ЕС) № 1301/2014 на Комисията ⁽⁵⁾ (ТСОС „Енергия“) следва да бъде преразгледан по отношение на изискванията в случай на едновременна работа на няколко пантографа в контакт с въздушната контактна мрежа, вследствие на използването на такива возила. Следва също така да бъде обърнато внимание и на свързаните с това експлоатационни въпроси. ТСОС „Енергия“ и другите ТСОС следва също така да включват, когато е целесъобразно, разпоредби за осигуряване на непрекъсната оперативна съвместимост, като същевременно се подобрява енергийната ефективност на съответните подсистеми.
- (30) Регламент (ЕС) № 1299/2014 на Комисията ⁽⁶⁾ (ТСОС „Инфраструктура“) следва да включва разпоредби, които да осигуряват непрекъсната оперативна съвместимост, като същевременно дават възможност за намаляване на разходите за поддръжка на инфраструктурата посредством използване, наред с другото, на поддръжка по време, датчици и технологии за наблюдение на състоянието.
- (31) Регламент (ЕС) № 1300/2014 на Комисията ⁽⁷⁾ (ТСОС „Лица с намалена подвижност“) следва да бъде актуализиран, с цел включване на най-новите развития по отношение на идентифицирането и премахването на пречките пред достъпа и наблюдение на напредъка по отношение на достъпна в съответствие с член 7, параграф 3 относно списъка на активите и член 8, параграфи 5 и 7 относно националните планове за изпълнение от Регламент (ЕС) № 1300/2014. Общите европейски приоритети за задълбочаване на изпълнението на ТСОС „Лица с намалена подвижност“ могат да бъдат определени и въз основа на националните планове за изпълнение. Това следва да включва преглед на постоянните конструктивни решения, които може да са необходими в пътническите вагони, за да се осигури еднакъв достъп до допълнителните услуги за лицата с намалена подвижност, включително по-специално достъпа до вагон-ресторантите.
- (32) Решение 2012/757/ЕС на Комисията ⁽⁸⁾ (ТСОС „Експлоатация и управление на движението“) следва да бъде обект на редовен мониторинг и когато това е обосновано, да бъде преразгледано, за да се гарантира, че то продължава да

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) № 1304/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Подвижен състав — шум“, за изменение на Решение 2008/232/ЕО и за отмяна на Решение 2011/229/ЕС (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 421).

⁽²⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/6 на Комисията от 5 януари 2017 г. за европейски план за внедряване на европейска система за управление на железопътното движение (ОВ L 3, 6.1.2017 г., стр. 6).

⁽³⁾ Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 158, 15.6.2016 г., стр. 1).

⁽⁴⁾ Европейска железопътна агенция, ERA-REP-150 от 18 декември 2015 г.

⁽⁵⁾ Регламент (ЕС) № 1301/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Енергия“ на железопътната система в ЕС (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 179).

⁽⁶⁾ Регламент (ЕС) № 1299/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Инфраструктура“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 1).

⁽⁷⁾ Регламент (ЕС) № 1300/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническите спецификации за оперативна съвместимост, свързани с достъпността на железопътната система на Съюза за лица с увреждания и лица с намалена подвижност (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 110).

⁽⁸⁾ Решение 2012/757/ЕС на Комисията от 14 ноември 2012 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за изменение на Решение 2007/756/ЕО (ОВ L 345, 15.12.2012 г., стр. 1).

е актуално и да осигурява оптимална хармонизация и безопасност, както и оперативна съвместимост на експлоатационните изисквания на равнище интерфейси между железопътното предприятие и управителите на инфраструктурата, по-специално в случаите на трансгранични операции. То също така следва да взема предвид развитието, свързани с i) технологичните елементи на ERTMS, които са от съществено значение за подпомагане на икономическата обосновка на ERTMS, посочени в съображение 28; ii) културата на безопасност и човешкия фактор; и iii) съвместимостта влак/железопътна система.

- (33) Освен това, съгласно член 36 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾, по искане на Комисията Агенцията изготвя препоръки, свързани с определянето на уменията и квалификациите за всички служители, изпълняващи задачи по безопасността, и с тяхното включване в TCOS „Експлоатация и управление на движението“ и в други приложими законодателни актове. Тези препоръки следва да обхващат не само машинистите, но също така и другия персонал от влаковата бригада, изпълняващ задачи по безопасността, за който може да се изисква специфично обучение, както и персонала, участващ в експлоатацията и поддръжката на железопътната система.
- (34) След въвеждането в Регламент (ЕС) № 1303/2014 на Комисията ⁽²⁾ (TCOS „Безопасност в железопътните тунели“) на изисквания за противопожарните пунктове за управление на „горещи“ инциденти и предвид свързаната обратна информация от сектора, експлоатационните изисквания в TCOS „Безопасност в железопътните тунели“ следва да бъдат преразгледани с оглед хармонизиране на оценката на възможностите за евакуация, например по отношение на разстоянието между два странични или вертикални изхода. Необходимостта да се включат разпоредби за осигуряване на комуникация между влаковата бригада, от една страна, и управителя на инфраструктурата и службите за извънредни ситуации, от друга, също следва да бъде обект на оценка и когато е необходимо следва да бъдат включени съответните разпоредби.
- (35) Регламент (ЕС) № 1305/2014 на Комисията ⁽³⁾ (TCOS „Телематични приложения за товарни превози“) следва да включва информация за улесняване на обмена на вагони, комбинирания или мултиmodalния транспорт, развитието на коридорите за железопътни товарни превози и докладването на събития, като се вземат под внимание връзките с други сходни инструменти. Това следва да включва опростена процедура за актуализиране на основните технически изисквания на TCOS „Телематични приложения за товарни превози“ в съответствие с процедурата на TCOS „Телематични приложения за товарни превози“ за управлението на изменения, посочена в точка 7.2 от приложението към Регламент (ЕС) № 1305/2014. В допълнение следва да се проведе проучване относно възможността за обмен на данни от TCOS „Телематични приложения за товарни превози“ със свързани с безопасността приложения, например в случай на опасни стоки или специални пратки. TCOS следва също така да бъде изменена, за да позволи на Агенцията да оцени съответствието на ИТ инструментите, използвани от европейския железопътен сектор, спрямо изискванията в TCOS. Освен това точка 2.3.2 от приложението към Регламент (ЕС) № 1305/2014, в която се изисква в договорните споразумения за водешо железопътно предприятие да се предоставя информация на заинтересованите страни, може да представлява пречка за цифровизацията на железниците и поради това следва да бъде преразгледана.
- (36) Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията ⁽⁴⁾ (TCOS „Телематични приложения за пътнически услуги“) следва да бъде преразгледан, за да се улесни допълнително използването на електронни билети, включително контрола и извършването на плащане между участниците, особено в светлината на развитието на инициативата на отрасъла „Модел за цялостна услуга“. В тази TCOS следва също така да се вземат предвид преразглежданията на TCOS „Лица с намалена подвижност“, както и подходящите заявки за изменение посредством установената с TCOS „Телематични приложения за пътнически услуги“ процедура за управление на измененията. Делът на задачите, свързани с управлението на централизираните структури за данни следва да бъде преразгледан, за да се вземат предвид новите задачи и отговорности на Агенцията като системен орган и на управителния орган, определен в документа за управлението на телематичните приложения за пътнически услуги ⁽⁵⁾ и създаден от сектора, с оглед ускоряване на изпълнението на TCOS „Телематични приложения за пътнически услуги“. Също така следва да се правят подобрения за улесняване на появата на комбинирани билети и на мултиmodalни пътни информационни системи, особено чрез достъп и обмен на съответните железопътни данни със заинтересованите страни по веригата на стойността на мултиmodalния транспорт. В допълнение TCOS „Телематични приложения за пътнически услуги“ следва също така да цели появата на интегрирани услуги за мобилност. TCOS следва също така да бъде изменена, за да се позволи на Агенцията да оценява съответствието на ИТ инструментите, използвани от европейския железопътен сектор, спрямо изискванията в TCOS,

⁽¹⁾ 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 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1).

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 1303/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на „безопасността в железопътните тунели“ на железопътната система на Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 394).

⁽³⁾ Регламент (ЕС) № 1305/2014 на Комисията от 11 декември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Телематични приложения за товарни превози“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕС) № 62/2006 (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 438).

⁽⁴⁾ Регламент (ЕС) № 454/2011 на Комисията от 5 май 2011 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемата „Телематични приложения за пътнически услуги“ на трансевропейската железопътна система (ОВ L 123, 12.5.2011 г., стр. 11).

⁽⁵⁾ Документ В.61, посочен в приложение V към TCOS „Телематични приложения за пътнически услуги“.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Предмет и обхват

С настоящото решение се определят специфичните цели, съгласно които ще бъдат разработени нови технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) или ще бъдат изменени съществуващите ТСОС.

Член 2

Задачи на Агенцията

При изготвянето на ТСОС и на изменения към тях по искане на Комисията съгласно член 5, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797 Агенцията следва специфичните цели, определени в членове 3 — 14 от настоящото решение.

Агенцията прави препоръки на Комисията, след като вземе предвид очакваните разходи и ползи от специфичните цели, посочени в първата алинея.

Член 3

Общи специфични цели

1. ТСОС обхващат цялата железопътна система на Съюза по начин, който избягва дублиране, предвижда повече връзки между подсистемите, съществени изисквания и ТСОС и позволява съгласувано дефиниране на стратегиите за прилагането на ТСОС.

За тази цел се разработват различни възможни сценарии и съответните оценки на въздействието.

2. Географският и техническият обхват на всяка ТСОС се преразглеждат, за да се вземат предвид изискванията, посочени в член 1, параграфи 3 — 5 от Директива (ЕС) 2016/797.

3. ТСОС се преразглеждат, когато е целесъобразно, за да се осигури правилният баланс между подхода, основан на правила, и подхода, основан на риска.

4. Връзките между основните параметри и приложимите съществени изисквания се преразглеждат за всяка ТСОС, както и интерфейсите с другите подсистеми.

5. ТСОС, когато е целесъобразно, съдържат разпоредби, които:

- а) вземат предвид възможното въздействие върху други ТСОС и съответните съществуващи стратегии, политики и законодателство на Съюза и интерфейсите с тях, и осигуряват съгласуваност между тях. ТСОС, когато е възможно, запазват в сила разпоредбите, насочени към премахване на техническите пречки пред оперативната съвместимост;
- б) вземат предвид развитието на железопътната система на Съюза и свързаните изследователски и иновационни дейности и ги интегрират, когато достигнат подходящата степен на зрялост;
- в) решават останалите открити въпроси;
- г) вземат предвид развитието на техническите изисквания, приложими в мрежите на трети държави с междурелсие 1 520 mm;
- д) хармонизират определенията между различните ТСОС (в допълнение на изброените в Директива (ЕС) 2016/797);
- е) включват позовавания на стандарти и на други технически документи, които редовно търпят промени, така че да се позволи навременното им актуализиране;
- ж) правят преглед на броя на елементите на оперативната съвместимост и когато е целесъобразно, го увеличават;

- з) посочват дали органите за оценяване на съответствието, които вече са нотифицирани въз основа на предходна версия на ТСОС, трябва да бъдат нотифицирани отново, и дали се прилага опростена процедура за нотифициране. Във всички случаи се посочват съответните приложими условия;
 - и) вземат предвид най-добрата практика в сектора и правят преглед на избора на модулите, предписани в процедурите за оценяване на съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите;
 - й) намаляват риска от дерайлиране, както и въздействието върху безопасността на хората и върху околната среда в случай на дерайлиране;
 - к) при разглеждане на възможните решения на проблеми, свързани с безопасността, вземат предвид всички възможни причини за тези проблеми, включително, доколкото е възможно, онези, свързани с инциденти по сигурността, без да се застрашава безопасността или оперативната съвместимост;
 - л) подобряване на енергийната ефективност на съответните подсистеми.
6. Свързаните с информационните и комуникационните системи ТСОС вземат предвид изискванията за отворен код и отворена архитектура на данните.
7. Изяснява се прилагането на модулите за оценяване на съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост и на подсистемите, включително евентуалното преразглеждане на съдържанието на съответните глави на ТСОС, както и на необходимостта от нови или преразгледани временни модули, или от преминаване към стандартните модули, определени в приложение II към Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾. За тази цел се извършва проучване, което трябва да определи:
- i) ролите и отговорностите на заинтересованите страни, участващи в процедурите за оценяване на съответствието;
 - ii) разширен обхват, за да се включат също така процедурите за оценяване на съответствието, свързани с нотифицираните национални технически правила;
 - iii) на елементите на процедурите, посочени в точка ii), включително съдържанието на техническото досие, както и последователността на етапите на оценяване;
 - iv) образците на сертификати за проверка и техният срок на валидност в случай на сертифициране съгласно съответната ТСОС или националните правила;
 - v) условията, при които съставни елементи на оперативната съвместимост могат да бъдат сертифицирани съгласно отменени ТСОС;
 - vi) елементите на одитите при надзор и при обновяване, когато се прилага оценяване, основано на системата(ите) за управление на качеството, включително условията, при които се извършват внезапни посещения на помещенията на заявителя.

Член 4

Специфични цели, приложими за ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“

1. Преразглеждат се разпоредбите относно автоматичните системи за променливо междурелсие в Регламент (ЕС) № 1302/2014 (ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“), включително по отношение на техническите спецификации и процедурите за оценяване на съответствието.
2. Когато е целесъобразно, в ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ се включват разпоредби за улесняване на достъпа на пътниците до пътническите вагони, вземайки предвид интерфейсите с инфраструктурата.
3. ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ включва незадължителни условия за улесняване на:
 - а) получаването на разрешение за возила, предназначени за използване в големи области; и
 - б) композирането на пътнически влакове, включително обратната съвместимост с международните автобусни правила („RIC“ — Regolamento Internazionale delle Carrozze).
4. Когато е целесъобразно, в ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ се включват изисквания за подобряване на защитата на машинистите по отношение на здравословните и безопасни условия на труд, както и за безопасността на експлоатацията. Дефинират се спецификации на инструменти за контрол на продължителността на периодите на управление и на почивка.
5. В ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ се вземат предвид промените в процедурата за пускане на пазара на мобилни подсистеми, както е предвидено в членове 20 — 26 от Директива (ЕС) 2016/797, включително проверките преди първото използване на разрешени возила, упоменати в член 4, параграф 3, буква и) и в член 23 от същата директива.

⁽¹⁾ Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. относно обща рамка за предлагането на пазара на продукти (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 82).

Член 5

Специфични цели, приложими за ТСОС „Товарни вагони“

1. Без да се засягат разпоредбите на член 21, параграф 16 от Директива (ЕС) 2016/797, в Регламент (ЕС) № 321/2013 (ТСОС „Товарни вагони“) се включват возилата, които трябва да получат разрешение и да бъдат експлоатирани по железопътни мрежи в рамките на Съюза с междурелсие от 1 520 mm.
2. Разпоредбите на ТСОС „Товарни вагони“ за автоматичните системи за променливо междурелсие, включително по отношение на техническите спецификации и процедурите за оценяване на съответствието, се преразглеждат.
3. В ТСОС „Товарни вагони“ се включват разпоредби за увеличаване на гъвкавостта и ефикасността при композирането на влаковия състав и развитието на интермодалния транспорт. Когато е целесъобразно, се включват разпоредби относно автоматичния спряг.
4. ТСОС „Товарни вагони“ осигурява последователност и избягва припокриването с Правилника за международен железопътен транспорт на опасни товари („RID“) по отношение на техническите изисквания, приложими към превозните средства. Включването на функцията за откриване на дерайлиране се разглежда от гледна точка на техническите изисквания, експлоатационните аспекти и процедурите за оценяване на съответствието.
5. В ТСОС „Товарни вагони“ се включват изисквания за подобряване на идентификацията на товарните вагони. Когато е целесъобразно, се включва използването на безконтактни технологии и съответните стандарти.
6. В ТСОС „Товарни вагони“ се вземат предвид промените в процедурата за пускане на пазара на мобилни подсистеми, както е предвидено в членове 20 — 26 от Директива (ЕС) 2016/797, включително проверките преди първото използване на разрешени возила, упоменати в член 4, параграф 3, буква и) и в член 23 от същата директива.

Член 6

Специфични цели, приложими за ТСОС „Шум“

1. В Регламент (ЕС) № 1304/2014 (ТСОС „Шум“) се включват разпоредби за ефективно справяне с шума от товарния железопътен транспорт чрез преоборудване на съществуващите товарни вагони с композитни спирачни калодки или чрез други подходящи решения.
2. В ТСОС „Шум“ се включва процедура за изпитване на акустичните характеристики на композитните спирачни калодки. Разрешава се използването на композитни спирачни калодки, упоменато в допълнение Ж към Регламент (ЕС) № 321/2013. Когато е необходимо, могат да бъдат изискани допълнителни изпитвания чрез мониторинг встрани от железния път или чрез акустично изпитване на стенд на композитните спирачни калодки.

Член 7

Специфични цели, приложими за ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“

1. Регламент (ЕС) 2016/919 (ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“) се преразглежда, за да се опрости процедурата за актуализиране на неговите основни технически изисквания в съответствие със заявките за промени, установени посредством процедурата за управление на промените от ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“.
2. ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“ се преразглежда, за да се осигури последователно внедряване на ERTMS в цялата железопътна мрежа на територията на Съюза. За да бъде внедряването ефективно спрямо разходите, се целят прости бордови архитектури и намален брой на софтуерните версии.
3. С ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“ трябва да се променят спецификациите за ETCS и GSM-R, като се вземе предвид анализ на разходите и ползите, свързани с нови проекти и с минали инвестиции. Това трябва да включва както технически, така и миграционни регулаторни рамки, насочени към технологичните елементи, набелязани в доклада за дългосрочната перспектива за ERTMS.
4. В ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“ се предвижда механизъм за бързо коригиране на грешки при отчитане на съвместимостта между подсистемите встрани от железния път и тези на борда. Този механизъм включва коригиращи мерки, за да се осигури съвместимост на изпълнението на ERTMS, без да се застрашава стабилността на ERTMS. Когато е целесъобразно, се включват допълнителни мерки за осигуряване на техническа съвместимост между подсистемите встрани от железния път и тези на борда.

5. TCOS „Контрол, управление и сигнализация“ трябва да прави възможна миграцията на технологии, които могат да се използват както от подсистемите встрани от железния път, така от тези на борда, от GSM-R до следващото поколение комуникационни системи, вземайки предвид баланса между специфичните за железниците и общите далекосъобщителни стандарти.

Член 8

Специфични цели, приложими за TCOS „Енергия“

Регламент (ЕС) № 1301/2014 (TCOS „Енергия“) се преразглежда по отношение на техническите изисквания, приложими към едновременната работа на няколко пантографа в контакт с въздушната контактна мрежа, вследствие на използването на сдвоени локомотиви и мотрисни влакове. Когато е целесъобразно, се включват също така и свързани експлоатационни въпроси.

Член 9

Специфични цели, приложими за TCOS „Инфраструктура“

1. В Регламент (ЕС) № 1299/2014 (TCOS „Инфраструктура“) се включват разпоредби за гарантиране на непрекъсната оперативна съвместимост в рамките на подсистемата и когато е целесъобразно, с други подсистеми, като същевременно се дава възможност за намаляване на разходите за поддръжка на инфраструктурата, по-специално чрез използването на поддръжка по време, датчици и технологии за наблюдение на състоянието.

2. В TCOS „Инфраструктура“ се включват разпоредби за автоматичните системи за променливо междурелсие, включително по отношение на техническите спецификации и процедурите за оценяване на съответствието.

Член 10

Специфични цели, приложими за TCOS „Лица с намалена подвижност“

1. Регламент (ЕС) № 1300/2014 (TCOS „Лица с намалена подвижност“) се преразглежда, за да се определят изисквания относно списъка на активите, посочен в член 7 от същия регламент.

В него се включват разпоредби, свързани с определянето на субектите, които са отговорни за осигуряване на съответните данни, както и разпоредби, които определят график за въвеждането на списъка на активите от страна на държавите членки.

Тези разпоредби се основават на препоръката на Агенцията, посочена в член 7, параграф 2 от същия регламент, както и на най-добрите практики, които произтичат от прилагането на списъците на активите, въведени от всички държави членки.

2. В TCOS „Лица с намалена подвижност“ се определят общи приоритети и критерии за по-нататъшно подобряване на достъпа за лица с намалена подвижност, основаващи се на сравнителен преглед на стратегиите, които се съдържат в националните планове за изпълнение, посочени в член 8 от Регламент (ЕС) № 1300/2014.

Тези приоритети и критерии вземат предвид най-добрите практики, произтичащи от разработването и изпълнението на тези планове.

3. С TCOS „Лица с намалена подвижност“ се предоставя ясно определение за ръчни и електрически инвалидни колички, както и изискванията, приложими за новаторски електрически инвалидни колички, за осигуряването на достъп до пътническите влакове по безопасен начин.

Член 11

Специфични цели, приложими за TCOS „Експлоатация и управление на движението“

1. С Решение 2012/757/ЕС (TCOS „Експлоатация и управление на движението“) се определят основните експлоатационни принципи и общите експлоатационни правила с цел да се позволи намаляването на броя на националните правила.

2. В ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ се включват разпоредби за осигуряване на съвместимост между влаковите композиции и маршрутите, по които ще бъдат експлоатирани.
3. ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ взема под внимание разработването на стандартизирани методи и протоколи за комуникация, както и на системи за обмен на стандартизирани данни.
4. ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ взема под внимание развитието на регистрите, посочени в членове 47, 48 и 49 от Директива (ЕС) 2016/797.
5. ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ определя обхвата на откритите въпроси по експлоатацията и прави разграничение между националните приложими правила и правилата, които изискват хармонизация посредством правото на Съюза, за да се позволи миграция към оперативно съвместима система, определяща оптималното равнище на техническата хармонизация.
6. ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ осигурява разработването на съгласувани връзки към експлоатационните изисквания на системите на управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия за управлението на безопасността. Това включва гарантиране, че културата на безопасност и човешкият фактор са взети предвид по подходящ начин.
7. Когато е целесъобразно, ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ определя всички умения и квалификации на персонала, изпълняващ задачи по безопасността, които не са обхванати от други приложими законодателни актове.

Член 12

Специфични цели, приложими за ТСОС „Безопасност в железопътните тунели“

1. Експлоатационните изисквания на Регламент (ЕС) № 1303/2014 (ТСОС „Безопасност в железопътните тунели“) се преразглеждат с оглед хармонизиране на оценката на възможностите за евакуация, например по отношение на разстоянието между два странични или вертикални изхода.
2. Когато е целесъобразно, се включват разпоредби за комуникацията между влаковата бригада, от една страна, и управителя на инфраструктурата и службите за извънредни ситуации, от друга.

Член 13

Специфични цели, приложими за ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“

1. Регламент (ЕС) № 1305/2014 (ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“) се преразглежда, за да се опрости процедурата за актуализиране на неговите основни технически изисквания в съответствие с процедурата за управление на промените от ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“, посочена в раздел 7.2 от приложението към същия регламент.
2. Съдържанието и структурата на съобщенията, определени в ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“, свързани с обмена на вагони и композирането на влаковия състав, се преразглеждат и когато е целесъобразно, се опростяват.
3. Съдържанието и структурата на съобщенията, определени в ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“, свързани с комбиниран или мултимодален транспорт, се преразглеждат, а когато не съществуват, се разработват, за да се улеснят логистиката и операциите.
4. Когато е целесъобразно, в ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“ се включват данни, които се обменят с приложенията, свързани с безопасността.
5. Връзките между базите данни на ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“ и инструментите, използвани за подобряване на експлоатационните показатели на железопътните товарни превози, се преразглеждат.
6. ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“ трябва да позволява на Агенцията да оцени съответствието на ИТ инструментите, използвани от европейския железопътен сектор, спрямо изискванията в ТСОС.
7. ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“ не налага изисквания на железопътните предприятия, които могат да представляват пречка за цифровизацията на железниците.

Член 14

Специфични цели, приложими за ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“

1. Регламент (ЕС) № 454/2011 (ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“) се преразглежда, за да се опрости процедурата за актуализиране на неговите основни технически изисквания в съответствие с процедурата за управление на промените от ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“, посочена в раздел 7.5.2 от приложението към същия регламент.
2. Географският обхват на ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“ е географският обхват на ТСОС „Телематични приложения за товарни превози“.
3. Когато е целесъобразно, в ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“ се взема предвид основното изискване „Достъпност“, както е определено в приложение III, точка 1.6 от Директива (ЕС) 2016/797.
4. В ТСОС „Телематичните приложения за пътнически услуги“ се взема предвид преразглеждането на ТСОС „Лица с намалена подвижност“, по-специално по отношение на списъците на активите и когато е целесъобразно, инициативата на отрасъла „Модел за цялостна услуга“.
5. В ТСОС „Телематичните приложения за пътнически услуги“ се определя делът на задачите, свързани с управлението на централизираните структури за данни, за да се вземат предвид новите задачи и отговорности на Агенцията и управителния орган, създаден от сектора с оглед ускоряване на изпълнението на ТСОС „Телематичните приложения за пътнически услуги“.
6. ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“ трябва да има за цел улесняване на появата на комбинирани билети, интегрирани билети и мултимодални пътни информационни и резервационни системи.
7. ТСОС „Телематични приложения за пътнически услуги“ трябва да позволява на Агенцията да оцени съответствието на ИТ инструментите, използвани от европейския железопътен сектор, спрямо изискванията в ТСОС.

Член 15

Настоящото решение влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Съставено в Брюксел на 8 юни 2017 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER
