



Издание
на български език

Информация и известия

Година 59
12 февруари 2016 г.

Съдържание

III Подготвителни актове

СЪВЕТ

2016/C 057/01	Позиция (ЕС) № 2/2016 на Съвета на първо четене с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз ⁽¹⁾ Приета от Съвета на 10 декември 2015 г.	1
2016/C 057/02	Изявление на Комисията относно обяснителните документи	59
2016/C 057/03	Изложение на мотивите на Съвета: Позиция (ЕС) № 2/2016 на Съвета на първо четене с оглед на приемането на Директива на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз	60
2016/C 057/04	Позиция (ЕС) № 3/2016 на Съвета на първо четене с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт ⁽¹⁾ Приета от Съвета на 10 декември 2015 г.	64
2016/C 057/05	Изявление на Комисията относно обяснителните документи	113
2016/C 057/06	Изложение на мотивите на Съвета: Позиция (ЕС) № 3/2016 на Съвета на първо четене с оглед на приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт	114

III

(Подготвителни актове)

СЪВЕТ

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

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

(преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

Приета от Съвета на 10 декември 2015 г.

(2016/C 057/01)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателен акт на националните парламенти,

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

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

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾ беше съществено изменена няколко пъти. Поради допълнителни изменения и с оглед постигане на яснота, посочената директива следва да бъде преработена.
- (2) За да могат гражданите на Съюза, икономическите оператори и компетентните органи да извлекат максимална полза от предимствата, произтичащи от създаването на едно единно европейско железопътно пространство, е подходящо, по-специално, да се подобри вътрешната свързаност и оперативната съвместимост на националните железопътни мрежи, както и достъпът до тези мрежи, и да се приложат всякакви мерки, които биха могли да се окажат необходими в областта на техническата стандартизация, както е предвидено в член 171 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).
- (3) Усилията за постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза следва да доведат до определяне на максималното ниво на техническа хармонизация и да създадат условия за улесняването, подобряването и развиването на услугите на международния железопътен транспорт в Съюза и с трети държави, както и да допринесат за постепенното изграждане на вътрешния пазар за оборудване и услуги за изграждане, подновяване, модернизация и експлоатация на железопътната система на Съюза.
- (4) На равнището на Съюза е целесъобразно да се рационализират и хармонизират процедурите за издаване на разрешение с цел да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство, да се намалят разходите и продължителността на процедурите за издаване на разрешение и да се повиши безопасността на железопътния транспорт.

⁽¹⁾ ОВ С 327, 12.11.2013 г., стр. 122.

⁽²⁾ ОВ С 356, 5.12.2013 г., стр. 92.

⁽³⁾ Позиция на Европейския парламент от 26 февруари 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 10 декември 2015 г.

⁽⁴⁾ Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1).

- (5) В много държави членки метрото, трамваите и другите железопътни системи с олекотена конструкция подлежат на местни технически изисквания. Такива местни системи за обществен транспорт обикновено не подлежат на лицензиране в рамките на Съюза. Освен това трамваите и железопътните системи с олекотена конструкция често са предмет на законодателството за движение по пътищата заради споделената инфраструктура. Ето защо не съществува необходимост такива местни системи да бъдат оперативно съвместими и поради това те следва да бъдат изключени от обхвата на настоящата директива. Това не възпрепятства доброволното прилагане от държавите членки на разпоредбите на настоящата директива по отношение на местни железопътни системи, ако считат това за подходящо.
- (6) Трамвай-влак е понятие от областта на обществения транспорт и дава възможност за комбинирана експлоатация върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция и тежка железопътна инфраструктура. На държавите членки следва да е разрешено да изключат от обхвата на мерките за прилагане на настоящата директива превозни средства, използвани основно върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, но оборудвани с някои тежки железопътни компоненти, необходими за да може да се осъществи транзитно преминаване на ограничена и ясно определена отсечка от тежка железопътна инфраструктура единствено за целите на осъществяване на връзки. За използването на железопътната инфраструктура от трамвай-влакове следва да се осигури спазването на всички съществени изисквания, както и спазването на очакваното ниво на безопасност на съответните линии. Когато става въпрос за трансгранични случаи, компетентните органи следва да си сътрудничат.
- (7) Експлоатацията на влакове с търговски цели по железопътната мрежа изисква по-специално отлична съвместимост между характеристиките на инфраструктурата и тези на превозните средства, както и ефективна взаимосвързаност между информационните и комуникационните системи на различните управители на инфраструктурата и на железопътните предприятия. Показателите, безопасността, качеството на услугите и разходите зависят от тази съвместимост и взаимосвързаност, от които зависи по-специално и оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза.
- (8) Нормативната уредба за железопътния транспорт на равнището на Съюза и на равнището на държавите членки следва ясно да определя ролята и отговорностите за осигуряване спазването на правилата за безопасност, опазване на здравето и защита на потребителите, които се прилагат общо по отношение на железопътните мрежи. Настоящата директива не следва да води до намалено равнище на безопасност или до увеличаване на разходите в железопътната система на Съюза. За тази цел Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“), създадена с Регламент (ЕС) .../... на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ (*), и националните органи по безопасността следва да поемат пълна отговорност за разрешенията, които издават.
- (9) Съществуват големи различия между националните норми, вътрешните правила и техническите спецификации, приложими за железопътните системи, подсистеми и елементи, доколкото те съдържат техники, които са специфични за националната промишленост и предвиждат различни размери и устройства, както и специални характеристики. Това положение може да попречи на влаковете да се движат безпрепятствено в целия Съюз.
- (10) Железопътните индустрии на Съюза се нуждаят от открит и конкурентен пазар, за да повишат конкурентоспособността си в световен мащаб.
- (11) Поради това е целесъобразно да се определят съществените изисквания, свързани с оперативната съвместимост за целия Съюз, които следва да са валидни за железопътната му система.
- (12) Разработването на технически спецификации за оперативна съвместимост („ТСОС“) показва необходимостта от изясняване на отношенията между съществените изисквания и ТСОС, от една страна, и европейските стандарти и другите документи с нормативен характер, от друга. По-специално следва да се направи ясно разграничение между стандартите или частите от стандарти, които следва да бъдат направени задължителни, за да се постигнат целите на настоящата директива, и „хармонизираните стандарти“, които бяха разработени в съответствие с Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾. Когато това е строго необходимо, ТСОС могат да правят изрични препратки към европейски стандарти или спецификации, които стават задължителни от момента, в който ТСОС е приложена.

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

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

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно европейската стандартизация, за изменение на директиви 89/686/ЕИО и 93/15/ЕИО на Съвета и на директиви 94/9/ЕО, 94/25/ЕО, 95/16/ЕО, 97/23/ЕО, 98/34/ЕО, 2004/22/ЕО, 2007/23/ЕО, 2009/23/ЕО и 2009/105/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Решение 87/95/ЕИО на Съвета и на Решение № 1673/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 12).

- (13) С цел действително да се увеличи конкурентоспособността на железопътния сектор в Съюза, без да се нарушава конкуренцията между ключовите участници в железопътната система на Съюза, ТСОС и препоръките на Агенцията, свързани с тези ТСОС, следва да бъдат изготвени, като се спазват принципите на отвореност, консенсус и прозрачност, съгласно определението им в приложение II към Регламент (ЕС) № 1025/2012.
- (14) Качеството на железопътните услуги в Съюза зависи, *inter alia*, от отличната съвместимост на характеристиките на мрежата (в най-широк смисъл, а именно неподвижните части на всички съответни подсистеми) и тези на превозните средства (включително бордовите елементи на всички съответни подсистеми). Показателите, безопасността, качеството на услугите и разходите зависят от тази съвместимост.
- (15) ТСОС имат пряко или потенциално въздействие върху персонала, който участва във функционирането и поддръжката на подсистемата. Поради това, когато е целесъобразно, при изготвянето на ТСОС Агенцията следва да проведе консултации със социалните партньори.
- (16) В една ТСОС следва да се определят всички условия, на които следва да съответства един съставен елемент на оперативната съвместимост, както и процедурата, която трябва да се следва при оценяването на съответствието. В допълнение е необходимо да се уточни, че всеки съставен елемент следва да премине през процедурата за оценяване на съответствието и на годността за посочената в ТСОС употреба и следва да има съответния сертификат, в който се съдържа или оценката на съответствието на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан отделно, с техническите спецификации, които трябва да бъдат спазени, или оценката на годността за употреба на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан в неговата железопътна среда, по отношение на техническите спецификации.
- (17) При разработването на нови ТСОС целта следва винаги да бъде да се гарантира съвместимост със съществуващите подсистеми. Това ще помогне за насърчаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт и ще предотврати ненужни допълнителни разходи чрез изискването за модернизиране или подновяване на съществуващите разрешени подсистеми с оглед осигуряване на съвместимост със съществуващите системи. При такива изключителни случаи, когато няма да бъде възможно да се гарантира съвместимостта, следва да бъде възможно ТСОС да установят рамката, необходима за преценка дали на съществуващата подсистема е необходимо ново решение или разрешение за въвеждане в експлоатация или пускане на пазара, както и съответните срокове.
- (18) Ако някои технически аспекти, съответстващи на съществените изисквания, не могат да бъдат категорично обхванати в дадена ТСОС, тези аспекти, които все още е необходимо да бъдат третираны, следва да се определят в приложение към същата ТСОС като „отворени въпроси“. Спрямо тези „отворени въпроси“, както и спрямо специфични случаи, и с цел съвместимост със съществуващите системи, следва да се прилагат национални правила, които могат да бъдат приети в дадена държава членка от всеки национален, регионален или местен компетентен орган. С цел да се избегнат излишните проверки и административна тежест, националните правила следва да бъдат класифицирани, така че да се определи еквивалентността между националните правила на различните държави членки, уреждащи едни и същи въпроси.
- (19) Следва да се определи процедурата, която да се следва в случай на съществени изисквания, приложими по отношение на подсистема, които все още не са обхванати от съответната ТСОС. В такива случаи органите, които отговарят за процедурите по оценяване и проверка на съответствието, са определените органи, посочени в настоящата директива.
- (20) Настоящата директива следва да се прилага за цялата железопътна система на Съюза, а обхватът на ТСОС следва да се разшири, за да включва превозните средства и мрежите, които не са част от трансевропейската железопътна система. Ето защо приложение I към Директива 2008/57/ЕО следва да бъде опростено.
- (21) Функционалните и технически спецификации, на които трябва да отговарят подсистемите и техните интерфейси, могат да варират според употребата на съответните подсистеми, например според категориите железопътни линии и превозни средства, по специално, за да се осигури съгласуваност между високоскоростните и конвенционалните железопътни системи.
- (22) С цел да се гарантира постепенното въвеждане на железопътна оперативна съвместимост в целия Съюз и постепенно да се намали разнообразието от заварени системи, ТСОС трябва да посочват разпоредбите, приложими в случай на подновяване или модернизиране на съществуващите системи, и могат да включват предложения за поетапното въвеждане на целевата система. При все това, за да се поддържа конкурентоспособността на железопътния сектор и да се предотвратят необосновани разходи, влизането в сила на нови или изменени ТСОС не следва да води до незабавно адаптиране на превозните средства и инфраструктурата към новите спецификации.
- (23) В ТСОС следва да се посочи кога модернизирането и подновяването на инфраструктурата и превозните средства изисква издаването на ново разрешение. При всички случаи на модернизиране и подновяване на инфраструктурата заявителят чрез обслужване на едно гише, посочено в Регламент (ЕС) .../... (*), следва да подаде досие пред националния орган по безопасността, така че органът да може да прецени дали съществува необходимост от издаване на ново разрешение въз основа на критериите, предвидени в настоящата директива. В случай на модернизиране и

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

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

- (24) Предвид постепенния подход при отстраняването на препятствията пред оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза и времето, което следователно е необходимо за приемане на ТСОС, следва да се предприемат мерки за избягване на ситуация, при която държавите членки приемат нови национални правила или предприемат проекти, които увеличават хетерогенността на съществуващата система.
- (25) С цел да се премахнат пречките пред оперативната съвместимост и като следствие от разширяването на обхвата на ТСОС до цялата железопътна система на Съюза обемът на националните правила трябва постепенно да бъде намален. Националните правила, свързани конкретно със съществуващите системи, следва да бъдат разграничавани от правилата, необходими за уреждане на „отворените въпроси“ в ТСОС. Вторият вид правила следва постепенно да бъдат премахнати в резултат на затварянето на „отворените въпроси“ в ТСОС.
- (26) Националните правила следва да бъдат изготвени и публикувани по такъв начин, че всеки потенциален ползвател на национална мрежа да може да ги разбере. Тези правила често се позовават на други документи, например национални стандарти, европейски стандарти, международни стандарти или други технически спецификации, които могат да бъдат частично или изцяло защитени от правата върху интелектуалната собственост. Поради това задължението за публикуване не следва да се прилага за документи, за които има пряко или непряко позоваване в националните правила.
- (27) Възприемането на постепенния подход осигурява необходимото във връзка с целта за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система на Съюза, която се характеризира със стара национална инфраструктура и стари превозни средства, нуждаещи се от големи инвестиции за адаптиране или подновяване, като специално внимание следва да се обърне на запазването на конкурентоспособността на железопътния транспорт спрямо другите видове транспорт.
- (28) Предвид обхвата и сложността на железопътната система на Съюза се оказва необходимо, от практически съображения, тя да бъде разделена на следните подсистеми: инфраструктура, контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, контрол, управление и сигнализация на борда на влака, енергия, подвижен състав, експлоатация и управление на движението, поддръжка и телематични приложения за пътнически услуги и за услуги, свързани с товарния превоз. За всяка една от тези подсистеми е необходимо да се уточнят съществените изисквания и да се определят техническите спецификации, и по-специално по отношение на съставните елементи и интерфейсите, с оглед постигане на тези съществени изисквания. Същата система се разделя на стационарни и мобилни елементи, обхващащи, от една страна, мрежата, която е съставена от линиите, гарите, терминалите и всички видове стационарно оборудване, нужно за гарантиране на безопасно и непрекъснато функциониране на системата, а от друга страна — всички превозни средства, движещи се по мрежата. Следователно за целите на настоящата директива превозното средство се състои от една подсистема („подвижен състав“) и, когато е приложимо, от други подсистеми (основно подсистемата „контрол, управление и сигнализация на борда на влака“). Въпреки че системата е разделена на няколко части, Агенцията следва да поддържа общ поглед над системата, за да се насърчават оперативната съвместимост и безопасността.
- (29) Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания, по която Съюзът е страна, определя достъпността като един от основните принципи и изисква държавите — страни по Конвенцията, да предприемат подходящи мерки, за да осигурят на хората с увреждания достъп наравно с останалите, включително чрез разработване, обнародване и наблюдение на прилагането на минималните стандарти и указания за достъпност. Следователно достъпността за лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност е съществено изискване за оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза.
- (30) Никое лице не трябва да бъде пряко или непряко дискриминирано поради увреждане. За да се гарантира, че всички граждани на Съюза могат да се ползват от предимствата, произтичащи от създаването на единно европейско железопътно пространство, държавите членки следва да насърчават въвеждането на железопътна система, която да е достъпна за всички.
- (31) Прилагането на разпоредбите за оперативна съвместимост на железопътната система на Съюза не следва да води до възникването на неоправдани разходи, нито да компрометира запазването на оперативната съвместимост на съществуващите железопътни мрежи.
- (32) ТСОС имат също така влияние върху условията за използване на железопътния транспорт от потребителите и поради това е необходимо да се проведат консултации с потребителите относно аспектите, които ги засягат, включително при необходимост с организации на лица с увреждания.
- (33) На всяка заинтересована държава членка следва да се позволи да не прилага някои ТСОС в ограничен брой надлежно обосновани ситуации. Тези ситуации и процедурите, които трябва да бъдат спазвани в случай на неприлагане на определена ТСОС, следва да бъдат ясно определени.
- (34) Създаването на ТСОС и прилагането им в железопътната система на Съюза не следва да спира технологичните иновации, които следва да са насочени към подобряване на икономическите резултати.

- (35) За да се спазят съответните разпоредби относно процедурите по възлагане на поръчки в железопътния сектор, и по-специално тези в Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾, възложителите следва да включат технически спецификации в основните документи или в условията по всеки договор. За тази цел е необходимо да се създаде набор от правила, свързани с европейските спецификации, които да служат като референции за тези технически спецификации.
- (36) В интерес на Съюза би било съществуването на една международна система за стандартизация, способна да създава стандарти, използвани понастоящем в международната търговия и отговарящи на изискванията на политиката на Съюза. Ето защо европейските организации по стандартизация следва да продължат сътрудничеството си с международните организации по стандартизация.
- (37) Възложителят, който възлага проектирането, изграждането, подновяването или модернизирването на дадена подсистема, може да бъде железопътно предприятие, управител на инфраструктура, структурата, която отговаря за поддръжката, ползвател или концесионер, отговарящ за изпълнението на проект. Възложителите следва да дефинират изискванията, необходими за попълването на европейските спецификации или други стандарти. Тези спецификации следва да отговарят на съществените изисквания, които са хармонизирани на равнището на Съюза и на които железопътната система на Съюза трябва да отговаря.
- (38) Процедурите за оценяване на съответствието или годността за употребата на съставните елементи следва да се основават на използването на модулите за процедурите за оценяване на съответствието, на годността за употреба, както и за „ЕО“ проверката, които да се използват в техническите спецификации за оперативна съвместимост, приети съгласно настоящата директива. Доколкото е възможно и с оглед осигуряване развитие на промишлеността, е целесъобразно да се установят процедури, включващи система за осигуряване на качеството.
- (39) Съответствието на съставните елементи е свързано главно с областта им на приложение с оглед гарантиране на оперативната съвместимост на системата, а не само със свободното им движение на пазара на Съюза. Следва да се оцени доколко са подходящи за ползване най-важните съставни елементи по отношение на безопасността, годността или икономичността за системата. Поради това не е необходимо производителят да поставя маркировка „СЕ“ върху съставни елементи, които са предмет на настоящата директива. Въз основа на оценката на съответствието и/или годността за употреба, декларацията на производителя за съответствие следва да е достатъчна.
- (40) Производителите обаче са длъжни да поставят маркировка „СЕ“ върху определени елементи, за да удостоверят съответствието им с други разпоредби от правото на Съюза, свързани с тях.
- (41) Когато дадена ТСОС влиза в сила, редица съставни елементи на оперативната съвместимост вече са на пазара. Следва да се предвиди преходен период, за да може тези съставни елементи да бъдат включени в подсистема, дори и да не съответстват стриктно на тази ТСОС.
- (42) Подсистемите, съставляващи железопътната система на Съюза, следва да бъдат подложени на процедура за проверка. Тази проверка следва да даде възможност на организациите, отговарящи за въвеждането им в експлоатация или пускането им на пазара, да се уверят, че на етапите на проектиране, изграждане и въвеждане в експлоатация резултатите са в съответствие с действащите правила и технически и експлоатационни разпоредби. Тя следва също да даде възможност на производителите да разчитат на еднакво третиране във всички държави членки.
- (43) След като дадена подсистема бъде въведена в експлоатация или пусната на пазара, следва да се вземат мерки, за да се гарантира, че тя се експлоатира и поддържа в съответствие със съществените изисквания, свързани с нея. Съгласно Директива (ЕС) .../... на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ (*) отговорността за спазването на тези изисквания за съответните подсистеми се поема от управителя на инфраструктурата, железопътното предприятие или структурата, която отговаря за поддръжката, всеки за собствената си част.
- (44) Ако по време на експлоатация бъде установено, че дадено превозно средство или тип превозно средство не отговаря на някое от приложимите съществени изисквания, засегнатото железопътно предприятие следва да предприеме необходимите корективни мерки за привеждане на превозното средство (превозните средства) в съответствие. Освен това, ако установеното несъответствие поражда сериозен риск за безопасността, следва да е възможно националните органи по безопасността, които отговарят за контрола върху движението на превозните средства, да вземат необходимите временни мерки за безопасност, включително незабавно ограничаване или преустановяване на експлоатацията. Ако корективните мерки не са достатъчни и сериозният риск за безопасността, породен от несъответствието, продължи да съществува, националните органи по безопасността или Агенцията следва да имат право да отменят или изменят разрешението. В този контекст сериозен риск за безопасността следва да се разбира като

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

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

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

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

- (45) Съответните роли и отговорности на всички участници следва да бъдат изяснени по отношение на процедурите за пускането на пазара и употребата на превозни средства, както и за въвеждането в експлоатация на стационарни съоръжения.
- (46) Агенцията и националните органи по безопасността следва да си сътрудничат и по целесъобразност да споделят компетентността си за издаване на разрешения, като надлежно вземат предвид безопасността. За тази цел следва да се установят споразумения за сътрудничество между Агенцията и националните органи по безопасността.
- (47) За да се гарантира, че оборудването на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) е в съответствие с действащите спецификации и да се избегне допълнителните изисквания във връзка с ERTMS да се отразят неблагоприятно на нейната оперативна съвместимост, Агенцията следва да действа като компетентен орган за системата ERTMS. За тази цел Агенцията следва да отговаря за оценяването на техническите решения, които се планират преди започването или публикуването на покана за участие в търг, свързан с ERTMS оборудване по железопътната линия, за да провери дали тези технически решения отговарят на съответните ТСОС и дали са напълно оперативно съвместими.

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

- (48) Влизането в сила на настоящата директива не следва да забавя внедряването на проекти по линия на ERTMS, за които процесът на тръжната процедура или процесът на договаряне е приключил.
- (49) С цел да се улесни пускането на пазара на превозни средства и да се намали административната тежест, следва да се въведе понятието за разрешение за пускане на пазара на превозни средства, което е валидно в целия Съюз. Въпреки че разрешенията за пускане на пазара дават възможност за търговски сделки с превозни средства навсякъде в рамките на пазара на Съюза, превозното средство може да се използва единствено в областта на употреба, за която е предоставено разрешението. Във връзка с това всяко разширяване на областта на употреба следва да подлежи на актуализирано разрешение за съответното превозно средство. Необходимо е превозните средства, за които вече е издадено разрешение съгласно предходни директиви, също да получават разрешение за пускане на пазара, ако се предвижда те да се употребяват върху железопътни мрежи, които не са обхванати от тяхното разрешение.
- (50) Когато областта на употреба е ограничена до мрежа или мрежи в рамките на една държава членка, заявителят следва да може да избира дали да подаде заявлението си за издаване на разрешение за превозно средство чрез обслужване на едно гише, посочено в Регламент (ЕС) .../... (*), пред националния орган по безопасността на тази държава членка или пред Агенцията. Направеният от заявителя избор следва да бъде обвързващ до приключване или до прекратяване на процедурата по издаване на разрешението.
- (51) Следва да е налице подходяща процедура, с която да се даде възможност на заявителя да обжалва решението на Агенцията или на националните органи по безопасността, или бездействието от тяхна страна. Освен това следва да се установят ясни процедурни разпоредби и разпоредби за разрешаване на спорове за справяне със случаите, при които Агенцията и националните органи по безопасността не успяват да постигнат съгласие по оценките, осъществени във връзка с издаването на разрешения за превозни средства.
- (52) Специфичните мерки, включително споразумения за сътрудничество, следва да отчитат специфичното географско и историческо положение в някои държави членки, като същевременно се гарантира правилното функциониране на вътрешния пазар.
- (53) В случай че дейността е ограничена до мрежи, за които се изискват специфични експертни познания по географски или исторически причини, и в случаите, в които тези мрежи са изолирани от останалата железопътна система на Съюза, заявителят следва да има възможност да извърши необходимите формалности на местно ниво чрез взаимодействие със съответните национални органи по безопасността. За тази цел, с оглед на намаляване на административната тежест и разходи, следва да е възможно в споразуменията за сътрудничество, които трябва да бъдат сключени между Агенцията и съответните национални органи по безопасността, да се предвиди подходящо разпределение на задачите, без това да засяга поемането от Агенцията на крайната отговорност при издаването на разрешението.

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

- (54) Железопътните мрежи, разположени в прибалтийските държави (Естония, Латвия и Литва), имат междуурелсие от 1 520 mm, което е същото като в съседните трети държави, но е различно от това в основната железопътна мрежа в рамките на Съюза. Тези балтийски мрежи са наследили общи технически и оперативни изисквания, които осигуряват de facto оперативна съвместимост между тях, и в това отношение разрешението за превозно средство, издадено в една от тези държави членки, би могло да бъде валидно за останалата част от тези мрежи. За да се улесни ефикасното и пропорционално разпределение на средствата за разрешение за пускане на пазара на превозно средство или разрешение за типове превозни средства и да се намали финансовата и административна тежест за заявителя в такива случаи, специалните договарености за сътрудничество между Агенцията и съответните национални органи по безопасността следва при необходимост да включват възможност за договорно възлагане на изпълнението на задачи на тези национални органи по безопасността.
- (55) Държавите членки, които имат значителен дял от железопътния трафик с трети държави, в които съществува същото междуурелсие, но което е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, следва да могат да запазят различни процедури за издаване на разрешения за превозни средства за товарните вагони и пътническите вагони, които се ползват съвместно с тези трети държави.
- (56) Поради причини, свързани с възможността за проследяване и с безопасността, компетентните органи на държавите членки следва да издават европейски номер на превозно средство, ако такъв е поискан от ползвателя на дадено превозно средство. Информацията за превозното средство следва тогава да се вписва в регистър на превозните средства. Регистрите на превозните средства следва да са отворени за извършване на справки от всички държави членки и от някои икономически субекти в рамките на Съюза. Регистрите на превозните средства следва да са съвместими по отношение формата на данните. Поради това те следва да бъдат обхванати от общи оперативни и технически спецификации. С цел намаляване на административната тежест и необоснованите разходи, Комисията следва да приеме спецификация за европейски регистър на превозните средства, който да обхване националните регистри на превозните средства, с оглед създаването на общ инструмент, като в същото време се дава възможност да се запазят допълнителните функции, които са от значение за специфичните нужди на държавите членки.
- (57) С оглед да се осигури възможност за проследяване на превозните средства и тяхната история на експлоатацията, сведенията за разрешенията за пускане на пазара следва да бъдат записвани заедно с другите данни за превозното средство.
- (58) Следва да се установят процедури за проверка на съвместимостта между превозните средства и маршрутите на разполагането им след издаването на разрешенията за пускане на пазара на превозните средства и преди употребата от страна на железопътно предприятие на дадено превозно средство в областта на употреба, посочена в разрешението за пускане на пазара на превозното средство.
- (59) Нотифицираните органи, отговарящи за провеждане на процедурите за оценяване на съответствието и годността за употреба на съставните елементи, както и на процедурите за оценяване на подсистемите, следва възможно най-тясно да координират решенията си, особено при липса на европейска спецификация.
- (60) Прозрачната акредитация, предвидена в Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾, която гарантира необходимото ниво на поверителност в сертификатите за съответствие, следва да бъде взета предвид от националните публични органи в целия Съюз като предпочитания начин за доказване на техническата компетентност на нотифицираните органи и, mutatis mutandis, на органите, определени да извършват проверки в съответствие с националните правила. Въпреки това националните органи следва да могат да решат, че разполагат с подходящите средства да извършват оценяването сами. В такива случаи, за да се осигури подходящото ниво на доверие в оценките, извършени от други национални органи, те следва да осигурят на Комисията и другите държави членки необходимата документация като доказателство, че разгледаните органи за оценяване на съответствието отговарят на съответните нормативни изисквания.
- (61) Настоящата директива следва да се ограничава до определянето на изискванията за оперативна съвместимост по отношение на съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите. С цел да се улесни постигането на съответствие с тези изисквания е необходимо да се предвиди презумпция за съответствие на съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите, които отговарят на хармонизираните стандарти, приети в съответствие с Регламент (ЕС) № 1025/2012, с цел да се определят подробни технически спецификации относно тези изисквания.
- (62) Приетите съгласно настоящата директива мерки следва да бъдат допълнени с инициативи, насочени към предоставяне на финансова подкрепа за иновативни и оперативни съвместими технологии в железопътния сектор на Съюза.

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

- (63) С цел допълване на несъществени елементи на настоящата директива на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от ДФЕС във връзка със специфичните цели на всяка ТСОС. От особено значение е Комисията да проведе подходящи консултации по време на подготвителната си работа, включително на експертно ниво. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременно, своевременно и подходящо предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.
- (64) С оглед осигуряването на еднакви условия за прилагането на настоящата директива на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия, относно: ТСОС и измененията на ТСОС, включително тези изменения, които са необходими за отстраняване на пропуските в ТСОС, образца на „ЕО“ декларацията за съответствие или годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост и придружаващите документи; информацията, която да бъде включена в досието, което следва да придружава искането за неприлагане на една или повече ТСОС или части от тях, формата и начините на предаване на досието и, когато е подходящо, решението за неприлагане на ТСОС; класификацията на нотифицираните национални правила в различни групи с цел да се улеснят проверките за съвместимост между стационарното и мобилното оборудване; подробната информация, свързана с „ЕО“ процедурата за проверка, както и процедурата за проверка при прилагането на национални правила и образците за „ЕО“ декларацията за проверка и образците за документи от техническото досие, което следва да придружава декларацията за проверка, както и образците за сертификатите за проверка; практическите условия и ред с оглед издаване на разрешение за превозното средство; образца на декларацията за съответствие с тип и при целесъобразност ad hoc модули за оценяване на съответствието националните регистри на превозните средства, европейския регистър на превозни средства и регистъра на разрешенията за пускане на пазара на типове превозни средства; и общите спецификации, свързани със съдържанието, формата на данните, функционалната и техническата архитектура, начина на работа и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки в регистъра на инфраструктурата. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾.
- (65) ТСОС следва да бъдат преразглеждани на редовни интервали от време. При откриване на пропуски в ТСОС, от Агенцията следва да бъде поискано да издаде становище, което при определени условия може да бъде публикувано и използвано от всички заинтересовани лица (включително представителите на промишлеността и нотифицираните органи) като приемлив начин за постигане на съответствие до преразглеждането на съответните ТСОС.
- (66) Актовете за изпълнение за определяне на нови ТСОС или за изменение на ТСОС следва да отразяват специфичните цели, определени от Комисията посредством делегирани актове.
- (67) Необходими са някои организационни стъпки, които да подготвят Агенцията за засилената ѝ роля съгласно настоящата директива. Съответно следва да се предвиди подходящ преходен период. По време на този период Комисията следва да направи преглед на напредъка на Агенцията в подготовката за засилената ѝ роля. След това Комисията следва да докладва редовно за напредъка в изпълнението на настоящата директива. По-специално, в доклада следва да се оценява процесът на издаване на разрешения за превозни средства, случаите, в които ТСОС не се прилагат, и използването на регистрите. Комисията следва също да докладва за предприетите действия по отношение на идентифицирането и възможността за проследяване на критичните за сигурността компоненти.
- (68) Необходимо е на държавите членки, националните органи по безопасността и заинтересованите лица да се предостави достатъчно време за подготовка за изпълнението на настоящата директива.
- (69) Тъй като целта на настоящата директива, а именно постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система в целия Съюз, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците си може да бъде постигната по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (70) Задължението за транспониране на настоящата директива в националното право следва да бъде ограничено до разпоредбите, които представляват изменение по същество спрямо Директива 2008/57/ЕО. Задължението за транспониране на разпоредбите, които не са изменени, произтича от Директива 2008/57/ЕО.
- (71) Настоящата директива не следва да засяга задълженията на държавите членки по отношение на сроковете за транспониране в националното право на директивите, посочени в приложение V, част Б,

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

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и цели

1. Настоящата директива определя условията, които трябва да бъдат изпълнени за постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза по начин, който да съответства на Директива (ЕС) .../... (*) с оглед да се определи оптимално равнище на техническа хармонизация, да се създадат условия за улесняването, подобряването и развитието на железопътните транспортни услуги в Съюза и с трети държави, както и да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство и за постепенното изграждане на вътрешния пазар. Тези условия се отнасят до проектирането, изграждането, въвеждането в експлоатация, модернизирането, подновяването, експлоатацията и поддръжката на частите от системата, а също и професионалната квалификация и условията за безопасност и опазване здравето на персонала, който отговаря за експлоатацията и поддръжането ѝ.
2. Настоящата директива определя разпоредбите, които се отнасят до съставните елементи на оперативната съвместимост, интерфейсите и процедурите за всяка подсистема и правилата за цялостната съвместимост на железопътната система на Съюза, необходими за постигане на нейната оперативна съвместимост.
3. От обхвата на настоящата директива се изключват следните системи:
 - а) метрото;
 - б) трамваите и железопътните превозни средства с олекотена конструкция, както и инфраструктурата, която се използва изключително от тези превозни средства;
 - в) мрежи, които са функционално отделени от останалата железопътна система на Съюза и са предвидени единствено за извършването на местни, градски и крайградски пътнически услуги, както и предприятия, които оперират единствено по тези мрежи.
4. Държавите членки могат да изключат следното от обхвата на мерките за изпълнение на настоящата директива:
 - а) частна железопътна инфраструктура, включително странични коловози, използвана от собственика или от оператор, за целите на съответните им операции по превоз на товари или превоз на хора за нетърговски цели, както и превозни средства, използвани изключително в рамките на такава инфраструктура;
 - б) инфраструктура и превозни средства, запазени изключително за местно ползване, туристическо ползване или ползване с историческа насоченост;
 - в) железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, понякога използвана от тежки железопътни превозни средства при експлоатационните условия на железопътната система с олекотена конструкция, когато това е необходимо за целите на осъществяване на връзки само за тези превозни средства; както и
 - г) превозни средства, използвани основно върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, но оборудвани с някои тежки железопътни компоненти, необходими за да може да се осъществи транзитно преминаване на ограничена и ясно определена отсечка от тежка железопътна инфраструктура единствено за целите на осъществяване на връзки.
5. За трамваи-влакове, опериращи в рамките на железопътната система на Съюза, и когато липсват ТСОС, приложими по отношение на тези трамваи-влакове, се прилага следното:
 - а) заинтересованите държави членки правят необходимото за приемането на национални правила или други имащи отношение достъпни мерки, за да се гарантира, че тези трамваи-влакове отговарят на съответните съществени изисквания;
 - б) държавите членки могат да приемат национални правила с оглед да уточнят процедурата за издаване на разрешения, приложима за такива трамваи-влакове. Органът, който издава разрешението за превозното средство, провежда консултации със съответния национален орган по безопасността, за да гарантира, че смесената експлоатация на трамваи-влакове и тежки железопътни влакове отговаря на всички съществени изисквания, както и на съответните общи критерии за безопасност („ОКБ“);

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

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

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

Член 2

Определения

За целите на настоящата директива:

- 1) „железопътна система на Съюза“ означава елементите, посочени в приложение I;
- 2) „оперативна съвместимост“ означава способността на дадена железопътна система да позволява безопасно и непрекъснато движение на влакове, които постигат необходимите показатели;
- 3) „превозно средство“ означава железопътно превозно средство, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без помощта на теглителна сила. Превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми;
- 4) „мрежа“ означава линиите, гарите, терминалите и всички видове стационарно оборудване, необходимо, за да се осигури безопасна и непрекъсната експлоатация на железопътната система на Съюза;
- 5) „подсистеми“ означава структурните или функционалните части на железопътната система на Съюза, посочени в приложение II;
- 6) „мобилна подсистема“ означава подсистемата „подвижен състав“ и подсистемата „контрол, управление и сигнализация на борда на влака“;
- 7) „съставни елементи на оперативната съвместимост“ означава всеки първичен елемент, група от елементи компоненти, подкомплект или комплект от оборудване, включени или предназначени за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на железопътната система зависи пряко или косвено, включително както материални обекти, така и нематериални обекти;
- 8) „продукт“ означава продукт, получен в производствен процес, включително съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите;
- 9) „съществени изисквания“ означава всички условия, изложени в приложение III, които трябва да бъдат спазени от железопътната система на Съюза, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите;
- 10) „европейска спецификация“ означава спецификация, която попада в една от следните категории:
 - обща техническа спецификация, съгласно определението в Приложение VIII към Директива 2014/25/ЕС;
 - европейско техническо одобрение, посочено в член 60 от Директива 2014/25/ЕС; или
 - европейски стандарт, съгласно определението в член 2, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 1025/2012;
- 11) „техническа спецификация за оперативна съвместимост“ („ТСОС“) означава спецификация, приета в съответствие с настоящата директива, която обхваща всяка една подсистема или част от подсистема, за да бъдат изпълнени съществените изисквания и да бъде гарантирана оперативната съвместимост на железопътната система на Съюза;
- 12) „основен параметър“ означава всяко регулаторно, техническо или оперативно условие, което е от решаващо значение за оперативната съвместимост и е уточнено в съответните ТСОС;
- 13) „специфичен случай“ означава всяка част от железопътната система, която се нуждае от специални — временни или постоянни — разпоредби в ТСОС поради географски или топографски изисквания, или такива на градската среда, или такива, влияещи на съвместимостта със съществуващата система, по-конкретно железопътни линии и мрежи, изолирани от останалата част от Съюза, габарити на натоварване, междурелсие или разстояние между коловозите и превозни средства, строго предназначени за ползване с местен, регионален или исторически характер, или превозни средства с произход от или предназначени за трети държави;
- 14) „модернизиране“ означава всяка основна работа по модификация на подсистема или част от нея, която води до промяна в техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, ако това техническо досие съществува, и която подобрява цялостните показатели на подсистемата;
- 15) „подновяване“ означава всяка основна работа по модификация на подсистема или част от нея, която не променя цялостните показатели на подсистемата;
- 16) „съществуваща железопътна система“ означава инфраструктурата, състояща се от линии и стационарни съоръжения на съществуващата железопътна мрежа, както и превозните средства от всякакви категории и произход, които се движат по тази инфраструктура;

- 17) „замяна в рамките на поддръжката“ означава всяка замяна на съставни елементи с части с идентична функция и показатели в рамките на превантивната или корективна поддръжка;
- 18) „трамвай-влак“ означава превозно средство, проектирано за комбинирана употреба както върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, така и върху тежка железопътна инфраструктура;
- 19) „въвеждане в експлоатация“ означава всички операции, чрез които една подсистема се въвежда в нейното експлоатационно състояние;
- 20) „възложител“ означава всяко образувание, държавно или частно, което поръчва проектирането и/или изграждането или подновяването, или модернизирането на подсистема;
- 21) „ползвател“ означава физическото или юридическото лице, което в качеството си на собственик на превозното средство или на титуляр на правото да го ползва, експлоатира превозното средство като средство за транспорт и то е регистрирано като такова в регистър на превозните средства, посочен в член 47;
- 22) „заявител“ означава физическото или юридическото лице, което иска разрешение и което може да бъде железопътно предприятие, управител на инфраструктура или друго физическо или юридическо лице, като например производител, собственик или ползвател; за целите на член 15 „заявител“ означава възложител или производител или техни упълномощени представители; за целите на член 19 „заявител“ означава физическо или юридическо лице, което отправя искане към Агенцията да вземе решение за одобряване на техническите решения, предвидени за проекти за ERTMS оборудване по железопътната линия;
- 23) „проект в напреднал етап на развитие“ означава всеки проект, чийто етап на планиране/изграждане е достигнал точка, в която промяна в техническата спецификация би компрометирала жизнеспособността на проекта, както е бил планиран;
- 24) „хармонизиран стандарт“ означава европейски стандарт, както е определен в член 2, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) № 1025/2012;
- 25) „национален орган по безопасността“ означава „орган по безопасността“ така, както е определен в член 3, точка 7 от Директива (ЕС) .../... (*);
- 26) „тип“ означава видът на превозното средство, определящ основните проектни характеристики на превозното средство съгласно сертификата за изпитване на типа или за изпитване на проекта, описан в съответния модул за проверка;
- 27) „серия“ означава количеството идентични превозни средства от един проектен тип;
- 28) „структура, която отговаря за поддръжката“ означава структура, която отговаря за поддръжката съгласно определението в член 3, точка 20 от Директива (ЕС) .../... (*);
- 29) „железопътна система с олекотена конструкция“ означава градска и/или крайградска железопътна транспортна система с удароустойчивост С-III или С-IV (в съответствие с EN 15227:2011) и максимална якост на превозното средство 800 kN (надлъжно усилие на натиск в съединителната област); железопътните системи с олекотена конструкция могат да имат обособено платно или съвместно платно с движението по пътищата и обикновено не заменят превозните средства за пътнически и товарен транспорт на големи разстояния;
- 30) „национални правила“ означава всички задължителни правила, приети в държава членка, независимо от органа, който ги издава, които съдържат изисквания за безопасност на железопътния транспорт или технически изисквания, различни от определените от Съюза правила или от международните правила и които са приложими в рамките на тази държава членка за железопътните предприятия, управителите на инфраструктура или трети лица;
- 31) „проектно експлоатационно състояние“ означава нормалният режим на работа и предвидимите влошени условия (включително физическо износване) в рамките и условията за използване, посочени в техническите досиета и досиетата за поддръжката;
- 32) „област на употреба на превозно средство“ означава мрежа или мрежи в рамките на държава членка или група държави членки, в които се предвижда да се използва превозното средство;
- 33) „приемлив начин за постигане на съответствие“ означава издаването на необвързващи становища от Агенцията с цел определяне на начините за постигане на съответствие със съществените изисквания;
- 34) „приемлив национален начин за постигане на съответствие“ означава издаването на необвързващи становища от държавите членки с цел определяне на начините за постигане на съответствие с националните правила;
- 35) „пускане на пазара“ означава първото предлагане на пазара на Съюза на съставен елемент на оперативната съвместимост, подсистема или превозно средство в готовност за експлоатация в неговото проектно експлоатационно състояние;

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

- 36) „производител“ означава всяко физическо или юридическо лице, което произвежда продукти под формата на съставни елементи на оперативната съвместимост, подсистеми или превозни средства, или е поръчало тяхното проектиране или производство, като ги предлага на пазара със своето наименование или търговска марка;
- 37) „упълномощен представител“ означава всяко физическо или юридическо лице, установено в Съюза, което е упълномощено писмено от производител или възложител да действа от името на производителя или възложителя във връзка с определени задачи;
- 38) „техническа спецификация“ означава документ, който определя техническите изисквания, на които да отговаря определен продукт, подсистема, процес или услуга;
- 39) „акредитация“ означава акредитация съгласно определението в член 2, точка 10 от Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета;
- 40) „национален орган по акредитация“ означава национален орган по акредитация съгласно определението в член 2, точка 11 от Регламент (ЕО) № 765/2008;
- 41) „оценяване на съответствието“ означава процесът, който доказва дали конкретните изисквания, свързани с продукта, процеса, услугата, подсистемата, физическото или юридическото лице, са били изпълнени;
- 42) „орган за оценяване на съответствието“ означава орган, който е нотифициран или определен да отговаря за извършването на дейности по оценяване на съответствието, включително калибриране, изпитване, сертифициране и проверки. Органите за оценяване на съответствието се класифицират като „нотифицирани органи“ след нотифициране от съответната държава членка. Органите за оценяване на съответствието се класифицират като „определени органи“ след определяне от съответната държава членка;
- 43) „лице с увреждания или лице с намалена подвижност“ означава всяко лице с постоянно или временно физическо, психическо, умствено или сетивно увреждане, което във взаимодействие с различни пречки може да попречи на пълното и ефективно използване на транспорта от това лице наравно с другите пътници, или лице, чиято подвижност при използването на транспорт е намалена поради възрастта;
- 44) „управител на инфраструктура“ означава управител на инфраструктура съгласно определението в член 3, точка 2 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾;
- 45) „железопътно предприятие“ означава железопътно предприятие съгласно определението в член 3 от Директива 2012/34/ЕС, както и всяко друго публично или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на железопътен превоз на товари и/или пътници, като предприятието осигурява теплителна сила; това включва и предприятията, които осигуряват само теплителна сила.

Член 3

Съществени изисквания

1. Железопътната система на Съюза, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите, трябва да отговарят на съответните съществени изисквания.
2. Техническите спецификации, посочени в член 60 от Директива 2014/25/ЕС, които са необходими за попълването на европейските спецификации или други стандарти, използвани в Съюза, трябва да не са в противоречие със съществените изисквания.

ГЛАВА II

ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

Член 4

Съдържание на ТСОС

1. Всяка една от подсистемите, определени в приложение II, трябва да бъде обхваната от една техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС). Когато е необходимо, една подсистема може да бъде обхваната от няколко ТСОС и една ТСОС може да обхваща няколко подсистеми.
2. Стационарните подсистеми трябва да съответстват на действащите ТСОС и национални правила при подаването на искането за разрешение за въвеждане в експлоатация в съответствие с настоящата директива и без да се засяга параграф 3, буква е).

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

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

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

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

- а) посочва обхвата, за който е предвидена (част от мрежа или превозни средства, посочени в приложение I, подсистеми или части от подсистеми, посочени в приложение II);
- б) определя съществените изисквания за всяка съответна подсистема и интерфейсите ѝ по отношение на други подсистеми;
- в) установява функционалните и техническите спецификации, на които трябва да отговарят подсистемата и нейните интерфейси по отношение на други подсистеми. Ако е необходимо, тези спецификации могат да варират в зависимост от предназначението на подсистемата, например според категориите линии, центрoвете и/или превозните средства, посочени в приложение I;
- г) определя съставните елементи на оперативната съвместимост и интерфейсите, които трябва да бъдат обхванати от европейските спецификации, включително европейските стандарти, които са необходими за постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза;
- д) определя във всеки разглеждан случай процедурите, които да се използват за оценяване на съвместимостта или годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост, от една страна, а също и за „ЕО“ проверка на подсистемите, от друга. Тези процедури се основават на модулите, определени в Решение 2010/713/ЕС на Комисията ⁽¹⁾;
- е) посочва стратегията за прилагане на ТСОС. В частност, необходимо е да бъдат определени етапите, които следва да бъдат завършени, при отчитане на предвидените разходи и ползи и очакваните последици за засегнатите участници, за да бъде осъществен постепенен преход от съществуващото положение към окончателното положение, при което съответствието с ТСОС ще бъде норма. Когато е необходимо координирано прилагане на ТСОС, например по даден коридор или между управители на инфраструктура и железопътни предприятия, стратегията може да включва предложения за поетапно въвеждане;
- ж) посочва за съответния персонал професионалната квалификация и безопасни и здравословни условия на работа, които са необходими за функционирането и поддръжката на посочената по-горе подсистема, както и за прилагането на ТСОС;
- з) посочва разпоредбите, приложими към съществуващите подсистеми и превозни средства, по-специално в случай на модернизирани и подновяване, а в тези случаи и модификацията, която налага подаването на заявление за ново разрешение;
- и) посочва параметрите на превозните средства и стационарните подсистеми, които следва да бъдат подлагани на проверка от железопътното предприятие, и процедурите за проверка на параметрите след доставянето на разрешенията за пускане на пазара на превозните средства и преди първото използване на превозното средство, за да се осигури съвместимост между превозните средства и маршрутите, по които те са експлоатирани.

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

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

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

6. Ако някои технически аспекти, отговарящи на съществените изисквания, не могат да бъдат изрично обхванати в дадена ТСОС, те се определят ясно в приложение към ТСОС като „отворени въпроси“.
7. ТСОС не трябва да възпрепятстват държавите членки да вземат решение относно използването на инфраструктури за движение на превозни средства, необхванати от ТСОС.
8. ТСОС могат да правят изрични, ясно определени препратки към европейски или международни стандарти или спецификации или техническа документация, издадена от Агенцията, когато това е строго необходимо, за да се постигне целите на настоящата директива. В такъв случай тези стандарти или спецификации (или съответните части от тях) или техническа документация се считат за приложения към съответната ТСОС и стават задължителни от момента, в който ТСОС е приложима. В случай че липсват такива стандарти или спецификации или техническа документация и тяхното разработване предстои, може да се направи препратка към други ясно определени нормативни документи, които са лесно достъпни и са публично достояние.

Член 5

Изготвяне, приемане и преразглеждане на ТСОС

1. За да се определят специфичните цели на всяка ТСОС, на Комисията се предоставя правомощието да приема, делегирани актове в съответствие с член 50, когато е целесъобразно, и по-конкретно по отношение на:
 - а) географския и техническия обхват на ТСОС;
 - б) приложимите съществени изисквания;
 - в) списъка на регулаторните, техническите и експлоатационните условия, които трябва да бъдат хармонизирани на равнището на подсистемите и на равнището на интерфейсите между подсистемите и техните очаквани нива на хармонизация;
 - г) специфичните за железопътния транспорт процедури за оценяване на съответствието и годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост;
 - д) специфичните за железопътния транспорт процедури за „ЕО“ проверката на подсистемите;
 - е) категориите персонал, които участват в експлоатацията и поддръжката на засегнатите подсистеми, и общите цели за определяне на минималните изисквания за професионалните квалификации и безопасните и здравословни условия за въпросния персонал;
 - ж) всички други необходими елементи, които трябва да бъдат взети предвид, за да се гарантира оперативната съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза съгласно член 1, параграфи 1 и 2, например привеждането на ТСОС в съответствие с европейските и международните стандарти или спецификации.

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

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

Всеки проект за ТСОС се изготвя в следните фази:

- а) Агенцията определя основните параметри за тази ТСОС, както и интерфейсите с другите подсистеми и всички други специфични случаи, доколкото е необходимо;
- б) Агенцията изготвя проекта за ТСОС на базата на тези основни параметри, посочени в буква а). Когато е целесъобразно, Агенцията отчита техническия напредък, вече извършената работа по стандартизация, вече създадените работни групи и признатата научноизследователска работа.

3. При съставянето или преразглеждането на всяка една ТСОС, включително основните параметри, Агенцията отчита очакваните разходи и ползи от всички разглеждани технически решения, заедно с интерфейсите между тях, така че да се установят и приложат най-добрите решения. Тази оценка отразява очакваното въздействие върху всички участващи оператори и икономически субекти и отчита надлежно изискванията на Директива (ЕС) .../... (*). Държавите членки участват в тази оценка, като при целесъобразност предоставят необходимите данни.
4. Агенцията изготвя проектите за ТСОС и техните изменения, в съответствие с членове 5 и 19 от Регламент (ЕС) .../... (**), като същевременно спазва критериите за отвореност, консенсус и прозрачност, определени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1025/2012.
5. Посоченият в член 51 комитет („комитетът“) се информира редовно за подготвителната работа по ТСОС. По време на тази работа, с цел да спази делегираните актове в посочения в параграф 1 от настоящия член, Комисията може да формулира всякакви правила или полезни препоръки по отношение на проекта на тези ТСОС и анализа за разходите и ползите. Поспециално Комисията може да изиска проучването на алтернативни решения и оценката на разходите и ползите от тези алтернативни решения да бъде включена в приложения към проекта за ТСОС доклад.
6. Когато от съображения за техническа съвместимост трябва да се въведат в експлоатация едновременно различни подсистеми, датите на прилагане на съответните ТСОС трябва да съвпадат.
7. При съставянето, приемането или преразглеждането на ТСОС, Агенцията взема предвид мненията на потребителите по отношение на характеристиките, които имат директно влияние върху условията, при които те използват подсистемите. Във връзка с това, по време на изготвянето или при преразглеждането на ТСОС Агенцията се консултира с асоциации и структури, представляващи потребителите. Към проекта за ТСОС тя прилага доклад за резултатите от тази консултация.
8. В съответствие с член 7 от Регламент (ЕС) .../... (***) Комисията, със съдействието на комитета, изготвя и редовно актуализира списъка на асоциациите на пътниците и организациите, които следва да бъдат консултирани. Този списък може да бъде преразглеждан и актуализиран при искане от страна на държава членка или по инициатива на Комисията.
9. При съставянето или преразглеждането на ТСОС, Агенцията отчита мнението на социалните партньори по отношение на професионалните квалификации и безопасните и здравословни условия на работа, посочени в член 4, параграф 3, буква ж). За тази цел Агенцията се консултира със социалните партньори, преди да представи на Комисията препоръки относно ТСОС и измененията в тях. Консултациите със социалните партньори се извършват в рамките на Комитета за секторен диалог, създаден в съответствие с Решение 98/500/ЕО на Комисията ⁽¹⁾. Социалните партньори публикуват становището си в срок от три месеца от консултацията.
10. Когато преразглеждането на ТСОС води до промяна на изискванията, новата версия на ТСОС следва да гарантира съвместимост с подсистемите, вече въведени в експлоатация съобразно предишни версии на ТСОС.
11. Комисията установява чрез актове за изпълнение, ТСОС за изпълнение на специфичните цели, определени в делегираните актове, посочени в параграф 1. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3. Те включват всички елементи, изброени в член 4, параграф 3, и отговарят на всички изисквания, установени в член 4, параграфи 4 — 6 и член 4, параграф 8.

Член 6

Пропуски в ТСОС

1. Ако след приемането на дадена ТСОС се окаже, че в нея има пропуски, тя се изменя в съответствие с член 5, параграф 11. Когато е целесъобразно, Комисията прилага тази процедура незабавно. Пропуските включват случаи, които биха могли да доведат до небезопасни операции в рамките на дадена държава членка.
2. До преразглеждането на ТСОС Комисията може да отправи искане за становище от страна на Агенцията. Комисията анализира становището на Агенцията и информира комитета за своите заключения.

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

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

(¹) Решение 98/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. относно учредяването на комитети за секторен диалог за насърчване на диалога между социалните партньори на европейско равнище (ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27).

3. По искане на Комисията становищата на Агенцията, посочени в параграф 2, съставляват приемливи начини за постигане на съответствие и следователно могат да се използват за оценяване на проекти в очакване на приемането на дадена преразгледана ТСОС.
4. Всеки член на мрежата на представителните организации, посочени в член 38, параграф 4 от Регламент (ЕС) .../... (*) може да уведоми Комисията за евентуални пропуски в ТСОС.

Член 7

Неприлагане на ТСОС

1. Държавите членки могат да разрешат на заявителите да не прилагат една или повече ТСОС или части от тях в следните случаи:
 - а) за предложена нова подсистема или част от нея, за подновяването или модернизирването на съществуваща подсистема или част от нея, или за всеки елемент, посочен в член 1, параграф 1, който е в напреднал етап на развитие или е предмет на договор в процес на изпълнение към датата на прилагане на съответния/съответните ТСОС;
 - б) когато, вследствие на произшествие или природно бедствие, условията за бързо възстановяване на мрежата не позволяват частичното или пълното прилагане на съответните ТСОС поради икономически или технически съображения, като в този случай неприлагането на ТСОС се ограничава до периода преди възстановяването на мрежата;
 - в) за всяко предложено подновяване, удължаване или модернизиране на съществуваща подсистема или част от нея, когато прилагането на съответния/съответните ТСОС би компрометирало икономическата жизнеспособност на проекта и/или съвместимостта на железопътната система в съответната държава членка, например по отношение на габаритите на натоварване, междурелсието, разстоянието между коловозите или волтажа на електрическата мрежа;
 - г) за превозни средства, движещи се от или за трети държави, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза;
 - д) за предложена нова подсистема или предложено обновяване или модернизиране на съществуваща подсистема на територията на съответната държава членка, когато нейната железопътна мрежа е отделена или изолирана от море или поради наличието на особени географски условия, от железопътната мрежа на останалата част от Съюза;
2. В случая, посочен в параграф 1, буква а), в срок от една година след влизането в сила на всяка ТСОС съответната държава членка изпраща на Комисията списък на проектите, които се осъществяват на нейната територия и които, според тази държава членка, са в напреднал етап на развитие.
3. В случаите, посочени в параграф 1, букви а) и б), съответната държава членка съобщава на Комисията за решението си да не прилага една или повече ТСОС или части от тях.
4. В случаите, посочени в параграф 1, букви а), в), г) и д) от настоящия член, засегнатата държава членка подава до Комисията искане за неприлагане на ТСОС или части от тях, придружено от досие, което съдържа обосновка на искането, и посочва алтернативните разпоредби, които държавата членка възнамерява да прилага вместо ТСОС. В случая, посочен в параграф 1, буква д) от настоящия член, Комисията анализира искането, решава дали да го приеме или не въз основа на пълнотата и последователността на информацията, която се съдържа в досието. В случаите, посочени в параграф 1, букви в) и г) от настоящия член, Комисията приема своето решение посредством актове за изпълнение въз основа на такъв анализ. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.

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

5. Комисията определя чрез акт за изпълнение информацията, която да бъде включена в досието, посочено в параграф 4, изисквания формат на досието и начина, по който то да бъде предадено. Актът за изпълнение се приема в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.
6. В очакване на решението на Комисията държавите членки могат незабавно да прилагат алтернативните разпоредби, посочени в параграф 4.
7. Комисията излиза с решение в срок от четири месеца от представяне на искането, придружено с пълно досие. При липса на такова решение, искането се счита за прието.

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

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

ГЛАВА III

СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

Член 8

Условия за пускане на пазара на съставните елементи на оперативната съвместимост

1. Държавите членки предприемат всички необходими стъпки, за да гарантират, че съставните елементи на оперативната съвместимост:
- а) се пускат на пазара само ако позволяват постигането на оперативна съвместимост в железопътната система на Съюза, като едновременно с това отговарят на съществените изисквания;
 - б) се използват в областта им на употреба по предназначение и са правилно монтирани и поддържани.

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

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

Член 9

Съответствие или годност за употреба

1. Държавите членки и Агенцията считат, че един съставен елемент на оперативната съвместимост удовлетворява съществените изисквания, ако той отговаря на условията, предвидени в съответната ТСОС, или на съответните европейски спецификации, разработени да отговарят на тези условия. „ЕО“ декларацията за съответствие или годност за употреба удостоверява, че съставните елементи на оперативната съвместимост са преминали през процедурите, посочени в съответните ТСОС за оценяване на съответствието или годността за употреба.
2. Ако ТСОС го изисква, „ЕО“ декларацията се придружава от:
- а) сертификат, издаден от нотифициран орган или органи, за съответствието по същество на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан отделно, с техническите спецификации, които трябва да бъдат спазени;
 - б) сертификат, издаден от нотифициран орган или органи, за годността за употреба на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан в неговата железопътна среда, и по-специално в случаите на съответни функционални изисквания.
3. „ЕО“ декларацията носи дата и подпис на производителя или на неговия упълномощен представител.
4. Комисията определя чрез актове за изпълнение, образеца на „ЕО“ декларацията за съответствие или годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост и списъка на придружаващите документи. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.
5. Резервни части за подсистеми, които вече са въведени в експлоатация, когато съответната ТСОС влиза в сила, могат да бъдат монтирани в тези подсистеми, без спрямо тях да се прилага параграф 1.
6. В ТСОС може да се предвижда преходен период за железопътни продукти, определени в тези ТСОС като съставни елементи на оперативната съвместимост, които вече са пуснати на пазара, когато ТСОС влизат в сила. Такива съставни елементи съответстват на член 8, параграф 1.

Член 10

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

1. За изготвянето на „ЕО“ декларацията за съответствие или годност за употреба на съставен елемент на оперативната съвместимост производителят или неговият упълномощен представител прилагат разпоредбите, установени със съответните ТСОС.
2. Когато съответната ТСОС го налага, оценяването на съответствието или годността за употреба на съставния елемент на оперативната съвместимост се извършва от нотифицирания орган, пред който производителят или неговият упълномощен представител е депозирал заявлението.
3. Когато съставните елементи на оперативната съвместимост са предмет на други правни актове на Съюза, обхващащи други въпроси, „ЕО“ декларацията за съответствие или годност за употреба посочва в такива случаи, че съставният елемент на оперативната съвместимост отговаря също и на изискванията на тези други правни актове.
4. Когато нито производителят, нито неговият упълномощен представител, са изпълнили задълженията, предвидени в параграфи 1 и 3, тези задължения преминават върху всяко лице, което пуска на пазара съставни елементи на оперативната съвместимост. За целите на настоящата директива същите задължения се прилагат спрямо всеки, който сглобява съставни елементи на оперативната съвместимост или части от съставни елементи на оперативната съвместимост, притежаващи различен произход, или произвежда съставни елементи на оперативната съвместимост за свои собствени нужди.
5. Когато държава членка установи, че „ЕО“ декларацията е съставена неправилно, тя прави необходимото съответният съставен елемент на оперативната съвместимост да не бъде пуснат на пазара. В такъв случай от производителя или неговия упълномощен представител се изисква да приведе съставния елемент на оперативната съвместимост в състояние на съответствие при условията, посочени от въпросната държава членка.

Член 11

Несъответствие на съставни елементи на оперативната съвместимост със съществените изисквания

1. Когато държава членка счете, че за съставен елемент на оперативната съвместимост, обхванат в „ЕО“ декларация за съответствие или годност за употреба и пуснат на пазара, съществува вероятност, при използването му по предназначение, да не удовлетвори съществените изисквания, тази държава членка предприема всички необходими мерки за ограничаване на приложното му поле, забрана на употребата му, изтеглянето му от пазара или изземването му. Държавата членка незабавно информира Комисията, Агенцията и другите държави членки за предприетите мерки и представя основанията за решението си, като посочва, по-специално, дали несъответствието се дължи на:
 - а) неспазване на съществените изисквания;
 - б) неправилно прилагане на европейски спецификации в случаите, когато се разчита на прилагането на такива спецификации;
 - в) непригодност на европейските спецификации.
2. Агенцията, въз основа на мандат от Комисията, започва незабавно, и във всички случаи в рамките на 20 дни от датата на получаване на мандата, процес на консултации със засегнатите страни. Когато след консултациите Агенцията установи, че мярката е необоснована, тя незабавно информира Комисията, държавата членка, предприела инициативата, както и другите държави членки, производителя или неговия упълномощен представител. Когато Агенцията установи, че мярката е обоснована, тя незабавно уведомява държавите членки.
3. Когато решението, посочено в параграф 1, произтича от непригодност в европейските спецификации, държавите членки, Комисията или Агенцията, както е целесъобразно, прилагат една или повече от следните мерки:
 - а) частично или цялостно изтегляне на съответната спецификация от съдържащите я публикации;
 - б) ако съответната спецификация е хармонизиран стандарт, ограничение или изтегляне на този стандарт в съответствие с член 11 от Регламент (ЕС) № 1025/2012;
 - в) преразглеждане на ТСОС в съответствие с член 6.
4. Когато съставен елемент на оперативната съвместимост, за който е съставена „ЕО“ декларация за съответствие, не отговаря на съществените изисквания, компетентната държава членка предприема подходящи мерки срещу образуването, което е издало декларацията, и информира за това Комисията и другите държави членки.

ГЛАВА IV
ПОДСИСТЕМИ

Член 12

Свободно движение на подсистеми

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

- а) или като част от процедурата, водеща до „ЕО“ декларацията за проверка, или
- б) в други държави членки, преди или след влизането в сила на настоящата директива, с оглед проверка на съответствието с идентични изисквания при идентични условия на експлоатация.

Член 13

Съответствие с ТСОС и националните правила

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

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

- а) когато ТСОС не обхващат или не обхващат напълно някои аспекти, свързани със съществените изисквания, включително „отворените въпроси“, съгласно посоченото в член 4, параграф 6;
- б) когато е нотифицирано неприлагане на една или повече ТСОС или части от тях съгласно член 7;
- в) когато специфичен случай налага прилагането на технически правила, които не са включени в съответната ТСОС.
- г) когато се прилагат национални правила за определяне на съществуващите системи, като целта на тези правила е ограничена до оценяване на техническата съвместимост на превозното средство с мрежата;
- д) когато мрежите и превозните средства не са обхванати от ТСОС;
- е) като спешна временна предпазна мярка, по-специално след възникнало произшествие.

Член 14

Нотифициране за национални правила

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

- а) когато за националното(ите) правило(а) не е изпратена нотификация до ... (*). В този случай за тях се изпраща нотификация до ... (**);
- б) всеки път, когато правилата бъдат изменени;
- в) когато е представено ново искане в съответствие с член 7 за неприлагане на ТСОС;
- г) когато националните правила станат излишни след публикуването или преразглеждането на въпросните ТСОС.

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

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

2. Държавите членки нотифицират пълния текст на националните правила, посочени в параграф 1, чрез съответната ИТ система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) .../... (*).
 3. Държавите членки гарантират, че националните правила, посочени в параграф 1, включително тези, които обхващат интерфейсите между превозните средства и мрежите, са лесно достъпни, че са публично достояние и че в тях е използвана терминология, която всички заинтересовани страни могат да разберат. От държавите членки може да се поиска да предоставят допълнителна информация относно тези национални правила.
 4. Държавите членки могат да определят нови национални правила само в следните случаи:
 - а) когато ТСОС не отговаря напълно на съществените изисквания;
 - б) като спешна предпазна мярка, по-специално след състояло се произшествие.
 5. Държавите членки представят, посредством подходяща ИТ система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) .../... (*) проектите за нови национални правила на Агенцията и на Комисията, за да може разглеждането да се извърши съвременно и в съответствие със сроковете, посочени член 25, параграф 1 от Регламент (ЕС) .../... (*), преди очакваното въвеждане в националната правна система на предложеното ново правило, като се предоставя обосновка за неговото въвеждане. Държавите членки правят необходимото проектът да е достатъчно развит, за да може Агенцията да извърши своята оценка в съответствие с член 25, параграф 2 от Регламент (ЕС) .../... (*).
 6. Когато приемат ново национално правило, държавите членки нотифицират за него Агенцията и Комисията чрез съответната ИТ система в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) .../... (*).
 7. В случай на спешни превантивни мерки държавите членки могат незабавно да приемат и прилагат ново национално правило. Това правило се нотифицира в съответствие с член 27, параграф 2 от Регламент (ЕС) .../... (*), както и се подлага на оценка от страна на Агенцията в съответствие с член 26, параграфи 1, 2 и 5 от посочения Регламент.
 8. Когато нотифицират за съществуващо национално правило, посочено в параграф 1, или ново национално правило, държавите членки представят обосновка за необходимостта от това правило, за да се спази съществено изискване, което все още не е обхванато от съответната ТСОС.
 9. Проектите за национални правила и националните правила, посочени в параграф 1, се разглеждат от Агенцията в съответствие с процедурите, предвидени в членове 25 и 26 от Регламент (ЕС) .../... (*).
 10. Комисията определя чрез актове за изпълнение класификацията на националните правила, за които е получена нотификация, в различни групи, с цел да се улесни взаимното приемане в различните държави членки и пускането на пазара на превозни средства, включително съвместимостта между стационарното и мобилното оборудване. Тези актове за изпълнение се основават на напредъка, постигнат от Агенцията в областта на взаимното приемане и се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.
- Агенцията класифицира в съответствие с актовете за изпълнение, посочени в първа алинея, националните правила, за които е получена нотификация в съответствие с настоящия член.
11. Държавите членки могат да решат да не нотифицират за правилата и ограниченията със строго местен характер. В такива случаи държавите членки посочват тези правила и ограничения в регистрите на инфраструктурата, посочени в член 49.
 12. Националните правила, за които е изпратена нотификация съгласно настоящия член, не са предмет на процедурата за нотифициране, посочена в Директива (ЕС) 2015/1535 на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾.
 13. Националните правила, за които не е изпратена нотификация в съответствие с настоящия член, не се прилагат за целите на настоящата директива.

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

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

Член 15

Процедура за съставяне на „ЕО“ декларация за проверка

1. За съставянето на „ЕО“ декларацията за проверка, необходима за пускането на пазара и въвеждането в експлоатация, посочени в глава V, заявителят подава искане до органа или органите за оценяване на съответствието, които е избрал за тази цел, за прилагане на „ЕО“ процедура за проверка, посочена в приложение IV.
2. Заявителят попълва „ЕО“ декларацията за проверка на дадена подсистема. Заявителят декларира единствено на своя отговорност, че въпросната подсистема е била подложена на съответни процедури за проверка и че отговаря на изискванията на съответното право на Съюза, както и на всякакви съответни национални правила. „ЕО“ Декларацията за проверка и придружаващите я документи носят дата и подпис на заявителя.
3. Задачата на нотифицирания орган, отговарящ за „ЕО“ проверката на една подсистема, започва на етапа на проектирането и обхваща целия период на производство до етапа на приемане преди пускането на пазара или въвеждането в експлоатация на подсистемата. В съответствие със съответните ТСОС към тази задача спада и проверката на интерфейсите на въпросната подсистема със системата, в която тя се включва.
4. Заявителят отговаря за съставянето на техническото досие, което придружава „ЕО“ декларацията за проверка. Това техническо досие съдържа всички необходими документи по отношение на характеристиките на подсистемата и, където е целесъобразно, всички документи, удостоверяващи съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост. То съдържа също така всички елементи, свързани с условията и ограниченията за използване, а също и с инструкциите по отношение на обслужване, постоянно или рутинно наблюдение, настройка и поддръжка.
5. В случаите на подновяване или модернизиране на подсистема в резултат на промяна на техническото досие, които засягат валидността на вече извършените процедури за проверки, заявителят оценява необходимостта от нова „ЕО“ декларация за проверка.
6. Нотифицираният орган може да издава междинни сертификати за проверка, които да обхващат някои етапи от процедурата за проверка или някои части от подсистемата.
7. Ако съответните ТСОС позволяват това, нотифицираният орган може да издава сертификати за проверка за една или повече подсистеми или някои части на тези подсистеми.
8. Държавите членки определят органите, които отговарят за осъществяването на процедурата за проверка при прилагането на национални правила. В това отношение определените органи отговарят за свързаните с това задачи. Без да се засяга член 30, държава членка може да назначи нотифициран орган като определен орган, като в този случай целият процес може да се извърши от един-единствен орган за оценяване на съответствието.
9. Комисията може да уточнява чрез актове за изпълнение:
 - а) подробностите относно процедурите за „ЕО“ проверка за подсистеми, включително процедурата за проверка по отношение на националните правила, както и документите, които се подават от заявителя за целите на тази процедура;
 - б) образците за „ЕО“ декларацията за проверка, включително в случай на модификация на подсистемата или в случай на допълнителни проверки, междинния сертификат за проверка, образците за документи от техническото досие, което трябва да придружава тези декларации, както и образците за сертификата за проверка.

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

Член 16

Несъответствие на подсистеми със съществените изисквания

1. Когато държава членка констатира, че дадена структурна подсистема, притежаваща „ЕО“ декларацията за проверка, заедно с техническото досие, не отговаря напълно на разпоредбите на настоящата директива, и по-специално на съществените изисквания, тя може да поиска да бъдат направени допълнителни проверки.
2. Държавата членка, предявяваща искането, незабавно информира Комисията за поисканите допълнителни проверки и представя причини за тях. Комисията се консултира със заинтересованите страни.

3. Държавата членка, предявяваща искането, посочва дали неспазването на изискването за пълно съобразяване с настоящата директива се дължи на:

- а) неспазване на съществените изисквания или на дадена ТСОС или неправилно прилагане на ТСОС, в който случай Комисията незабавно уведомява държавата членка къде пребивава лицето, изготвило грешната „ЕО“ декларация за проверка, и изисква тази държава членка да предприеме подходящи мерки;
- б) непригодност на дадена ТСОС, в който случай се прилага процедурата за изменение на ТСОС, посочена в член 6.

Член 17

Презумпция за съответствие

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

ГЛАВА V

ПУСКАНЕ НА ПАЗАРА И ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

Член 18

Разрешение за въвеждане в експлоатация на стационарни съоръжения

1. Подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, както и енергийните и инфраструктурните подсистеми, се въвеждат в експлоатация само ако са проектирани, изградени и монтирани по такъв начин, че да отговарят на съществените изисквания, а съответното разрешение се издава в съответствие с параграфи 3 и 4.

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

3. Националните органи по безопасността предоставят подробни насоки относно реда за получаване на разрешенията, посочени в настоящия член. На заявителите се предоставя безплатно документ с насоки за подаването на заявлението, в който се описват и обясняват изискванията за тези разрешения, както и списък на необходимите документи. Агенцията и националните органи по безопасността си сътрудничат по отношение на разпространяването на тази информация.

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

- а) декларациите за проверка, посочени в член 15;
- б) техническата съвместимост на тези подсистеми със системата, в която те се интегрират, установена въз основа на съответните ТСОС, национални правила и регистри;
- в) безопасното интегриране на тези подсистеми, което се установява въз основа на съответните ТСОС, национални правила, както и общите методи за безопасност („ОМБ“), предвидени в член 6 от Директива (ЕС) .../... (*).
- г) в случая на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, които включват Европейската система за управление на влаковете (ETCS) и/или оборудване на Глобалната система за мобилна комуникация на железниците (GSM-R), решението на Агенцията за даване на разрешение, издадено в съответствие с член 19 от настоящата директива, а в случай на промени в проекта за спецификации на търга или в описанието на предвидените технически решения, внесени след вземането на решението за даване на разрешение — съответствието с резултата от процедурата, посочена в член 30, параграф 2 от Регламент (ЕС) .../... (**).
5. В рамките на един месец от получаване на искането на заявителя националният орган по безопасността информира заявителя, че досието е пълно, или изисква съответната допълнителна информация, като поставя разумен срок за предоставянето ѝ.

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

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

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

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

- а) общото ниво на безопасност на съответната подсистема може да бъде повлияно отрицателно от предвидените работи;
- б) то се изисква от съответните ТСОС;
- в) то се изисква от националните планове за изпълнение, въведени от държавите членки; или
- г) променени са стойностите на параметрите, въз основа на които вече е било издадено разрешението.

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

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

Член 19

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

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

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

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

- а) проекта за спецификации на търга или описанието на предвидените технически решения;
- б) документация за условията, необходими за техническа и оперативна съвместимост на подсистемата с превозни средства, предназначени да оперират в съответната мрежа;
- в) документация за съответствието на предвидените технически решения със съответните ТСОС;
- г) всички други необходими документи като становища на националния орган по безопасността, декларации за проверка или сертификати за съответствие.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Член 20

Пускане на пазара на мобилни подсистеми

1. Мобилни подсистеми се пускат на пазара от заявителя само ако са проектирани, изградени и монтирани по такъв начин, че да отговарят на съществените изисквания.
2. По-специално заявителят гарантира, че е предоставена съответната декларация за проверка.

Член 21

Разрешение за пускане на пазара на превозно средство

1. Заявителят пуска на пазара превозно средство само след като е получил разрешение за пускане на пазара, издадено от Агенцията в съответствие с параграфи 5 — 7 или от националния орган по безопасността в съответствие с параграф 8.
2. В заявлението си за разрешение за пускане на пазара на превозно средство заявителят посочва областта на употреба на превозното средство. В заявлението се включват доказателства, че техническата съвместимост между превозното средство и мрежата в областта на употреба е проверена.

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

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

- а) пускането на пазара на мобилните подсистеми, от които е изградено превозното средство в съответствие с член 20, въз основа на „ЕО“ декларацията за проверка;
- б) техническата съвместимост на подсистемите, посочени в буква а), в рамките на превозното средство, която се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо — на националните правила;
- в) безопасното интегриране на подсистемите, посочени в буква а), в рамките на превозното средство, което се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо — на националните правила, и общите методи за безопасност, предвидени в член 6 от Директива (ЕС) .../... (*);
- г) техническата съвместимост между превозното средство и мрежата в областта на употреба, посочена в параграф 2, която се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо — на националните правила, регистрите на инфраструктурата и ОМБ във връзка с оценката на риска, предвидени в член 6 от Директива (ЕС) .../... (*);

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

Когато за получаване на документацията относно техническата съвместимост, посочена в първа алинея, букви б) и г), са необходими изпитвания, съответните национални органи по безопасността могат да издават на заявителя временни разрешения за използване на превозното средство за практическа проверка по мрежата. Управителят на инфраструктурата, в консултации със заявителя, полага всички усилия, за да гарантира, че всякакви изпитвания могат да се проведат в рамките на три месеца след подаване на искането на заявителя. По целесъобразност националният орган по безопасността предприема мерки, за да гарантира провеждане на изпитванията.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Агенцията поема пълна отговорност за разрешенията, които издава.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- б) подробностите във връзка с процеса на издаване на разрешенията, както и процедурните етапи и сроковете във всяка фаза от процеса;
- в) как да се отговори на изискванията, установени в настоящия член, от страна на Агенцията и на националния орган по безопасността през различните етапи на процеса на подаване на заявление и издаване на разрешение, включително във връзка с оценката на досиетата на заявителите.

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

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

- а) областта(ите) на употреба;
- б) стойностите на параметрите, изложени в ТСОС и, когато е приложимо, в националните правила, които имат значение за проверката на техническата съвместимост между превозното средство и областта на употреба;
- в) съответствието на превозното средство със съответните ТСОС и набори от национални правила, свързани с параметрите, посочени в буква б);
- г) условията за употреба на превозното средство и други ограничения.

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

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

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

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

- а) са променени стойностите на параметрите, посочени в параграф 10, буква б), които са извън обхвата на приемливите параметри съгласно определението в ТСОС;
- б) общото ниво на безопасност на съответното превозно средство може да бъде повлияно отрицателно от предвидените работи; или
- в) то се изисква от съответните ТСОС.

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

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

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

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

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

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

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

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

Член 22

Регистрация на превозни средства с разрешение за пускане на пазара

1. Преди превозното средство да се използва за първи път и след получаване на разрешение за пускане на пазара в съответствие с член 21, то се регистрира в регистър на превозните средства, посочен в член 47, по искане на ползвателя.
2. Когато областта на употреба на превозното средство е ограничена до територията на една-единствена държава членка, то се регистрира в тази държава членка.
3. Когато областта на употреба на превозното средство включва територията на повече от една държава членка, то се регистрира в една от тези държави членки.

Член 23

Проверки преди използването на превозни средства с разрешения

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

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

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

- а) дали превозното средство е получило разрешение за пускане на пазара в съответствие с член 21 и дали е надлежно регистрирано;
 - б) дали превозното средство е съвместимо с маршрута въз основа на регистъра на инфраструктурата, съответните ТСОС или всяка имаща отношение информация, предоставяна безплатно от управителя на инфраструктурата в разумни срокове, когато не съществува такъв регистър или той е непълен; и
 - в) дали превозното средство е правилно разположено във влаковата композиция, в която се предвижда да се използва, като се взема предвид системата за управление на безопасността, посочена в член 9 от Директива (ЕС) .../... (*), и ТСОС относно експлоатацията и управлението на трафика.
2. За целите на параграф 1 железопътното предприятие може да провежда изпитвания в сътрудничество с управителя на инфраструктурата.

Управителят на инфраструктурата, в консултации със заявителя, полага всички усилия, за да гарантира, че всякакви изпитвания могат да се проведат в рамките на три месеца след подаване на искането на заявителя.

Член 24

Разрешение за типове превозни средства

1. Агенцията или националният орган по безопасността, в зависимост от случая, може да издава разрешения за типове превозни средства в съответствие с процедурите, предвидени в член 21. Заявлението за разрешение за тип превозно средство или информация за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо — исканията и решенията на апелативния съвет — се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) .../... (**).
2. Ако Агенцията или националният орган по безопасността издаде разрешение за пускане на пазара на превозно средство, едновременно с това по искане на заявителя издава и разрешение за типа на превозното средство, което се отнася до същата област на употреба като превозното средство.
3. В случай на промени на съответните разпоредби на ТСОС или националните правила, въз основа на които е издадено разрешението за типа на превозното средство, ТСОС или националното правило определят дали вече издаденото разрешение за типа на превозното средство остава валидно или трябва да бъде подновено. Ако това разрешение трябва да бъде подновено, проверките, които извършва Агенцията или националният орган по безопасността, могат да се отнасят единствено до променените правила.
4. Комисията установява чрез актове за изпълнение образец на декларацията за съответствие с тип. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.
5. Декларацията за съответствие с тип се изготвя съгласно:
 - а) процедурите за проверка на съответните ТСОС; или
 - б) когато ТСОС не се прилагат — процедурите за оценяване на съответствието, определени в модули В+D, В+F и Н1 от Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾.
6. Ако е целесъобразно, Комисията може да приеме актове за изпълнение, които създават временни модули за оценяване на съответствието. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 51, параграф 3.
7. Разрешенията за типове превозни средства се регистрират в Европейския регистър на разрешени типове превозни средства, посочен в член 48.

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

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

⁽¹⁾ Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. относно обща рамка за предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Решение 93/465/ЕИО (ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 82).

Член 25

Съответствие на превозните средства с разрешен тип превозно средство

1. Превозно средство или серия превозни средства, които съответстват на разрешен тип превозно средство, получават без допълнителни проверки разрешение за пускане на пазара на превозно средство в съответствие с член 21 въз основа на декларация за съответствие с тип превозно средство, представена от заявителя.
2. Подновяването на разрешение за тип превозно средство, посочено в член 24, параграф 3, не засяга разрешенията за пускане на пазара на превозни средства, вече предоставени въз основа на предишното разрешение за пускане на пазара на този тип превозно средство.

Член 26

Несъответствие на превозни средства или типове превозни средства със съществените изисквания

1. Когато железопътно предприятие установи по време на експлоатацията, че превозното средство, което използва, не отговаря на някои от приложимите съществени изисквания, то предприема необходимите корективни мерки за привеждане на превозното средство в съответствие. Освен това, железопътното предприятие може да информира Агенцията и съответните национални органи по безопасността за предприетите мерки. Ако железопътното предприятие има доказателства, че несъответствието е било налице към момента на издаване на разрешението за пускане на пазара, то информира Агенцията и другите съответни национални органи по безопасността.
2. Когато национален орган по безопасността научи, например в рамките на процеса по надзор, предвиден в член 17 от Директива (ЕС) .../... (*), че при използването му по предназначение дадено превозно средство или тип превозно средство, за което е издадено разрешение за пускане на пазара от Агенцията в съответствие с член 21, параграф 5 или с член 24, или от национален орган по безопасността в съответствие с член 21, параграф 8 или с член 24, не отговаря на някои от приложимите съществени изисквания, той информира железопътното предприятие, което използва превозното средство или типа превозно средство, и изисква от него да предприеме необходимите корективни мерки за привеждане на превозното средство (превозните средства) в съответствие. Националният орган по безопасността информира Агенцията и другите съответни национални органи по безопасността, включително тези, на чиято територия е подадено искане за разрешение за пускане на пазара на превозно средство от същия тип, по което не е взето решение.
3. Когато в случаите по параграфи 1 и 2 от настоящия член приложените от железопътното предприятие корективни мерки не осигуряват съответствието с приложимите съществени изисквания и това несъответствие поражда сериозен риск за безопасността, съответният национален орган по безопасността може в рамките на надзорните си правомощия да приложи временни мерки за безопасност в съответствие с член 17, параграф 6 от Директива (ЕС) .../... (*). Националният орган по безопасността или Агенцията могат да приложат паралелно временни мерки за безопасност под формата на преустановяване на разрешението за съответния тип превозно средство, които са предмет на съдебен контрол и на процедурата за арбитраж, предвидена в член 21, параграф 7.
4. В случаите по параграф 3 Агенцията или националният орган по безопасността, издал разрешението, след като направят преглед на ефективността на мерките, взети за отстраняването на сериозния риск за безопасността, могат да решат да отменят или да изменят разрешението при наличие на доказателства, че същественото изискване не е било спазено към момента на издаване на разрешението. За целта те съобщават решението си на притежателя на разрешението за пускане на пазара или на разрешението за типа превозно средство, като посочват основанията за решенията си. В срок от един месец, считано от получаването на решението на Агенцията или националния орган по безопасността, притежателят може да поиска от тях да преразгледат решението си. В този случай решението за отмяна се преустановява временно. Агенцията или националният орган по безопасността имат един месец от датата на получаване на искането за преразглеждане, за да потвърдят или отменят своето решение.

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

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

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

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

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

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

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

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

ГЛАВА VI

ОРГАНИЗАЦИИ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Член 27

Нотифициращи органи

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

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

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

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

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

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

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

Член 28

Изисквания, свързани с нотифициращите органи

Нотифициращ орган:

- а) се създава така, че да се избегне конфликт на интереси с органите за оценяване на съответствието;
- б) се организира и управлява така, че да се запази обективността и безпристрастността на неговата дейност;
- в) се организира по такъв начин, че всяко решение, свързано с нотифицирането на орган за оценяване на съответствието, да се взема от компетентни лица, различни от тези, които са извършили оценяването;
- г) няма право да предлага или извършва дейности, които се извършват от органите за оценяване на съответствието, или консултантски услуги със стопанска цел или на конкурентна основа;
- д) запазва поверителността на информацията, която получава;
- е) разполага с достатъчно компетентни служители за надлежното изпълнение на задачите си.

Член 29

Задължение на нотифициращите органи за предоставяне на информация

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

Комисията осигурява достъп на обществеността до тази информация.

Член 30

Организации за оценяване на съответствието

1. За целите на нотифицирането органът за оценяване на съответствието отговаря на изискванията, предвидени в параграфи 2 — 7 от настоящия член и в членове 31 и 32.
2. Орган за оценяване на съответствието се създава в съответствие с националното законодателство и разполага с юридическа правосубектност.
3. Орган за оценяване на съответствието може да изпълнява всички задачи, възложени му съгласно съответните ТСОС и във връзка с които е нотифициран, независимо дали тези задачи се изпълняват от него или от негово име, като носи съответната отговорност.

Винаги и за всяка процедура за оценяване на съответствието, както и за всеки вид или категория продукт, във връзка с който тя е била нотифицирана, органът за оценяване на съответствието разполага със:

- а) необходимия персонал с технически познания и с достатъчен и подходящ опит да изпълнява задачите, свързани с оценяването на съответствието;
- б) съответните описания на процедурите, съгласно които се извършва оценяването на съответствието, като се гарантира прозрачността и възможността за прилагане на тези процедури. Органът разполага с подходящи действащи политики и процедури, които разграничават между неговите задачи като нотифициран орган за оценяване на съответствието и другите му дейности;
- в) подходящите процедури за изпълнението на дейностите, които надлежно вземат предвид размера на предприятието, сектора, в който то работи, неговата структурата, степента на технологична сложност на продукта и масовия или серийния характер на производствения процес.

Органът разполага с необходимите средства за изпълнение на техническите и административните задачи, свързани с дейностите по оценяване на съответствието по подходящ начин, както и с достъп до цялото необходимо оборудване или съоръжения.

4. Органите за оценяване на съответствието трябва да имат застраховка за отговорността, освен ако отговорността се поема от държавата в съответствие с националното законодателство или ако държавата членка е пряко отговорна за оценяването на съответствието.

5. Персоналът на органа за оценяване на съответствието спазва професионална тайна по отношение на цялата информация, получена при изпълнение на неговите задачи съгласно съответната ТСОС или друга разпоредба на националното законодателство, по силата на която спецификацията се прилага, освен по отношение на компетентните органи на държавата членка, където се извършват неговите дейности. Правата на собственост трябва да бъдат защитени.
6. Органите за оценяване на съответствието участват или гарантират, че персоналът им, който извършва оценяването, е информиран относно съответните дейности по стандартизацията и дейностите на координационната група на нотифицираните органи за оценяване на съответствието, създадена по силата на съответното законодателство на Съюза, както и прилагат като общи насоки административните решения и документи, изготвени в резултат на работата на тази група.
7. Органите за оценяване на съответствието, които са нотифицирани за контрол и/или подсистеми за бордово управление и сигнализация, участват или гарантират, че персоналът им, който извършва оценяването, е информиран относно дейностите на групата във връзка с ERTMS, предвидена в член 29 от Регламент (ЕС) .../... (*). Те следват насоките, създадени в резултат на работата на тази група. Ако считат насоките за неподходящи или неприложими, съответните органи за оценяване на съответствието представят забележките си за обсъждане пред групата във връзка с ERTMS с цел непрекъснатото подобряване на насоките.

Член 31

Безпристрастност на органите за оценяване на съответствието

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

Орган, който е член на стопанска асоциация или професионална федерация, които представляват предприятията с дейност в областта на проектирането, производството, доставките, монтажа, употребата или поддръжката на продуктите, които оценява, може, при условие че независимостта му и липсата на какъвто и да е конфликт на интереси са доказани, да бъде считан за такъв орган.

2. Безпристрастността на органите за оценяване на съответствието, тяхното висше ръководство и персонала, който извършва оценяването, трябва да е гарантирана.
3. Органът за оценяване на съответствието, неговото висше ръководство и персоналът, който отговаря за изпълнението на задачите по оценяване на съответствието, не може да бъде проектант, производител, доставчик, монтажник, купувач, собственик, ползвател или лице, извършващо поддръжката на продуктите, които оценява, нито може да бъдат упълномощен представител на тези лица. Това не изключва използването на оценените продукти, необходими за дейността на органа за оценяване на съответствието, или употребата на подобни продукти за лични цели.
4. Органите за оценяване на съответствието, тяхното висше ръководство и персоналът, който отговаря за изпълнението на задачите по оценяване на съответствието, не могат бъдат ангажирани с проектирането, производството или изграждането, маркетинга, монтирането, използването или поддръжката на тези продукти, или да бъдат упълномощени представители на лицата, ангажирани в тези дейности. Те нямат право да участват в дейности, които могат да повлияят на независимостта на преценката или отговорността им във връзка с дейностите по оценяване на съответствието, за които те са нотифицирани. Тази забрана се прилага по-специално по отношение на консултантските услуги.
5. Органите за оценяване на съответствието гарантират, че дейностите на техните дъщерни организации или подизпълнители не засягат поверителността, обективността или безпристрастността на техните дейности по оценяване на съответствието.
6. Органите за оценяване на съответствието и техният персонал извършват дейностите по оценяване на съответствието с най-висока степен на професионална почтеност и необходимата техническа компетентност в конкретната област, като трябва да не са под въздействието на натиск или стимули, особено от финансово естество, които биха могли да повлияят върху преценката им или резултатите от дейността им по оценяване на съответствието, по-специално когато става въпрос за лица или групи от лица, заинтересовани от резултатите от тези дейности.

Член 32

Персонал на органите за оценяване на съответствието

1. Персоналът, който отговаря за извършването на дейностите по оценяване на съответствието, притежава:
 - a) солидно техническо и професионално образование, което обхваща всички дейности, свързани с оценяването на съответствието, за които органът за оценяване на съответствието е бил нотифициран;

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

- б) задоволителни познания относно изискванията за оценяванията, които те извършват, и съответните правомощия да извършва тези оценявания;
 - в) подходящи познания и разбиране на съществените изисквания, приложимите хармонизирани стандарти и съответните разпоредби на правото на Съюза, както и на съответните актове за изпълнение;
 - г) способност за изготвяне на сертификати, отчети и доклади, които доказват, че оценяванията са извършени.
2. Възнаграждението на висшето ръководство и персонала, който извършва оценяването в даден орган за оценяване на съответствието, трябва да бъде независимо от броя на извършените оценявания или резултатите от тези оценявания.

Член 33

Презумпция за съответствие на орган за оценяване на съответствието

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

Член 34

Поделения и възлагане на подизпълнители от нотифицираните органи

1. Когато нотифициран орган възлага конкретни задачи, свързани с оценяването на съответствието, на подизпълнител или използва услугите на своя дъщерна организация, той гарантира, че подизпълнителят или дъщерната организация отговарят на изискванията, предвидени в членове 30 — 32, и съответно информира нотифициращия орган за това.
2. Нотифицираните органи носят пълна отговорност за дейността, извършена от подизпълнители или дъщерни организации в случаите, когато такива съществуват.
3. Дейността на нотифицираните органи може да бъде възлагана на подизпълнители или извършвана от дъщерна организация само със съгласието на клиента.
4. Нотифицираните органи съхраняват съответните документи, за да бъдат на разположение на нотифициращия орган във връзка с оценяването на квалификацията на подизпълнителя или дъщерната организация, както и на работата, извършена от тях съгласно съответната ТСОС.

Член 35

Акредитирани вътрешни органи

1. Заявителят може да използва акредитиран вътрешен орган, за да извърши дейностите по оценяване на съответствието с цел да бъдат приложени процедурите, предвидени в модули А1, А2, С1 или С2, предвидени в приложение II към Решение № 768/2008/ЕО, и модули СА1 и СА2, предвидени в приложение I към Решение 2010/713/ЕС. Този орган представлява отделна и независима част от съответния заявител и не участва в проектирането, производството, доставката, монтирането, използването или поддръжката на продуктите, които оценява.
2. Акредитираният вътрешен орган следва да отговаря на следните изисквания:
 - а) да бъде акредитиран в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008;
 - б) органът и неговият персонал следва да са обособени организационно и да разполагат с методи на отчитане в рамките на съответното предприятие, които осигуряват неговата непристрастност и я доказват пред компетентния национален орган по акредитация;
 - в) нито органът, нито неговият персонал носят отговорност за проектирането, производството, доставката, монтирането, експлоатацията или поддръжката на продуктите, които оценяват, нито участват в дейности, които могат да повлияят на независимостта на тяхната преценка или почтеност във връзка с дейността им по оценяването;

г) органът предоставя услугите си изключително и само на предприятието, от което е част.

3. Акредитираният вътрешен орган не се нотифицира пред държавите членки или Комисията, но информацията, свързана с неговата акредитация, се предоставя от предприятието, от което той е част, или от националния орган по акредитация на нотифициращия орган по негово искане.

Член 36

Заявление за нотифициране

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

2. Това заявление се придружава от описание на дейностите по оценяване на съответствието, модула или модулите за оценяване на съответствието и продукта или продуктите, за които органът заявява компетентност, както и от сертификат за акредитация, когато има такъв, издаден от националния орган по акредитация и удостоверяващ, че органът за оценяване на съответствието отговаря на изискванията, предвидени в членове 30 — 32.

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

Член 37

Процедура по нотифициране

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

2. Нотифициращите органи нотифицират на Комисията и другите държави членки органите, посочени в параграф 1, като използват средството за електронно нотифициране, създадено и поддържано от Комисията.

3. Нотифицирането включва пълна информация за дейностите по оценяване на съответствието, модула или модулите за оценяване на съответствието и конкретния продукт или продукти, както и съответния сертификат за акредитация или другите доказателства за компетентността, предвидени в параграф 4.

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

5. Съответният орган може да извършва дейностите на нотифициран орган само ако няма възражения, повдигнати от Комисията или друга държава членка в срок от две седмици от нотифицирането с предоставяне на сертификат за акредитация или в срок от два месеца от нотифицирането без сертификат за акредитация.

6. Комисията и другите държави членки се уведомяват относно всички последващи свързани с нотификацията промени.

Член 38

Идентификационни номера и списъци на нотифицираните органи

1. Комисията определя идентификационен номер за всеки нотифициран орган.

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

2. Комисията предоставя обществен достъп до списъка с органи, нотифицирани съгласно настоящата директива, включително идентификационните номера, които са им били определени, както и дейностите, за които те са били нотифицирани.

Комисията гарантира, че списъкът редовно се актуализира.

Член 39

Промени в нотификациите

1. Когато нотифициращ орган се е уверил или е бил информиран, че нотифициран орган вече не отговаря на изискванията, предвидени в членове 30 — 32, или че не изпълнява задълженията си, нотифициращият орган ограничава обхвата, спира действието или отменя нотификацията според случая, в зависимост от това колко съществени са пропуските в изпълнението на тези изисквания или задължения. Съответно той незабавно информира за това Комисията и останалите държави членки.
2. В случай на ограничение на обхвата, спиране на действието или отмяна на нотификацията или когато нотифицираният орган е прекратил дейността си, нотифициращата държава членка предприема съответните стъпки, за да гарантира, че досиетата на този орган или ще бъдат обработени от друг нотифициран орган, или ще бъдат запазени на разположение на отговорните нотифициращи органи и органи за надзор на пазара, по тяхно искане.

Член 40

Оспорване на компетентността на нотифицирани органи

1. Комисията разследва случаите, в които има съмнения или е информирана за такива съмнения относно компетентността на нотифициран орган или относно непрекъснатото изпълнение на предвидените изисквания и отговорности от страна на съответния нотифициран орган.
2. Нотифициращата държава членка предоставя на Комисията, при поискване, цялата информация, свързана с основните изисквания за нотифицирането или със запазването на компетентността на съответния орган.
3. Комисията гарантира, че цялата чувствителна информация, получена в хода на нейните разследвания, се третира като поверителна.
4. Когато Комисията се увери, че нотифициран орган не отговаря или вече не отговаря на изискванията за неговата нотификация, тя следва съответно да уведоми нотифициращата държава членка и да поиска необходимите корективни мерки, включително оттегляне на нотификацията, ако е необходимо.

Член 41

Задължения на нотифицираните органи при осъществяване на дейността им

1. Нотифицираните органи извършват оценяване на съответствието съгласно процедурите за оценяване на съответствието, предвидени в съответната ТСОС.
2. Оценяването на съответствието се извършва по пропорционален начин, като се избягва излишната тежест за икономическите оператори. Нотифицираните органи изпълняват дейността си, като надлежно вземат предвид размера на предприятието, сектора, в който то работи, неговата структура, степента на технологична сложност на продукта и масовия или серийния характер на производствения процес.

Наред с това те извършват дейността си и с цел да оценят съответствието на продукта спрямо настоящата директива.

3. Когато даден нотифициран орган установи, че изискванията, заложиени в съответната ТСОС или съответстващите хармонизирани стандарти или технически спецификации, не са били изпълнени от производителя, той изисква от производителя да предприеме подходящи корективни мерки и не издава сертификат за съответствие.
4. Когато в хода на контрола върху съответствието след издаването на сертификат нотифициран орган установи, че даден продукт вече не отговаря на съответната ТСОС или на съответстващите хармонизирани стандарти или технически спецификации, той изисква от производителя да предприеме подходящи корективни мерки и спира действието на сертификата или го отменя, ако е необходимо.
5. Когато не са предприети корективни мерки или те не дадат необходимия резултат, нотифицираният орган ограничава обхвата, спира действието или отменя всички сертификати според случая.

Член 42

Задължения на нотифицираните органи за предоставяне на информация

1. Нотифицираните органи информират нотифициращия орган относно следното:
 - а) отказ, ограничение на обхвата, спиране на действието или отмяна на сертификат;

- б) обстоятелствата, които оказват въздействие върху обхвата и условията на нотификацията;
- в) всяко искане за информация, което те са получили от органите за надзор на пазара във връзка с дейностите по оценяване на съответствието;
- г) дейностите по оценяване на съответствието, извършени в рамките на тяхната нотификация, и всички други извършени дейности, включително трансгранични дейности и възлагане на подизпълнители.

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

2. Нотифицираните органи предоставят на другите органи, нотифицирани съгласно настоящата директива, които извършват подобна дейност по оценяване на съответствието по отношение на същите продукти, информация, свързана с отрицателните, както и, при поискване, положителните резултати от оценяването на съответствието.

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

Член 43

Обмен на най-добри практики

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

Член 44

Координация на нотифицираните органи

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

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

Член 45

Определени органи

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

- а) в случай на изисквани познания на персонала съгласно член 32, параграф 1, буква в) — определеният орган трябва да разполага с подходящи познания и разбиране на националното право;
- б) в случай на документи на разположение на нотифициращия орган съгласно член 34, параграф 4, когато определеният орган включва документи относно работата, извършена от дъщерните организации и подизпълнителите съгласно съответните национални правила.

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

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

ГЛАВА VII

РЕГИСТРИ

Член 46

Система за номерация на превозните средства

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

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

2. Спецификациите на номера EVN се излагат в мерките, посочени в член 47, параграф 2, съгласно съответните ТСОС.
3. EVN се предоставя само еднократно на всяко превозно средство, освен ако не се предвижда друго в мерките, посочени в член 47, параграф 2, съгласно съответните ТСОС.
4. Независимо от параграф 1, когато превозни средства се експлоатират или са предназначени да бъдат експлоатирани по линии от или към трети държави, където междурелсието е различно от това на основната железопътна мрежа в рамките на Съюза, държавите членки могат да приемат превозни средства, които са ясно обозначени в съответствие с различна кодова система.

Член 47

Регистри на превозните средства

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

- а) отговаря на общите спецификации, определени в параграф 2;
 - б) се поддържа и се осъвременява от орган, независим от всяко железопътно предприятие;
 - в) е достъпен за националните органи по безопасността и за разследващите органи, определени в членове 16 и 22 от Директива (ЕС) .../... (*); достъпен е също така при всяко обосновано искане за регулаторните органи, посочени в член 55 от Директива 2012/34/ЕС, и за Агенцията, за железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата, както и за лицата или организациите, които регистрират превозните средства или са посочени в регистъра.
2. Чрез актове за изпълнение Комисията приема общи спецификации относно националните регистри на превозните средства във връзка с тяхното съдържание, формат на данните, функционална и техническата архитектура, начин на работа, включително реда за обмен на данни, и правилата за въвеждане на данни и извършване на справки.

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

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

- а) номерът EVN;
- б) препратки към „ЕО“ декларацията за проверка и издаващия орган;
- в) препратки към Европейския регистър на разрешените типове превозни средства, посочен в член 48;
- г) идентификацията на собственика на превозното средство и на ползвателя;
- д) ограничения по отношение на начините, по които може да се използва превозното средство;
- е) структурата, която отговаря за поддръжката.

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

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

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

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

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

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

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

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

Член 48

Европейски регистър на разрешени типове превозни средства

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

- а) е публичен и е достъпен по електронен път;
- б) отговаря на общите спецификации, определени в параграф 2;
- в) е свързан със съответните регистри на превозните средства.

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

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

- а) технически характеристики на типа превозно средство, включително свързани с достъпността за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност, съгласно определеното в съответните ТСОС;
- б) наименование на производителя;
- в) данни от разрешенията, свързани с областта на употреба за тип превозно средство, включително ограничения или оттегляне.

Член 49

Регистър на инфраструктурата

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

2. Стойностите на параметрите, записани в регистъра на инфраструктурата, се използват в комбинация със стойностите на параметрите, записани в разрешението за пускане на пазара на превозно средство, за да се провери техническата съвместимост между превозното средство и мрежата.

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

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

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

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

ГЛАВА VIII

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 50

Упражняване на делегирането

1. Правомощията да приема делегирани актове се предоставят на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 5, параграф 1, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от ... (*). Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия най-късно девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. От особено значение е Комисията да следва своята обичайна практика и да провежда консултации с експерти, включително експерти на държавите членки, преди да приеме тези делегирани актове.
4. Делегирането на правомощия, посочено в член 5, параграф 1, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в него дата. То не засяга валидността на делегираните актове, които вече са в сила.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 5, параграф 1, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражение в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са информирали Комисията, че ням да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 51

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО на Съвета ⁽¹⁾. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕО) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕО) № 182/2011.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕО) № 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 (ЕО) № 182/2011.

Член 52

Обосновка

Всяко решение, взето съгласно настоящата директива по отношение на оценяването на съответствието или годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост, проверката на подсистеми, съставляващи железопътната система на Съюза, или всяко решение, взето съгласно членове 7, 12 и 17, излага подробно причините, на които то се основава. То се нотифицира възможно най-бързо на заинтересованата страна, като се посочват и средствата за правна защита съгласно действащото законодателство в съответната държава членка, както и сроковете за прилагане на такива средства за правна защита.

Член 53

Доклади и информация

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

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

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

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

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

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

Член 54

Преходен режим за използване на превозни средства

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

2. Разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, които са били предоставени съгласно параграф 1, и всички други разрешения, предоставени преди ... (*), включително разрешения, предоставени съгласно международни споразумения, по-специално RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) и RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), остават в сила съобразно условията, при които са предоставени разрешенията.

3. Превозни средства, за които са били издадени разрешения за въвеждане в експлоатация съгласно параграфи 1 и 2, получават ново разрешение за пускане на пазара на превозно средство, за да бъдат експлоатирани в една или повече мрежи, които все още не са обхванати от тяхното разрешение. Пускането на пазара в тези допълнителни мрежи е предмет на член 21.

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

Член 55

Други преходни разпоредби

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Член 56

Препоръки и становища на Агенцията

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

Член 57

Транспониране

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

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

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

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

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

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

Член 58

Отмяна

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

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

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

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

(***) 30 месеца след влизането в сила на настоящата директива.

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

Член 59

Влизане в сила

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

Член 60

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в ... на ...

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЕЛЕМЕНТИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА СИСТЕМА НА СЪЮЗА

1. МРЕЖА

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

- а) специално изградени високоскоростни линии, оборудвани за скорости, обикновено равни или по-високи от 250 km/h,
- б) специално модернизирани високоскоростни линии, оборудвани за скорости от порядъка на 200 km/h,
- в) специално модернизирани високоскоростни линии, които имат специфични характеристики в резултат на трудности от топографски, релефен или градоустройствен характер, като скоростта трябва да се адаптира според всеки отделен случай. Тази категория включва свързващи линии между високоскоростната мрежа и конвенционалната мрежа, линии, минаващи през гари, подстъпи към терминали, депа и т.н., по които „високоскоростен“ подвижен състав се движи с конвенционална скорост,
- г) конвенционални линии, предназначени за пътнически услуги,
- д) конвенционални линии, предназначени за смесени превози (пътнически и товарни),
- е) конвенционални линии, предназначени за услуги за товарни превози,
- ж) пътнически центрове,
- з) товарни центрове, включително терминали за връзка между различни видове транспорт,
- и) линии, свързващи гореспоменатите елементи.

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

2. ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

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

- локомотиви и пътнически подвижен състав, включително термични или електрически тягови единици, самоходни термични или електрически) пътнически влакове и пътнически вагони;
- товарни вагони, включително ниски превозни средства, предназначени за цялата мрежа, и превозни средства, предназначени за превозване на камиони;
- специални превозни средства, като например релсови самоходни специализирани машини.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПОДСИСТЕМИ

1. СПИСЪК НА ПОДСИСТЕМИТЕ

За целите на настоящата директива железопътната система на Съюза може да бъде разделена на следните подсистеми:

а) структурни области:

- инфраструктура,
- енергия,
- контрол, управление и сигнализация по железопътната линия,
- бордови контрол, управление и сигнализация,
- подвижен състав; или

б) функционални области:

- експлоатация и управление на движението,
- поддръжка,
- телематични приложения за товарни превози и пътници.

2. ОПИСАНИЕ НА ПОДСИСТЕМИТЕ

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

2.1. **Инфраструктура**

Релсите, стрелките, железопътните прелези, инженерните конструкции (мостове, тунели и др.), свързаните с релсовия път гарови елементи (включително входове, перони, зони за достъп, центрове за поддръжка, тоалетни и информационни системи, както и характеристиките на достъпа за лицата с увреждания и лицата с ограничена подвижност), обезопасяващото и предпазното оборудване.

2.2. **Енергия**

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

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

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

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

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

2.5. **Експлоатация и управление на движението**

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

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

2.6. Телематични приложения

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

- а) приложения за пътнически услуги, включително системи, осигуряващи информация за пътниците преди и по време на пътуването, системи за резервация и плащане, управление на багажа и управление на връзките между влаковете и връзките им с други видове транспорт;
- б) приложения за услуги за превоз на товари, включително информационни системи (контрол в реално време на товарите и влаковете), системи за композиране и разпределение, системи за резервации, плащане и фактуриране, управление на връзките с други видове транспорт и създаване на електронни придружаващи документи.

2.7. Подвижен състав

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

2.8. Поддръжка

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

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

1. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

1.1. **Безопасност**

- 1.1.1. Проектирането, изграждането или сглобяването, поддръжката и контролът на съставни елементи с решаващо значение за безопасността, и по-специално на съставните елементи, свързани с влаковото движение, трябва да са такива, че да гарантират равнище на безопасност, отговарящо на целите, които се предвиждат за мрежата, включително при специфични влошени условия.
- 1.1.2. Параметрите, отнасящи се до контакта колело/релса, трябва да отговарят на изискванията за стабилност, които са необходими, за да се гарантира безопасното движение при максималната разрешена скорост. Параметрите на спиращото оборудване трябва да гарантират, че е възможно спиране при максималната разрешена скорост при определения спиращ път.
- 1.1.3. Използваните съставни елементи трябва да издържат на всички нормални и крайно тежки натоварвания, които са уточнени за периода на експлоатацията им. Отражението върху безопасността на всякакви случайни повреди трябва да бъде ограничено с подходящи средства.
- 1.1.4. Проектирането на стационарните съоръжения и подвижния състав, както и подборът на използваните материали, трябва да целят ограничаване на предпоставките за възникване на пожар, както и разпространението и последиците от огъня и дима, в случай на такъв.
- 1.1.5. Устройствата, предназначени за употреба от ползватели, трябва да са проектирани така, че да не се нарушава безопасното функциониране на устройствата или здравето и безопасността на ползвателите, в случай на ползване по предвидим начин, въпреки че не съответства на обявените инструкции.

1.2. **Надеждност и наличност**

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

1.3. **Здраве**

- 1.3.1. Материали, които е възможно поради начина, по който се използват, да представляват заплаха за здравето на лицата, които имат достъп до тях, не трябва да се използват във влаковете и железопътните инфраструктури.
- 1.3.2. Тези материали трябва да се подбират, разполагат и използват по такъв начин, че да ограничават емисията на вредни и опасни изпарения и газове, особено в случай на пожар.

1.4. **Опазване на околната среда**

- 1.4.1. Въздействието от създаването и експлоатацията на железопътната система върху околната среда трябва да се оцени и взема предвид при проектиране на системата в съответствие с действащото законодателство на Съюза.
- 1.4.2. Материалите, използвани във влаковете и инфраструктурите, трябва да ограничават емисията на вредни и опасни за околната среда димове и газове, особено в случай на пожар.
- 1.4.3. Подвижният състав и системите за електрозахранване трябва да са проектирани и изработени по начин, осигуряващ електромагнитна съвместимост с инсталациите, оборудването и обществените или частни мрежи, с които биха могли да си взаимодействат.
- 1.4.4. Проектирането и експлоатацията на железопътната система не трябва да поражда недопустими нива на шум:
 - в райони в близост до железопътна инфраструктура, съгласно определението в член 3, точка 3 от Директива 2012/34/ЕС, и
 - в кабината на машиниста
- 1.4.5. При нормално поддръжане експлоатацията на железопътната система не трябва да предизвиква недопустими нива на земни вибрации за дейностите и областите в близост до инфраструктурата.

1.5. Техническа съвместимост

Техническите характеристики на инфраструктурата и на стационарните съоръжения трябва да са съвместими помежду си, а също и с тези на влаковете, които са предназначени да се движат по железопътната система. Това изискване включва и безопасното интегриране на подсистемата на превозното средство в инфраструктурата.

Ако постигането на такива характеристики се окаже трудно, в някои участъци от мрежата могат да се предприемат действия с временен характер, които да осигуряват съвместимост в бъдеще.

1.6. Достъпност

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

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

2. ИЗИСКВАНИЯ, СПЕЦИФИЧНИ ЗА ВСЯКА ПОДСИСТЕМА

2.1. Инфраструктура

2.1.1. Безопасност

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

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

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

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

2.1.2. Достъпност

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

2.2. Енергия

2.2.1. Безопасност

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

2.2.2. Опазване на околната среда

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

2.2.3. Техническа съвместимост

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

— да създават възможност влаковете да постигат определените показатели,

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

2.3. **Контрол, управление и сигнализация**

2.3.1. *Безопасност*

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

2.3.2. *Техническа съвместимост*

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

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

2.4. **Подвижен състав**

2.4.1. *Безопасност*

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

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

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

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

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

Трябва да се гарантира безопасното качване на пътниците във влаковете и слизане от тях. Входните врати трябва да притежават системи за отваряне и затваряне, които гарантират безопасността на пътниците.

Трябва да бъдат осигурени и обозначени аварийни изходи.

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

Задължително е на борда на влаковете да има система за аварийно осветление с достатъчен интензитет и продължителност.

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

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

2.4.2. *Надеждност и наличност*

Проектните характеристики на жизненоважното оборудване, на двигателното, тяговото и спирачното оборудване, както и на системата за управление и контрол трябва да са такива, че да позволят на влака да продължи при определени влошени условия, без неблагоприятни последици за оборудването, което остава в действие.

2.4.3. *Техническа съвместимост*

Електрическото оборудване трябва да бъде съвместимо с функционирането на инсталациите за контрол, управление и сигнализация.

При електрическа тяга характеристиките на токоприемниците трябва да бъдат такива, че да позволяват на влаковете да се движат в условията на електрозахранване на железопътната система.

Характеристиките на подвижния състав трябва да позволяват той да се движи по всички линии, за които е предвидена неговата експлоатация, като се вземат предвид съответните климатични условия.

2.4.4. Контрол

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

2.4.5. Достъпност

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

2.5. Поддръжка

2.5.1. Здраве и безопасност

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

2.5.2. Опазване на околната среда

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

2.5.3. Техническа съвместимост

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

2.6. Експлоатация и управление на движението

2.6.1. Безопасност

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

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

2.6.2. Надеждност и наличност

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

2.6.3. Техническа съвместимост

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

2.6.4. Достъпност

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

2.7. Телематични приложения за товарни превози и пътници

2.7.1. Техническа съвместимост

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

Трябва да се предприемат мерки за осигуряване на:

- разработването на базите данни, софтуера и протоколите за предаване на данни по начин, позволяващ максимален обмен на данни между различните приложения и оператори, като се изключват поверителните търговски данни,
- лесен достъп до информацията за потребителите.

2.7.2. *Надеждност и наличност*

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

2.7.3. *Здраве*

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

2.7.4. *Безопасност*

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

2.7.5. *Достъпност*

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

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

„ЕО“ ПРОЦЕДУРА ЗА ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМИ

1. ОБЩИ ПРИНЦИПИ

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

2. СЕРТИФИКАТ ЗА ПРОВЕРКА, ИЗДАДЕН ОТ НОТИФИЦИРАН ОРГАН

2.1. Въведение

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

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

2.2. Междинен сертификат за проверка (МСП)

2.2.1. Принципи

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

2.2.2. Части на подсистемата

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

2.2.3. Етапи на процедурата за проверка

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

- а) общ проект,
- б) производство: изграждане, включително по-специално граждански строителни дейности, производство, събляване на съставните елементи, цялостна настройка;
- в) окончателно изпитване.

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

2.3. Сертификат за проверка

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

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

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

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

- б) проверява всички аспекти, които не са обхванати от МСП; и
- в) проверява окончателното изпитване на подсистемата като цяло.

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

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

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

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

- а) свързани с проектирането технически характеристики, включително общи и детайлни екзекутивни чертежи, електрически и хидравлични схеми, схеми на системите за контрол и управление, описание на системите за обработка на данни и автоматика, в достатъчна степен на подробност за документиране на провеждането на проверка на съответствието, документацията относно експлоатацията и поддръжката и др. данни, които имат значение за съответната подсистема;
- б) списък със съставни елементи на оперативната съвместимост, включени в подсистемата, както е посочено в член 4, параграф 3, буква г);
- в) досиетата по член 15, параграф 4, комплектовани от всеки от нотифицираните органи, участвали в проверката на подсистемата, които трябва да включват следното:
 - копия от „ЕО“ декларациите за проверка и, когато е приложимо, от „ЕО“ декларациите за годност за употреба, издадени за съставни елементи на оперативната съвместимост по член 4, параграф 3, буква г) и придружени, когато е уместно, от съответни изчислителни записки, както и от копия на протоколите за изпитване и изследване, проведени от нотифицираните органи въз основа на общите технически спецификации,
 - МСП, ако има такива, които придружават сертификата за проверка, включително резултата от проверката от нотифицирания орган на валидността на МСП,
 - сертификат за проверка, придружен от съответните изчислителни записки и подписан от нотифицирания орган, отговарящ за проверката, който удостоверява, че подсистемата отговаря на изискванията на съответните ТСОС и в който се посочват всякакви резерви, отбелязани по време на извършване на дейността, които не са отгледени; сертификатът за проверка следва да бъде придружен също от докладите за инспекции и одити, изготвени от същия орган във връзка със задачите му, посочени в точки 2.5.2 и 2.5.3;
- г) сертификати за проверка, издадени в съответствие с други правни актове на Съюза;
- д) когато се изисква проверка на безопасното интегриране съгласно член 18, параграф 4, буква в) и член 21, параграф 3, буква в), съответното техническо досие включва доклада (докладите) на оценяващите органи относно ОМБ в рамките на оценката на риска по член 6, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО.

2.5. Надзор от страна на нотифицирани органи

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

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

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

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

2.6. Представяне на предложения

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

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

2.7. Публикуване

Всеки нотифициран орган трябва периодично да публикува съответна информация за:

- а) получените заявления за проверка и за междинна проверка;
- б) заявленията за оценка на съвместимост и на годността за употреба на съставни елементи на оперативната съвместимост;
- в) издадените или отказаните МСП;
- г) издадените или отказаните сертификати за проверка и „ЕО“ сертификати за годност за употреба;
- д) издадените или отказаните сертификати за проверка.

2.8. Език

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

3. СЕРТИФИКАТ ЗА ПРОВЕРКА, ИЗДАДЕН ОТ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОРГАН

3.1. Въведение

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

3.2. Сертификат за проверка

Определеният орган съставя сертификат за проверка, предназначен за заявителя.

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

В случай на наличие на национални правила, отнасящи се до подсистемите, които съставят дадено превозно средство, определеният орган трябва да раздели сертификата на две части, като едната от тях включва позоваванията на националните правила, засягащи единствено техническата съвместимост на превозното средство и на съответната железопътна мрежа, а другата — всички останали национални правила.

3.3. Досие

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

3.4. Език

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ЧАСТ А

Отменени директиви

и списък на техните последващи изменения

(посочени в член 58)

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

ЧАСТ Б

Срокове за транспониране в националното право

(посочени в член 57)

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

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

Таблица на съответствието

Директива 2008/57/ЕО	Настоящата директива
Член 1	Член 1
Член 2, букви а) — ш)	Член 2, точки 1 — 5, 7 — 17 и 19 — 28
—	Член 2, точки 6, 18 и 29 — 45
Член 3	—
Член 4	Член 3
Член 5, от параграф 1 до параграф 3, буква ж)	Член 4, от параграф 1 до параграф 3, буква ж)
—	Член 4, параграф 3, букви з) и и)
Член 5, параграфи 4 — 8	Член 4, параграфи 4 — 8
Член 6	Член 5
Член 7	Член 6
Член 8	—
Член 9	Член 7
Член 10	Член 8
Член 11	Член 9
Член 12	—
Член 13	Член 10
Член 14	Член 11
Член 15, параграф 1	Член 18, параграф 2
Член 15, параграфи 2 — 3	—
Член 16	Член 12
Член 17	Членове 13 и 14
Член 18	Член 15
Член 19	Член 16
—	Член 17
—	Член 18 (с изключение на член 18, параграф 3)
—	Членове 19, 20, 21, 22 и 23
Член 20	—
Член 21	—
Членове 22 — 25	—
Член 26	Член 24
Член 27	Член 14, параграф 10
—	Член 26
Член 28 и приложение VIII	Членове 27 — 44
—	Член 45

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

Изявление на Комисията относно обяснителните документи

(2016/C 057/02)

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.

Изложение на мотивите на Съвета: Позиция (ЕС) № 2/2016 на Съвета на първо четене с оглед на приемането на Директива на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст)

(2016/C 057/03)

I. ВЪВЕДЕНИЕ

На 31 януари 2013 г. Комисията представи на Съвета своето предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст).

На 26 февруари 2014 г. Европейският парламент гласува становището си на първо четене.

На 5 юни 2014 г. Съветът постигна политическо споразумение по проекта за директива. След редакция от страна на юрист-лингвистите, на 10 декември 2015 г. Съветът прие своята позиция на първо четене в съответствие с обикновената законодателна процедура, определена в член 294 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

След гласуването в Европейския парламент и приемането на политическо споразумение в Съвета се проведеха преговори между Европейския парламент, Съвета и Комисията с оглед постигането на споразумение по предложението. На 17 юни 2015 г. бе постигнат окончателен компромис, който Комитетът на постоянните представители на свой ред одобри на 30 юни 2015 г. На 10 ноември 2015 г. Комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент потвърди споразумението и съответно изпрати писмо до председателя на Комитета на постоянните представители.

В хода на работата си Съветът взе предвид становищата на Европейския икономически и социален комитет и на Комитета на регионите.

II. АНАЛИЗ НА ПОЗИЦИЯТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

1. Общи положения

Горепосоченото предложение е част от четвъртия пакет за железопътния транспорт, който се състои от шест законодателни предложения, целящи да се премахнат оставащите пречки пред окончателното изграждане на единното европейско железопътно пространство.

Целта на настоящата законодателна инициатива е създаването на общ подход към правилата за оперативна съвместимост с оглед увеличаване на икономииите от мащаба за железопътните предприятия, действащи в рамките на Съюза, както и опростяване и реформиране на административните процедури за издаване на разрешения за превозни средства, с което да бъде преодоляна фрагментираността на правилата в Съюза.

Наред с това се цели да се повиши ефективността на процеса на предоставяне на разрешения за превозни средства чрез насърчаване на признаването на разрешения за оперативна съвместимост в рамките на ЕС и чрез по-голяма съгласуваност на националните правни рамки, свързани с оперативната съвместимост на вътрешния пазар на железопътния транспорт.

Въпреки че Съветът е съгласен с Комисията относно целта на предложението, възприетият от Съвета подход внася няколко изменения в първоначалното предложение. Основните разпоредби на директивата претърпяха значителни промени. Следователно позицията на Съвета на първо четене изменя първоначалното предложение на Комисията, като го преработва и добавя и заличава няколко разпоредби в текста. Това означава, че Съветът не може да приеме свързаните с тези разпоредби изменения, въведени със становището на Европейския парламент на първо четене.

2. Основни въпроси на политиката

i) *Разрешение за пускане на пазара на превозно средство (член 21)*

За разлика от значителното прехвърляне на правомощия от националните органи към Железопътната агенция на Европейския съюз (Агенцията), предложено първоначално от Комисията, Съветът предвижда въвеждането на двойна система за разрешения във връзка с издаването на разрешения за пускане на превозно средство на пазара, в зависимост от предвидената област на употреба. Съгласно този подход Агенцията действа на принципа „обслужване на едно гише“ за превозни средства, предназначени за трансгранични операции; същевременно националните органи по безопасността продължават да играят важна роля при изготвянето на оценките,

необходими за издаването на такива разрешения. За превозните средства, участващи единствено в национален трафик, заявителят може да избере да подаде искане за разрешение до Агенцията или до националния орган по безопасността. И в двата случая процедурата и критериите за вземане на решението остават същите.

Европейският парламент подкрепя като цяло възприетия от Съвета подход. Този подход взема предвид и опасенията, изразени от Европейския парламент, като включва концепцията за „изолирани мрежи“ съгласно разпоредбите относно споразуменията за сътрудничество (виж по-долу точка V).

В този контекст беше прието изменение 34, изменения 35 и 102 бяха възприети частично или по дух, а изменения 94, 113 и 140 не бяха приети от Съвета.

ii) **Отговорност на Агенцията за издаване на разрешения за пускане на пазара на превозни средства (съображение 8 и член 21, параграф 6)**

В текста на Съвета се пояснява, че Агенцията поема пълна отговорност за издаването от нея разрешения, включително договорна и извъндоговорна отговорност.

iii) **Процедура за обжалване и арбитраж (член 21, параграфи 7 и 11)**

Въпреки че предложението на Комисията не включва конкретни разпоредби относно процедурите за обжалване, текстът на Съвета предвижда възможност жалбоподателят да сезира националния съд в случай на несъгласие с мярката, предприета от националния орган по безопасността.

В текста на Съвета е предвидена и възможност за процедура за обжалване в случай на несъгласие между националния орган по безопасността и Агенцията.

iv) **Въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия (членове 18 и 19)**

В първоначалното предложение на Комисията беше предвидено отговорността за предоставяне на разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, включително Европейската система за сигнализация ERTMS, да се прехвърли на Агенцията.

Съветът не споделя възприетия от Комисията подход и счита, че националните органи по безопасността следва да продължат да издават разрешения за ERTMS. Въпреки това, с оглед на по-голяма хармонизация на ERTMS на равнище ЕС чрез по-голяма оперативната съвместимост от самото начало на процедурата, текстът на Съвета предвижда Агенцията да бъде консултирана преди всяка покана за участие в търг във връзка с оборудване на ERTMS по железопътната линия. За тази цел беше добавен нов член 19.

В съответствие с подхода на Комисията, Европейският парламент счита, че отговорността за предоставяне на разрешение за въвеждане в експлоатация на системи на ERTMS следва да се носи от Агенцията. Поради това Съветът не беше в състояние да подкрепи изменения 81, 82, 83 и 86.

v) **Споразумения за сътрудничество между Агенцията и националните органи по безопасността (член 21, параграфи 14 и 15)**

Сключването на споразумения за сътрудничество между Агенцията и един или повече национални органи по безопасността в контекста на издаването на разрешения за превозни средства, които са предназначени за трансгранични операции, не беше включено в първоначалното предложение на Комисията.

Съветът счита, че включването на такава разпоредба е особено важно, за да се улесни практическото въвеждане на новата система за издаване на разрешения.

Освен това Съветът предвижда, че споразуменията за сътрудничество между Агенцията и един или повече национални органи по безопасността за целите на издаване на разрешения, отнасящи се до превозни средства, могат да включват специални договорености за сътрудничество в случаите на мрежи, за които се изискват специфични експертни познания поради географски или исторически съображения, и/или мрежи, които споделят междурелсие със съседни трети държави. Ето защо компромисното предложение предвижда възможност държавите членки със специфични характеристики на железопътната мрежа да си сътрудничат в процеса на издаване на разрешения под егидата на Агенцията. Тези споразумения за сътрудничество могат да включват също разпоредби, улесняващи разширяването на областта на употреба в трите балтийски държави, след като превозното средство е било разрешено в една от тях.

В този контекст изменение 118 бе прието частично от Съвета.

vi) **Приетане на национални правила (член 14)**

Позицията на Съвета има за цел да се създаде гъвкава и работеща процедура относно съществуващите и новите национални правила за оперативна съвместимост. В стремежа си да отговори на опасенията на Европейския парламент, позицията на Съвета разяснява процедурите, които трябва да се прилагат при нотифициране за съществуващи и нови национални правила, както и относно оценката, която трябва да бъде изготвена от Агенцията (за период от 8 месеца). Възприетият от Съвета подход има за цел да се предотврати възможността за валидиране на националните правила без предварителна оценка от Агенцията.

В този контекст изменения 66, 72 и 73 бяха възприети частично или по дух, а изменения 67 — 70 не бяха приети от Съвета.

vii) **Регистри на превозните средства (глава VII, по-специално член 47)**

В отговор на опасенията на Европейския парламент по отношение на регистрите, основната промяна, внесена от Съвета, се отнася до Европейския регистър на превозните средства. За да се намалят административната тежест и необоснованите разходи, Комисията следва да приеме спецификация за европейски регистър на превозните средства, който да обхваща националните регистри на превозните средства, с цел да се създаде общ инструмент, като същевременно се даде възможност да се запазят допълнителните функционални възможности, свързани със специфичните потребности на държавите членки. Европейският регистър на превозните средства ще започне да функционира 5 години след влизането в сила на директивата. Наред с това Съветът въвежда нови разпоредби, отнасящи се до информацията, която трябва да се съдържа в европейския регистър и в националните регистри на превозните средства.

Европейският парламент счита, че Европейският регистър на превозните средства следва да започне да функционира след четири години.

В този контекст изменения 123, 126, 128, 130 и 131 бяха приети по дух с промяна във формулировката на текста, а изменения 98, 110, 120, 121, 122, 124, 125, 127 и 129 не бяха приети от Съвета.

viii) **Продължителност на преходния период и срок за транспониране (членове 54 и 57)**

Съветът предвижда по-дълъг преходен режим за предоставяне на разрешения за превозни средства в сравнение с първоначално предвидения от Комисията. Приема се, че такъв преходен режим е необходим за правилното функциониране на двойния подход в процеса на предоставяне на разрешения за превозни средства, предвиден в член 21. Съгласно позицията на Съвета държавите членки могат да продължат да прилагат съществуващите разпоредби на Директива 2008/57/ЕО до три години след датата на влизане в сила на директивата, вместо до две години, както е предвидено в предложението на Комисията. Този период може да бъде удължен с още една година. В такива случаи държавите членки трябва да информират Комисията и Агенцията за това решение и да представят обосновка. Същата процедура се прилага и за предварителните разрешения за ERTMS.

Подобна схема на три плюс една години се прилага и за срока за транспониране.

В този контекст Съветът не прие изменения 140, 141, 143 и 144.

ix) **Структура на правния акт (делегираните актове/актове за изпълнение)**

В първоначалното предложение на Комисията делегираните актове се предлагат като средство за определяне на съдържанието на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) и техните изменения. Европейският парламент подкрепя Комисията и също така настоява за разширяване обхвата на делегираните актове, така че да обхванат и други области, за които Комисията е предложила актове за изпълнение.

По отношение на ТСОС Съветът възприема съчетание от делегираните актове и актове за изпълнение (член 5, параграфи 1 и 11). Комисията ще приема делегираните актове за определянето на специфични цели на техническите спецификации за оперативна съвместимост, последвано от актове за изпълнение с цел изпълнение на тези конкретни цели.

В този контекст изменения 80 и 135 бяха приети частично, а изменения 13, 14, 56, 57, 79, 99 и 142 не бяха приети от Съвета.

3. Други изменения, приети от Европейския парламент

Допълнителните изменения на ЕП, които не са включени в позицията на Съвета на първо четене, се отнасят по-конкретно за:

— възможно прилагане на настоящата директива за градски железопътни системи (изменения 16 и 17);

- въвеждане на срокове за прилагането на техническите спецификации за оперативна съвместимост от държавите членки (изменение 47);
- включване на делегирани актове за установяването на правила относно санкциите за неспазване на крайните срокове, установени в правния акт за приемане на решения от страна на Агенцията (изменение 136).

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Позицията на Съвета на първо четене отразява компромиса, постигнат при преговорите между Съвета и Европейския парламент със съдействието на Комисията. Компромисът е потвърден с писмо от 24 ноември 2015 г. на председателя на комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент до председателя на Комитета на постоянните представители.

В писмото председателят на Комисията по транспорт и туризъм посочва, че ще препоръча на членовете на комисията, и впоследствие на пленарното заседание, да одобрят позицията на Съвета на първо четене без изменения и да приключат обикновената законодателна процедура на етап второ четене в Европейския парламент в съответствие с член 294 от ДФЕС.

ПОЗИЦИЯ (ЕС) № 3/2016 НА СЪВЕТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

с оглед приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт

(преработен текст)

(текст от значение за ЕИП)

Приета от Съвета на 10 декември 2015 г.

(2016/C 057/04)

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 ⁽¹⁾,

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

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾ 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) .../... на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁵⁾ (*). С цел да се улесни прилагането на настоящата директива, както и на Директива ЕС .../... (*) 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.

⁽¹⁾ ОВ С 327, 12.11.2013 г., стр. 122.

⁽²⁾ ОВ С 356, 5.12.2013 г., стр. 92.

⁽³⁾ Позиция на Европейския парламент от 26 февруари 2014 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и позиция на Съвета на първо четене от 10 декември 2015 г.

⁽⁴⁾ Директива 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).

⁽⁵⁾ Директива (ЕС) .../... на Европейския парламент и на Съвета от ... относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L ...).

(*) Директивата в документ 2013/0015 (COD) (вж. страница 1 от настоящия брой на Официален вестник).

- (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.
- (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) .../... на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ (*) 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 частични 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.

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

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

- (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) .../... (*), национално правило може да е от значение и за Директива (ЕС) .../... (*), 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 парламент и на Съвета ⁽¹⁾, следва да се премахне и да се замени с понятието „национални правила“, за които трябва да бъде изпратена нотификация съгласно Директива (ЕС) .../... (*). или настоящата директивата. За националните правила трябва да бъде изпратена нотификация по Директива (ЕС) .../... (*), 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 ⁽²⁾, 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 железопътното 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.

(*) Директивата в документ 2013/0015 (COD).

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

- (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.
- (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) .../... (*) 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 1 520 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

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

функции от националните органи по безопасността с цел оценка дали съответните железопътни предприятия или управители на инфраструктура пропължават 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 договарености 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, възлагача 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 по-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 на 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 персоналът 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 отговорят 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 ⁽¹⁾.

- (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.

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

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) .../... (*);
- 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 ⁽¹⁾;
- 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) .../... (*), 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;

(*) Директивата в документ 2013/0015 (COD).

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

- 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);
- 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 C-III или C-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) .../... (*);
- 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) .../... (*);

(*) Директивата в документ 2013/0015 (COD).

- 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) .../... (*);
- 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) .../... (*);
- 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 или на 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.

ГЛАВА 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:

(*) Директивата в документ 2013/0015 (COD).

- 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 6;
- 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:

- a) 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:

- a) 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 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 приложения 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. Преразглежданите 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 ... (*) 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 ... (**) 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) .../... (***) , 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 ⁽¹⁾.

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) .../... (***) , 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) .../... (***) . 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) .../... (***) .

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) .../... (***) и то подлежи на оценката на Агенцията в съответствие с член 26, параграфи 1, 2 и 5 от Регламент (ЕС) .../... (***) .

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

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

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

⁽¹⁾ 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).

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) .../... (*).
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) .../... (*). 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) .../... (**), 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 ⁽¹⁾.
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) .../... (*).
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 персоналът 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 насърчават изграждането на култура на взаимно доверие, увереност и обучение, в рамките на която персоналът се насърчава да допринася 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;

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

(**) Директивата в документ 2013/0015 (COD).

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

- 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;
- 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, ситуацията, 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⁽¹⁾, 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;

⁽¹⁾ 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).

- 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.

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 създадо 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:

- а) 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
- б) 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) .../... (*)

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:

- а) прави оценка на елементите, изложени в параграф 3, буква а); и

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

- б) препраща незабавно цялото досие на железопътното предприятие на националния 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) .../(*). Апелативният съвет решава дали да потвърди проекта за решение на Агенцията в срок от един месец след искането на националния орган или органи по безопасността.

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

Когато Апелативният съвет е съгласен с отрицателната оценка на националния 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 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 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.

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

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 ... (*) 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 ⁽¹⁾ и на Регламент (ЕС) № 1158/2010 на Комисията ⁽²⁾ 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) .../... (**).

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

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

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

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).

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) .../... (*) 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) .../... (*). 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 ефикасно 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.

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

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, поддръжане и експлоатация на железопътната инфраструктура, включително когато е уместно — за поддръжане 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 персоналят 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 набиране 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) .../... (*).
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.

(*) Директивата в документ 2013/0015 (COD).

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 (ЕО) № 445/2011 на Комисията ⁽¹⁾, продължава да се прилага, докато актът за изпълнение, посочен в настоящия параграф, започне да се прилага.

7. До ... (*) 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.

⁽¹⁾ Регламент (ЕО) № 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).

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

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 обезпечава 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.
2. Алтернативните мерки, посочени в параграф 1, се прилагат посредством дерогации, които се предоставят от съответния национален орган по безопасността или от Агенцията:
 - а) при регистриране на превозни средства в съответствие с член 47 от Директива (ЕС) .../... (*) — по отношение на определянето на структура, отговорна за поддръжката;
 - б) 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:
 - а) 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) .../... (*);
 - б) издаване, подновяване, изменение и отмяна на разрешения за пускане на пазара на превозни средства в съответствие с член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) .../... (*);

(*) Директивата в документ 2013/0015 (COD).

- в) 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) .../... (*) и на разрешения за тип превозно средство съгласно член 24 от Директива (ЕС) .../... (*);
 - г) упражняване на надзор на собствената територия на съответствието на съставните елементи на оперативна съвместимост със съществените изисквания съгласно член 8 от Директива (ЕС) .../... (*);
 - д) гарантиране, че номерацията на превозните средства е определена въз основа на член 46 от Директива (ЕС) .../... (*) и без да се засяга член 47, параграф 4 от тази директива;
 - е) оказване на подкрепа на Агенцията за издаване, подновяване, изменение или отмяна на единните сертификати за безопасност, предоставени съгласно член 10, параграф 5;
 - ж) издаване, подновяване, изменение или отмяна на единните сертификати за безопасност, издадени съгласно член 10, параграф 8;
 - з) издаване, подновяване, изменение или отмяна на разрешения за безопасност, издадени съгласно член 12;
 - и) контролиране, насърчаване, и при необходимост, налагане и осъвременяване на регулаторната рамка за безопасност, включително системата от национални правила;
 - й) наблюдение на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура в съответствие с член 17;
 - к) 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;
 - л) 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:

- а) 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.

(*) Директивата в документ 2013/0015 (COD).

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 натрупаният 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:
 - а) сериозността на произшествието или инцидента;
 - б) дали произшествието е част от серия произшествия и инциденти по отношение на системата като цяло;
 - в) 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:
 - а) 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;
 - б) правото на непосредствено описване на доказателствата и контролирано преместване на останките от катастрофата, инсталациите или елементите на инфраструктурата за проучване и анализ;
 - в) 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;
 - е) 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) .../... (*).

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

Разследващите органи, с подкрепата на Агенцията в съответствие с член 38, параграф 2 от Регламент (ЕС) .../... (*), 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) .../... (*), 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.

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

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:

- a) описание на събитието и неговия контекст;
- b) 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 ... (*). 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) .../... (**). 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.

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

(**) Директивата в документ 2013/0015 (COD).

Член 29

Доклад и по-нататъшни действия на Съюза

1. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета преди ... (*) 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 ... (**) 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 ... (***) 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 ... (***) и ... (****), се прилага Директива 2004/49/ЕО. Тези сертификати за безопасност са валидни до изтичане на срока им.

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

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

(***) 18 месеца след влизането в сила на настоящата директива.

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

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

3. Агенцията започва изпълнението на функциите по сертифициране съгласно член 10 до ... (*) 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 ... (**)...

Член 32

Препоръки и становища на Агенцията

Агенцията предоставя препоръки и становища в съответствие с член 13 от Регламент (ЕС) .../... (***) 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 ... (*). 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 ... (****) 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 ... (**), 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.

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

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

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

(****) 30 месеца след датата на влизането в сила на настоящата директива.

Член 36

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в ... на ...

За Европейския парламент
За Съвета

Председател
Председател

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.

Органите 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 линеен 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 такава 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, ненамиращо 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 ⁽¹⁾/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 отгътък 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 отгътък 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.

⁽¹⁾ RID — „Правилник за международен железопътен транспорт на опасни товари“, приет с Директива 2008/68/ЕО.

Органите 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);
- 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 щети, нанесени на околната среда“ означава разходи, които трябва да се поемат от железопътните предприятия и операторите на инфраструктурата, като се прещеняват въз основа на техния опит, за да се възстанови увреденият район в състоянието му преди железопътното произшествие;

5.3.2. „разходи за материални щети 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

$$\text{Средният тонаж на товари, превозени с един влак за една година} = (\text{тон-км}) / (\text{влак-км})$$

CM = стойност на 1 минута закъснение на влак

Пътнически влак

$$CM_P = K1 * (VT_P / 60) * [(\text{пътник-км}) / (\text{влак-км})]$$

$$\text{Среден брой пътници за влак за една година} = (\text{пътник-км}) / (\text{влак-км})$$

Товарен влак

$$CM_F = K2 * (VT_F / 60)$$

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 = $CM_P * (\text{минути закъснение на пътнически влакове}) + CM_F * (\text{минути закъснение на товарни влакове})$

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 приближавания 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 приближавания влак;
- в) автоматични, със защита от страната на ползвателя: прелези, при които защитата от страната на ползвателя се задейства от приближавания 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 продължи 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. Непрекъснато 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 г., стр. 65)
Поправка, 2004/49/ЕО	(ОВ L 220, 21.6.2004 г., стр. 16)
Директива 2014/88/ЕС на Комисията	(ОВ L 201, 10.7.2014 г., 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

Директива 2004/49/ЕО	Настоящата директива
Член 32	Член 30
—	Член 31
—	Член 32
Член 33	Член 33
—	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

(2016/C 057/05)

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.

Изложение на мотивите на Съвета: Позиция (ЕС) № 3/2016 на Съвета на първо четене с оглед на приемането на директива на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт (преработен текст)

(2016/C 057/06)

I. ВЪВЕДЕНИЕ

На 31 януари 2013 г. Комисията представи на Съвета своето предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета относно безопасността на железопътния транспорт (преработен текст).

На 26 февруари 2014 г. Европейският парламент прие становището си на първо четене.

На 5 юни 2014 г. Съветът постигна политическо споразумение по проекта за директива. След редакция от страна на юрист-лингвистите, на 10 декември 2015 г. Съветът прие своята позиция на първо четене в съответствие с обикновената законодателна процедура, определена в член 294 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

След гласуването в Европейския парламент и приемането на политическо споразумение в Съвета, се проведеха преговори между Европейския парламент, Съвета и Комисията с оглед постигането на споразумение по предложението. На 17 юни 2015 г. бе постигнат окончателен компромис, който Комитетът на постоянните представители на свой ред одобри на 30 юни 2015 г. На 10 ноември 2015 г. комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент потвърди споразумението и съответно изпрати писмо до председателя на Комитета на постоянните представители.

В хода на работата си Съветът взе предвид становищата на Европейския икономически и социален комитет и на Комитета на регионите.

II. АНАЛИЗ НА ПОЗИЦИЯТА НА ПЪРВО ЧЕТЕНЕ

1. Общи положения

Горепосоченото предложение е част от четвъртия пакет за железопътния транспорт, който се състои от шест законодателни предложения, целящи да се премахнат оставащите пречки пред окончателното изграждане на единното европейско железопътно пространство.

Целта на настоящото предложение е създаването на общ подход към безопасността на железопътния транспорт с оглед увеличаване на икономите от мащаба за железопътните предприятия, действащи в рамките на Съюза, както и опростяване и реформиране на административните процедури за издаване на сертификати за безопасност, с което да бъде преодоляна фрагментираността на правилата в Съюза.

По-специално, целта на директивата за безопасността на железопътния транспорт е да се измени съществуващата регулаторна рамка, така че да се осъществи преминаването към единен сертификат на ЕС за безопасност за железопътните предприятия и управителите на инфраструктури, който ще се издава от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (по-нататък „Агенцията“). Освен това тя цели изясняване на ролята и отговорностите на различните участници в железопътната система, така че да се осигури подходящ контрол на риска на всички равнища.

Подходът на Съвета се състоеше във въвеждането на някои изменения в първоначалното предложение. Основните разпоредби на директивата претърпяха значителни промени. Следователно позицията на Съвета на първо четене изменя първоначалното предложение на Комисията, като го преработва и добавя и заличава няколко разпоредби в текста. Това означава, че Съветът не може да приеме свързаните с тези разпоредби изменения, въведени със становището на Европейския парламент на първо четене.

2. Основни въпроси на политиката

i) *Издаване на сертификати за безопасност и роля на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и на националните органи по безопасността (член 10)*

С цел да се подобри ефикасността на процеса на издаване на сертификати за безопасност на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура Комисията предлага да се премине към единен сертификат на ЕС за безопасност, валиден в целия Съюз. За тази цел в първоначалното си предложение Комисията предвиждаше значително прехвърляне на правомощия от националните органи към Агенцията във връзка с издаването на сертификати за безопасност (член 10).

Съветът изразява съгласие с цялостния подход на Комисията, но счита, че е необходимо предложението на Комисията да бъде изменено в това отношение, за да се въведе по-голяма гъвкавост по отношение на съответните отговорности на националните органи по безопасността и Агенцията в процеса на издаване на сертификати за безопасност.

Ето защо Съветът променя първоначално предложението от Комисията баланс в разделението на правомощията между Агенцията и националните органи по безопасността в процеса на издаването на сертификати за безопасност, като на националните органи по безопасността се предоставят допълнителни гаранции при специфични обстоятелства.

По-конкретно Съветът създава двойна система във връзка с издаването на сертификати за безопасност, при която Агенцията действа като единно гише чрез създаването на нова информационна и комуникационна система за издаване на сертификати за безопасност на железопътните предприятия, участващи в трансграничен транспорт, като националните органи по безопасността също играят важна роля в извършването на оценките, необходими за издаването на посочените по-горе сертификати. В компромисния текст е предвидено също, че железопътните предприятия, участващи само в национален транспорт, могат да избират дали да подадат искане за сертифициране до Агенцията или до националния орган по безопасността. И в двата случая процедурата и критериите за вземане на решението остават същите.

Европейският парламент подкрепя като цяло възприетия от Съвета подход. Този подход взема предвид и опасенията, изразени от Европейския парламент, като включва понятието „изолирани мрежи“ в обхвата на разпоредбите относно споразуменията за сътрудничество (вж. по-долу подточка iii).

В този контекст изменение 78 беше възприето частично или по дух, а изменения 46 и 77 не бяха възприети от Съвета.

ii) ***Изясняване на ролята и отговорностите на различните участници във веригата по безопасността (член 4)***

Комисията предлага да се определи по-точно ролята и отговорностите на участниците в железопътната верига, за да се отчете неотдавнашното развитие на пазара и на правната рамка (член 4).

Съветът подкрепя този принцип, но предлага да се изясни допълнително ролята и отговорностите на различните участници в железопътната система, за да се подобри равнището на безопасност, като се подсилят разпоредбите относно съответната роля на участниците в железопътната система при развитието и подобряването на безопасността на железопътния транспорт. Освен това Съветът счита, че управителите на инфраструктури и железопътните предприятия следва да носят голяма отговорност за безопасната експлоатация на влаковете и че следва да бъдат задължени да създават системи за управление на безопасността.

Европейският парламент предлага всички участници във веригата за осигуряване на безопасността на железопътния транспорт да бъдат поставени на еднакво ниво на отговорност. Освен това Парламентът предвижда да прехвърли отговорността за железопътните предприятия на държавите членки и на Агенцията.

В този контекст Съветът не успя да запази изменения 12, 18 и 62.

iii) ***Споразумения за сътрудничество между Агенцията и националните органи по безопасността в контекста на издаването на сертификати за железопътните предприятия, участващи в трансграничен транспорт (член 11)***

Въпреки че в първоначалното си предложение Комисията не включва никакви разпоредби относно споразуменията за сътрудничество между Агенцията и националните органи по безопасността, Съветът счита, че е много важно да се въведе нов механизъм за сключването на споразумения за сътрудничество между Агенцията и националните органи по безопасността, така че да се улесни практическото прилагане на новата система за сертифициране.

Съгласно този механизъм споразуменията за сътрудничество между Агенцията и националните органи по безопасността могат да включват конкретни договорености за сътрудничество в случай на мрежи, за които се изискват специфични експертни познания поради географски или исторически причини. Освен това, когато тези мрежи са изолирани от останалата част на железопътната система на Съюза, тези договорености за сътрудничество могат да включват възможност за делегиране на функции на съответните национални органи по безопасността, когато това е необходимо за осигуряване на ефикасно и пропорционално разпределение на сертифицирането.

Европейският парламент изразява съгласие по принцип с подхода на Съвета, но предлага да се наложи срок от една година за установяването на договорни споразумения. Поради това изменение 84 не беше прието от Съвета.

iv) **Приетане на национални правила в областта на безопасността (член 8 и приложение II)**

Позицията на Съвета има за цел да създаде гъвкава и работеща процедура относно националните правила за безопасност. Поради това тя въвежда за държавите членки възможност да запазят националните си правила за безопасност, които в редица случаи вече са нотифицирани по Директива 2004/49/ЕО, както е предвидено в член 8, параграф 1 и в новото приложение II. Наред с това тя дава на държавите членки възможността да приемат нови национални правила в областта на безопасността (член 8, параграф 3).

В стремежа си да отговори на опасенията на Европейския парламент относно националните правила, позицията на Съвета все пак разяснява процедурите, които следва да се прилагат за нотифицирането на националните правила, както и относно оценката, която ще се извършва от Агенцията (за период до 8 месеца). Освен това, в позицията на Съвета се предвижда, че когато Агенцията не реагира в рамките на определените срокове, новите национални правила ще бъдат приети от държавите членки или съществуващи такива ще останат в сила. Възприетият от Съвета подход има за цел да се избегне валидиране на националните правила без предварителната им оценка от Агенцията.

Поради това изменение 49 беше възприето частично от Съвета.

v) **Изясняване на дейностите по надзора, осъществяван от националните органи по безопасността (член 17)**

В текста на Съвета е включена нова разпоредба (член 17), за да се подчертае, че националните органи по безопасността следва да запазят широки надзорни правомощия при осъществяването на надзор върху железопътните предприятия и управителите на инфраструктури. По-конкретно, тази нова разпоредба има за цел да се гарантира, че новата процедура за издаване на сертификати за безопасност няма да подкопае ролята на националните органи по безопасността в надзорните им задачи.

Наред с това, според текста на Съвета, ако по време на надзора националният орган по безопасността установи сериозен риск за безопасността, той може да прилага временни мерки за безопасност, по отношение на които националният орган ще има последната дума в случай на несъгласие с Агенцията.

vi) **Отговорност на Агенцията за издаване на сертификати за безопасност (съображение 27 и член 10, параграф 6)**

Позицията на Съвета има за цел да се поясни отчетността на Агенцията в контекста на издаването на сертификати за безопасност. В текста е добавено ново съображение (съображение 27), за да се припомни правната рамка на отговорността на Агенцията и да се подчертае значението на пълното сътрудничество с органите на държавите членки в случай на железопътни произшествия. Освен това в позицията на Съвета се предвижда, че Агенцията носи пълна отговорност за единния сертификат за безопасност, издаден от нея (член 10, параграф 6).

vii) **Процедура за обжалване и арбитраж (член 10, параграфи 7 и 12)**

Въпреки че предложението на Комисията не включва никакви конкретни разпоредби относно процедурите за обжалване, текстът на Съвета отразява възможността, предоставена на жалбоподателя да сезира националния съд в случай на несъгласие с мярката, предприета от националния орган по безопасността.

Аналогично, процедурата за обжалване в случай на несъгласие между националния орган по безопасността и Агенцията е включена в текста на Съвета.

viii) **Продължителност на преходните разпоредби и срок за транспониране (членове 31 и 33)**

Съгласно предложението на Комисията се планира срок от две години, за да се даде възможност на Агенцията да приспособи своята организация, политиката за набиране на персонал и методи на работа, така че да бъде в състояние да изпълнява новите си задачи.

Според Съвета е по-подходящ по-дълъг преходен режим в сравнение с първоначално предвидения от Комисията. Текстът на Съвета предвижда, че държавите членки могат да продължат да прилагат съществуващите разпоредби на Директива 2004/49/ЕО до три години след датата на влизане в сила на директивата, заедно с възможността, предоставена на държавите членки за удължаване на този период с още една година.

Подобен режим се прилага за периода за транспониране.

В този контекст изменения 97, 99 и 100 бяха частично възприети от Съвета.

ix) **Култура на безопасност и докладване на събития (съображение 10 и членове 4 и 9)**

При все че предложението на Комисията не включва конкретни разпоредби по този въпрос, текстът на Съвета включва насърчаването 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. Освен това в текста на Съвета се предвижда възможност за поверително докладване на рискове за безопасността, които са пренебрегвани. По-конкретно този подход се прилага в рамките на системите за управление на безопасността (член 9) на равнище предприятия, за да им се даде възможност да предприемат допълнителни необходими коригиращи действия, за да се гарантира осигуряване на постоянно ниво на безопасност при функционирането на железопътната система на Съюза. Накрая, на Агенцията се дава възможност да създаде инструмент, който да улеснява този обмен на информация между съответните участници.

В този контекст изменения 20, 28 — 32, 59, 74, 94 и 101 бяха възприети частично или по дух от Съвета.

x) **Структура на правния акт (делегиран актове/актове за изпълнение)**

В първоначалното предложение на Комисията делегираните актове се предлагат като средство за определяне на съдържанието на общите методи за безопасност и техните изменения (член 6) и на общи критерии за безопасност (член 7).

За да се улесни постигането на споразумение с Европейския парламент, Съветът приема този подход, но въпреки това счита, че постановителните текстове (членове), за които Комисията следва да бъде оправомощена да приема делегиран актове за установяване на общи методи за безопасност (ОМБ) и за установяване на общи критерии за безопасност (ОКБ) трябва да бъдат придружени от важни гаранции за държавите членки. Във връзка с това участието на Комитета на държавите членки в подготвителната фаза на препоръката на Агенцията е предвидено да се осъществи по време на подготвителните етапи на процедурата, предшестваша приемането на въпросните делегиран актове. По-конкретно, текстът на Съвета предвижда мандатите за препоръка за ОКБ и ОМБ да бъдат приети като акт за изпълнение чрез процедурата по разглеждане, като Комитетът на държавите членки получава информация за работата на Агенцията по систематичен и редовен начин. Веднага след изготвяне на препоръката от Агенцията, ОКБ и ОМБ се приемат от Комисията под формата на делегиран актове.

В този контекст изменения 72, 82, 93 и 95 бяха възприети само частично от Съвета.

3. Други изменения, приети от Европейския парламент

Допълнителните изменения на ЕП, които не са включени в позицията на Съвета на първо четене, се отнасят за:

- включване на ново съображение относно изпълнението на Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (изменение 8);
- установяване на хармонизирани правила относно минималните изисквания за поддръжка, тъй като Съветът счита, че този въпрос следва да остане в сферата на отговорност на структурата, отговаряща за поддръжката (изменения 14 и 82).

III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Позицията на Съвета на първо четене отразява компромиса, постигнат при преговорите между Съвета и Европейския парламент със съдействието на Комисията. Компромисът е потвърден с писмо от 24 ноември 2015 г. на председателя на комисията по транспорт и туризъм на Европейския парламент до председателя на Комитета на постоянните представители.

В писмото председателят на комисията по транспорт и туризъм посочва, че ще препоръча на членовете на комисията, и впоследствие на пленарното заседание, да одобрят позицията на Съвета на първо четене без изменения и да приключат обикновената законодателна процедура на етап второ четене в Европейския парламент в съответствие с член 294 от ДФЕС.

ISSN 1977-0855 (електронно издание)
ISSN 1830-365X (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG