



Съдържание

II *Незаконодателни актове*

МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2018/538 на Съвета от 7 декември 2017 година за подписването от името на Съюза и временното прилагане на изменение 1 на Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406 между Съединените американски щати и Европейския съюз 1
- Изменение 1 на Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406 между Съединените американски щати и Европейския съюз 3
- ★ Решение (ЕС) 2018/539 на Съвета от 20 март 2018 година за сключване на Двустранното споразумение между Европейския съюз и Съединените американски щати относно пруденциалните мерки в областта на застраховането и презастраховането 36

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Делегиран регламент (ЕС) 2018/540 на Комисията от 23 ноември 2017 година за изменение на Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на списъка на Съюза на проекти от общ интерес 38
- ★ Делегиран регламент (ЕС) 2018/541 на Комисията от 20 декември 2017 година за изменение на Делегиран регламент (ЕС) 2017/2358 и Делегиран регламент (ЕС) 2017/2359 по отношение на съответните им дати на прилагане ⁽¹⁾ 59
- ★ Делегиран регламент (ЕС) 2018/542 на Комисията от 22 януари 2018 година за поправка на текста на гръцки език на Делегиран регламент (ЕС) 2017/86 за установяване на план за премахване на изхвърлянето на улов на някои дънни видове в Средиземно море 61
- ★ Делегиран регламент (ЕС) 2018/543 на Комисията от 23 януари 2018 година за поправка на текста на испански език на Делегиран регламент (ЕС) № 812/2013 на Комисията за допълване на Директива 2010/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на енергийното етикетироване на водоподгреватели, топлоакумулиращи резервоари за гореща вода и комплекти от водоподгревател и слънчево съоръжение ⁽¹⁾ 63

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП.

- ★ Регламент (ЕС) 2018/544 на Комисията от 27 март 2018 година за забрана на риболова на син марлин в Атлантическия океан от страна на кораби, плаващи под знамето на Испания 64
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията от 4 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ 66

РЕШЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2018/546 на Европейската централна банка от 15 март 2018 година за делегиране на правомощието за приемане на решения относно собствения капитал (ЕЦБ/2018/10) 105
- ★ Решение (ЕС) 2018/547 на Европейската централна банка от 27 март 2018 година за определяне на ръководителите на работни звена, които приемат делегирани решения относно собствения капитал (ЕЦБ/2018/11) 110

Поправки

- ★ Поправка на Регламент (ЕС) 2018/120 на Съвета от 23 януари 2018 година за определяне за 2018 г. на възможностите за риболов на определени рибни запаси и групи от рибни запаси, приложими във водите на Съюза и за риболовните кораби на Съюза в някои води извън Съюза, и за изменение на Регламент (ЕС) 2017/127 (ОВ L 27, 31.1.2018 г.) 112
- ★ Поправка на Регламент (ЕС) № 147/2013 на Комисията от 13 февруари 2013 година на Европейския парламент и на Съвета относно статистиката за енергийния сектор, по отношение на извършването на актуализации на месечната и годишната статистика за енергийния сектор (ОВ L 50, 22.2.2013 г.) 112

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП.

II

(Незаконодателни актове)

МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/538 НА СЪВЕТА

от 7 декември 2017 година

за подписването от името на Съюза и временното прилагане на изменение 1 на Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406 между Съединените американски щати и Европейския съюз

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 във връзка с член 218, параграфи 5 и 7 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) Комисията проведе преговори от името на Съюза за изменение на Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406 между Съединените американски щати и Европейския съюз⁽¹⁾ („Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406“) в съответствие с решението на Съвета от 8 май 2017 г., с което Комисията се упълномощава да започне преговори.
- (2) Изменение 1 на Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406 между Съединените американски щати и Европейския съюз („Изменение 1“) Споразумението беше парафирано на 28 юли 2017 г.
- (3) Изменение 1 следва да бъде подписано от името на Съюза, при условие че бъде сключено на по-късна дата.
- (4) До приключване на процедури, необходими за влизането му в сила, Изменение 1 и добавката към него следва да се прилагат временно в съответствие с член II.A от Изменение 1.
- (5) Необходимо е да бъдат определени процедурни механизми за участието на Съюза в изпълнителното ръководство на Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406А между Съединените американски щати и Европейския съюз относно модернизация на управлението на въздушното движение, научноизследователска и развойна дейност в областта на гражданското въздухоплаване и глобална оперативна съвместимост („Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406А“), който се съдържа в допълнението към Изменение 1 и заменя Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406.
- (6) В съответствие с член 218, параграф 7 ДФЕС е целесъобразно Съветът да упълномощи Комисията да одобрява измененията на приложенията към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406А и допълненията към тези приложения, както и приемането на допълнителни приложения и допълнения, при условие на предварителна и навременна консултация със специалния комитет, назначен от Съвета,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Одобрява се подписването от името на Съюза на Изменение 1 на Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406 между Съединените американски щати и Европейския съюз, при условие че бъде сключено посоченото изменение.

Текстът на Изменение 1 е приложен към настоящото решение.

⁽¹⁾ Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406 между Съединените американски щати и Европейския съюз (ОВ L 89, 5.4.2011 г., стр. 3).

Член 2

Председателят на Съвета е оправомощен да посочи лицето (лицата), упълномощено(и) да подпише(ат) Изменение 1 от името на Съюза.

Член 3

До приключване на процедурите, необходими за влизането му в сила, Изменение 1 и допълнението към него се прилагат временно в съответствие с член II.A от Изменение 1, считано от датата на подписването му ⁽¹⁾.

Член 4

След консултация със специалния комитет, назначен от Съвета, Комисията определя позициите, която трябва да заеме Съюзът в изпълнителното ръководство на Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A и приложенията към него, както е посочено в член III от Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A, по отношение на следното:

- а) приемането на допълнителни приложения към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A и допълнения към приложенията към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A; и
- б) приемането на изменения на приложенията към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A и на допълненията към тези приложения.

Член 5

Без да се засяга член 4 от настоящото решение, Комисията може да предприема всякакви подходящи действия съгласно членове III, IV, V, VII и VIII от Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A.

Член 6

Комисията представява Съюза в консултациите съгласно член XI от Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A.

Член 7

Комисията редовно информира Съвета относно напредъка при изпълнението на Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A.

Член 8

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Брюксел на 7 декември 2017 година.

За Съвета
Председател
A. ANVELT

⁽¹⁾ Датата на подписване на Изменение 1 ще бъде публикувана в Официален вестник на Европейския съюз от генералния секретариат на Съвета.

ПРЕВОД

ИЗМЕНЕНИЕ 1

на Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406 между Съединените американски щати и Европейския съюз

КАТО ИМАТ ПРЕДВИД, че Съединените американски щати и Европейският съюз желаят да изменят Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406, сключен между Съединените американски щати и Европейския съюз на 3 март 2011 г. в Будапеща („Меморандумът от 2011 г.“);

СПЕДОВАТЕЛНО Съединените американски щати и Европейският съюз се споразумяха за следното:

Член I

Меморандумът от 2011 г. се отменя изцяло, включително всички приложения и допълнения към него, и се заменя с добавката към настоящото споразумение, която включва Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A, приложение 1 към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A, допълнения 1, 2 и 3 към приложение 1 към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A и притурки 1, 2, 3, 4 и 5 към допълнение 1 към приложение 1 към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A.

Член II

Влизане в сила и прекратяване

- А. До влизането му в сила настоящото споразумение, включително добавката към него, се прилага временно от датата на подписването му.
- Б. Настоящото споразумение, включително добавката към него, влиза в сила, когато Съединените американски щати и Европейският съюз писмено са се уведомили взаимно за приключването на съответните им вътрешни процедури, необходими за неговото влизане в сила, и остава в сила до прекратяването му.
- В. Всяка от страните може по всяко време да прекрати настоящото споразумение, включително добавката към него, като изпрати на другата страна шестдесетдневно (60-дневно) писмено предизвестие. Прекратяването на настоящото споразумение води до прекратяване и на добавката към него, включително всички приложения, допълнения и притурки, приети от страните по силата на Меморандума за сътрудничество.

Член III

Оправомощаване

Съединените американски щати и Европейският съюз се съгласяват с разпоредбите на настоящото споразумение, както е посочено с подписите на техните надлежно оправомощени представители.

Съставено в Брюксел на тринадесети декември две хиляди и седемнадесета година в два екземпляра на английски език.

За Европейския съюз

За Съединените американски щати

ДОБАВКА КЪМ ИЗМЕНЕНИЕ 1

на Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406 между Съединените американски щати и Европейския съюз

МЕМОРАНДУМ ЗА СЪТРУДНИЧЕСТВО NAT-I-9406A

между Съединените американски щати и Европейския съюз относно модернизацията на управлението на въздушното движение, научноизследователската и развойната дейност в областта на гражданското въздухоплаване и глобалната оперативна съвместимост

КАТО ИМАТ ПРЕДВИД, че Съединените американски щати и Европейският съюз имат общата цел да насърчават и развиват сътрудничеството в областта на гражданското въздухоплаване; и

КАТО ИМАТ ПРЕДВИД, че това сътрудничество ще насърчи развитието, безопасността и ефективността на гражданската авиация в Съединените американски щати и в Европейския съюз;

СПЕДОВАТЕЛНО Съединените американски щати и Европейският съюз (наричани заедно „страни“ и поотделно „страна“) се споразумява да изпълняват съвместни програми в съответствие със следните условия:

Член I**Цел**

А. Настоящият Меморандум за сътрудничество (настоящият „Меморандум“), включително приложенията, допълненията и притурките към него, определя условията за взаимно сътрудничество в научноизследователската и развойната дейност и утвърждаването в областта на гражданското въздухоплаване, и във всички етапи от модернизирането на управлението на въздушното движение (УВД). Модернизирането на УВД включва научноизследователска и развойна дейност и дейности по утвърждаване и разгръщане за постигане на глобална оперативна съвместимост. За тази цел страните могат да предоставят персонал, ресурси и свързани услуги за сътрудничество в степента, предвидена в настоящия Меморандум и приложенията, допълненията и притурките към него. Всички дейности по настоящия Меморандум и всички приложения, допълнения и притурки към него зависят от определеното за тях финансиране и други необходими ресурси за тази цел.

Б. Целите на настоящия Меморандум може да бъдат постигнати чрез сътрудничество във всяка от следните области:

- 1) обмен на информация по отношение на програми и проекти, резултати от научноизследователска дейност или публикации;
- 2) съвместно провеждане на анализи;
- 3) координиране на програми и проекти за научноизследователска и развойна дейност и утвърждаване в областта на гражданското въздухоплаване и координиране на дейности по модернизация на УВД и съответното им изпълнение от страните въз основа на съвместни усилия;
- 4) обмен на научен и технически персонал;
- 5) обмен на специално оборудване, софтуер и системи за изследователска дейност и проучвания за съвместимост;
- 6) съвместно организиране на симпозиуми или конференции; както и
- 7) взаимни консултации с цел определяне на съгласувани действия в съответните международни органи.

В. Съгласно приложимото законодателство, разпоредби и политики, така както те може да бъдат изменени или променени, страните във възможно най-голяма степен насърчават участието в съвместни дейности съгласно настоящия Меморандум и приложенията, допълненията и притурките към него с оглед осигуряване на сравними възможности за участие в осъществяваните от тях дейности. Страните ангажират участниците в съвместни дейности, които се провеждат на реципрочна основа в съответствие със следните принципи:

- 1) взаимна полза;
- 2) сравними възможности за участие в съвместни дейности;

- 3) равнопоставено и справедливо третиране;
- 4) навременен обмен на информация, която може да повлияе на съвместната дейност; както и
- 5) прозрачност.

Г. Такива съвместни действия се провеждат съгласно конкретни приложения, допълнения и притурки, посочени в член II.

Член II

Изпълнение

А. Настоящият Меморандум се изпълнява чрез конкретни приложения, допълнения и притурки към него. Тези приложения, допълнения и притурки, представляващи неразделна част от настоящия Меморандум, описват, когато това е уместно, естеството и продължителността на сътрудничеството в определена сфера или за определена цел, третирането на интелектуалната собственост, юридическата отговорност, финансирането, разпределението на разходите и други въпроси. Освен ако изрично не е посочено друго в настоящия Меморандум или приложение към него, в случай на несъответствие между разпоредба на приложение, допълнение или притурка и разпоредба на настоящия Меморандум разпоредбата на Меморандума има предимство.

Б. Координирането и администрирането на съвместните дейности съгласно настоящия Меморандум и приложенията, допълненията и притурките към него от името на правителството на Съединените американски щати се осъществява от Федералната администрация за въздухоплаване (FAA), а от името на Европейския съюз — от Европейската комисия.

В. Службите, определени за координация и администриране на настоящия Меморандум, до които се изпращат всички заявления за услуги съгласно настоящия Меморандум, са:

1. За Съединените американски щати:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Ave., S.W.
Washington, D.C.
20591 — USA
Телефон: + 1-202-267-1000
Факс: + 1-202-267-7198

2. За Европейския съюз:

European Commission
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Aviation
Rue de Mot 24
1040 Brussels — Belgium
Телефон: + 32-2-299-19-15.

Г. Определят се служители за връзка по техническата програма за конкретни дейности, както е посочено в приложенията, допълненията и притурките към настоящия Меморандум.

Член III

Изпълнително ръководство

А. Изпълнително ръководство за настоящия Меморандум

1. С настоящото страните създават процес на управление, който ще се изпълнява от представители на:

- а) управителния орган на Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) за Съединените американски щати; и
- б) генералния директор на генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ (ГД „Мобилност и транспорт“) на Европейската комисия, за Европейския съюз,
наричани по-нататък „представителите на страните“.

2. Представителите на страните упражняват надзор върху сътрудничеството по въпросите, уредени в приложенията и съответните допълнения и притурки към настоящия Меморандум.
 3. Представителите на страните:
 - а) приемат приложения и изменения към тях и
 - б) приемат предложения за други изменения на настоящия Меморандум.
 4. Представителите на страните разглеждат, в приложното поле на настоящия Меморандум и на приложенията, допълненията и притурките към него:
 - а) въпроси, които може да възникнат, и промени, които може да имат отражение върху прилагането на настоящия Меморандум и на приложенията, допълненията и притурките към него;
 - б) общи подходи към въвеждането на нови технологии и процедури и прехода към тях, включително научноизследователска дейност, оценка и дейности по модернизация на УВД, както и други области от взаимен интерес; както и
 - в) проекторазпоредби и законодателство на някоя от страните, които биха засегнали интересите на другата страна, в приложното поле на настоящия Меморандум и на приложенията, допълненията и притурките към него.
 5. Представителите на страните не са длъжни да провеждат редовни заседания. Заседания може да се свикват *ad hoc*. Такива заседания може да се провеждат по телефона, чрез видеоконференция или лично. Решенията на представителите на страните се документират и се приемат с консенсус.
 6. Представителите на страните могат да поканят експерти по конкретни въпроси да участват *ad hoc*, и могат да създават технически работни групи, ако е целесъобразно.
- Б. Изпълнително ръководство за приложенията
1. Изпълнението на всяко приложение към Меморандума се ръководи от отделен изпълнителен комитет. Всеки изпълнителен комитет се председателства съвместно от представители на FAA и Европейската комисия на съответното оперативното ниво, посочени в съответното приложение.
 2. Страните определят по целесъобразност други членове на изпълнителния комитет да представляват съответните им сфери на отговорност.
 3. Всеки изпълнителен комитет може да кани експерти по конкретни въпроси за участие *ad hoc*.
 4. Изпълнителните комитети упражняват надзор върху работата на всички комитети, работни групи и други групи, създадени съгласно съответните приложения и свързаните с тях допълнения и притурки. Изпълнителните комитети изготвят и приемат вътрешни процедури за управление.
 5. Всички решения на изпълнителния комитет се вземат с консенсус между съпредседателите. Решенията са в писмена форма и се подписват от съпредседателите.
 6. Изпълнителните комитети могат да разглеждат всички въпроси, свързани с дейностите по съответните приложения и свързаните с тях допълнения и притурки. По-специално те отговарят за:
 - а) наблюдение на сътрудничеството по въпросите, уредени в съответните приложения и свързаните с тях допълнения и притурки, като дават подходящи насоки на работещия по тях персонал;
 - б) предоставяне на форум за обсъждане, в приложното поле на съответните приложения и свързаните с тях допълнения и притурки, на:
 - въпроси, които може да възникнат, и промени, които може да имат отражение върху прилагането на приложенията, допълненията и притурките;
 - общи подходи към въвеждането на нови технологии и процедури, научноизследователски дейности, оценка и дейности по модернизация на УВД, както и други области от взаимен интерес; както и
 - проекторазпоредби и законодателство на някоя от страните, които биха засегнали интересите на другата страна, в приложното поле на съответното приложение;

- в) одобряване и изпращане на предложения до представителите на страните за изменение на съответните приложения;
- г) приемане на допълнения към съответните приложения, след съгласуване с представителите на страните, и на евентуалните им изменения;
- д) приемане на притурки към допълненията към съответните приложения и на евентуалните им изменения.

Член IV

Обмен на персонал

Страните могат да обменят необходимия технически персонал за осъществяване на дейностите, описани в приложение, допълнение или притурка към настоящия Меморандум. Всеки обмен е в съответствие с условията, предвидени в настоящия Меморандум и приложенията, допълненията и притурките към него. Обмененият от страните технически персонал извършва работата, описана в съответното приложение, допълнение или притурка. Въпросният технически персонал може да е на органи или изпълнители от Съединените американски щати или Европейския съюз, по взаимна договореност.

Член V

Договорености за наемане на оборудване

Едната страна („страна, която отдава оборудване под наем“) може да отдава под наем оборудване на другата страна („страна, която наема оборудване“) по силата на приложение, допълнение или притурка към настоящия Меморандум. За всяко наемане на оборудване се прилагат следните общи разпоредби, освен ако не е посочено друго в дадено приложение, допълнение или притурка:

- A. Страната, която отдава оборудване под наем, определя стойността на оборудването, което ще бъде наето.
- B. Страната, която наема оборудването, придобива право да го държи и владее в помещението на страната, която отдава оборудването под наем, както е определено от страните в съответното приложение, допълнение или притурка. Оборудването се държи и владее от страната, която го е наела, до неговото връщане на страната, която го е отдала под наем, в съответствие с параграф 3 по-долу.
- B. Страната, която наема оборудването, превозва за своя сметка цялото оборудване до помещението, определено от страните в съответното приложение, допълнение или притурка.
- Г. Страните си сътрудничат за получаване на всички разрешения, включително лицензи за износ, необходими за изпращане на оборудването.
- Д. Страната, която наема оборудването, отговаря за неговото инсталиране в помещението, определено от страните в съответното приложение, допълнение или притурка. Ако е необходимо, страната, която отдава оборудването под наем, съдейства на страната, която го наема, за инсталиране на наетото оборудване при условията, договорени между страните.
- E. Страната, която наема оборудването, го експлоатира и поддържа в добро състояние, осигурява функционалната му пригодност и позволява инспекции от страната, която е отдала оборудването под наем, във всеки един подходящ момент за времето, през което оборудването е наето.
- Ж. Страната, която отдава оборудването под наем, съдейства на страната, която наема оборудването, за намиране на източници на доставка на обикновени елементи и на специфични части, които не са леснодостъпни за страната, която наема оборудването.
- З. При изтичане на срока на съответното приложение, допълнение или притурка или на настоящия Меморандум, при тяхното прекратяване или когато е приключила употребата на оборудването, страната, която е наела оборудването, го връща на страната, която е отдала оборудването под наем, за своя сметка.
- И. В случай на загуба или повреждане на оборудване, отдалено под наем по силата на настоящия Меморандум, за което страната, наела оборудването, е добила право да държи и владее, по усмотрение на страната, която е отдала оборудването под наем, наелата оборудването страна поправя оборудването или компенсира отдалата оборудването страна с неговата стойност (определена от страната, отдала оборудването под наем, съгласно параграф А по-горе) за неговата загуба или повреда.
- Й. Цялото оборудване, обменено по силата на настоящия Меморандум, се използва единствено за научноизследователска и развойна дейност и дейности по утвърждаването и не може да бъде използвано по какъвто и да е друг начин за активно гражданско въздухоплаване или за други оперативни цели.
- К. Всеки трансфер на технологии, оборудване или други елементи по силата на настоящия Меморандум е в съответствие с действащото законодателство и политиките на страните.

Член VI

Финансиране

- А. Освен ако не е посочено друго в дадено приложение, допълнение или притурка към настоящия Меморандум, всяка страна поема разходите за дейностите, които извършва в съответствие с настоящия Меморандум.
- Б. Номерът NAT-I-9406A е зададен от Съединените американски щати с цел идентификация на тази програма за сътрудничество и трябва да се посочва във всяка кореспонденция, свързана с настоящия Меморандум.

Член VII

Оповестяване на информация

- А. Освен съгласно изискванията на действащото законодателство или с предварително писмено съгласие на страните, никоя страна не може да оповестява каквато и да е информация или материали, свързани със задачите или с договорените програми съгласно настоящия Меморандум и приложението, допълненията и притурките към него, на трети страни, различни от: i) изпълнители или подизпълнители, осъществяващи задачите или програмите, доколкото това е необходимо за изпълнението на въпросните задачи или програми; или ii) други правителствени органи на страните.
- Б. Ако една от страните разбере, че съгласно нейните закони или подзаконовни актове ще бъде необходимо или може разумно да се очаква, че ще е необходимо да оповести информация в обхвата на параграф А от настоящия член, тя незабавно информира другата страна във възможно най-голяма степен, преди да е оповестила информацията. След това страните се консултират, за да изготвят съответния план за действие.

Член VIII

Права на интелектуална собственост

- А. Страна, която предоставя интелектуална собственост (която за целите на настоящия Меморандум включва анализи, доклади, бази данни, софтуер, ноу-хау, поверителна техническа и търговска информация, данни, архиви и свързана документация и материали независимо от формата или носителя, върху който са записани) на другата страна в съответствие с условията на дадено приложение, допълнение или притурка към настоящия Меморандум, запазва правата върху интелектуалната собственост, които е притежавала към момента на обмена. Страната, която предоставя документ или друг вид интелектуална собственост съгласно дадено приложение, допълнение или притурка към настоящия Меморандум, ясно обозначава документа или интелектуалната собственост като поверителна от търговски характер, защитена или като предмет на търговска тайна, според случая.
- Б. Освен ако не е предвидено друго в приложение, допълнение или притурка към настоящия Меморандум, страната, която получава интелектуална собственост от другата страна по силата на настоящия Меморандум:
1. не придобива права върху интелектуалната собственост по силата на това, че я получава от другата страна; както и
 2. не разкрива интелектуалната собственост пред трета страна, различна от изпълнители или подизпълнители, осъществяващи програма, свързана с дадено приложение, допълнение или притурка към настоящия Меморандум, без предварителното писмено съгласие на другата страна. В случай на разкриване пред изпълнител или подизпълнител, който осъществява програмата, страната, която извършва разкриването:
 - а) ограничава използването на интелектуалната собственост от изпълнителя или подизпълнителя до целите, посочени в приложимото приложение, допълнение или притурка; и
 - б) забранява по-нататъшно разкриване на интелектуалната собственост от изпълнителя или подизпълнителя пред трети страни, освен когато другата страна даде предварително писмено съгласие за по-нататъшно разкриване.
- В. Освен ако не е посочено друго в приложение, допълнение или притурка към настоящия Меморандум, всяка интелектуална собственост, разработена съвместно от страните съгласно настоящия Меморандум и неговите приложения, допълнения и притурки, е обща за страните.
1. Всяка страна притежава неизключително, неотменимо право във всички държави да възпроизвежда, да изготвя дериватни версии, да разпространява публично и да превежда такава интелектуална собственост, при условие че възпроизвеждането, изготвянето, разпространението и преводът не засягат защитата на правата на интелектуална собственост на другата страна. Всяка страна има право да прегледа превода на такава интелектуална собственост преди публичното му разпространение.
 2. Всички публично разпространявани копия на статии от научни и технически издания, непатентовани научни доклади и книги, които са пряк резултат от сътрудничеството съгласно настоящия Меморандум и неговите приложения, допълнения или притурки, указват имената на авторите на труда, освен когато авторът изрично отказва да бъде назован.

Г. Ако една от страните не е съгласна с определянето на документ или друг вид интелектуална собственост като поверителен от търговски характер, защитен или като предмет на търговска тайна от другата страна съгласно приложение, допълнение или притурка към настоящия Меморандум, несъгласната с определянето страна иска консултации с другата страна за разглеждане на въпроса. Консултациите може да се проведат заедно със заседание на представителите на страните, заседание на съответния изпълнителен комитет или заседание на друг комитет, създаден по силата на приложение, допълнение или притурка към настоящия Меморандум.

Член IX

Имунитет и отговорност

А. Страните разглеждат въпросите с имунитета и отговорността, свързани с дейностите съгласно настоящия Меморандум, в съответното приложение, допълнение или притурка, според случая.

Б. Страните се споразумяват, че всички дейности, предприети по силата на настоящия Меморандум и приложенията, допълненията и притурките към него, се изпълняват с необходимата професионална грижа и че се полагат всички разумни усилия за свеждане на потенциалния риск за трети страни до минимум и за спазване на всички изисквания по отношение на безопасността и надзора.

Член X

Изменения

А. Страните могат да изменят настоящия Меморандум и неговите приложения, допълнения и притурки с писмено споразумение, подписано от двете страни. Приложенията, допълненията и притурките може да бъдат изменени и съгласно посоченото в член III.

Б. Измененията на настоящия Меморандум и неговите приложения, допълнения или притурки влизат в сила съгласно условията им.

Член XI

Разрешаване на спорове

Страните разрешават всички спорове във връзка с тълкуването или прилагането на настоящия Меморандум или неговите приложения, допълнения или притурки чрез консултации помежду си. Страните не могат да отнасят за уреждане такива спорове до международен трибунал или трета страна.

Член XII

Влизане в сила и прекратяване на приложения, допълнения и притурки

А. Всяко отделно приложение, допълнение или притурка, приети съгласно член III след влизането в сила на настоящия Меморандум, влиза в сила съгласно условията на съответното приложение, допълнение или притурка.

Б. Всяка от страните може по всяко време да прекрати дадено приложение, допълнение или притурка, като изпрати на другата страна шестдесетдневно (60-дневно) писмено предизвестие. Всяка от страните разполага със срок от сто и двадесет (120) дни да приключи дейностите си след прекратяването на дадено приложение, допълнение или притурка.

В. Прекратяването на настоящия Меморандум не засяга правата и задълженията на страните по членове V, VII, VIII и IX. Всяка от страните разполага със срок от сто и двадесет (120) дни да приключи дейностите си след прекратяването на настоящия Меморандум.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

КЪМ МЕМОРАНДУМ ЗА СЪТРУДНИЧЕСТВО NAT-I-9406A МЕЖДУ СЪЕДИНЕНИТЕ АМЕРИКАНСКИ ЩАТИ И ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ**МОДЕРНИЗАЦИЯ НА УПРАВЛЕНИЕТО НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАФИК И ГЛОБАЛНА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ**

Член I

Цел

Целта на настоящото приложение е прилагането на Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A между Съединените американски щати и Европейския съюз („Меморандум“) чрез определяне на условията, съгласно които страните ще развият сътрудничество между съответните си дейности за модернизация на управлението на въздушното движение (УВД) по програмите NextGen и Единно европейско небе (SESAR) с цел да гарантират глобална оперативна съвместимост на своите системи за УВД, като вземат предвид интересите на гражданските и военните ползватели на въздушното пространство.

Член II

Принципи

В рамките на своите дейности по модернизация на УВД и в съответствие с принципите, предвидени в член I.B от Меморандума, страните:

- A. според случая, позволяват участие на правителствени и индустриални субекти на другата страна в съответните консултативни органи и индустриални инициативи в съответствие с приложимото законодателство и разпоредби и с правилата за управление на тези органи и инициативи;
- B. се стремят да осигурят възможности за заинтересованите страни от индустрията на другата страна да участват в работни програми и да имат достъп до информация за еквивалентни дейности по модернизация на УВД и до резултатите от тях;
- V. чрез изпълнителния комитет, създаден съгласно член IV от настоящото приложение, взаимно определят в допълнения или притурки областите, които дават конкретни възможности за участие на другата страна в консултативни органи, инициативи, програми и проекти, и
- G. чрез изпълнителния комитет наблюдават прилагането на настоящото приложение и приемат, ако е уместно, нови допълнения и притурки или изменения на съществуващите допълнения и притурки в съответствие с член III.B от Меморандума.

Член III

Обхват на работата

A. Обхватът на работата се изразява в принос към дейността на всяка от страните по модернизация на УВД с цел да се гарантира глобална оперативна съвместимост чрез взаимно сътрудничество, включително, но не само сътрудничество в следните области:

- определяне на система на високо равнище, оперативни концепции, определяне на структурата и основни технически изисквания;
- пътна карта и дейности, свързани със стандартизацията;
- научноизследователски и развойни дейности, свързани с инициативите SESAR и NextGen във връзка с УВД;
- операции, базирани на траекторията;
- глобална оперативна съвместимост и хармонизация, включително подкрепа на инициативи на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО);
- управление на информацията;
- инициативи във връзка с комуникациите, навигацията и обзора;
- разгръщане на системи и възможности за УВД;
- хармонизация на прилагането на стандартите;
- показатели на изпълнението във връзка със системите за УВД и инициативите за модернизация;
- показатели на оперативната ефективност в областта на въздухоплаването;
- икономическо моделиране и анализ;
- информация за потоците въздушно движение;

- инициативи за безопасност в областта на УВД;
- интегриране в УВД на нови въздухоплавателни средства, включително на безпилотни авиационни системи (UAS);
- киберсигурност в областта на УВД;
- механизми за стимулиране;
- човешки фактори;
- дейности за модернизиране на летища.

Б. Ако е необходимо, страните поотделно или съвместно подготвят доклади за обмен помежду си на реципрочна основа, в които са описани концепциите за употреба, моделите, прототипите, оценките, дейностите по утвърждаване и сравнителните проучвания, свързани с техническите и оперативните аспекти на УВД. За оценките и утвърждаването може да се използва широк набор от инструменти, като например симулации и изпитвания при реални условия или демонстрации.

Член IV

Управление

Страните създават изпълнителен комитет съгласно член III.Б от Меморандума, който:

- А. се председателства съвместно от управителния орган на NextGen от Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) или негов представител и от ръководителя на отдел „Единно европейско небе“ към генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ (ГД „Мобилност и транспорт“) на Европейската комисия или негов представител;
- Б. е съставен от други членове на комитета, определени от страните, според сферите им на отговорност във връзка с УВД;
- В. заседава най-малко веднъж годишно, за да:
 - 1. наблюдава и преглежда напредъка по текущите съвместни проекти и дейности, определени в допълненията и притурките;
 - 2. оцени постигнатите резултати;
 - 3. наблюдава и обезпечава ефективното прилагане на настоящото приложение и, ако е уместно, да провежда консултации относно механизмите за участие на индустрията или да отнася въпроси до представителите на страните, посочени в член III.А от Меморандума;
- Г. разглежда всички въпроси, свързани с прилагането на настоящото приложение и свързаните с него допълнения и притурки; по-специално, в съответствие с член III.Б от Меморандума, изпълнителният комитет:
 - 1. упражнява надзор върху сътрудничеството по въпросите, уредени в настоящото приложение и свързаните допълнения и притурки, като дава подходящи насоки на работещия по тях персонал;
 - 2. предоставя форум за обсъждане, в приложното поле на настоящото приложение и свързаните допълнения и притурки, на:
 - въпроси, които може да възникнат, и промени, които може да имат отражение върху прилагането на настоящото приложение и на допълненията и притурките към него;
 - общи подходи към въвеждането на нови технологии и процедури и прехода към тях, включително научноизследователски дейности, оценка и дейности по разгръщане, както и други области от взаимен интерес; както и
 - проекторазпоредби и законодателство на някоя от страните, които биха засегнали интересите на другата страна, в приложното поле на настоящото приложение;
 - 3. одобрява и изпраща до представителите на страните предложения за изменение на настоящото приложение;
 - 4. приема допълнения към настоящото приложение, след съгласуване с представителите на страните, и изменения към тях;
 - 5. приема притурки към допълненията към настоящото приложение и евентуалните им изменения;
- Д. определя свои работни процедури; всички решения се вземат с консенсус между съпредседателите; решенията са в писмена форма и се подписват от съпредседателите;

- Е. насърчава взаимодействие и съгласуваност и избягва дублиране на работата по допълненията или притурките към настоящото приложение;
 - Ж. осъществява координация с други изпълнителни комитети, създадени по Меморандума, ако е уместно, за насърчаване на взаимодействие и съгласуваност и с цел да се избегне дублиране на работата по други приложения към Меморандума;
3. докладва на представителите на страните, когато е необходимо.

Член V

Имунитет и отговорност

Страните разглеждат въпросите с имунитета и отговорността, свързани с дейностите съгласно настоящото приложение, в съответните допълнения или притурки, според случая.

Член VI

Изпълнение

- А. Цялата дейност, извършвана съгласно настоящото приложение, се описва в допълненията или притурките, които при влизането си в сила стават част от настоящото приложение.
- Б. Всяко допълнение или притурка се номерира последователно и съдържа описание на дейността, която предстои да бъде извършена от страните или от субектите, които страните са определили за извършване на дейността, включително: мястото и планираната продължителност на дейността; персонала и другите ресурси, необходими за извършване на дейността; очакваните разходи; както и всяка друга подходяща информация, свързана с дейността.

Член VII

Финансови разпоредби

Освен ако не е посочено друго в допълнение или притурка, всяка от страните поема разходите за дейностите, които извършва.

Член VIII

Звена за контакт

Службите, определени за координация и управление на настоящото приложение, са:

1. За Съединените американски щати:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 — USA
Телефон: + 1 202-267-1000
Факс: + 1 202-267-7198

2. За Европейския съюз:

Single European Sky Unit
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Air Transport
European Commission
Rue de Mot 24
1040 Brussels — Belgium
Телефон: + 32-2-299-19-15

*Член IX***Прекратяване**

Прекратяването на настоящото приложение води до прекратяване и на всички допълнения и притурки, приети съгласно настоящото приложение.

Допълнение 1 към приложение 1

към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A между Съединените Американски щати и Европейския съюз

сътрудничество по SESAR — NextGen в сферата на научноизследователската и развойната дейност, утвърждаването и глобалната оперативна съвместимост

Член I**Цел**

Целта на настоящото допълнение е прилагане на приложение 1 към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A между Съединените Американски щати и Европейския съюз (по-долу „Меморандум“) чрез определяне на условията, съгласно които страните ще развият своето сътрудничество в научноизследователската и развойната дейност и дейностите по утвърждаване за гарантиране на глобална оперативна съвместимост между съответните си програми за модернизация на управлението на въздушното движение (УВД) — NextGen и SESAR — като вземат предвид интересите на гражданските и военните ползватели на въздушното пространство.

Член II**Определения**

За целите на настоящото допълнение понятието „утвърждаване“ означава потвърждаване през целия жизнен цикъл на развитието, че предлаганото решение, в т.ч. концепция, система и процедури, отговаря на потребностите на заинтересованите страни.

Член III**Принципи**

Съвместните дейности по настоящото допълнение се извършват на реципрочна основа в съответствие с принципите, предвидени в член I.B от Меморандума.

Координационен комитет, създаден съгласно член V от настоящото допълнение, наблюдава прилагането на настоящото допълнение и определя областите, които дават конкретни възможности за участие на другата страна в консултативни органи, инициативи, както и в научноизследователски и развойни дейности и дейности по утвърждаване, и по-специално тези области, които дават възможност за участие в определяне на система на високо равнище, като оперативна съвместимост, определяне на структурата и основни технически изисквания. Координационният комитет може да предлага, съгласно член V от настоящото допълнение, притурки по отношение на определените области.

Член IV**Обхват на работата**

A. Обхватът на работата се изразява в принос към научноизследователската и развойната дейност и дейността по утвърждаване в областта на УВД за постигане на глобална оперативна съвместимост. Работата може да включва, но не се свежда единствено до дейностите, посочени в параграфи 1—5 от настоящия член.

1. Общи дейности

Общите дейности обхващат онези задачи, които не са специфични за някоя оперативна или техническа разработка, а притежават цялостни взаимозависимости в програмите SESAR и NextGen. Тези дейности са особено важни за сътрудничеството, тъй като всеки различаващ се подход потенциално има немалки по обхват и значение последици за хармонизацията и оперативната съвместимост. В тази област страните възнамеряват да разгледат следното:

- a) оперативна концепция и пътна карта;
- б) разпоредба за разделяне;
- в) изготвяне на пътна карта, включително стандартизиране и регламентиране с оглед улесняване на синхронизацията на прилагането;
- г) икономическо досие и планиране на инвестициите;
- д) околна среда;

- е) координация на техническите усилия в подкрепа на дейностите по стандартизация — на ИКАО и в световен мащаб — в областта на модернизацията на УВД;
- ж) синхронизиране и съгласуваност на пътните карти за бордната електроника, така че да се осигури най-висока икономическа ефективност за ползвателите на въздушното пространство; и
- з) координирано въвеждане на технически и оперативни промени за постигане/поддържане на непрекъснатост на работата от гледна точка на ползвателите на въздушното пространство.

2. Управление на информацията

Основният акцент върху управлението на информацията е да се осигури навременно разпространение на точна и подходяща информация, свързана с УВД, до всички заинтересовани страни, без прекъсване (оперативно съвместима), по сигурен начин и в подкрепа на съвместното вземане на решения. В тази област страните възнамеряват да разгледат следното:

- а) оперативна съвместимост на управлението на информацията за цялата система (SWIM);
- б) оперативна съвместимост на управлението на аеронавигационната информация (AIM); и
- в) обмен на метеорологична информация.

3. Управление на траекторията

Управлението на траекторията обхваща обмен въздух/въздух и въздух/земя на четириизмерни (4D) траектории, което изисква съгласуван подход към терминологията, определянето и обмена на полетна информация по всяко време и във всички фази на полета. В тази област страните възнамеряват да разгледат следното:

- а) общо определяне и обмен на траектории;
- б) планиране на полетите и динамично обновяване на полетните планове;
- в) управление на движението (включително интегриране и прогнозиране на траекторията);
- г) интегриране на безпилотни авиационни системи (UAS) в УВД; и
- д) сближаване на концепциите на SESAR и NextGen относно операциите, определянето на услугите и тяхното прилагане, включително определянето на четириизмерни траектории и операции по обмен на формати.

4. Оперативна съвместимост на комуникационни, навигационни, обзорни (CNS) и бордови системи

Оперативната съвместимост на CNS и бордовите системи включва планиране на бордовото оборудване и разработване на оперативно съвместими приложения и системи въздух/въздух и въздух/земя. В тази област страните възнамеряват да разгледат следното:

- а) бордова оперативна съвместимост, в т. ч.:
 - i) бордова система за избягване на опасни сближения във въздуха (ACAS),
 - ii) пътна карта за бордната електроника и
 - iii) бордова система за подпомагане на сепарацията (ASAS) за подпомагане на сепарацията въздух/въздух и въздух/земя;
- б) комуникации, в т. ч.:
 - i) обслужване и технология за осъществяване на линия за предаване на данни и
 - ii) гъвкава структура за комуникации;
- в) навигация, в т. ч.:
 - i) навигация, основана на резултатите, и
 - ii) приложения за Глобалната навигационна спътникова система (GNSS) по маршрута и в районите на летищата, включително при вертикално насочване;
- г) обзор, в т. ч.:
 - i) услуги и технологии за автоматичен зависим обзор (ADS) и
 - ii) обзор на летателното поле.

5. Съвместни проекти

Съвместните проекти включват *ad hoc* проекти, за които страните се споразумяват, че е необходима целенасочена координация и сътрудничество.

Б. Ако е уместно, страните поотделно или съвместно подготвят доклади за обмен помежду си на реципрочна основа, в които са описани концепциите за употреба, моделите, прототипите, оценките, дейностите по утвърждаване и сравнителните проучвания, свързани с техническите и оперативните аспекти на УВД. За оценките и утвърждаването може да се използва широк набор от инструменти, като например симулации и изпитвания при реални условия.

Член V

Управление

При наличие на средства страните стартират и управляват проекти и дейности и гарантират, че текущите дейности остават прагматични, навременни и ориентирани към резултатите, като се създават взаимодействия и не се допуска дублиране. За тази цел се създава координационен комитет (ССОМ), който:

- А. се председателства съвместно от по един представител на Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) и на Европейската комисия или определени от тях лица;
- Б. е съставен от равен брой участници, определени от Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) и от Европейската комисия;
- В. заседава най-малко два пъти годишно, за да:
 - 1. упражнява надзор и преглежда напредъка по текущите съвместни проекти и дейности, определени в притурките и изпълнявани от работните групи, създадени съгласно параграф Е от настоящия член;
 - 2. оценява постигнатите резултати;
 - 3. предлага стартирането на нови проекти и дейности, ако е уместно;
 - 4. изготвя предложения за притурки или изменения на притурки към настоящото допълнение, които координационният комитет представя на изпълнителния комитет за приемане; и
 - 5. наблюдава и обезпечава ефективното прилагане на настоящото допълнение и при необходимост провежда консултации относно механизмите за участие на индустрията или отнася въпроси до изпълнителния комитет;
- Г. определя свои работни процедури; всички решения се вземат с консенсус между съпредседателите; решенията са в писмена форма и се подписват от съпредседателите;
- Д. докладва на изпълнителния комитет, създаден съгласно член IV от приложение 1 към Меморандума;
- Е. създава работни групи за конкретни проекти или дейности по настоящото допълнение, ако е уместно; всяка работна група се състои от подходящ и ограничен брой участници на страните; работните групи заседават, когато е необходимо, спазват инструкциите на координационния комитет и му докладват редовно.

Член VI

Имунитет и отговорност

Страните могат да разгледат въпросите с имунитета и отговорността, свързани с дейностите съгласно настоящото допълнение, в съответната притурка, според случая.

Член VII

Изпълнение

- А. Цялата дейност, извършвана съгласно настоящото допълнение, се описва в притурките, които при влизането си в сила стават част от настоящото допълнение.
- Б. Всяка притурка съдържа описание на дейността, която предстои да бъде извършена от страните или от работните групи, които страните са определили за извършване на дейността, включително мястото и планираната продължителност на дейността; персонала и другите ресурси, необходими за извършване на дейността; очакваните разходи; както и всяка друга подходяща информация, свързана с дейността.

Член VIII

Финансови разпоредби

Освен ако не е посочено друго в притурка към настоящото допълнение, всяка страна поема разходите за дейностите, които извършва.

Член IX

Звена за контакт

A. Службите, определени за координация и управление на настоящото допълнение, са:

1. За Съединените американски щати:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 — USA
Телефон: + 1 202-267-1000
Факс: + 1 202-267-7198

2. За Европейския съюз:

Single European Sky Unit
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Air Transport
European Commission
Rue de Mot 24
1040 Brussels — Belgium
Телефон: + 32 2 296 84 30

Б. Определят се служители за връзка по техническата програма за конкретни дейности, както е посочено в притурките към настоящото допълнение.

Член X

Прекратяване

Прекратяването на настоящото допълнение води до прекратяване и на всички притурки, приети съгласно настоящото допълнение.

Притурка 1 към Допълнение 1 към Приложение 1

към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A между Съединените американски щати и Европейския съюз

сътрудничество по SESAR — NextGen относно общи дейности за постигане на глобална оперативна съвместимост

Член I**Цел**

А. С настоящата притурка 1 към допълнение 1 към приложение 1 („допълнение 1“) към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A („Меморандум“) между Съединените американски щати (Съединените щати) и Европейския съюз (ЕС) се определят условията за сътрудничество относно дейности от общ характер („обща дейности“) за постигане на глобална оперативна съвместимост между програмите NextGen и SESAR.

Б. Настоящата притурка:

1. съдържа описание на работата, която ще бъде извършена, и
2. определя всички изключения от разпоредбите относно правата на интелектуална собственост, изложени в член VIII от Меморандума.

Член II**Обхват на работата**

А. Съединените щати и ЕС („страните“) се споразумяват да координират, ако е уместно, редица обща дейности, по-специално във връзка с описаните по-долу дейности. Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) прилага настоящата притурка от името на Съединените щати. Европейската комисия прилага настоящата притурка от името на ЕС и за тази цел може да определи съвместното предприятие SESAR за изпълнение на съвместни дейности по настоящата притурка.

Б. Страните си сътрудничат при изготвянето на общо определение на оперативната концепция в области, в които това е необходимо, за да се осигурят оптимално изпълнение и оперативна съвместимост за ползвателите на въздушното пространство, и се стремят да се споразумеят за общ срок за изпълнение. Това включва специални координационни дейности, в т.ч. методи на разделяне, както и определяне на свързани дейности за управление на въздушното движение (УВД). При предприемането на такива координационни дейности страните разглеждат:

1. важната роля, която дейностите ще играят при оказването на подкрепа за други координационни дейности в обхвата на настоящата притурка и други притурки към допълнение 1; както и
2. необходимостта от: i) установяване на съгласувано становище и постигане на общо разбиране за основните елементи на програмите SESAR и NextGen, по-специално относно постигането на подходящи оперативни цели и цели в областта на екологията, безопасността и сигурността, ii) изготвяне на допълнителни разпоредби и iii) установяване на средствата за постигане и поддържане на оперативна съвместимост по време на планираните дейности по разгръщане.

В. Страните координират своя напредък в областта на стандартизацията и изготвянето на регулаторна пътна карта за общите дейности, описани в допълнение 1, с цел да се избегнат основни проблеми на оперативната съвместимост поради липса на синхронизация при приемането на нови стандарти и разпоредби на глобално равнище. По същата причина страните се стремят да определят и да насърчават хармонизиран подход към международно регулиране и стандарти за бъдещи оперативни и технически възможности в Международната организация за гражданско въздухоплаване.

Г. Страните координират подхода си към действия, средства и планиране на разгръщането, за да се улесни плавният преход при техническите и оперативните промени в системите за УВД на Съединените щати и ЕС и да се постигне съгласуваност на сроковете и датите за оперативно разгръщане, където потребностите от оперативна съвместимост са от първостепенно значение.

Д. Страните координират подхода си към оперативни промени за най-добри резултати в областта на безопасността, сигурността, околната среда, човешките фактори и случаи от практиката. В тази сфера се търсят и съгласуват най-добрите практики за моделиране и методи за усъвършенстване, по-специално във връзка с поставянето на допълнителни цели и постигането на разбиране за конкретните основания, за да се направят валидни сравнения на елементите на изпълнението и въздействието на програмите SESAR и NextGen.

*Член III***Управление и прилагане**

А. Работата по настоящата притурка се управлява съгласно условията на член V от допълнение 1. Страните определят по-подробно администрирането на общите дейности в общ административен документ, одобрен от координационния комитет, създаден съгласно допълнение 1. В този документ са описани средствата, ролите, отговорностите и участниците за всяко отделно начинание, както и работните процеси за общите дейности.

Б. Работата по настоящата притурка допълнително се разпределя на отделни общи дейности или групи от свързани общи дейности. Работен документ, одобрен от координационния комитет, създаден съгласно допълнение 1, съдържа подробно описание на обхвата на работата по всяка отделна обща дейност или група от общи дейности, определя служителите за връзка по техническата програма за двете страни и описва връзката на всяка дейност с други дейности.

*Член IV***Финансиране**

Всяка страна поема разходите за дейностите, които извършва по настоящата притурка.

*Член V***Права на интелектуална собственост**

Прилагат се условията, предвидени в член VIII (Права на интелектуална собственост) от Меморандума. Ако обаче някоя от страните има нужда от достъп до интелектуална собственост на другата страна, за да използва интелектуална собственост, разработена съвместно от страните по настоящата притурка, достъп се предоставя от собственика съгласно условията, описани в член VIII.Б от Меморандума, освен ако страните не са се споразумели по изключение за прилагането на по-строги условия за такива права на достъп.

*Член VI***Звена за контакт**

Страните взаимно се информират за съответните звена за контакт за техническото координиране и управлението на общите дейности, които ще се извършват по настоящата притурка.

Притурка 2 към Допълнение 1 към Приложение 1

към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A между Съединените американски щати и Европейския съюз

сътрудничество по SESAR — NextGen относно управлението на информацията за постигане на глобална оперативна съвместимост

Член I**Цел**

А. С настоящата притурка 2 към допълнение 1 към приложение 1 („допълнение 1“) към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A („Меморандум“) между Съединените американски щати (Съединените щати) и Европейския съюз (ЕС) се определят условията за сътрудничество относно управлението на информацията за осигуряване на глобална оперативна съвместимост между програмите NextGen и SESAR.

Б. Настоящата притурка:

1. съдържа описание на работата, която ще бъде извършена, и
2. определя всички изключения от разпоредбите относно правата на интелектуална собственост, изложени в член VIII от Меморандума.

Член II**Обхват на работата**

А. Съединените щати и ЕС („страните“) се споразумяват да координират, ако е уместно, редица дейности в областта на управлението на информация, по-специално във връзка с обмена на информация, който подпомага възможност за мрежова съвместимост на управлението на въздушното движение (УВД) чрез прилагане на концепцията за управлението на информацията за цялата система (SWIM) (заедно наричани „дейности по управление на информацията“), описани по-подробно в параграфите по-долу. Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) прилага настоящата притурка от името на Съединените щати. Европейската комисия прилага настоящата притурка от името на ЕС и за тази цел може да определи съвместното предприятие SESAR за изпълнение на съвместни дейности по настоящата притурка.

Б. Страните си сътрудничат при определянето и прилагането на оперативна съвместима техническа инфраструктура за SWIM. Това включва определяне на основните възможности на оперативна съвместима техническа инфраструктура за SWIM, като, но не само: общи модели за обмен на съобщения; услуги за регистрация (в т.ч. каталози и откриване); услуги за сигурност; съгласувано оформление на основната обменена информация, в т.ч. реквизитите; и осигуряване на оптимално функциониране на УВД в регионите, обхванати от програмите SESAR и NextGen. Определят се общите функции по управление на информацията според необходимото. Страните разглеждат включването на въздухоплавателните средства и летищата като част от техническата инфраструктура за SWIM.

В. Страните изготвят съгласувана терминология за навременно, точно и сигурно разпространение на информация, подпомагаща съвместното вземане на решения във връзка с УВД за наземни и въздушни операции, ако тази терминология ще повиши и/или поддържа оперативната съвместимост за високоефективна работа. При изготвянето на съгласувана терминология страните разглеждат по какъв начин тя ще подпомогне останалите координационни дейности в обхвата на настоящата притурка и други притурки. Страните също така насърчават постигането на общо разбиране за основните елементи на една от основните възможности на оперативната концепция по програмите SESAR и NextGen: съдействие за предоставяне на точна информация на подходящите хора в подходящия момент, за да може да се вземат правилните оперативни решения.

Г. Страните координират съответните си дейности по управление на информацията за постигане на съгласувано управление на информацията в рамките на управлението на аеронавигационната информация (AIM), обмена на метеорологична информация и планирането на полети съгласно предвиденото в притурка 3 към допълнение 1, като се имат предвид общите оперативни сценарии, изискващи информация, подпомагаща: i) стратегическото планиране, изпълнението и етапите след приключване на полета; и ii) постигането на оперативна съвместимост и общи изисквания за изпълнението във връзка с информацията.

Д. Страните разширяват обхвата на управлението на информацията в други области на обмена на информация, доколкото това е необходимо за подобряването на елементите на изпълнение и въздействието на програмите SESAR и NextGen.

*Член III***Управление и прилагане**

А. Работата по настоящата притурка се управлява съгласно условията на член V от допълнение 1. Страните определят по-подробно администрирането на общите дейности в общ административен документ, одобрен от координационния комитет, създаден съгласно допълнение 1. В този документ са описани средствата, ролите, отговорностите и участниците за всяко отделно начинание, както и работните процеси за общите дейности.

Б. Работата по настоящата притурка допълнително се разпределя на отделни дейности или групи от свързани дейности по управление на информацията. Работен документ, одобрен от координационния комитет, създаден съгласно допълнение 1, съдържа подробно описание на обхвата на работата по всяка отделна дейност или група от дейности по управление на информацията, определя служителите за връзка по техническата програма за двете страни и описва връзката на всяка дейност с други дейности.

*Член IV***Финансиране**

Всяка страна поема разходите за дейностите, които извършва по настоящата притурка.

*Член V***Права на интелектуална собственост**

Прилагат се условията, предвидени в член VIII (Права на интелектуална собственост) от Меморандума. Ако обаче някоя от страните има нужда от достъп до интелектуална собственост на другата страна, за да използва интелектуална собственост, разработена съвместно от страните по настоящата притурка, достъп се предоставя от собственика съгласно условията, описани в член VIII.Б от Меморандума, освен ако страните не са се споразумели по изключение за прилагането на по-строги условия за такива права на достъп.

*Член VI***Звена за контакт**

Страните взаимно се информират за съответните звена за контакт за техническото координиране и управлението на дейностите по управление на информацията, които ще се извършват по настоящата притурка.

Притурка 3 към Допълнение 1 към Приложение 1

към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A между Съединените американски щати и Европейския съюз

сътрудничество по SESAR — NextGen относно управлението на траекторията за постигане на глобална оперативна съвместимост

Член I**Цел**

А. С настоящата притурка 3 към допълнение 1 към приложение 1 („допълнение 1“) към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A („Меморандум“) между Съединените американски щати (Съединените щати) и Европейския съюз (ЕС) се определят условията за сътрудничество относно дейностите в областта на управлението на траекторията („дейности по управление на траекторията“) за осигуряване на глобална оперативна съвместимост между програмите NextGen и SESAR.

Б. Настоящата притурка:

1. съдържа описание на работата, която ще бъде извършена, и
2. определя всички изключения от разпоредбите относно правата на интелектуална собственост, изложени в член VIII от Меморандума.

Член II**Обхват на работата**

А. Съединените щати и ЕС („страните“) се споразумяват да координират, ако е уместно, редица дейности по управление на траекторията. Тази област е една от основните възможности на оперативната концепция по програмите SESAR и NextGen и е необходима координация, за да се осигури общо разбиране за траекторията, връзката с планирането на полетите, стратегическото планиране, изпълнението и етапите след приключване на полета, както и по отношение на всички ползватели на въздушното пространство, в т.ч. безпилотни авиационни системи (UAS). Тези дейности са описани по-подробно в параграфите по-долу. Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) прилага настоящата притурка от името на Съединените щати. Европейската комисия прилага настоящата притурка от името на ЕС и за тази цел може да определи съвместното предприятие SESAR за изпълнение на съвместни дейности по настоящата притурка.

Б. Страните си сътрудничат при изготвянето на общо определение на четириизмерната (4D) траектория за различните оперативни сценарии, описващи бъдещата среда на управлението на въздушното движение, както и форматите за обмен (подпомагане на обмена на данни въздух/земя, въздух/въздух и земя/земя, както и на прехода към формати за управление на информацията за цялата система), водещи до оперативно съвместимо и ориентирано към резултатите решение, което може да се формализира чрез съответните дейности по стандартизация на Европейската организация за оборудване за гражданското въздухоплаване (EUROCAE), асоциацията „Радиотехническа комисия по аеронавтика“ (RTCA) и Международната организация за гражданско въздухоплаване съгласно предвиденото в притурка 1 към допълнение 1.

В. В рамките на дейността във връзка с четириизмерната траектория страните осъществяват координация по изготвянето на концепции за: планиране на полетите и оперативно стратегическо планиране; планиране по време на полет; динамично актуализиране на траекторията по време на полет и анализ и архивиране след полета. Целта на тази координация е постигането на общи изисквания за изпълнение, оперативно съвместими на глобално равнище.

Г. Страните осъществяват координация по концепциите за балансиране на търсенето и възможностите, синхронизация на движението и приложения за управление на конфликти. Тази координация включва обмен на информация по конкретно прогнозиране на траекторията по въздух и земя и интегрирането му в системи и оперативни процедури, водещи до общи изисквания за изпълнение, оперативно съвместими на глобално равнище.

Д. Страните осъществяват координация по изготвянето на оперативни методи, процедури и технологични изисквания за интегрирането на операции на UAS във въздушното пространство, в което се прилагат правилата за граждански полети по прибори, с цел да се установят общи изисквания за изпълнение, оперативно съвместими на глобално равнище. Целта на тази координация е осигуряване на безопасно интегриране на операциите на UAS във въздушното пространство, ако се извършва пилотирана гражданска операция.

Член III**Управление и прилагане**

А. Работата по настоящата притурка се управлява съгласно условията на член V от допълнение 1. Страните определят по-подробно дейностите по управление на траекторията в общ административен документ, одобрен от координационния комитет, създаден съгласно допълнение 1. В този документ са описани средствата, ролите, отговорностите и участниците за всяко отделно начинание, както и работните процеси за дейностите по управление на траекторията.

Б. Работата по настоящата притурка допълнително се разпределя на отделни дейности или групи от свързани дейности по управление на траекторията. Работен документ, одобрен от координационния комитет, създаден съгласно допълнение 1, съдържа подробно описание на обхвата на работата по всяка отделна дейност или група от дейности по управление на траекторията, определя служителите за връзка по техническата програма за двете страни и описва връзката на всяка дейност с други дейности.

Член IV

Финансиране

Всяка страна поема разходите за дейностите, които извършва по настоящата притурка.

Член V

Права на интелектуална собственост

Прилагат се условията, предвидени в член VIII (Права на интелектуална собственост) от Меморандума. Ако обаче някоя от страните има нужда от достъп до интелектуална собственост на другата страна, за да използва интелектуална собственост, разработена съвместно от страните по настоящата притурка, достъп се предоставя от собственика съгласно условията, описани в член VIII.Б от Меморандума, освен ако страните не са се споразумели по изключение за прилагането на по-строги условия за такива права на достъп.

Член VI

Звена за контакт

Страните взаимно се информират за съответните звена за контакт за техническото координиране и управлението на дейностите по управление на траекторията, които ще се извършват по настоящата притурка.

Притурка 4 към Допълнение 1 към Приложение 1

към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A между Съединените американски щати и Европейския съюз

сътрудничество по SESAR — NextGen относно оперативната съвместимост на комуникационни, навигационни, обзорни (CNS) и бордови системи за постигане на глобална оперативна съвместимост

Член I**Цел**

А. С настоящата притурка 4 към допълнение 1 към приложение 1 („допълнение 1“) към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A („Меморандум“) между Съединените американски щати („Съединените щати“) и Европейския съюз (ЕС) се определят условията за сътрудничество относно дейностите за оперативна съвместимост на комуникационни, навигационни, обзорни (CNS) и бордови системи („дейности за оперативна съвместимост на CNS и бордови системи“) за осигуряване на глобална оперативна съвместимост между програмите NextGen и SESAR.

Б. Настоящата притурка:

1. съдържа описание на работата, която ще бъде извършена, и
2. определя всички изключения от разпоредбите относно правата на интелектуална собственост, изложени в член VIII от Меморандума.

Член II**Обхват на работата**

Съединените щати и Европейският съюз („страните“) се споразумяват да координират, ако е уместно, дейности за оперативна съвместимост на CNS и бордови системи, по-специално дейностите, описани в параграфите по-долу. Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) прилага настоящата притурка от името на Съединените щати. Европейската комисия прилага настоящата притурка от името на ЕС и за тази цел може да определи съвместното предприятие SESAR за изпълнение на съвместни дейности по настоящата притурка.

А. Комуникации

1. Страните работят, за да гарантират оперативната съвместимост на бъдещи комуникационни технологии, включително:
 - а) услуги за връзка за данни въздух/земя и въздух/въздух;
 - б) подмрежи, в т.ч. наземна система (например L-лентова цифрова комуникационна система за въздухоплаването), късообхватна високоскоростна широколентова система за летищата (т.е. системата за аеронавигационни мобилни комуникации с летища), бъдещи решения за спътникови комуникации и функции по управление на комуникационни системи (например многолинейно управление, управление на качеството на услугите, сигурност); и
 - в) възможна свързаност на военни въздухоплавателни средства със системата за управление на въздушното движение чрез военни връзки за данни.
2. Страните осъществяват координация, за да гарантират ефективно използване на радиочестотния спектър, както и че новите технологии са недостъпни за вредни смущения.
3. Страните също така координират подхода си към развитието на бордната електроника, по-специално развитието на гъвкава структура за комуникации чрез използване например на софтуерно програмируемо радиооборудване за употреба на борда на въздухоплавателни средства.

Б. Навигация

Страните работят, за да гарантират оперативно съвместими инфраструктури за навигация, подпомагащи процедури за основана на резултатите навигация по маршрута и в зоната за маневри в района на летищата, като се има предвид потенциалът за рационализиране на наземната навигационна инфраструктура (например VOR). Координацията на страните във връзка с оперативната съвместимост на навигационни инфраструктури:

1. основава решения на Глобалната навигационна спътникова система (GNSS);

2. разглежда общи решения за точни подходи и неточни подходи чрез използване на наземни или спътникови системи за усилване; и
3. включва координация на подходите за развитие на многорежимния борден приемник.

В. Обзор

1. Страните работят, за да гарантират съгласуваност на плановете си за развитие на автоматичен зависим обзор — радиопредаване (ADS-B), съобразен с потребностите на приложенията за наземен обзор и бордовите системи за подпомагане на сепарацията (ASAS) чрез развитието на функционалната възможност за предоставяне на данни от обзор по системата ADS-B от и към въздухоплавателното средство (ADS-B Out/In).
2. Страните може да разгледат възможности за: i) удължаване на полезния живот на използваната система ADS-B 1090 MHz, и ii) създаване на нова система за ADS-B.

Г. Оперативна съвместимост на бордови системи

1. Страните работят, за да гарантират хармонизацията на дейностите по изготвяне на пътна карта на бордната електроника по SESAR и NextGen с цел установяване на съгласувани стандарти за бордната електроника, които отговарят на потребностите на SESAR и NextGen.
2. Страните осъществяват координация по аспектите, свързани с оборудването на нови въздухоплавателни средства и модернизирването на съществуващи въздухоплавателни средства, за да създадат функционална структура, която поддържа концептуалните елементи на SESAR и NextGen (например четириизмерни операции, бордова система за избягване на опасни сближения във въздуха (ACAS), както и функции ASAS) и факторите, способстващи тяхното осъществяване (например CNS), и която може да бъде приведена в действие на множество физически въздухоплавателни платформи (например основни, регионални, за въздухоплаване с общо предназначение, военни).

Д. Спектър

Страните:

1. осъществяват координация за развитието на ефективни CNS системи по отношение на спектъра; и
2. си сътрудничат, за да запазят аеронавигационния радиочестотен спектър свободен от вредни смущения, както и за да гарантират наличието на необходимия спектър за функционирането на настоящите и бъдещите CNS системи.

Член III

Управление и прилагане

А. Работата по настоящата притурка се управлява съгласно условията на член V от допълнение 1. Страните определят по-подробно администрирането на дейностите по оперативната съвместимост на CNS и бордови системи в общ административен документ, одобрен от координационния комитет, създаден съгласно допълнение 1. В този документ са описани средствата, ролите, отговорностите и участниците за всяко отделно начинание, както и работните процеси за дейностите по оперативната съвместимост на CNS и бордови системи.

Б. Работата по настоящата притурка допълнително се разпределя на отделни дейности или групи от свързани дейности за оперативна съвместимост на CNS и бордовите системи. Работен документ, одобрен от координационния комитет, създаден съгласно допълнение 1, съдържа подробно описание на обхвата на работата по всяка отделна дейност или група от дейности за оперативна съвместимост на CNS и бордовите системи, определя служителите за връзка по техническата програма за двете страни и описва връзката на всяка дейност с други дейности.

Член IV

Финансиране

Всяка страна поема разходите за дейностите, които извършва по настоящата притурка.

*Член V***Права на интелектуална собственост**

Прилагат се условията, предвидени в член VIII (Права на интелектуална собственост) от Меморандума. Ако обаче някоя от страните има нужда от достъп до интелектуална собственост на другата страна, за да използва интелектуална собственост, разработена съвместно от страните по настоящата притурка, достъп се предоставя от собственика съгласно условията, описани в член VIII.Б от Меморандума, освен ако страните не са се споразумели по изключение за прилагането на по-строги условия за такива права на достъп.

*Член VI***Звена за контакт**

Страните взаимно се информират за съответните звена за контакт за техническото координиране и управлението на дейностите по оперативната съвместимост на CNS и бордови системи, които ще се извършват по настоящата притурка.

Притурка 5 към Допълнение 1 към Приложение 1

към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A между Съединените американски щати и Европейския съюз

сътрудничество по SESAR — NextGen в проекти за сътрудничество за постигане на глобална оперативна съвместимост

Член I**Цел**

А. С настоящата притурка 5 към допълнение 1 към приложение 1 („допълнение 1“) към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A („Меморандум“) между Съединените американски щати (Съединените щати) и Европейския съюз (ЕС) се определят условията за сътрудничество в проекти за сътрудничество за осигуряване на глобална оперативна съвместимост между програмите NextGen и SESAR.

Б. Настоящата притурка:

1. съдържа описание на работата, която ще бъде извършена, и
2. определя всички изключения от разпоредбите относно правата на интелектуална собственост, изложени в член VIII от Меморандума.

Член II**ОБХВАТ НА РАБОТАТА**

Съединените щати и ЕС („страните“) се споразумяват да координират, ако е уместно, редица проекти за сътрудничество, по-специално — но не само — във връзка с дейностите, описани в параграфите по-долу. Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) прилага настоящата притурка от името на Съединените щати. Европейската комисия прилага настоящата притурка от името на ЕС и за тази цел може да определи съвместното предприятие SESAR за изпълнение на съвместни дейности по настоящата притурка.

А. Страните се споразумяват, че целта на проектите за сътрудничество по настоящата притурка е подобряване на изпълнението на трансатлантически полети с акцент върху разгръщането на технологии и процедури за ползвателите на въздухоплавателни услуги. Това сътрудничество ще позволи също така събирането на данни, което ще даде възможност за стандартизация на анализа и показателите.

Б. Страните си сътрудничат по Атлантическата инициатива за оперативно взаимодействие за намаляване на емисиите (AIRE) за ускорено внедряване на екологични решения за управление на въздушното движение. Обхватът на сътрудничеството може да включва, без да се свежда само до това, обмен на информация относно най-добрите практики, съвместно планиране на програми и, ако е възможно, изпълнение на съвместни или съгласувани предоперативни проекти за утвърждаване.

Член III**Управление и прилагане**

А. Работата по настоящата притурка се управлява съгласно условията на член V от допълнение 1. Страните определят по-подробно администрирането на проектите за сътрудничество в общ административен документ, одобрен от координационния комитет, създаден съгласно допълнение 1. В този документ са описани средствата, ролите, отговорностите и участниците за всяко отделно начинание, както и работните процеси за проектите за сътрудничество.

Б. Работата по настоящата притурка допълнително се разпределя на отделни проекти или групи от свързани проекти за сътрудничество. Работен документ, одобрен от координационния комитет, създаден съгласно допълнение 1, съдържа подробно описание на обхвата на работата по всеки отделен проект или група от проекти за сътрудничество, определя служителите за връзка по техническата програма за двете страни и описва връзката на всяка дейност с други дейности.

Член IV**Финансиране**

Всяка страна поема разходите за дейностите, които извършва по настоящата притурка.

*Член V***Права на интелектуална собственост**

Прилагат се условията, предвидени в член VIII (Права на интелектуална собственост) от Меморандума. Ако обаче някоя от страните има нужда от достъп до интелектуална собственост на другата страна, за да използва интелектуална собственост, разработена съвместно от страните по настоящата притурка, достъп се предоставя от собственика съгласно условията, описани в член VIII.Б от Меморандума, освен ако страните не са се споразумели по изключение за прилагането на по-строги условия за такива права на достъп.

*Член VI***Звена за контакт**

Страните взаимно се информират за съответните звена за контакт за техническото координиране и управлението на проектите за сътрудничество, които ще се извършват по настоящата притурка.

Допълнение 2 към Приложение 1

към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A между Съединените американски щати и Европейския съюз

сътрудничество за измерване на ефективността на управлението на въздушното движение

Член I**Цел**

Целта на настоящото допълнение е прилагане на приложение 1 към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A между Съединените американски щати и Европейския съюз („Меморандум“) чрез определяне на условията на сътрудничество за изготвяне на сравними начини за измерване на оперативната ефективност, в т.ч. начини за измерване на оперативната ефективност и рентабилност на подхода „от врата до врата“, както и на въздействието на системата за управление на въздушното движение (УВД) върху горивната ефективност. Сравнимите начини за измерване и методологии са основен елемент от консенсуса и сътрудничеството в индустрията. Тази дейност е продължение на докладите „Сравнение между оперативната ефективност на УВД в САЩ и Европа“, изготвени от Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) и Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (ЕВРОКОНТРОЛ) и публикувани за пръв път през 2009 г.

Член II**Принципи**

Съвместните дейности по настоящото допълнение се извършват на реципрочна основа в съответствие с принципите, предвидени в член I.B от Меморандума.

Комитет за преглед на анализите за изпълнението, създаден съгласно член IV от настоящото допълнение, наблюдава прилагането на настоящото допълнение. Комитетът за преглед на анализите за изпълнението може да предлага, съгласно член IV от настоящото допълнение, притурки по отношение на определените области.

Член III**Обхват на работата**

A. Обхватът на работата се изразява в принос за обща рамка за измерване на ефективността в областта на УВД. Работата може да включва, но не се свежда единствено до дейностите, посочени в параграфи A1 и A2 от настоящия член:

1. изготвяне на общи определения и данни за улесняване на образователния обмен на информация относно предизвикателствата и успехите на всяка от страните при измерването на ефективността на УВД;
2. създаване на стандартна методология за оценка на оперативната ефективност в подкрепа на общите приоритетни области. За разработването ѝ се използват настоящите рамки на изпълнението, прилагани в Европейския съюз и Съединените щати.

B. Ако е необходимо, страните поотделно или съвместно подготвят анализи и доклади за обмен помежду си на реципрочна основа, насочени към общи методологии за постигане на сравними резултати съгласно следните насоки:

1. резултатите се основават на съвместния доклад на FAA и ЕВРОКОНТРОЛ от 2009 г. за сравнение между оперативната ефективност на УВД;
2. анализите включват подробна информация за закъсненията и горивната ефективност според фазата на полета (изход, рулиране, отлитане, крайсерски полет и снижаване);
3. резултатите включват ефективност на ниво съоръжения, ако страните считат това за подходящо, в съответствие с настоящите доклади на FAA и ЕВРОКОНТРОЛ;
4. по време на анализите между страните се извършва обмен на данни и подробни методи, за да се гарантира съгласуваност на прилаганите методи; и
5. в анализите се определят причинни фактори, предизвикващи разлики в ефективността, според случая, в т.ч. метеорологични условия, практики при изготвянето на разписания и технологии и процедури за УВД.

В. Страните се споразумяват, че бъдещите области на сътрудничество може да включват разбивка на разходите за аеронавигационното обслужване и свързани показатели за ефективност на разходите.

Г. Страните очакват извършването на съвместни анализи или подготовката на периодични доклади за постигнатите резултати да бъде непрекъснат процес. Страните се споразумяват да направят резултатите от тях обществено достояние, освен ако заедно не решат друго, доколкото това не противоречи на приложимото право.

Член IV

Управление

При наличие на средства страните стартират и управляват проекти и дейности и гарантират, че текущите дейности остават прагматични, навремени и ориентирани към резултатите, като се създават взаимодействия и не се допуска дублиране. За тази цел се създава комитет за преглед на анализите за изпълнението (PARC), който:

- А. се председателства съвместно от по един представител на Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) и на Европейската комисия или определени от тях лица;
- Б. е съставен от равен брой участници, определени от Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) и от Европейската комисия;
- В. заседава най-малко веднъж годишно, за да:
 - 1. наблюдава дейностите, посочени в член III от настоящото допълнение;
 - 2. оцени постигнатите резултати;
 - 3. изготви предложения за нови проекти или съвместни дейности, оформени като притурки към настоящото допълнение или като изменения на притурки, които комитетът за преглед на анализите за изпълнението представя за приемане от изпълнителния комитет, създаден съгласно член IV от приложение 1 към Меморандума;
 - 4. ако е уместно, провежда консултации относно механизмите за участие на индустрията или отнася въпроси относно дейностите по настоящото допълнение до изпълнителния комитет, създаден съгласно член IV от приложение 1 към Меморандума; и
 - 5. одобрява периодични анализи и доклади, посочени в член III от настоящото допълнение, преди публикуване или разпространение;
- Г. определя свои работни процедури; всички решения се вземат с консенсус между съпредседателите; решенията са в писмена форма и се подписват от съпредседателите;
- Д. докладва на изпълнителния комитет;
- Е. създава работни групи за конкретни проекти или дейности по настоящото допълнение, ако е уместно; всяка работна група се състои от подходящ и ограничен брой участници на страните; работните групи заседават, когато е необходимо, спазват инструкциите на комитета за преглед на анализите за изпълнението и му докладват редовно.

Член V

Имунитет и отговорност

Страните могат да разгледат въпросите с имунитета и отговорността, свързани с дейностите съгласно настоящото допълнение, в съответната притурка, според случая.

Член VI

Изпълнение

- А. Цялата дейност, извършвана съгласно настоящото допълнение, се описва, според необходимото, в притурките, които при влизането си в сила стават част от настоящото допълнение.
- Б. Всяка притурка съдържа описание на дейността, която предстои да бъде извършена, включително мястото и планираната продължителност на дейността; персонала и другите ресурси, необходими за извършване на дейността; очакваните разходи; и всяка друга подходяща информация, свързана с дейността.

*Член VII***Финансови разпоредби**

Освен ако не е посочено друго в притурка към настоящото допълнение, всяка страна поема разходите за дейностите, които извършва.

*Член VIII***Звена за контакт**

Службите, определени за координация и управление на настоящото допълнение, са:

A. За Съединените американски щати:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU-10
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 — USA
Телефон: + 1 202-267-1000
Факс: + 1 202-267-7198

B. За Европейския съюз:

Directorate for Aviation and International Transport Affairs
Directorate-General for Mobility and Transport
European Commission
Rue de Mot 24
1040 Brussels — Belgium
Телефон: + 32 2 296 84 30

*Член IX***Прекратяване**

Прекратяването на настоящото допълнение води до прекратяване и на всички притурки, приети съгласно настоящото допълнение.

Допълнение 3 към приложение 1

към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A между Съединените американски щати и Европейския съюз

сътрудничество по SESAR — NextGen в дейности по разгръщане и постигане на глобална оперативна съвместимост

Член I**Цел**

Целта на настоящото допълнение е прилагане на приложение 1 към Меморандум за сътрудничество NAT-I-9406A между Съединените американски щати и Европейския съюз (по-долу „Меморандум“) чрез определяне на условията, съгласно които страните ще развият своето сътрудничество в програми и проекти за разгръщане с цел да гарантират глобална оперативна съвместимост между съответните си програми за модернизация на управлението на въздушното движение (УВД) — NextGen и SESAR — като вземат предвид интересите на гражданските и военните ползватели на въздушното пространство.

Член II**Принципи**

Съвместните дейности по настоящото допълнение се извършват на реципрочна основа в съответствие с принципите, предвидени в член I.B от Меморандума. Координационен комитет за разгръщане (DCOM), създаден съгласно член IV от настоящото допълнение, наблюдава прилагането на настоящото допълнение и определя областите, които дават конкретни възможности за участие на другата страна в консултативни органи, инициативи и програми и проекти за разгръщане. Координационният комитет за разгръщане може да предлага, съгласно член IV от настоящото допълнение, притурки по отношение на определените области.

Член III**Обхват на работата**

A. Обхватът на работата се изразява в принос за насърчаване на глобалната оперативна съвместимост по отношение на дейностите на страните за разгръщане на УВД. Работата може да включва, но не се свежда единствено до дейностите, посочени в параграфи A1—A3 от настоящия член.

1. Широк кръг от области на сътрудничество:

- a) обмен на информация и становища в областта на глобалната хармонизация на стандартите и процедурите, изисквани за разгръщането (прилагането) на УВД;
- b) обмен на информация относно плановете за изпълнение по NextGen и SESAR с цел определяне на приоритетите за изпълнение и взаимодействия;
- v) хармонизиране на оперативни процедури, оперативно обучение и технически изисквания;
- г) хармонизация на прилагането на стандартите;
- д) синхронизиране на дейностите по изпълнение във връзка с оперативната съвместимост, когато това е осъществимо;
- e) установяване на евентуални непълноти и нужди във връзка със стандартите в отрасъла;
- ж) установяване на евентуални непълноти, рискове, проблеми и възможности във връзка с оперативната съвместимост и глобалната хармонизация и обмен на информация за евентуални препоръчани действия за преодоляване на установените проблеми;
- з) установяване на рискове, проблеми, приоритети и възможности за навременно изпълнение на програмите и обмен на потенциални стратегии за преодоляване на установените проблеми;
- и) наблюдение на рискове, проблеми и възможности и обмен на констатациите от съответните действия между страните;
- й) определяне на понятието успех в модернизацията и хармонизацията на УВД и наблюдение на състоянието на дейностите с цел да се осигури постигането му;

- к) обмен на най-добри практики и поуки от операциите и управлението на проекти по време на изпълнението на дейности;
 - л) случаи от практиката и инвестиционни решения;
 - м) обмен на информация по общи въпроси във връзка с разгръщането, включително, но не само въпроси относно изпълнението, поставени от Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО); координация на техническите усилия в подкрепа на дейностите по предоставяне и изпълнение — на ИКАО и в световен мащаб — в областта на УВД; и
 - н) оценка на целия жизнен цикъл и изготвяне на стратегии за целия жизнен цикъл от гледна точка на разгръщането.
2. Програмни приоритетни области на сътрудничество:
- а) комуникации, навигация и обзор (CNS), в т.ч. предаване на данни (CAЦ) / услуги за връзка за данни (EC);
 - б) управление на информацията, в т.ч. оперативна съвместимост на управлението на информацията за цялата система (SWIM) (CAЦ) / (EC), което включва:
 - ръководство на SWIM,
 - използване на стандарти за SWIM,
 - използване на услуги за SWIM;
 - в) управление на полетанията, в т.ч. управление на потоците въз основа на времето (TBFM — CAЦ) / управление на полетанията (AMAN — EC);
 - г) оценка на изпълнението на програмата; и механизми за стимулиране, подпомагащи изпълнението.

За всяка от програмните приоритетни области се определят и докладват рисковете, проблемите и възможностите за хармонизация и, ако е възможно, се изготвят предложения в тези области. Координационният комитет за разгръщане определя нови области за бъдещо сътрудничество по член IV от настоящото допълнение.

3. Съвместни проекти

Съвместните проекти включват области, които се считат за необходими за смекчаване на рисковете за изпълнението във връзка с оперативната съвместимост и хармонизацията. Съвместните проекти може да включват проекти *ad hoc*, за които страните определят, че е необходима целенасочена координация или синхронизация.

Б. Ако е необходимо, страните поотделно или съвместно подготвят анализи и доклади за обмен помежду си на реципрочна основа, в които са описани техните програми, проекти и дейности за разгръщане, свързани с техническите и оперативните аспекти на УВД.

Член IV

Управление

При наличие на средства страните стартират и управляват проекти и дейности и гарантират, че текущите дейности остават прагматични, навременни и ориентирани към резултатите, като се създават взаимодействия и не се допуска дублиране. За тази цел се създава координационен комитет за разгръщане (DCOM), който:

- А. се председателства съвместно от по един представител на Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) и на Европейската комисия или определени от тях лица;
- Б. е съставен от равен брой участници, определени от Федералната администрация за въздухоплаване (FAA) и от Европейската комисия;
- В. заседава най-малко два пъти годишно, за да:
 - 1. упражнява надзор върху дейностите, посочени в член III от настоящото допълнение;
 - 2. оцени постигнатите резултати;
 - 3. предлага стартирането на нови проекти и дейности, ако е уместно;
 - 4. изготвя предложения за притурки или изменения на притурки към настоящото допълнение, които координационният комитет за разгръщане представя за приемане от изпълнителния комитет, създаден съгласно член IV от приложение 1 към Меморандума; и
 - 5. наблюдава и обезпечава ефективното прилагане на настоящото допълнение и, ако е уместно, провежда консултации относно механизмите за участие на индустрията или отнася въпроси до изпълнителния комитет;

- Г. определя свои работни процедури; всички решения се вземат с консенсус между съпредседателите; решенията са в писмена форма и се подписват от съпредседателите;
- Д. докладва на изпълнителния комитет;
- Е. създава работни групи за конкретни проекти или дейности по настоящото допълнение, ако е уместно; всяка работна група се състои от подходящ и ограничен брой участници на страните; работните групи заседават, когато е необходимо, спазват инструкциите на координационния комитет за разгръщане и му докладват редовно.

Член V

Имунитет и отговорност

Страните могат да разгледат въпросите с имунитета и отговорността, свързани с дейностите съгласно настоящото допълнение, в съответната притурка, според случая.

Член VI

Изпълнение

- А. Цялата дейност, извършвана съгласно настоящото допълнение, се описва в притурките, които при влизането си в сила стават част от настоящото допълнение.
- Б. Всяка притурка съдържа описание на дейността, която предстои да бъде извършена от страните или от работните групи, които страните са определили за извършване на дейността, включително мястото и планираната продължителност на дейността; персонала и другите ресурси, необходими за извършване на дейността; очакваните разходи; и всяка друга подходяща информация, свързана с дейността.

Член VII

Финансови разпоредби

Освен ако не е посочено друго в притурка към настоящото допълнение, всяка страна поема разходите за дейностите, които извършва.

Член VIII

Звена за контакт

- А. Службите, определени за координация и управление на настоящото допълнение, са:

1. За Съединените американски щати:

Federal Aviation Administration
Office of International Affairs
Africa, Europe & Middle East Office, AEU
Wilbur Wright Bldg., 6th Floor, East
600 Independence Avenue, S.W.
Washington, D.C. 20591 — USA
Телефон: + 1 202-267-1000
Факс: + 1 202-267-7198

2. За Европейския съюз:

European Commission
Directorate-General for Mobility and Transport
Directorate for Aviation
Single European Sky Unit
Rue de Mot 24
1040 Brussels — Belgium
Телефон: + 32 2 296 84 30

- Б. Определят се служители за връзка по техническата програма за конкретни дейности, както е посочено в притурките към настоящото допълнение.

*Член IX***Прекратяване**

Прекратяването на настоящото допълнение води до прекратяване и на всички притурки, приети съгласно настоящото допълнение.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/539 НА СЪВЕТА**от 20 март 2018 година****за сключване на Двустранното споразумение между Европейския съюз и Съединените американски щати относно пруденциалните мерки в областта на застраховането и презастраховането**

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 114 във връзка с член 218, параграф 6 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като взе предвид одобрението на Европейския парламент ⁽¹⁾,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с Решение (ЕС) 2017/1792 на Съвета ⁽²⁾ Двустранното споразумение между Европейския съюз и Съединените американски щати относно пруденциалните мерки в областта на застраховането и презастраховането (наричано по-долу „споразумението“) бе подписано на 22 септември 2017 година при условие за сключването му на по-късна дата.
- (2) Сключването на споразумението ще доведе до по-голяма правна сигурност при прилагането на регулаторните рамки в областта на застраховането и презастраховането по отношение на застрахователите и презастрахователите, извършващи дейност в Съюза и Съединените американски щати, както и до по-добра защита на титулярите на застрахователни полици и на другите потребители посредством сътрудничеството между надзорните органи при обмена на информация.
- (3) Споразумението следва да бъде одобрено,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Двустранното споразумение между Европейския съюз и Съединените американски щати относно пруденциалните мерки в областта на застраховането и презастраховането се одобрява от името на Съюза ⁽³⁾.

Член 2

Председателят на Съвета извършва, от името на Съюза, нотификацията, предвидена в член 8 от споразумението ⁽⁴⁾.

Член 3

Комисията представлява Съюза в Съвместния комитет, предвиден в член 7 от споразумението, като преди това изслушва мненията в рамките на Работна група „Финансови услуги“ на Съвета, и информира посочената работна група — когато е целесъобразно и най-малко веднъж годишно — за напредъка в изпълнението на споразумението.

⁽¹⁾ Одобрение от 1 март 2018 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

⁽²⁾ Решение (ЕС) 2017/1792 на Съвета от 29 май 2017 г. за подписване, от името на Европейския съюз, и временно прилагане на Двустранното споразумение между Европейския съюз и Съединените американски щати относно пруденциалните мерки в областта на застраховането и презастраховането (ОВ L 258, 6.10.2017 г., стр. 1).

⁽³⁾ Споразумението е публикувано в ОВ L 258, 6.10.2017 г., стр. 4 заедно с решението за неговото подписване и временно прилагане.

⁽⁴⁾ Датата на влизане в сила на споразумението ще бъде публикувана в Официален вестник на Европейския съюз от Генералния секретариат на Съвета.

Член 4

Позициите, изразявани от името на Съюза, се приемат в съответствие с Договорите и съответно от Съвета съгласно член 16, параграф 1 от Договора за Европейския съюз или член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

Член 5

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Брюксел на 20 март 2018 година.

За Съвета
Председател
Е. ЗАХАРИЕВА

РЕГЛАМЕНТИ

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/540 НА КОМИСИЯТА

от 23 ноември 2017 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на списъка на Съюза на проекти от общ интерес

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 април 2013 г. относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура и за отмяна на Решение № 1364/2006/ЕО, както и за изменение на регламенти (ЕО) № 713/2009, (ЕО) № 714/2009 и (ЕО) № 715/2009⁽¹⁾, и по-специално член 3, параграф 4 от него,

като има предвид, че:

- (1) В Регламент (ЕС) № 347/2013 е определена нормативна рамка за определяне, планиране и реализация на проекти от общ интерес („ПОИ“), които са необходими за създаването на деветте географско-стратегически приоритетни инфраструктурни коридора в областта на електроенергията, газа и нефта, на трите приоритетни тематични области за обхващаща целия Съюз енергийна инфраструктура — съответно за интелигентни електроенергийни мрежи, електроенергийни магистрала и преносни мрежи за въглероден диоксид.
- (2) Съгласно Регламент (ЕС) № 347/2013, Комисията е оправомощена да определи списък на Съюза на ПОИ („Списъкът на Съюза“).
- (3) Предложените за включване в списъка на Съюза проекти бяха оценени от регионалните групи и съответстват на критериите, формулирани в член 4 от Регламент (ЕС) № 347/2013.
- (4) За регионалните проектосписъци на ПОИ бе постигнато съгласие на срещи на техническо равнище на регионалните групи. След положителните становища на Агенцията за сътрудничество между регулаторите на енергия („ACER“), дадени на 10 октомври 2017 г. по отношение на последователното прилагане на критериите за оценка и на анализа на разходите и ползите в различните региони, органите за вземане на решения на регионалните групи приеха регионалните списъци на 17 октомври 2017 г. В съответствие с член 3, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕС) № 347/2013, преди приемането на регионалните списъци всички предложени проекти бяха одобрени от държавите членки, с чиято територия са свързани проектите.
- (5) По отношение на проектите, предложени за включване в списъка на Съюза, бяха проведени консултации с организации, представляващи съответните заинтересовани страни, включително производители, оператори на разпределителни системи, доставчици, потребителски организации и организации за защита на околната среда.
- (6) ПОИ следва да бъдат изброени в списъка съобразно стратегическите приоритети за трансевропейска енергийна инфраструктура, в съответствие с последователността на изреждане в приложение I към Регламент (ЕС) № 347/2013. Списъкът не следва да съдържа никакво класиране на проектите.
- (7) ПОИ следва да бъдат изброени или като самостоятелни ПОИ, или като част от клъстер от няколко ПОИ, поради взаимна зависимост или (потенциална) конкуренция между тях.
- (8) Списъкът на Съюза се изготвя на всеки две години, следователно списъкът на Съюза, определен с Делегиран регламент (ЕС) 2016/89 на Комисията⁽²⁾, вече не е валиден и трябва да бъде заменен.
- (9) Поради това Регламент (ЕС) № 347/2013 следва да бъде съответно изменен,

⁽¹⁾ ОВ L 115, 25.4.2013 г., стр. 39.

⁽²⁾ Делегиран регламент (ЕС) 2016/89 на Комисията от 18 ноември 2015 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 347/2013 на Европейския парламент и на Съвета относно указания за трансевропейската енергийна инфраструктура по отношение на списъка на Съюза на проекти от общ интерес (ОВ L 19, 27.1.2016 г., стр. 1).

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложение VII към Регламент (ЕС) № 347/2013 се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

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

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 23 ноември 2017 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение VII към Регламент (ЕС) № 347/2013 се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ VII

СПИСЪКЪТ НА СЪЮЗА НА ПРОЕКТИ ОТ ОБЩ ИНТЕРЕС („СПИСЪК НА СЪЮЗА“), ПОСОЧЕН В ЧЛЕН 3, ПАРАГРАФ 4**A. ПРИНЦИПИ, ПРИЛАГАНИ ПРИ ОПРЕДЕЛЯНЕТО НА СПИСЪКА НА СЪЮЗА****1) Клъстери от ПОИ**

Някои ПОИ, поради своята взаимозависимост, потенциално конкурентно или конкурентно естество, представляват част от клъстери. Създават се следните видове клъстери от ПОИ:

- a) **клъстер от взаимозависими ПОИ** се определя като „клъстер X, включващ следните ПОИ:“. Този клъстер е образуван за определяне на всички проекти от общ интерес, които са необходими за преодоляване на едни и същи затруднения през държавните граници и имат синергичен ефект, ако бъдат приложени заедно. В този случай, за да се получат ползи за целия ЕС, трябва да бъдат реализирани всички ПОИ;
- б) клъстер от потенциално конкуриращи се ПОИ се определя като „клъстер X, включващ един или повече от следните ПОИ:“. Такива клъстери отразяват неопределеността около степента на затрудненията през държавните граници. В този случай не всички ПОИ, включени в клъстера, трябва да бъдат реализирани. Дали да бъдат реализирани всички, няколко или един от всички ПОИ се оставя да бъде определено от пазара, при спазване на необходимото планиране, издаване на разрешения и одобрения от регулаторните органи. Необходимостта от съответните проекти от общ интерес се преразглежда при последващ процес по определяне на ПОИ, включително по отношение на нуждите от капацитет; както и
- в) клъстер от конкуриращи се ПОИ се определя като „клъстер X, включващ един от следните ПОИ:“. Тези клъстери са насочени към преодоляване на едни и същи затруднения. Въпреки това, степента на затрудненията е по-определена от тази в случай на клъстер от потенциално конкуриращи се ПОИ и следователно трябва да бъде реализиран само един ПОИ. Кой ПОИ да бъде реализиран се оставя да бъде определено от пазара, при спазване на необходимото планиране, издаване на разрешения и одобрения от регулаторните органи. При необходимост нуждата от проекти от общ интерес се преразглежда при последващ процес по определяне на ПОИ.

Всички ПОИ са предмет на едни и същи права и задължения, установени съгласно Регламент (ЕС) № 347/2013.

2) Третиране на подстанции и компресорни станции

Подстанциите, преобразователните подстанции за постоянен ток, използващи противоположно свързване, и газокомпресорните станции се разглеждат като част от ПОИ, ако са с географско разположение по линии за пренос. Подстанциите, подстанциите за ПТВН, преобразовачи променливо напрежение в променливо напрежение, и компресорните станции, се разглеждат като самостоятелни ПОИ и са изброени изрично в списъка на Съюза, ако са с различно географско разположение от това на линиите за пренос. Те са предмет на правата и задълженията, формулирани в Регламент (ЕС) № 347/2013.

3) Проекти, които вече не се считат за ПОИ, и проекти, които са станали част от други ПОИ

- a) Няколко проекта, включени в списъците на Съюза, определени с Регламент (ЕС) № 1391/2013 и Регламент (ЕС) 2016/89, вече не се считат за проекти от общ интерес по една или повече от следните причини:
 - проектът вече е въведен в експлоатация или предстои да бъде въведен в експлоатация в близко бъдеще и следователно не би се ползвал от разпоредбите на Регламент (ЕС) № 347/2013;
 - съгласно новите данни, проектът не отговаря на общите критерии;
 - организаторът на проекта не го е представил повторно в процеса на подбор за този списък на Съюза; или
 - проектът е класиран по-ниско отколкото други кандидатури за ПОИ в процеса на подбор.

Включването на тези проекти (с изключение на въведените в експлоатация) в следващия списък на Съюза може да се разгледа, ако причините за невключването им в настоящия списък на Съюза вече не са валидни.

Тези проекти не са ПОИ, но с цел постигане на прозрачност и яснота са включени с първоначалните си номера на ПОИ в буква В от настоящото приложение, като **„Проекти, които вече не се считат за ПОИ“**.

- б) Освен това, някои проекти, включени в списъците, определени с Регламент (ЕС) № 1391/2013 и Регламент (ЕС) 2016/89, по време на процеса на реализация станаха неразделна част от други (кълъстери от) проекти от общ интерес.

Тези проекти вече не се считат за самостоятелни ПОИ, но с цел постигане на прозрачност и яснота са включени с първоначалните си номера на ПОИ в буква В от настоящото приложение, като **„Проекти, които вече са неразделна част от други ПОИ“**.

4) Определение за „ПОИ с двойно обозначение като електроенергийни магистрали“

„ПОИ с двойно обозначение като електроенергийни магистрали“ означава ПОИ, които принадлежат към един от приоритетните електропреносни коридори и към приоритетната тематична област „електроенергийни магистрали“.

Б. СПИСЪКЪТ НА СЪЮЗА НА ПРОЕКТИ ОТ ОБЩ ИНТЕРЕС

1) Приоритетен коридор „Морска електроенергийна мрежа в северните морета“ (NSOG)

№	Определение
1.1	Кълъстер Белгия — Обединено кралство [понастоящем известен като „NEMO“], включващ следните ПОИ: 1.1.1 Междусистемна връзка между Gezelle (BE) и областта в близост до Richborough (UK) 1.1.2 Вътрешна линия между областта в близост до Richborough и Canterbury (UK)
1.3	Кълъстер Дания — Германия, включващ следните ПОИ: 1.3.1 Междусистемна връзка между Endrup (DK) и Niebüll (DE) 1.3.2 Вътрешна линия между Niebüll и Brunsbüttel (DE)
1.4	Кълъстер Дания — Германия, включващ следните ПОИ: 1.4.1 Междусистемна връзка между Kassø (DK) и Audorf (DE) 1.4.2 Вътрешна линия между Audorf и Hamburg/Nord (DE) 1.4.3 Вътрешна линия между Hamburg/Nord и Dollern (DE)
1.6	Междусистемна връзка Франция — Ирландия между La Martyre (FR) и Great Island или Knockraha (IE) [понастоящем известна като „Celtic Interconnector“]
1.7	Кълъстер междусистемни връзки Франция — Обединено кралство, включващ един или повече от следните ПОИ: 1.7.1 Междусистемна връзка между Cotentin (FR) и областта в близост до Exeter (UK) [понастоящем известна като „FAB“] 1.7.2 Междусистемна връзка между Tourbe (FR) и Chilling (UK) [понастоящем известна като „IFA2“] 1.7.3 Междусистемна връзка между Coquelles (FR) и Folkestone (UK) [понастоящем известна като „Elec-Link“] 1.7.4 Междусистемна връзка между Le Havre (FR) и Lovedean (UK) [понастоящем известна като „AQUIND“] 1.7.5 Междусистемна връзка между областта в близост до Dunkerque (FR) и областта в близост до Kingsnorth (UK) [понастоящем известна като „Gridlink“]
1.8	Кълъстер Германия — Норвегия [понастоящем известен като „NordLink“] 1.8.1 Междусистемна връзка между Wilster (DE) и Tonstad (NO) 1.8.2 Увеличаване на преносната способност на вътрешните линии в южна Норвегия

№	Определение
1.9	1.9.1 Междусистемна връзка Ирландия — Обединено кралство между Wexford (IE) и Pembroke, Wales (UK) [понастоящем известна като „Greenlink“]
1.10	Клъстер междусистемни връзки Обединено кралство — Норвегия, включващ един или повече от следните ПОИ: 1.10.1 Междусистемна връзка между Blythe (UK) и Kvittdal (NO) [понастоящем известна като „North Sea Link“] 1.10.2 Междусистемна връзка между Peterhead (UK) и Simadalen (NO) [понастоящем известна като „NorthConnect“]
1.12	Клъстер от съоръжения за съхранение на електроенергия в Обединеното кралство, включващ един или повече от следните ПОИ: 1.12.1 Съоръжение за съхранение на електроенергия чрез състен въздух в Larne 1.12.2 Съоръжение за съхранение на електроенергия чрез състен въздух в Cheshire 1.12.3 съоръжение за съхранение на електроенергия в Middlewich [понастоящем известно като „CARES“] 1.12.4 Помпено-акумулираща водноелектрическа централа в Cruachan II 1.12.5 Помпено-акумулираща водноелектрическа централа в Coire Glas
1.13	Междусистемна връзка Исландия — Обединено кралство [понастоящем известна като „Ice Link“]
1.14	Междусистемна връзка между Revsing (DK) и Bicker Fen (UK) [понастоящем известна като „Viking Link“]
1.15	Междусистемна връзка между зоната Antwerp (BE) и областта в близост до Kemsley (UK)
1.16	Междусистемна връзка Нидерландия — Обединено кралство
1.17	Съоръжение за съхранение на електроенергия чрез състен въздух в Zuidwending (NL)
1.18	Помпено-акумулираща водноелектрическа централа в морето в Белгия [понастоящем известна като „iLAND“]

2) **Приоритетен коридор междусистемни връзки север — юг в Западна Европа („NSI West Electricity“)**

№	Определение
2.2	2.2.1 Първа междусистемна връзка между Lixhe (BE) и Oberzier (DE) [понастоящем известна като „ALEGrO“] 2.2.4 Втора междусистемна връзка Белгия — Германия
2.4	Междусистемна връзка между Codrongianos (IT), Lucciana (Корсика, Франция) и Suvereto (IT) [понастоящем известна като „SACOI 3“]
2.5	2.5.1 Междусистемна връзка между Grande Ile (FR) и Piosasco (IT) [понастоящем известна като „Savoie-Piemont“]
2.7	Междусистемна връзка между Aquitaine (FR) и Страната на баските (ES) [понастоящем известна като „Biscay Gulf (Бискайски залив)“]
2.9	Вътрешна линия между Osterath и Philippsburg (DE) за увеличаване на преносната способност на западните граници [понастоящем известна като „Ultranet“]
2.10	Вътрешна линия между Brunsbüttel-Großgartach и Wilster-Grafenrheinfeld (DE) за увеличаване на преносната способност на северните и южните граници [понастоящем известна като „Suedlink“]
2.13	Клъстер от междусистемни връзки Ирландия — Обединено кралство, включващ следните ПОИ: 2.13.1 Междусистемна връзка между Woodland (IE) и Turleenan (UK) 2.13.2 Междусистемна връзка между Srananagh (IE) и Turleenan (UK)

№	Определение
2.14	Междусистемна връзка между Thusis/Sils (CH) и Verderio Inferiore (IT) [понастоящем известна като „Greenconnector“]
2.15	2.15.1 Междусистемна връзка между Airolo (CH) и Baggio (IT)
2.16	Клъстер от вътрешни линии, включващ следните ПОИ: 2.16.1 Вътрешна линия между Pedralva и Sobrado (PT), означавана преди като Pedralva и Alfena (PT) 2.16.3 Вътрешна линия между Vieira do Minho, Ribeira de Pena и Feira (PT), означавана преди като Frades B, Ribeira de Pena и Feira (PT)
2.17	Междусистемна връзка Португалия — Испания между Beariz — Fontefría (ES), Fontefría (ES) — Ponte de Lima (PT) (преди Vila Fria/Viana do Castelo) и Ponte de Lima — Vila Nova de Famalicão (PT) (преди Vila do Conde) (PT), включваща подстанциите в Beariz (ES), Fontefría (ES) и Ponte de Lima (PT)
2.18	Увеличаване на мощността на помпено-акумулираща водноелектрическа централа в Kaunertal, Тирол (AT)
2.23	Вътрешни линии на северната белгийска граница между Zandvliet и Lillo-Liefkenshoek (BE) и между Liefkenshoek и Mercator, включващи подстанция в Lillo (BE) [понастоящем известни като „BRABO II + III“]
2.24	Вътрешна западна белгийска магистрална линия между Horta — Mercator (BE)
2.27	2.27.1 Междусистемна връзка между Aragón (ES) и Атлантическите Пиринеи (FR) 2.27.2 Междусистемна връзка между Navarra (ES) и Landes (FR)
2.28	2.28.1 Помпено-акумулираща водноелектрическа централа Mont-Negre (ES) 2.28.2 Помпено-акумулираща водноелектрическа централа Navaleo (ES) 2.28.3 Помпено-акумулираща водноелектрическа централа Girones & Raïmats (ES)

3) **Приоритетен коридор междусистемни връзки север — юг в Централна Източна и Южна Европа („NSI East Electricity“)**

№	Определение
3.1	Клъстер Австрия — Германия, включващ следните ПОИ: 3.1.1 Междусистемна връзка между St. Peter (AT) и Isar (DE) 3.1.2 Вътрешна линия между St. Peter и Tauern (AT) 3.1.4 Вътрешна линия между Westtirol и Zell-Ziller (AT)
3.2	3.2.2 Вътрешна линия между Lienz и Obersielach (AT)
3.4	Междусистемна връзка между Wurlmlach (AT) и Somplago (IT)
3.7	Клъстер България — Гърция между „Марица изток 1“ и N. Santa и необходимите укрепвания на вътрешните връзки в България, включващ следните ПОИ: 3.7.1 Междусистемна връзка между „Марица изток 1“ (BG) и N. Santa (EL) 3.7.2 Вътрешна линия между „Марица изток 1“ и Пловдив (BG) 3.7.3 Вътрешна линия между „Марица изток 1“ и „Марица изток 3“ (BG) 3.7.4 Вътрешна линия между „Марица изток 1“ и Бургас (BG)

№	Определение
3.8	<p>Клъстер България — Румъния за увеличаване на преносната способност [понастоящем известен като „коридор Черно море“], включващ следните ПОИ:</p> <p>3.8.1 Вътрешна линия между Добруджа и Бургас (BG)</p> <p>3.8.4 Вътрешна линия между Cernavoda и Stalpu (RO)</p> <p>3.8.5 Вътрешна линия между Gutinas и Smardan (RO)</p>
3.9	3.9.1 Междусистемна връзка между Žerjavenec (HR)/Hévíz (HU) и Cirkovce (SI)
3.10	<p>Клъстер Израел — Кипър — Гърция [понастоящем известен като междусистемен електропровод „EUROASIA“], включващ следните ПОИ:</p> <p>3.10.1 Междусистемна връзка между Hadera (IL) и Kofinou (CY)</p> <p>3.10.2 Междусистемна връзка между Kofinou (CY) и Korakia, Крит (EL)</p> <p>3.10.3 Вътрешна линия между Korakia, Крит и регион Attica (EL)</p>
3.11	<p>Клъстер от вътрешни линии в Чешката република, включващ следните ПОИ:</p> <p>3.11.1 Вътрешна линия между Vernerov и Vitkov (CZ)</p> <p>3.11.2 Вътрешна линия между Vitkov и Prestice (CZ)</p> <p>3.11.3 Вътрешна линия между Prestice и Kocin (CZ)</p> <p>3.11.4 Вътрешна линия между Kocin и Mirovka (CZ)</p> <p>3.11.5 Вътрешна линия между Mirovka и линия V413 (CZ)</p>
3.12	Вътрешна линия в Германия между Wolmirstedt и Бавария за увеличаване на вътрешната преносна способност на коридора север — юг
3.14	<p>Укрепвания на вътрешните връзки в Полша [част от клъстера, понастоящем известен като проект „GerPol Power Bridge“], включващ следните ПОИ:</p> <p>3.14.2 Вътрешна линия между Krajnik и Baczyna (PL)</p> <p>3.14.3 Вътрешна линия между Mikułowa и Świebodzice (PL)</p> <p>3.14.4 Вътрешна линия между Baczyna и Plewiska (PL)</p>
3.16	3.16.1 Междусистемна връзка Унгария — Словакия между Gabčíkovo (SK) и Gönyű (HU) и Veľký Ďur (SK)
3.17	Междусистемна връзка Унгария — Словакия между Sajóvánka (HU) и Rimavská Sobota (SK)
3.21	Междусистемна връзка между Salgareda (IT) и Divača — регион Vericevo (SI)
3.22	<p>Клъстер Румъния — Сърбия [понастоящем известен като „Mid Continental East Corridor“] и Италия — Черна гора, включващ следните ПОИ:</p> <p>3.22.1 Междусистемна връзка между Resita (RO) и Pancevo (RS)</p> <p>3.22.2 Вътрешна връзка между Portile de Fier и Resita (RO)</p> <p>3.22.3 Вътрешна връзка между Resita и Timisoara/Sacalaz (RO)</p> <p>3.22.4 Вътрешна линия между Arad и Timisoara/Sacalaz (RO)</p> <p>3.22.5 Междусистемна връзка между Villanova (IT) и Lastva (ME)</p>
3.23	Помпено-акумулираща водноелектрическа централа в Яденица (BG)
3.24	Помпено-акумулираща водноелектрическа централа в Amfilochia (EL)
3.27	Междусистемна връзка между Сицилия (IT) и Тунис (TU) [понастоящем известна като „ELMED“]

4) **Приоритетен коридор „План за взаимосвързване на Балтийския енергиен пазар в областта на електроенергетиката“ („BEMIP Electricity“)**

№	Определение
4.1	Междусистемна връзка Дания — Германия между Ishøj/ Bjæverskov (DK) и Bentwisch (DE) чрез разположени в морето вятърни паркове Kriegers Flak (DK) и Baltic 1 и 2 (DE) [понастоящем известна като „комбинирана електропреносна мрежа Kriegers Flak“]
4.2	Клъстер Естония — Латвия между Kilingi-Nõmme и Рига [понастоящем известен като „3 ^a междусистемна връзка“], включващ следните ПОИ: 4.2.1 Междусистемна връзка между Kilingi-Nõmme (EE) и подстанция Рига CHP 2 (LV) 4.2.2 Вътрешна линия между Harku and Sindi (EE) 4.2.3 Вътрешна линия между Riga CHP 2 и Riga HPP (LV)
4.4	4.4.1 Вътрешна линия между Ventspils, Tume и Imanta (LV) 4.4.2 Вътрешна линия между Ekhyddan и Nybro/Hemsjö (SE)
4.5	4.5.2 Вътрешна линия между Stanisławów и Ostrołęka (PL)
4.6	Помпено-акмулираща водноелектрическа централа в Естония
4.7	Увеличаване на мощността на помпено-акмулираща водноелектрическа централа в Kruonis (LT)
4.8	Интеграция и синхронизиране на електроенергийната система на балтийските държави с европейските мрежи, в т. ч следните ПОИ: 4.8.1 Междусистемна връзка между Tartu (EE) и Valmiera (LV) 4.8.2 Вътрешна линия между Balti и Tartu (EE) 4.8.3 Междусистемна връзка между Tsirguliina (EE) и Valmiera (LV) 4.8.4 Вътрешна линия между Eesti и Tsirguliina (EE) 4.8.5 Вътрешна линия между подстанция в Литва и държавната граница (LT) 4.8.7 Вътрешна линия между Paide и Sindi (EE) 4.8.8 Вътрешна линия между Vilnius и Neris (LT) 4.8.9 По-нататъшни инфраструктурни аспекти на синхронизирането на електроенергийната система на балтийските държави с европейските мрежи
4.10	Клъстер Финландия — Швеция [понастоящем известен като „трета междусистемна връзка Финландия — Швеция“], включващ следните ПОИ: 4.10.1 Междусистемна връзка между северна Финландия и северна Швеция 4.10.2 Вътрешна линия между Keminmaa и Ryhänselkä (FI)

5) **Приоритетен коридор междусистемни газопроводни връзки север — юг в Западна Европа („NSI West Gas“)**

№	Определение
5.1	5.1.1 Физически реверсивен поток в точката Moffat на междусистемна връзка (IE/UK) 5.1.2 Модернизиране на SNIP (Шотландия към Северна Ирландия) — газопровод за осигуряване на физически реверсивен поток между Ballylumford и Twynholm 5.1.3 Разработване на подземното газохранилище Islandmagee в Larne (Северна Ирландия)
5.3	Крайна газопроводна станция за ВПП Shannon и свързващия тръбопровод (IE)

№	Определение
5.4	5.4.1 Междусистемна връзка Испания — Португалия (3 ^{-та} междусистемна връзка) — 1 ^{-ви} етап 5.4.2 Междусистемна връзка Испания — Португалия (3 ^{-та} междусистемна връзка) — 2 ^{-ри} етап
5.5	5.5.1 South Transit East Pyrenees [понастоящем известен като „STEP“] 5.5.2 Точка на междусистемна газова връзка Испания — Франция по източната ос между Пиренейския полуостров и Франция, включително компресорните станции в St-Avit, Palleau и St. Martin de Crau [понастоящем известна като „Midcat“]
5.10	Реверсивна междусистемна връзка по газопровод TENP в Германия
5.11	Реверсивна междусистемна връзка между Италия и Швейцария в точка на междусистемна връзка Passo Gries
5.19	Свързване на Малта към Европейската газопреносна мрежа — междусистемен газопровод с Италия при Gela
5.21	Адаптиране от нискокалоричен към висококалоричен газ във Франция и Белгия

6) **Приоритетен коридор междусистемни газопроводи север — юг в Централна Източна и Югоизточна Европа („NSI East Gas“)**

№	Определение
6.2	Междусистемна връзка между Полша, Словакия, Чешката република и Унгария със съответните укрепвания на вътрешните връзки, включваща един или повече от следните групи ПОИ: 6.2.1 Междусистемна връзка Полша — Словакия 6.2.2 Газов коридор север — юг в Източна Полша както и 6.2.10 Междусистемна връзка Полша — Чешка република [понастоящем известна като „Stork II“] 6.2.11 Газов коридор север — юг в Западна Полша 6.2.12 Газопровод Tvrdonice-Libhošť, включително модернизирани на CS Břeclav (CZ), както и следните ПОИ: 6.2.13 Увеличаване на пропускателната способност по междусистемната връзка Словакия — Унгария 6.2.14 Подобряване на унгарската преносна система между Vecsés и Városföld, необходимо за увеличената пропускателна способност на междусистемната връзка Словакия — Унгария
6.4	ПОИ Двупосочна връзка Австрия — Чешка република (BACI) между Baumgarten (AT) — Reinthal (CZ/AT) — Břeclav (CZ), с пропускателна способност до 6,57 млрд. m ³ годишно ⁽¹⁾
6.5	Клъстер за терминал за ВПГ в Krk и газопроводи за отвеждане на природен газ към Унгария и по-нататък, включващ следните ПОИ: 6.5.1 Изграждане на терминал за ВПГ в Krk (HR) до 2,6 млрд. m ³ годишно — етап I и свързващ газопровод Omišalj — Zlobin (HR) 6.5.5 „Компресорна станция 1“ на хърватската газопреносна система 6.5.6 Разширяване на терминала за ВПГ в Krk (HR) над 2,6 млрд. m ³ годишно — етап II и газопроводи за отвеждане на природен газ Zlobin — Bosiljevo — Sisak — Kozarac — Slobodnica (HR)
6.8	Клъстер за междусистемна връзка Гърция — България и необходимите укрепвания в България, включващ следните ПОИ: 6.8.1 Междусистемна връзка Гърция — България [понастоящем известна като „IGB“] между Комотини (EL) и Стара Загора (BG) и компресорна станция при Kipi (EL) 6.8.2 Рехабилитация, модернизирани и разширяване на българската преносна система

№	Определение
6.9	6.9.1 Нов терминал за ВПГ в Северна Гърция
6.10	ПОИ Междусистемен газопровод България — Сърбия [понастоящем известен като „IBS“]
6.20	<p>Клъстер за увеличаване на капацитета за съхранение в Югоизточна Европа, включващ един или повече от следните ПОИ:</p> <p>6.20.2 Разширение на подземното газохранилище Чирен (BG)</p> <p>6.20.3 Подземно газохранилище в южна Kavala и измервателна и регулираща станция (EL)</p> <p>и един от следните ПОИ:</p> <p>6.20.4 Съхранение в Deromures в Румъния</p> <p>6.20.6 Подземно газохранилище Sarmasel в Румъния</p>
6.23	Междусистемна връзка Унгария — Словения (Nagykanizsa — Tornyiszentmiklós (HU) — Lendava (SI) — Kidričevo)
6.24	<p>Клъстер за поетапно увеличаване на пропускателната способност на двупосочния преносен коридор България — Румъния — Унгария — Австрия (понастоящем известен като „ROHUAT/BRUA“), за да се даде възможност за 1,75 млрд. m³ годишно на 1-^я етап и 4,4 млрд. m³ годишно на 2-^я етап, включително нови ресурси от Черно море на 2-^я и/или 3-^я етап:</p> <p>6.24.1 ROHUAT/BRUA — 1^{ви} етап, включително:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Реверсивен поток между Румъния и Унгария: 1-^{ви} етап на унгарския участък, компресорна станция при Csanádpalota — Развитие на преносната пропускателна способност в Румъния от Podișor до Recas, включително нов газопровод, измервателна станция и три нови компресорни станции в Podișor, Bibesti и Jura — GCA Компресорна станция Mosonmagyaróvár (изграждане от австрийската страна) <p>6.24.4 ROHUAT/BRUA — 2^{ри} етап, включително:</p> <ul style="list-style-type: none"> — газопровод Városföld-Ercsi — Győr pipeline (HU) — газопровод Ercsi-Százhalombatta (HU) — компресорна станция Városföld (HU) — разширяване на преносната пропускателна способност в Румъния от Recas към Hogia в посока към Унгария до 4,4 млрд. m³ годишно и разширяване на компресорните станции в Podișor, Bibesti и Jura — Черноморско крайбрежие — Podișor (RO) газопровод за подаване на газ от Черно море — реверсивен поток между Румъния и Унгария: 2-^{ри} етап на унгарския участък, компресорна станция при Csanádpalota или Algyő (HU) <p>6.24.10 ROHUAT/BRUA — 3^{ти} етап, включително:</p> <ul style="list-style-type: none"> — подобряване на румънската газопреносна система между Onesti — Isacsea и възможност за реверсивен поток при Isacsea — подобряване на румънската газопреносна система между Onesti — Nadlac — удължаване на румънската газопреносна система за подаване на газ от брега на Черно море
6.25	<p>Клъстер за инфраструктура за подаване на нов газ към Централна и Югоизточна Европа с цел разнообразяване на източниците, включващ следните ПОИ, разработени координирано и ефективно:</p> <p>6.25.1 Газопроводна система от България през Румъния и Унгария до Словакия [понастоящем известна като „Eastring“]</p> <p>6.25.4 Инфраструктура, която да позволи развитието на българския газов център</p>
6.26	<p>6.26.1 Клъстер Хърватия — Словения — Австрия при Rogatec, включващ:</p> <ul style="list-style-type: none"> — междусистемна връзка Хърватия — Словения (Lučko — Zabok - Rogatec) — компресорна станция Kidričevo, 2-^{ри} етап на модернизация (SI)

№	Определение
	<ul style="list-style-type: none"> — компресорни станции 2 и 3 на хърватската газопреносна система — GCA 2015/08: вход/изход Murfeld (AT) — модернизация на междусистемната връзка Murfeld/Ceršak (AT—SI) — модернизация на междусистемната връзка Rogatec

(¹) Реализирането на ВАСИ като ПОИ ще зависи от резултатите от пилотния проект „Trading Regional Upgrade“.

7) **Приоритетен коридор „Южен газов коридор“ („SGC“)**

№	Определение
7.1	<p>Клъстер на ПОИ за интегрирана, специално предвидена за целта и разширяема транспортна инфраструктура и съответно оборудване за пренос на най-малко 10 млрд. m³ годишно от нови източници на природен газ от Каспийския регион, пресичаща Азербайджан, Грузия и Турция и достигаща пазарите на ЕС в Гърция и Италия, включващ следните ПОИ:</p> <p>7.1.1 Газопровод към ЕС от Туркменистан и Азербайджан през Грузия и Турция [понастоящем известен като комбинацията „Транскаспийски газопровод“ („ТСП“), „Разширяване на Южнокавказкия газопровод“ („SCPFEX“) и „Трансанадолски газопровод за природен газ“ („TANAP“)]</p> <p>7.1.3 Газопровод от Гърция до Италия през Албания и Адриатическо море [понастоящем известен като „Трансадриатически газопровод“ („TAP“)], включващ измервателна, регулираща и компресорна станция при Nea Messimvria</p>
7.3	<p>ПОИ клъстер за инфраструктура за подаване на нов газ от залежи на природен газ в източната част на Средиземноморието, включително:</p> <p>7.3.1 Газопровод от залежите на природен газ в източната част на Средиземноморието до континентална Гърция през Крит [понастоящем известен като „Газопровод EastMed“], с измервателна и регулираща станция при Megalopoli</p> <p>и в зависимост от него, следните ПОИ:</p> <p>7.3.3 Газопровод в морето, свързващ Гърция и Италия [понастоящем известен като газопровод „Посейдон“]</p> <p>7.3.4 Увеличаване на вътрешната преносна способност юг — север в Италия [понастоящем известен като „Линия Adriatica“]</p>
7.5	Развитие на газова инфраструктура в Кипър [понастоящем известен като „Кипър Gas2EU“]

8) **Приоритетен коридор „План за взаимосвързване на Балтийския енергиен пазар в областта на природния газ“ („BEMIP Gas“)**

№	Определение
8.1	8.1.1 Междусистемна връзка Естония — Финландия [понастоящем известна като „Balticconnector“]
8.2	<p>Клъстер „Модернизиране на инфраструктура в източната част на региона на Балтийско море“, включващ следните ПОИ:</p> <p>8.2.1 Увеличаване на пропускателната способност на междусистемната връзка Латвия — Литва</p> <p>8.2.2 Увеличаване на пропускателната способност на междусистемната връзка Естония — Латвия</p> <p>8.2.4 Увеличаване на капацитета на подземното газохранилище Inčukalns (LV)</p>
8.3	<p>Клъстер за инфраструктура, включващ следните ПОИ:</p> <p>8.3.1 Укрепване на междусистемната връзка Нубго — Полша/Дания</p> <p>8.3.2 Междусистемна връзка Полша — Дания [понастоящем известна като „Балтийски газопровод“]</p>
8.5	Междусистемна връзка Полша — Литва [понастоящем известна като „GIPL“]
8.6	Терминал за ВПГ Гьотеборг в Швеция
8.7	Увеличаване на пропускателната способност на терминал за ВПГ Swinoujście в Полша

9) **Приоритетен коридор „Връзки за доставка на нефт в Централна източна Европа“ („OSC“)**

№	Определение
9.1	Нефтепровод Adamowo — Brody: газопровод, свързващ площадката за обработка на дружество Uktransnafta в Brody (Украйна) и резервоарно стопанство Adamowo (Полша)
9.2	Нефтепровод Bratislava — Schwechat: тръбопровод, свързващ Schwechat (Австрия) и Братислава (Словакия)
9.4	Нефтепровод Litvinov (Чешка република) — Sprengau (Германия): проектът за разширение на тръбопровода за суров нефт „Дружба“ до нефтозавода TRM Sprengau
9.5	Клъстер Померански тръбопровод (Полша), включващ следните ПОИ: 9.5.1. Изграждане на нефтен терминал в Gdańsk (етап II) 9.5.2. Разширяване на Померанския тръбопровод: втората линия на тръбопровода
9.6	TAL Plus: разширяване на пропускателната способност на тръбопровода TAL между Trieste (Италия) и Ingolstadt (Германия)

10) **Приоритетна тематична област „Внедряване на интелигентни електроенергийни мрежи“**

№	Определение
10.3	SINCRO.GRID (Словения, Хърватия) — новаторско интегриране на утвърдени технологични решения със синергичен ефект с цел да се повиши сигурността на работата едновременно на словенската и на хърватската електроенергийна система
10.4	ACON (Чешката република, Словакия) — основната цел на ACON е да се насърчи интегрирането на чешкия и словашкия пазар на електроенергия
10.5	ALPGRID (Австрия, Италия) — новаторско интегриране на утвърдени технологични решения със синергичен ефект с цел едновременно увеличаване на оперативната ефективност на италианските и австрийските регионални електроенергийни системи
10.6	Инициатива за интелигентни граници (Франция, Германия) — инициативата за интелигентни граници ще свърже разработените от Франция и Германия политики с оглед подпомагане на техните градове и територии при разработване на стратегиите им за енергиен преход и интеграция на европейския пазар

11) **Приоритетна тематична област „Електроенергийни магистрали“**

Списък на ПОИ с двойно обозначение като „електроенергийни магистрали“

№	Определение
Приоритетен коридор „Морска електроенергийна мрежа в северните морета“ („NSOG“)	
1.1	1.1.1 Междусистемна връзка между Gezelle (BE) и областта в близост до Richborough (UK)
1.3	Клъстер Дания — Германия, включващ следните ПОИ: 1.3.1 Междусистемна връзка между Endrup (DK) и Niebüll (DE) 1.3.2 Вътрешна линия между Niebüll и Brunsbüttel (DE)

№	Определение
1.4	Клъстер Дания — Германия, включващ следните ПОИ: 1.4.1 Междусистемна връзка между Kassø (DK) и Audorf (DE) 1.4.2 Вътрешна линия между Audorf и Hamburg/Nord (DE) 1.4.3 Вътрешна линия между Hamburg/Nord и Dollern (DE)
1.6	Междусистемна връзка Франция — Ирландия между La Martyre (FR) и Great Island или Knockraha (IE) [понастоящем известна като „Celtic Interconnector“]
1.7	Клъстер междусистемни връзки Франция — Обединено кралство, включващ един или повече от следните ПОИ: 1.7.1 Междусистемна връзка между Cotentin (FR) и областта в близост до Exeter (UK) [понастоящем известна като „FAB“] 1.7.2 Междусистемна връзка между Tourbe (FR) и Chilling (UK) [понастоящем известна като „IFA2“] 1.7.3 Междусистемна връзка между Coquelles (FR) и Folkestone (UK) [понастоящем известна като „Elec-Link“] 1.7.4 Междусистемна връзка между Le Havre (FR) и Lovedean (UK) [понастоящем известна като „AQUIND“] 1.7.5 Междусистемна връзка между областта в близост до Dunkerque (FR) и областта в близост до Kingsnorth (UK) [понастоящем известна като „Gridlink“]
1.8	Клъстер Германия — Норвегия [понастоящем известен като „NordLink“] 1.8.1 Междусистемна връзка между Wilster (DE) и Tonstad (NO) 1.8.2 Увеличаване на преносната способност на вътрешните линии в южна Норвегия
1.10	Клъстер междусистемни връзки Обединено кралство — Норвегия, включващ един или повече от следните ПОИ: 1.10.1 Междусистемна връзка между Blythe (UK) и Kvilldal (NO) [понастоящем известна като „North Sea Link“] 1.10.2 Междусистемна връзка между Peterhead (UK) и Simadalen (NO) [понастоящем известна като „NorthConnect“]
1.13	Междусистемна връзка Исландия — Обединено кралство [понастоящем известна като „Ice Link“]
1.14	Междусистемна връзка между Revsing (DK) и Bicker Fen (UK) [понастоящем известна като „Viking Link“]
1.15	Междусистемна връзка между областта на Antwerp (BE) и областта в близост до Kemsley (UK)
1.16	Междусистемна връзка Нидерландия — Обединено кралство
Приоритетен коридор междусистемни връзки север — юг в Западна Европа („NSI West Electricity“)	
2.2	2.2.1 Първа междусистемна връзка между Lixhe (BE) и Oberzier (DE) [понастоящем известна като „ALEGrO“] 2.2.4 Втора междусистемна връзка Белгия — Германия
2.4	Междусистемна връзка между Codrongianos (IT), Lucciana (Корсика, Франция) и Suvereto (IT) [понастоящем известна като „SACOI 3“]
2.5	2.5.1 Междусистемна връзка между Grande Ile (FR) и Piosasco (IT) [понастоящем известна като „Savoie-Piemont“]
2.7	Междусистемна връзка между Aquitaine (FR) и Страната на баските (ES) [понастоящем известна като „Biscay Gulf (Бискайски залив)“]
2.9	Вътрешна линия между Osterath и Philippsburg (DE) за увеличаване на преносната способност на западните граници [понастоящем известна като „UltraneT“]

№	Определение
2.10	Вътрешна линия между Brunsbüttel-Großgartach и Wilster-Grafenrheinfeld (DE) за увеличаване на преносната способност на северните и южните граници [понастоящем известна като „Suedlink“]
2.13	Клъстер от междусистемни връзки Ирландия — Обединено кралство, включващ следните ПОИ: 2.13.1 Междусистемна връзка между Woodland (IE) и Turleenan (UK) 2.13.2 Междусистемна връзка между Srananagh (IE) и Turleenan (UK)
Приоритетен коридор междусистемни връзки север — юг в Централна Източна и Южна Европа („NSI East Electricity“)	
3.10	Клъстер Израел — Кипър — Гърция [понастоящем известен като междусистемен електропровод „EUROASIA“], включващ следните ПОИ: 3.10.1 Междусистемна връзка между Hadera (IL) и Kofinou (CY) 3.10.2 Междусистемна връзка между Kofinou (CY) и Korakia, Крит (EL) 3.10.3 Вътрешна линия между Korakia, Крит и регион Attica (EL)
3.12	Вътрешна линия в Германия между Wolmirstedt и Бавария за увеличаване на вътрешната преносна способност на коридора север — юг
3.27	Междусистемна връзка между Сицилия (IT) и Тунис (TU) [понастоящем известна като „ELMED“]
Приоритетен коридор „План за взаимосвързване на Балтийския енергиен пазар в областта на електроенергетиката“ („BEMIP Electricity“)	
4.1	Междусистемна връзка Дания — Германия между Tolstrup Gaarde (DK) и Bentwisch (DE) чрез разположени в морето вятърни паркове Kriegers Flak (DK) и Baltic 1 и 2 (DE) [понастоящем известна като „Комбинирана електропреносна мрежа Kriegers Flak“]

12) Трансгранична мрежа за въглероден диоксид

№	Определение
12.1	Център за CO ₂ Teesside (Обединено кралство, на следващи етапи Нидерландия, Белгия, Германия)
12.2	Транспортни и инфраструктурни проекти за CO ₂ (Обединено кралство, на следващи етапи Нидерландия, Норвегия)
12.3	Ротердамско ядро (Нидерландия и Обединеното кралство)
12.4	Трансгранични транспортни връзки между източниците на емисии на CO ₂ в Обединеното кралство и Нидерландия и хранилище в Норвегия

В. СПИСЪЦИ НА „ПРОЕКТИ, КОИТО ВЕЧЕ НЕ СЕ СЧИТАТ ЗА ПОИ“ И „ПРОЕКТИ, КОИТО ВЕЧЕ СА НЕРАЗДЕЛНА ЧАСТ ОТ ДРУГИ ПОИ“

1) Приоритетен коридор „Морска електроенергийна мрежа в северните морета“ („NSOG“)

ПОИ номера на проектите, които вече не се считат за ПОИ
1.1.3
1.2
1.5

1.9.2

1.9.3

1.9.4

1.9.5

1.9.6

1.11.1

1.11.2

1.11.3

1.11.4

2) **Приоритетен коридор междусистемни връзки север — юг в Западна Европа („NSI West Electricity“)**

ПОИ номера на проектите, които вече не се считат за ПОИ

2.2.2

2.2.3

2.3.1

2.3.2

2.5.2

2.6

2.8

2.11.1

2.11.2

2.11.3

2.12

2.15.2

2.15.3

2.15.4

2.16.2

2.19

2.20

2.21

2.22

2.25.1

2.25.2

2.26

Проекти, които вече са неразделна част от други ПОИ	
Първоначален ПОИ номер на проекта	Номер на ПОИ, в който понастоящем проектът е включен
2.1	3.1.4

3) **Приоритетен коридор междусистемни връзки север — юг в Централна Източна и Южна Европа („NSI East Electricity“)**

ПОИ номера на проектите, които вече не се считат за ПОИ
3.1.3
3.2.1
3.2.3
3.3
3.5.1
3.5.2
3.6.1
3.6.2
3.8.2
3.8.3
3.8.6
3.9.2
3.9.3
3.9.4
3.13
3.14.1
3.15.1
3.15.2
3.16.2
3.16.3
3.18.1
3.18.2
3.19.2
3.19.3
3.20.1
3.20.2
3.25
3.26

Проекти, които вече са неразделна част от други ПОИ

Първоначален ПОИ номер на проекта	Номер на ПОИ, в който понастоящем проектът е включен
3.19.1	3.22.5

4) **Приоритетен коридор „План за взаимосвързване на Балтийския енергиен пазар в областта на електроенергетиката“ („BEMIP Electricity“)**

ПОИ номера на проектите, които вече не се считат за ПОИ

4.5.1
4.5.3
4.5.4
4.5.5
4.8.6

Проекти, които вече са неразделна част от други ПОИ

Първоначален ПОИ номер на проекта	Номер на ПОИ, в който понастоящем проектът е включен
4.3	4.8.9
4.9	4.8.9

5) **Приоритетен коридор междусистемни газопроводни връзки север — юг в Западна Европа („NSI West Gas“)**

ПОИ номера на проектите, които вече не се считат за ПОИ

5.2
5.6
5.7.1
5.7.2
5.9
5.12
5.13
5.14
5.15.1
5.15.2
5.15.3
5.15.4
5.15.5
5.16
5.17.1
5.17.2
5.18
5.20

Проекти, които вече са неразделна част от други ПОИ	
Първоначален ПОИ номер на проекта	Номер на ПОИ, в който понастоящем проектът е включен
5.8.1	5.5.2
5.8.2	5.5.2

6) **Приоритетен коридор междусистемни газопроводи север — юг в Централна Източна и Югоизточна Европа („NSI East Gas“)**

ПОИ номера на проектите, които вече не се считат за ПОИ
6.3
6.5.3
6.5.4
6.7
6.8.3
6.9.2
6.9.3
6.11
6.12
6.16
6.17
6.19
6.20.1
6.20.5
6.21
6.22.1
6.22.2
6.25.2

Проекти, които вече са неразделна част от други ПОИ	
Първоначален ПОИ номер на проекта	Номер на ПОИ, в който понастоящем проектът е включен
6.1.1	6.2.10
6.1.2	6.2.11
6.1.3	6.2.11
6.1.4	6.2.11
6.1.5	6.2.11
6.1.6	6.2.11

Проекти, които вече са неразделна част от други ПОИ	
Първоначален ПОИ номер на проекта	Номер на ПОИ, в който понастоящем проектът е включен
6.1.7	6.2.11
6.1.8	6.2.2
6.1.9	6.2.11
6.1.10	6.2.2
6.1.11	6.2.2
6.1.12	6.2.12
6.2.3	6.2.2
6.2.4	6.2.2
6.2.5	6.2.2
6.2.6	6.2.2
6.2.7	6.2.2
6.2.8	6.2.2
6.2.9	6.2.2
6.5.2	6.5.6
6.6	6.26.1
6.8.4	6.25.4
6.13.1	6.24.4
6.13.2	6.24.4
6.13.3	6.24.4
6.14	6.24.1
6.15.1	6.24.10
6.15.2	6.24.10
6.18	7.3.4
6.24.2	6.24.1
6.24.3	6.24.1
6.24.5	6.24.4
6.24.6	6.24.4
6.24.7	6.24.4
6.24.8	6.24.4
6.24.9	6.24.4
6.25.3	6.24.10
6.26.2	6.26.1

Проекти, които вече са неразделна част от други ПОИ	
Първоначален ПОИ номер на проекта	Номер на ПОИ, в който понастоящем проектът е включен
6.26.3	6.26.1
6.26.4	6.26.1
6.26.5	6.26.1
6.26.6	6.26.1

7) **Приоритетен коридор „Южен газов коридор“ („SGC“)**

ПОИ номера на проектите, които вече не се считат за ПОИ
7.1.2
7.1.5
7.1.7
7.2.1
7.2.2
7.2.3
7.4.1
7.4.2

Проекти, които вече са неразделна част от други ПОИ	
Първоначален ПОИ номер на проекта	Номер на ПОИ, в който понастоящем проектът е включен
7.1.6	7.1.3
7.1.4	7.3.3
7.3.2	7.5

8) **Приоритетен коридор „План за взаимосвързване на Балтийския енергиен пазар в областта на природния газ“ („BEMIP Gas“)**

ПОИ номера на проектите, които вече не се считат за ПОИ
8.1.2.1
8.1.2.2
8.1.2.3
8.1.2.4
8.2.3
8.4
8.8

9) **Приоритетен коридор „Връзки за доставка на нефт в Централна източна Европа“ („OSC“)**

ПОИ номера на проектите, които вече не се считат за ПОИ

9.3

10) **Приоритетна тематична област „Внедряване на интелигентни електроенергийни мрежи“**

ПОИ номера на проектите, които вече не се считат за ПОИ

10.1

10.2

11) **Приоритетна тематична област „Електроенергийни магистрали“**

ПОИ номера на проектите, които вече не се считат за ПОИ

1.5“

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/541 НА КОМИСИЯТА**от 20 декември 2017 година****за изменение на Делегиран регламент (ЕС) 2017/2358 и Делегиран регламент (ЕС) 2017/2359 по отношение на съответните им дати на прилагане****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива (ЕС) 2016/97 на Европейския парламент и на Съвета от 20 януари 2016 г. относно разпространението на застрахователни продукти ⁽¹⁾, и по-специално член 25, параграф 2, член 28, параграф 4, член 29, параграфи 4 и 5 и член 30, параграф 6 от нея,

като има предвид, че:

- (1) С Директива (ЕС) 2016/97 се хармонизират националните разпоредби относно разпространението на застрахователни и презастрахователни продукти и се оправомощава Комисията да приема делегирани актове, с които да доуточнява критериите и практическите аспекти относно правилата за осъществяване на дейност, приложими по отношение на разпространението на основаващи се на застраховане инвестиционни продукти, и относно изискванията към застрахователните предприятия и разпространителите на застрахователни продукти във връзка с контрола и управлението на продуктите. Въз основа на тези правомощия Комисията прие на 21 септември 2017 г. Делегиран регламент (ЕС) 2017/2358 ⁽²⁾ и Делегиран регламент (ЕС) 2017/2359 ⁽³⁾.
- (2) С цел да се предостави възможност на компетентните органи и професионалните застрахователи да се адаптират по-добре към изискванията, заложи в посочените в първото съображение два делегирани регламента, датата на прилагане на тези делегирани регламенти следва да бъде съгласувана с датата, от която държавите членки трябва да започнат да прилагат мерките, необходими за спазване на Директива (ЕС) 2016/97, както е посочено в член 42, параграф 1 от същата директива,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1**Изменение на Делегиран регламент (ЕС) 2017/2358**

В член 13 от Делегиран регламент (ЕС) 2017/2358 втората алинея се заменя със следното:

„Той се прилага от датата, от която държавите членки трябва да започнат да прилагат мерките, посочени в член 42, параграф 1, първа алинея от Директива (ЕС) 2016/97.“

Член 2**Изменение на Делегиран регламент (ЕС) 2017/2359**

В член 20 от Делегиран регламент (ЕС) 2017/2359 втората алинея се заменя със следното:

„Той се прилага от датата, от която държавите членки трябва да започнат да прилагат мерките, посочени в член 42, параграф 1, първа алинея от Директива (ЕС) 2016/97.“

⁽¹⁾ ОВ L 26, 2.2.2016 г., стр. 19.⁽²⁾ Делегиран регламент (ЕС) 2017/2358 на Комисията от 21 септември 2017 г. за допълване на Директива (ЕС) 2016/97 на Европейския парламент и на Съвета с изискванията към застрахователните посредници и застрахователните дружества във връзка с контрола и управлението на продуктите (ОВ L 341, 20.12.2017 г., стр. 1).⁽³⁾ Делегиран регламент (ЕС) 2017/2359 на Комисията от 21 септември 2017 г. за допълване на Директива (ЕС) 2016/97 на Европейския парламент и на Съвета с изискванията за предоставяне на информация и с правилата за етичност, приложими към разпространението на основаващите се на застраховане инвестиционни продукти (ОВ L 341, 20.12.2017 г., стр. 8).

Член 3

Влизане в сила

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

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 20 декември 2017 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/542 НА КОМИСИЯТА**от 22 януари 2018 година****за поправка на текста на гръцки език на Делегиран регламент (ЕС) 2017/86 за установяване на план за премахване на изхвърлянето на улов на някои дънни видове в Средиземно море**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1380/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно общата политика в областта на рибарството, за изменение на регламенти (ЕО) № 1954/2003 и (ЕО) № 1224/2009 на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 2371/2002 и (ЕО) № 639/2004 на Съвета и Решение 2004/585/ЕО на Съвета ⁽¹⁾, и по-специално член 15, параграф 6 от него,

като има предвид, че:

- (1) В текста на гръцки език на Делегиран регламент (ЕС) 2017/86 на Комисията ⁽²⁾ — в член 4, буква б), подточки i), ii) и iii), буква в), подточки i) и ii), член 5, параграф 2, както и в таблиците в точки 2 и 3 от приложението е допусната грешка при превода на един от посочените рибни видове, която засяга обхвата на различни разпоредби от регламента.
- (2) Поради това текстът на Делегиран регламент (ЕС) 2017/86 на гръцки език следва да бъде съответно поправен. Поправката не се отнася за текста на останалите езици,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

(не засяга българската версия)

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 22 януари 2018 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ ОВ L 354, 28.12.2013 г., стр. 22.

⁽²⁾ Делегиран регламент (ЕС) 2017/86 на Комисията от 20 октомври 2016 г. за установяване на план за премахване на изхвърлянето на улов на някои дънни видове в Средиземно море (ОВ L 14, 18.1.2017 г., стр. 4).

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/543 НА КОМИСИЯТА**от 23 януари 2018 година****за поправка на текста на испански език на Делегиран регламент (ЕС) № 812/2013 на Комисията за допълване на Директива 2010/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на енергийното етикетироване на водоподгреватели, топлоакмулиращи резервоари за гореща вода и комплекти от водоподгревател и слънчево съоръжение****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2017/1369 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2017 г. за определяне на нормативна рамка за енергийно етикетироване и за отмяна на Директива 2010/30/ЕС ⁽¹⁾, и по-специално член 16 от него,

като има предвид, че:

- (1) В текста на испански език на Делегиран регламент (ЕС) № 812/2013 на Комисията ⁽²⁾ — в приложение II, таблица 1, в клетките в редове В и С в колона М, са допуснати две грешки, изразяващи се в различия във формулите за праговите стойности на водоподгреватели с мощностен клас М.
- (2) Поради това текстът на Делегиран регламент (ЕС) № 812/2013 на испански език следва да бъде съответно поправен. Поправката не се отнася за текста на останалите езици,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1*(не засяга българската версия)***Член 2**Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 23 януари 2018 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ ОВ L 198, 28.7.2017 г., стр. 1.

⁽²⁾ Делегиран регламент (ЕС) № 812/2013 на Комисията от 18 февруари 2013 г. за допълване на Директива 2010/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на енергийното етикетироване на водоподгреватели, топлоакмулиращи резервоари за гореща вода и комплекти от водоподгревател и слънчево съоръжение (ОВ L 239, 6.9.2013 г., стр. 83).

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/544 НА КОМИСИЯТА**от 27 март 2018 година****за забрана на риболова на син марлин в Атлантическия океан от страна на кораби, плаващи под знамето на Испания**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 1224/2009 на Съвета от 20 ноември 2009 г. за създаване на система за контрол на Съюза за гарантиране на спазването на правилата на общата политика в областта на рибарството ⁽¹⁾, и по-специално член 36, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕС) 2018/120 на Съвета ⁽²⁾ се определят квотите за 2018 г.
- (2) Според получената от Комисията информация с улова на посочения в приложението към настоящия регламент рибен запас от страна на корабите, плаващи под знамето на посочената в същото приложение държава членка или регистрирани в нея, отпуснатата за 2018 г. квота е изчерпана.
- (3) Поради това е необходимо да се забранят риболовните дейности за посочения рибен запас,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1**Изчерпване на квотата**

Квотата за риболов на посочения в приложението към настоящия регламент рибен запас, отпусната за 2018 г. на определената в същото приложение държава членка, се счита за изчерпана от датата, посочена в същото приложение.

Член 2**Забрани**

Забраняват се риболовните дейности за посочения в приложението към настоящия регламент рибен запас от страна на корабите, плаващи под знамето на посочената в същото приложение държава членка или регистрирани в нея, считано от указаната в приложението дата. По-специално се забраняват задържането на борда, преместването, трансбордирането или разтоварването на риба от този запас, уловена от горепосочените кораби след посочената дата.

Член 3**Влизане в сила**

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

⁽¹⁾ ОВ L 343, 22.12.2009 г., стр. 1.

⁽²⁾ Регламент (ЕС) 2018/120 на Съвета от 23 януари 2018 г. за определяне за 2018 г. на възможностите за риболов на определени рибни запаси и групи от рибни запаси, приложими във водите на Съюза и за риболовните кораби на Съюза в някои води извън Съюза, и за изменение на Регламент (ЕС) 2017/127 (ОВ L 27, 31.1.2018 г., стр. 1).

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 27 март 2018 година.

За Комисията,
от името на председателя,
João AGUIAR MACHADO
Генерален директор
Генерална дирекция „Морско дело и рибарство“

ПРИЛОЖЕНИЕ

№	01/TQ120
Държава членка	Испания
Запас	BUM/ATLANT
Вид	Син марлин (<i>Makaira nigricans</i>)
Зона	Атлантически океан
Дата на въвеждане на забраната	1.1.2018 г.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА**от 4 април 2018 година****за определяне на практически разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз ⁽¹⁾, и по-специално член 21, параграф 9 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила, посочени в Директива (ЕС) 2016/797, следва да намалят сложността, продължителността и разходите на процеса на издаване на разрешения на железопътни возила, да осигурят единни условия за хармонизиране на издаването на разрешения за тип возило и/или разрешаването на пускане на возило на пазара в ЕС и да засилят сътрудничеството между участниците в процеса по разрешаване на возила. С оглед да се намалят продължителността и разходите за разрешителния процес, сроковете следва да са възможно най-кратки.
- (2) Като се има предвид опитът на националните органи по безопасността („НОБ“), придобит при процеса по издаване на разрешения и при изготвянето на споразумения за сътрудничество по член 21, параграф 14 от Директива (ЕС) 2016/797, ранното влизане в контакт със заявителя под формата на координация („предварителна процедура“) се оценява като добра практика, улесняваща създаването на отношения между страните, участващи в процес на разрешаване на возила. Следва да се предлага такава предварителна процедура преди подаването на заявление за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара, с оглед да се даде възможност на разрешаващия орган и на съответните национални органи по безопасността за района на използване да се запознаят с проекта. За да може заявителят да получи представа какво може да очаква, при тази предварителна процедура следва да му бъдат разяснени приложимите правила, да му бъдат дадени подробни данни относно процеса на разрешаване на возила, включително за самия процес на вземане на решения, както и да се провери дали той е получил достатъчно информация. При подаването на заявление за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара, заявителят носи отговорност за осигуряване на спазването на всички изисквания. При изпълнението на своите задължения той се подпомага от други организации, като например организации за оценяване на съответствието, доставчици на стоки и услуги.
- (3) С оглед на постигане на икономии от широкомащабност и намаляване на административното натоварване, разрешението за тип возило следва да дава на заявителя право да произведе няколко возила със същата конструкция и да улеснява тяхното разрешаване. С типа на возилото се определя проектът, който ще бъде прилаган при всички возила, съответстващи на този тип. За всяко ново возило следва да бъде следван разрешителният процес и всеки нов тип следва да бъде въвеждан само ако е разрешен.
- (4) Следва да бъдат въведени концепциите за вариант и версия на типа на возилото, така че да се даде възможност за определяне на опции за конфигурацията или промени по време на жизнения цикъл на возилото в рамките на даден съществуващ тип, като разликата между варианти и версии е, че за вариантите е необходимо разрешение, а за версиите — не.
- (5) С оглед да се гарантира, че возилото ще продължава да отговаря на изискванията с течение на времето и че евентуални промени в конструкцията му, засягащи основните проектни характеристики, ще бъдат отразени като нови варианти и/или версии на типа возило, следва да се използва процес на управление на конфигурациите на типа возило. Субектът, отговарящ за управлението на конфигурациите на типа возило, е заявителят, получил разрешение за този тип возило.
- (6) Що се отнася до управлението на конфигурациите на самите возила, необходимо е да има процес на управление на конфигурациите, който да е ограничен в рамките на измененията, които не са обхванати в процеса на управление на конфигурациите на разрешения тип возило.
- (7) Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (наричана по-долу „Агенцията“) следва да изготви указания, описващи и (където е необходимо) изясняващи изискванията, определени в настоящия регламент.

⁽¹⁾ Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст), (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).

Указанията следва да се актуализират, публикуват и да се предоставя безплатен публичен достъп до тях. С оглед да се хармонизира подходът за обмен и записване на информация чрез системата за обслужване на едно гише по член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾, указанията следва да включват също образци, изготвени от Агенцията в сътрудничество с националните органи по безопасността.

- (8) Агенцията и националните органи по безопасността следва да въведат вътрешни разпоредби или процедури за осигуряване на спазване на изискванията за процеса на разрешаване на возила.
- (9) Като се има предвид, че споделянето на опит чрез обратна връзка се признава за добра практика, националните органи по безопасността и Агенцията следва да бъдат насърчени да споделят евентуална съответстваща информация. С оглед да може да предоставя подобна услуга, Агенцията следва да въведе протокол и процедури за запис и обмен на информация между Агенцията и националните органи по безопасността.
- (10) За да се избягва каквото и да е дублиране на оценявания и за да се намали административното натоварване за заявителя, Агенцията и националните органи по безопасността следва да вземат предвид в съответните случаи споразуменията за сътрудничество и многостранните споразумения, сключени в съответствие с член 21, параграф 14 и параграф 15 от Директива (ЕС) 2016/797.
- (11) Агенцията и националните органи по безопасността следва да регистрират цялата съответна информация и документираните мотиви за решението в системата за обслужване на едно гише, за да обосновават решенията на всеки етап от процеса на разрешаване на возила. Ако Агенцията и националните органи по безопасността разполагат със свои собствени системи за управление на информацията в областта на оценяването, по същите причини те трябва да осигуряват предаване на цялата съответна информация до системата за обслужване на едно гише. С оглед да се улесни комуникацията между заинтересованите страни, в указанията на Агенцията и на националните органи по безопасността трябва да има практически разпоредби относно комуникациите, които не са от значение за процеса на вземане на решения и поради това не е необходимо да бъдат подавани чрез системата за обслужване на едно гише.
- (12) В случаите, при които предвижданият район на използване е ограничен в рамките на железопътната мрежа или мрежи в една държава членка, съответното разрешение е валидно без да се прави разширение на района на използване за возила, пътуващи до гари в съседни държави членки с подобни характеристики на железопътните си мрежи, ако тези гари са близо до границата. В такъв случай заявителят може да подаде своето заявление за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара до Агенцията или до националния орган по железопътна безопасност. В случаите, при които ролята на разрешаващ орган се изпълнява от Агенцията, тя следва да се консултира със съответните национални органи по безопасността в съответствие с посоченото в член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 и да вземе под внимание съответните трансгранични споразумения.
- (13) В случаите, при които ролята на разрешаващ орган се изпълнява от Агенцията, заявителят следва, без това да засяга разпоредбите в точка 2.6 в приложение IV към Директива (ЕС) 2016/797, да има правото да подаде своето заявление до Агенцията на един от официалните езици в ЕС. По време на оценяването националните органи по безопасността следва да имат право да изпращат до Агенцията свързани с оценяването документи на езика на своята държава членка, без каквото и да е задължение да ги преведат.
- (14) Агенцията и националните органи по безопасността следва да разработят вътрешни разпоредби или процедури за управление на издаването на разрешения за тип возила и/или на разрешения за пускане на возила на пазара, с оглед намаляване на административното натоварване и на разходите на заявителя. Във връзка с това, заявителят следва да има възможност да подава в досието към заявлението си копия на оригинални документи. Оригиначните документи следва да са на разположение за проверка от страна на Агенцията и националните органи по безопасността след издаването на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара.
- (15) Необходимо е да се хармонизира категоризацията на проблемите в процеса на оценяване за да се гарантира, че заявителят разбира степента на острота на евентуални проблеми, посочени от Агенцията или от национален орган по безопасността. Тази категоризация е особено важна в случаите, при които в процеса участват няколко национални органи по безопасността. За да се улесни разрешителният процес за возила и да се намали административното натоварване в случаите, при които няма приложими национални правила, консултирането на Агенцията със съответните национални органи по безопасността за района на използване следва да бъде ограничено до проверка коя е правилната спецификация за района на използване в съответната държава членка. В случаите, при които има специфични разпоредби в техническите спецификации за оперативна съвместимост („ТСОС“), районът на използване би следвало да може да обхваща цялата железопътна мрежа в ЕС и извършваните от Агенцията проверки би следвало да са достатъчни.
- (16) Съответните возила и типове возила следва да продължат да бъдат разрешени съгласно член 54, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797, без това да засяга посоченото в член 21, параграф 12 и член 24, параграф 3 от същата директива. В случай на обновяване или модернизирание на тези возила, разпоредбите на настоящия регламент следва да се прилагат в съответствие с посоченото в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797.

⁽¹⁾ Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1).

- (17) Съгласно член 54, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797, новият режим за издаване на разрешения за возила ще започне да се прилага от 16 юни 2019 г. От друга страна обаче държавите членки имат възможност да уведомят Агенцията и Комисията по реда съгласно член 57, параграф 2 от посочената директива, че са удължили периода за нейното транспониране и поради това могат да продължат да издават разрешения за тип возила и/или разрешения за пускане на возила на пазара по реда съгласно Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ до 16 юни 2020 г. В периода между 16 юни 2019 г. и 15 юни 2020 г. е възможно да съществуват едновременно два различни правни режима с различни разрешаващи органи. Поради това е необходимо да се изясни как новият режим следва да се прилага едновременно с предишния на места, където предвиденият район на използване включва една или повече такива държави членки.
- (18) В случаите, при които даден национален орган по безопасността признае, че той няма да може да издаде разрешение за тип возило/разрешение за пускане на возило на пазара по реда съгласно Директива 2008/57/ЕО преди 16 юни 2019 г., или съответно преди 16 юни 2020 г. — в случая на тези държави членки, които са уведомили Агенцията и Комисията съгласно член 57, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797, то Агенцията, когато действа като разрешаващ орган, следва да приеме резултатите от оценката, направена от националния орган по безопасността, с цел да се избегне каквото и да е дублиране на оценяването и допълнително натоварване и отлагане за заявителя.
- (19) С оглед да се улесни пускането на возила на пазара и да се намалят административните натоварвания, разрешението за тип возило и/или разрешението за пускане на возило на пазара, издадено от Агенцията, следва да се признава като еквивалентно съответно на разрешение за тип возило по член 26 от Директива 2008/57/ЕО и разрешение за пускане на возило на пазара по членове 22 и 24 от Директива 2008/57/ЕО.
- (20) В техническите спецификации за оперативна съвместимост по член 4, параграф 3, буква е) от Директива (ЕС) 2016/797, както и в националните правила, следва да бъде предвиден постепенен преход, особено по отношение на проектите в напреднал етап на развитие (разработване), както тези проекти са определени в член 2, точка 23 от Директива (ЕС) 2016/797.
- (21) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, създаден по силата на член 21 от Директива 96/48/ЕО на Съвета ⁽²⁾,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА 1

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и обхват

- В настоящия регламент са определени изискванията, които трябва да бъдат спазвани от:
 - заявителя при подаване чрез системата за обслужване на едно гише по член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета на заявление за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара;
 - Агенцията и националните органи по безопасността при разглеждане на заявление за тип возило и/или за пускане на возило на пазара, както и във връзка с предварителната процедура;
 - разрешаващия орган, при вземане на решения относно издаването на разрешения за тип возило или за пускане на возило на пазара;
 - управителите на инфраструктура, при посочването на условия за провеждането на изпитвания по тяхната мрежа (техните мрежи) и предоставяне на информация, необходима за разрешаването на возило по отношение на съответния район на използване.
- Настоящият регламент се прилага без да засяга посоченото в член 21, параграф 16 и параграф 17 от Директива (ЕС) 2016/797.

⁽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 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).

Член 2

Определения

За целите по настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „разрешаващ орган“ („authorising entity“) означава органът, издаващ разрешения за тип возило и/или за пускане на возило на пазара;
- 2) „основни проектни характеристики“ („basic design characteristics“) означава параметрите, използвани за идентифициране на типа возило, както е специфициран в издаденото разрешение за тип возило и е записан в Европейския регистър на разрешените типове железопътни возила („ERATV“);
- 3) „управление на конфигурациите“ („configuration management“) означава систематичен организационен, технически и административен процес, прилаган по време на целия жизнен цикъл на дадено возило и/или тип возило с цел да се осигури наличие и поддържане на съгласуваност на документацията и проследимост на измененията, така че:
 - a) да са изпълнени изискванията на съответната нормативна уредба на ЕС и съответните национални правила;
 - б) измененията да се контролират и документират, било в техническите досиета или в досието, придружаващо издаденото разрешение;
 - в) информацията и данните да се поддържат в актуално състояние и да са точни;
 - г) съответните заинтересовани страни да са информирани за измененията, както е необходимо;
- 4) „дата на получаване на заявлението“ („date of receipt of the application“) означава:
 - a) в случаите, при които като разрешаващ орган действа Агенцията — първият общ работен ден за Агенцията и съответните национални органи по безопасността за предвидения район на използване след потвърждаването на получаването на заявлението;
 - б) в случаите, при които като разрешаващ орган действа национален орган по безопасността — първият работен ден в съответната държава членка след потвърждаването на получаването на заявлението;
- 5) „субект, управляващ изменението“ („entity managing the change“) означава притежателят на разрешението за типа возило, ползвателят на возилото или организацията, получила от тях такива правомощия;
- 6) „притежател на разрешение за типа на возилото“ („holder of the vehicle type authorisation“) означава физическото или юридическо лице, което е подало заявление и е получило разрешение за типа на возилото, или правопреемник на това лице;
- 7) „обосновано съмнение“ („justified doubt“) означава проблем, класифициран като проблем от „тип 4“ съгласно член 41, параграф 1, буква г), със съответна обосновка и потвърждаващи данни, повдигнат от разрешаващия орган и/или от националните органи по безопасността, отговарящи за района на използване, свързан с информацията, подадена от заявителя в неговото заявление;
- 8) „национален орган по безопасността за района на използване“ („national safety authority for the area of use“) или „НОБ за района на използване“ означава национален орган по безопасността, изпълняващ една или няколко от следните задачи:
 - a) оценяванията, посочени в член 21, параграф 5, буква б) от Директива (ЕС) 2016/797;
 - б) консултациите, изисквани съгласно член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797;
 - в) издаването на временни разрешения (ако такива разрешения са необходими) за използване на возилото за изпитвания по мрежата и вземането на мерки за да се осигури възможност за провеждане на изпитвания по мрежата, в съответствие с посоченото в член 21, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797;
- 9) „предварителна процедура“ („pre-engagement“) означава процедурен етап, предхождащ подаването на заявление за искане на разрешение, който се провежда по искане на заявителя;
- 10) „базово състояние при предварителната процедура“ („pre-engagement baseline“) означава становището за досието по предварителната процедура на разрешаващия орган и на съответните национални органи по безопасността за района на използване;
- 11) „установяване на изискванията“ („requirements capture“) означава процесът на идентифициране, задаване, прилагане и валидиране на изискванията, изпълнявани от заявителя за осигуряване на спазването на съответните изисквания на ЕС и национални изисквания. установяването на изискванията може да бъде интегрирано в процеса на разработване на съответния продукт;

- 12) „безопасно интегриране“ („safe integration“) означава изпълнението на същественото изискване за безопасност, специфицирано в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797, при комбинирането на съответни части в тяхното интегрално цяло, като например возило или подсистема, както и при комбинирането на возилото и мрежата, като се има предвид техническата съвместимост;
- 13) „вариант на тип возило“ („vehicle type variant“) означава опция за конфигурацията на даден тип возило, която е определена при първото разрешаване на типа возило в съответствие с член 24, параграф 1, или промени в съществуващ тип возило по време на неговия жизнен цикъл, за които е необходимо ново разрешение на типа возило в съответствие с член 24, параграф 1 и член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797;
- 14) „версия на тип возило“ („vehicle type version“) означава опция за конфигурацията на даден тип возило или вариант на тип возило, или промени в съществуващ тип возило по време на неговия жизнен цикъл, направени за да отразят промени в основните проектни характеристики, за които не е необходимо ново разрешение на типа возило в съответствие с член 24, параграф 1 и член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797;
- 15) „разрешение за пускане на возило на пазара“ („vehicle authorisation for placing on the market“) означава издаденото от разрешаващия орган решение, основаващо се на основателна увереност че заявителят и организацията, участващи в проектирането, изработването и валидирането на возилото, са изпълнили своите съответни задължения и отговорности за осигуряване на съответствие със съществените изисквания на приложимата нормативна уредба, или за осигуряване на съответствие с разрешения тип, което позволява возилото да може да бъде пуснато на пазара и да може да се използва по безопасен начин в района на използване, в съответствие с условията за използване и с други ограничения, когато са приложими, които са специфицирани в разрешението за возилото и в разрешението за типа на возилото;
- 16) „разрешение за тип возило“ („vehicle type authorisation“) означава издаденото от разрешаващия орган решение, основаващо се на основателна увереност че заявителят и организацията, участващи в проектирането, изработването и валидирането на типа возило, са изпълнили своите задължения и отговорности за осигуряване на съответствие със съществените изисквания на приложимата нормативна уредба, което позволява возилото, произведено в съответствие с разглеждания проект, да може да бъде пуснато на пазара и да може да се използва по безопасен начин в района на използване на този тип возило, в съответствие с условията за използване на возилото и с други ограничения, когато са приложими, които са специфицирани в разрешението за типа возило и се прилагат за всички возила, разрешени в съответствие с този тип;
- 17) „съответната дата“ („relevant date“) означава 16 юни 2019 г., освен за държавите членки, които са уведомили Агенцията и Комисията в съответствие с член 57, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797, че са удължили периода за транспониране на посочената директива, като в такъв случай съответната дата е 16 юни 2020 г.

Член 3

Отговорности на заявителя

Заявителят подава своето заявление за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент.

Отговорност на заявителя е да осигури идентифициране и спазване на съответните изисквания на приложимата нормативна уредба при подаването на заявление за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара.

Член 4

Отговорности на разрешаващия орган

1. Разрешаващият орган издава разрешения за типове возила и/или разрешения за пускане на возила на пазара („разрешенията“) в съответствие с членове 21, 24 и 25 от Директива (ЕС) 2016/797 и с разпоредбите на настоящия регламент.
2. За целите на издаването или отказването на разрешение, разрешаващият орган трябва:
 - а) да координира възлагането на задачите на съответните участници в процеса и определянето на координационни договори между тях;
 - б) да извърши оценяване на досието към заявлението, така че да достигне до обоснована увереност, че типът возило и/или возилото съответства на приложимата нормативна уредба;
 - в) да състави комплект, включващ евентуалната потвърдителна документация, резултатите от съответните оценки и документиранияте мотиви за своето решение да издаде или да откаже разрешение, в съответствие с настоящия регламент.

3. В случай, че разрешаващият орган е Агенцията, тя трябва да координира дейностите на националните органи по безопасността за района на използване, свързан с разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара.
4. При поискване от заявителя разрешаващият орган трябва да провежда предварителна процедура.
5. Разрешаващият орган трябва да изпълнява задачите си по открит, недискриминационен и прозрачен начин, да си служи с професионална преценка, да е безпристрастен и с пропорционални реакции и да осигурява документирани мотиви за своето решение.
6. Също така, разрешаващият орган трябва да въведе свои вътрешни разпоредби или процедури за управление на издаването на разрешения за тип возило и/или за пускане на возило на пазара. Тези разпоредби или процедури трябва да са съобразени със споразуменията по член 21, параграф 14 от Директива (ЕС) 2016/797 и в съответните случаи — с многостранните споразумения по член 21, параграф 15 от Директива (ЕС) 2016/797.
7. В случаите, при които заявителят посочи в съответствие с член 5, параграф 2, че валидността на разрешението за тип возило е била засегната от настъпили изменения, разрешаващият орган трябва съответно да актуализира Европейския регистър на разрешените типове возила (ERATV).
8. В случаите, при които заявителят посочи в своето заявление, че предвиденият район на използване на возилото (возилата) или на типа возило включва гари в съседни държави членки с подобни характеристики на железопътната мрежа, като тези гари са в близост до границата, разрешаващият орган трябва:
 - a) да получи потвърждение от националните органи по безопасността на съседните държави членки, че са спазени съответните нотифицирани национални правила и задължения, свързани със съответните трансгранични споразумения, преди да издаде разрешение за типа возило и/или разрешение за возилото; както и
 - b) да посочи в издаденото разрешение, че разрешението за типа возило и/или разрешението за возило са валидни също за такива гари, без да е необходимо разширение на района на използване.

Член 5

Отговорности на притежателя на разрешение за тип возило

1. Притежателят на разрешението за тип возило отговаря за управлението на конфигурациите на типа возило и за придружаващото досие на решението, издадено в съответствие с член 46.
2. Без това да засяга посоченото в член 53 и член 54, притежателят на разрешението за типа возило трябва, в рамките на управлението на конфигурациите на типа возило, да информира разрешаващия орган, издал разрешението за типа возило, относно всякакви засягащи валидността на разрешението за типа изменения на законодателството на ЕС.

Член 6

Отговорности на управителя на инфраструктура

1. Отговорностите на управителя на инфраструктура в района на използване в рамките на процеса на разрешаване на тип возило и/или разрешаване на пускане на возило на пазара, въз основа на предоставената от заявителя информация съгласно член 18, са ограничени до идентифициране и осигуряване на следните елементи:
 - a) работните условия, които да се прилагат при използване на возилото за изпитвания по мрежата;
 - b) необходимите мерки, които да се предприемат от страна на инфраструктурата за осигуряване на безопасна и надеждна работа по време на изпитванията по мрежата;
 - b) необходимите мерки в инфраструктурните съоръжения за провеждане на изпитванията по мрежата.
2. Съответните управители на инфраструктура за района на използване трябва:
 - a) да оказват съдействие на заявителя във връзка с условията за изпитвания на возилото по мрежата;
 - b) да предоставят по недискриминационен начин информация относно инфраструктурата във връзка с изпитванията на возилото по мрежата;
 - b) да идентифицират и предоставят условия и мерки за използване на возилото за изпитвания по мрежата в рамките на зададените срокове, посочени в член 21, параграф 3 и член 21, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/797 въз основа на информация, предоставена от заявителя;
 - г) по споразумение със заявителя да участват в предварителната процедура.

Член 7

Отговорности на националните органи по безопасността за района на използване

1. За целите по издаване на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара, националните органи по безопасността за района на използване отговарят:
 - а) за тяхната част от оценяването в съответствие с член 40;
 - б) за издаване на досие за оценяването, адресирано до разрешаващия орган, съгласно член 40, параграф 6.
2. При изпълнението на своите отговорности националните органи по безопасността за района на използване трябва да изпълняват задачите си по открит, недискриминационен и прозрачен начин, да си служат с професионална преценка, да са безпристрастни и с пропорционални реакции и да осигуряват документиранни мотиви за направените заключения.
3. При поискване от заявителя съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва да проведат предварителна процедура.
4. Националните органи по безопасността за района на използване трябва да споделят с Агенцията и останалите национални органи по безопасността цялата информация, произтичаща от натрупания опит по технически и експлоатационни въпроси, която може да има значение във връзка с издаването на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара, като например:
 - а) информация, получена съгласно член 4, параграф 5, буква б) от Директива (ЕС) 2016/798;
 - б) несъответствие със съществени изисквания, което съгласно член 26 от Директива (ЕС) 2016/797 може да доведе до изменение или отмяна на разрешение;
 - в) несъвършенства в техническа спецификация за оперативна съвместимост (TSI) по член 6 от Директива (ЕС) 2016/797.
5. Също така, националните органи по безопасността трябва да въведат свои вътрешни разпоредби или процедури за управление на издаването на разрешения за тип возило и/или за пускане на возило на пазара. Тези разпоредби или процедури трябва да са съобразени със споразуменията по член 21, параграф 14 от Директива (ЕС) 2016/797 и в съответните случаи — с многостранните споразумения по член 21, параграф 15 от Директива (ЕС) 2016/797.
6. Националните органи по безопасността за района на използване трябва да съставят, публикуват и поддържат в актуално състояние указания, описващи техния езиков режим, разпоредбите за комуникиране и процеса за издаване на временно разрешение, когато е поискано такова в съответствие с националната нормативна уредба, и съответно трябва да осигуряват безплатен публичен достъп до тези указания.

Член 8

Отговорности на Агенцията

1. Агенцията трябва да състави, публикува и поддържа в актуално състояние указания, описващи и изясняващи определените в настоящия регламент изисквания, и съответно трябва да осигурява безплатен публичен достъп до тези указания на всички официални езици на ЕС. Указанията трябва да включват също образци, които да могат да се използват от разрешаващия орган и от националните органи по безопасността в района на използване за обмен и записване на информация, както и образци за заявление, които да могат да се използват от заявителя.
2. Агенцията трябва да създаде протокол и процедури за записване и обмен на информация по член 7, параграф 4. Достъп до съответна информация могат да имат и други засегнати или заинтересовани страни, при условие че се спазва поверителността на информацията.

Член 9

Използване на разрешено возило

След извършване на проверките по член 23 от Директива (ЕС) 2016/797, дадено железопътно предприятие или управител на инфраструктура може да използва съответно возило в района на използване, в съответствие с условията за използване на возилото и евентуални други ограничения, посочени в разрешението за типа возило и/или в разрешението за пускане на возилото на пазара.

Член 10**Език**

1. В случаите, при които разрешението за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара се издава в съответствие с разпоредбите в член 21, параграфи 5 — 7 от Директива (ЕС) 2016/797, заявителят трябва:
 - а) да подаде заявлението и досието, придружаващо заявлението, на един от официалните езици на ЕС;
 - б) при поискване да преведе части на придружаващото заявлението досие, в съответствие с точка 2.6 от приложение IV към Директива (ЕС) 2016/797. В такъв случай езикът, който да бъде използван, се определя от националния орган по безопасността и се посочва в указанията по член 7, параграф 6.
2. Всяко взето от Агенцията решение относно издаването на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара, включително документираните мотиви за решението и, в съответните случаи, издаденото разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара, трябва да бъде представено на езика по буква а) от параграф 1.

Член 11**Процес на издаване на разрешение за трамвай-влакове в Единното европейско железопътно пространство**

1. За целите на разрешаването на типа на возило трамвай-влак и/или на разрешаването на пускането на пазара на возило трамвай-влак, предназначено да бъде използвано по релсовата система на ЕС, без да се засяга посоченото в член 1 от Директива (ЕС) 2016/797, и в случай че липсва техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС), приложима за съответното возило трамвай-влак или за съответния тип возило трамвай-влак, съгласно посоченото в член 1, параграф 5, буква б) от Директива (ЕС) 2016/797 държавите членки могат да използват процедура, предвидена в съответната национална нормативна уредба по отношение на разрешаването на типа на возило трамвай-влак и/или на разрешаването на пускане на пазара на возило трамвай-влак. В такъв случай заявителят трябва да вземе предвид националната нормативна уредба на съответната държава членка по отношение на процедурата, която да следва за получаване на разрешение за типа возило трамвай-влак и/или на разрешение за пускане на возило на пазара трамвай-влак.
2. В случай на разрешаване на тип возило трамвай-влак и/или на разрешаване на пускане на пазара на возило трамвай-влак, предназначено да бъде трансгранично използвано по релсовата система на ЕС, и ако липсва ТСОС, приложима за съответния тип возило трамвай-влак, заявителят трябва да подаде заявление до разрешаващите органи, посочени от съответните държави членки, които трябва да си сътрудничат с оглед на разрешаването на тип на возило трамвай-влак и/или на разрешаването на пускане на возило трамвай-влак на пазара.
3. В останалите случаи за возилото трамвай-влак и за типа возило трамвай-влак, попадащо в обхвата на Директива (ЕС) 2016/797, се издава разрешение в съответствие с процедурата, определена в настоящия регламент.

Член 12**Трансгранични споразумения**

1. Националните органи по безопасността са длъжни да представят по публично достъпен начин на своя уебсайт процедурата, която да бъде следвана във връзка с трансгранични споразумения за издаване на разрешения, обхващащи гари в съседни държави членки, съгласно член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797, по-специално по отношение на:
 - а) евентуални съществуващи трансгранични споразумения между национални органи по безопасността, които може да е необходимо да бъдат използвани;
 - б) процедурата, която да бъде следвана ако такива трансгранични споразумения не съществуват.
2. При сключването на трансгранично споразумение относно процеса за издаване на разрешение, обхващащо гари в съседни държави членки съгласно член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797, националните органи по безопасността трябва да определят процедурата, която ще се прилага, както и да изяснят поне следните въпроси:
 - а) етапите на процедурата;
 - б) сроковете;
 - в) техническия и географския обхват;

- г) ролите и задачите на участващите страни; и
- д) практическите разпоредби за провеждането на консултации със съответните страни.

ГЛАВА 2

ПОДГОТОВКА НА ЗАЯВЛЕНИЕТО

Член 13

Установяване на изискванията

1. В съответствие с общата цел за управление и смекчаване до приемливо ниво на установените рискове, заявителят трябва, преди подаването на заявление, да проведе процес на установяване на изискванията, с който да гарантира, че всички изисквания по отношение на проектирането на возилото във връзка с цялостния му жизнен цикъл:
 - а) са правилно идентифицирани;
 - б) са отразени в съответни функции или подсистеми, или са взети предвид чрез условия за използването и други ограничения; и
 - в) са изпълнени и валидирани.
2. При установяването на изискванията трябва по-специално да бъдат взети предвид следните изисквания:
 - а) съществените изисквания за подсистемите, посочени в член 3 и специфицирани в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797;
 - б) техническата съвместимост между подсистемите, съдържащи се във возилото;
 - в) безопасното интегриране на подсистемите, съдържащи се във возилото; и
 - г) техническата съвместимост на возилото с мрежата в района на използване.
3. Заявителят трябва да използва процеса на управление на рисковете, формулиран в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията ⁽¹⁾ в качеството на методика за установяване на изискванията по отношение на съществените изисквания „за безопасност“, отнасящи се за возилото и подсистемите, както и за безопасното интегриране между подсистемите по отношение на аспектите, обхванати в ТСОС и националните правила.

Член 14

Идентифициране на съответния вид разрешение

1. Заявителят трябва да идентифицира и избере съответния вид разрешение измежду следните възможни случаи:
 - а) първо разрешение: представлява разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, издадено от разрешаващия орган за нов тип возило, включително за неговите варианти и/или версии, ако има такива, и в съответните случаи — разрешение за първото возило от даден тип, съгласно член 21, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797;
 - б) подновено разрешение за тип возило: то е резултат от подновяването на разрешение за тип возило съгласно член 24, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797, в случай че не е необходима промяна в проекта на типа возило;
 - в) разширен район на използване: представлява разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, издадено от разрешаващия орган за вече разрешен тип возило и/или возило, което е необходимо за да се разшири районът на използване без промяна на проекта на возилото, съгласно член 21, параграф 13 от Директива (ЕС) 2016/797;
 - г) ново разрешение: представлява разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, издадено от разрешаващия орган след изменение на вече разрешено возило и/или тип возило съгласно член 21, параграф 12 или член 24, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797;
 - д) разрешение при съответствие с типа: представлява разрешение за пускане на возило на пазара или серия возила, съответстващи на вече разрешен и валиден тип возило въз основа на декларация за съответствие с този тип съгласно член 25, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797. В случаите, при които е приложимо, трябва да има ясна идентификация на версията на типа возило и/или на варианта на типа возило, на която/който съответства возилото или серията от возила.
2. В случаите на разрешения за типове возила по буква в) и буква г) заявителят трябва, ако той е притежател на съществуващото разрешение за типа возило, да реши дали съответното разрешение ще доведе до създаването на:
 - а) нов тип возило; или

⁽¹⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 г. относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009 (ОВ L 121, 3.5.2013 г., стр. 8).

б) нов вариант на тип возило в рамките на съществуващия тип, на който то се базира.

Ако заявителят не е притежател на съществуващия тип, разрешението води до създаването на нов тип в съответствие с член 15, параграф 4.

3. Заявителят може да комбинира:

а) искане за ново разрешение с искане за разрешение за разширен район на използване; или

б) искане за първо разрешение с искане за разрешение при съответствие с типа.

Сроковете, посочени в член 34, параграф 1 и параграф 2, се отнасят и за случаите на комбинирани заявления. В съответните случаи тези заявления могат да доведат до издаване от разрешаващия орган на няколко решения за разрешаване.

Член 15

Изменения във вече разрешен тип возило

1. Всякакви евентуални изменения в разрешен тип возило трябва да бъдат анализирани и категоризирани като само един от следните видове изменения и подлежат на разрешаване, както е посочено по-долу:

а) изменение, което не води до отклонение от техническите досиета, придружаващи ЕО декларациите за проверка на подсистемите. В този случай не е необходимо да се прави проверка от организация за оценяване на съответствието (conformity assessment body) и първоначалните декларации за проверка на подсистемите и разрешението на типа возило остават валидни и непроменени;

б) изменение, с което се въвежда отклонение от техническите досиета, придружаващи ЕО декларациите за проверка на подсистемите, което може да поражда нужда от нови проверявания (checks) и поради това да е необходима проверка (verification) в съответствие с приложимите модули за оценяване на съответствието, но което отклонение не оказва влияние върху основните проектни характеристики на типа возило и не поражда необходимост от ново разрешение съгласно критериите, формулирани в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797;

в) изменение в основните проектни характеристики на типа превозно средство, което не поражда необходимост от ново разрешение съгласно критериите, формулирани в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797;

г) изменение, което поражда необходимост от ново разрешение съгласно критериите, формулирани в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797.

2. Когато дадено изменение попада в обхвата на буква б) или буква в) от параграф 1 трябва да се актуализират техническите досиета, придружаващи ЕО декларациите за проверка на подсистемите и притежателят на разрешението на типа возило трябва да поддържа на разположение съответната информация при поискване от разрешаващия орган и/или от националните органи по безопасността за района на използване.

3. Когато дадено изменение попада в обхвата на буква в) от параграф 1, притежателя на разрешението други изменения на дадено возило трябва да бъдат анализирани и категоризирани в съответствие за типа возило трябва да създаде нова версия на типа возило или нова версия на вариант на типа возило и да предостави съответната информация на разрешаващия орган. Разрешаващият орган трябва да регистрира новата версия на типа возило или новата версия на варианта на типа возило в ERATV, в съответствие с посоченото в член 50.

4. Ако субектът, управляващ изменението, е различен от притежателя на разрешението на типа возило и направените в съществуващия тип возило изменения се категоризират в буква б), в) или г) от параграф 1, са валидни следните изисквания:

а) определя се нов тип возило;

б) управляващият изменението субект става заявител; и

в) заявлението за искане на разрешение за новия тип возило може да се базира на съществуващ тип возило и заявителят може да избере случая на разрешаване, посочен в член 14, параграф 1, буква г).

Член 16

Изменения във вече разрешено возило

1. За измененията във вече съществуващо возило, които са свързани със замени в рамките на ремонт и са ограничени до замяната на части с други части, изпълняващи идентични функции и с идентични работни показатели в рамките на превантивен или коригиращ ремонт на возилото, не е необходимо разрешение за пускане на пазара.

2. Всякакви други изменения на дадено возило трябва да бъдат анализирани и категоризирани в съответствие с член 15, параграф 1.

3. Когато дадено изменение попада в обхвата на член 14, параграф 1, буква г), управляващият изменението субект трябва да поиска ново разрешение за пускане на пазара в съответствие с посоченото в член 15, параграф 1, буква г).
4. Ако субектът, управляващ изменения на вече разрешено возило, които са категоризирани в съответствие с член 15, параграф 1, букви б) и в), не е притежателят на разрешението на типа возило, той трябва:
 - а) да направи оценка на отклоненията от техническите досиета, придружаващи ЕО декларациите за проверка на подсистемите;
 - б) да установи, че няма съответствие с никой от критериите, посочени в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797;
 - в) да актуализира техническите досиета, придружаващи ЕО декларациите за проверка на подсистемите;
 - г) да нотифицира направените изменения до разрешаващия орган.

Това може да се отнася за едно возило или за няколко идентични возила.

В случай на погрешна категоризация или недостатъчно обоснована информация разрешаващият орган може да издаде, в рамките на 4 месеца, мотивирано решение, изискващо да бъде подадено заявление за искане на разрешение.

5. Всяко изменение на возилото подлежи на управление на конфигурациите, за което отговорност носи неговият ползвател или упълномощения от него субект.

Член 17

Идентифициране на правилата, включително за неприлагане на технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС)

1. Въз на основа на избора на вида разрешение в съответствие с член 14 и установяването на изискванията, посочено в член 13, заявителят трябва да идентифицира всички приложими правила, по-специално техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) и националните правила.

Също така, заявителят трябва да разгледа и да вземе предвид списъка на несъвършенства на ТСОС (TSI deficiencies), който е публикуван на уебсайта на Агенцията.

Във връзка с този списък заявителят трябва да идентифицира посочения от Агенцията приемлив начин за постигане на съответствие (acceptable means of compliance), който да бъде използван в комбинация с ТСОС при установяването на съответствие с ТСОС в рамките на процеса на разрешаване на типа возило и/или на пускането на пазара на возилото.

2. Заявителят трябва да идентифицира всеки възможен случай, изискващ неприлагане на ТСОС, и да подаде своето заявление на съответните държави членки в съответствие с разпоредбите в член 7 от Директива (ЕС) 2016/797. В случаите, при които неприлагането на ТСОС се отнася за возила с район на използване, попадащ в повече от една държави членки, разрешаващият орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване са длъжни да координират със заявителя алтернативни мерки, които да бъдат предприети за подобряване на окончателната оперативна съвместимост на проекта.
3. Когато в нова версия на дадена ТСОС са предвидени преходни мерки, заявителят може вече по време на преходния период да избере изисквания от тази нова версия на съответната ТСОС, ако в новата версия изрично е позволено това.
4. В случаите, при които съгласно параграф 3 са избрани изисквания от по-нова версия на ТСОС, се прилага следното:
 - а) заявителят може да избере изисквания от различни ТСОС, които да бъдат спазени, и трябва:
 - i) да докаже и документира съгласуваността на наборите от изисквания, избрани от различни версии на дадена приложима ТСОС;
 - ii) да специфицира в заявлението за искане на разрешение частичния избор на изисквания от различни версии на ТСОС, както се изисква в приложение I;
 - iii) в случаите, при които има определено базово състояние при предварителна процедура, заявителят трябва да поиска от разрешаващия орган изменение или актуализация на това базово състояние при предварителната процедура по отношение на съответната ТСОС, в съответствие с разпоредбите в член 24, параграф 4;

- б) при оценяването на заявлението разрешаващият орган трябва да провери пълнотата на предложените от заявителя изисквания от ТСОС;
- в) по отношение на тези изисквания не е необходимо заявителят да подава искане за неприлагане на ТСОС съгласно член 7 от Директива (ЕС) 2016/797.
5. В случаите, при които това е предвидено в законодателството на държавата членка, заявителят може да избере изисквания от различни национални правила по същия начин, както това е предвидено в параграф 3 по отношение на ТСОС.
6. До приемането на съответните ТСОС заявителят и нотифицираната организация или организации (notified body or bodies) могат да използват в контекста на ЕО проверка за съответствие приемливите начини за постигане на съответствие по член 6, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797.
7. В контекста на доказване на съответствие с националните правила, заявителят и избраната организация или организации (designated body or bodies) могат да използват приемливите национални начини за постигане на съответствие по член 13, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797.

Член 18

Идентифициране и дефиниране на необходимите мерки при използване на возилото при изпитвания по железопътната мрежа

Заявителят трябва, въз основа на националните правила за изпитване, да идентифицира и дефинира мерките, необходими при използване на возилото при изпитвания по железопътната мрежа.

Член 19

Временно разрешение за използване на возило за изпитване по железопътната мрежа

1. Временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа могат да се издават само от националния орган по безопасността в случай, че това се изисква и е посочено в националната нормативна уредба на държавата членка.
2. Националните органи, оценяващи заявления за временно разрешение за използване на возило за изпитвания по железопътната мрежа, трябва да извършват това в съответствие със съответната национална нормативна уредба.

Член 20

Идентифициране на предвидените условия за използване на возилото и други ограничения.

Заявителят трябва да идентифицира предвидените условия за използване на возилото и други ограничения, свързани с типа на возилото.

Член 21

Идентифициране на оценяванията на съответствието

Заявителят трябва да идентифицира необходимите оценявания на съответствието съгласно разпоредбите в приложение IV към Директива (ЕС) 2016/797.

ГЛАВА 3

ПРЕДВАРИТЕЛНА ПРОЦЕДУРА

Член 22

Предварителна процедура

1. По искане на заявителя разрешаващият орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва да разглеждат заявления по предварителна процедура, с оглед да определят базовото състояние при предварителна процедура, преди подаването на заявление за искане за разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара. Заявлението по предварителна процедура се подава официално от заявителя по системата за обслужване на едно гише и трябва да е придружено от досие, съдържащо поне информацията, която е посочена в член 23.
2. Времевият период от момента на даването на становище по член 24, параграф 2 до подаването от заявителя на заявление за искане на разрешение на типа возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара не трябва да надхвърля 84 месеца.

3. Направеният от заявителя избор на разрешаващ орган за предварителната процедура е обвързващ до настъпването на едно от следните събития:
- а) заявителят е подал съответното заявление за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара;
 - б) изтекъл е времевият период, посочен в параграф 2, от момента на даването на становище по член 24, параграф 2 до подаването от заявителя на заявление за искане на разрешение на типа возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара; или
 - в) заявителят е поискал приключване на предварителната процедура.
4. Ако по време на предварителната процедура заявителят пожелае да промени разрешаващия орган, той трябва да поиска приключване на съществуващата предварителна процедура. Тогава заявителят може да изпрати ново заявление за предварителна процедура до друг разрешаващ орган.
5. Заявителят може да подаде заявление за искане на разрешение чрез системата за обслужване на едно гише по всяко време от предварителната процедура. В такъв случай предварителната процедура приключва.
6. При предварителната процедура се използват подточките в член 41 във връзка с категоризацията на проблемите, с оглед проследяване на проблемите, повдигнати към заявителя от разрешаващия орган и, в съответните случаи, от националните органи по безопасността за района на използване.

Член 23

Досие за предварителната процедура

Досието за предварителната процедура, придружаващо заявлението за предварителна процедура, трябва да съдържа следното:

- а) описание на типа возило и/или на возилото, за което се иска разрешение, включително в съответните случаи на предвижданите варианти и/или версии, както и описание на задачите и дейностите при разработването му;
- б) направения от заявителя избор на разрешаващ орган и на вида или видовете разрешение съгласно член 14;
- в) спецификация на предвиждания район на използване;
- г) спецификация на предвидените условия за използване на возилото и други ограничения, идентифицирани съгласно член 20;
- д) плана на заявителя за провеждането на неговата част от процеса на разрешаване на возилото, включително в съответните случаи планирането на изпитвания по железопътната мрежа;
- е) идентификация на методиката за процеса на установяването на изискванията в съответствие с член 13;
- ж) списък на правилата и изискванията, за които заявителят е идентифицирал необходимост да бъдат прилагани в съответствие с член 17 и член 18;
- з) списък на идентифицираните оценявания на съответствието съгласно член 21, включително на модулите, които да се приложат и на междинните декларации за проверка („ISV“) — в случаите, при които са приложими;
- и) описание на практическите разпоредби за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа — в случаите, при които са приложими;
- й) списък на съдържанието на документацията, която заявителят предвижда да подаде до разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване във връзка с разрешението на типа возило и/или на разрешението за пускане на возило на пазара;
- к) предложение относно езика, който да се използва при разрешителния процес съгласно посоченото в член 10;
- л) описание на начина на организиране от страна на заявителя на неговата част от разрешителния процес, включително (но не само) с посочване на информация как да се влиза в контакт със заявителя, информация за неговите лица за контакти, искания за уговаряне на координация и срещи с разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване.

Член 24

Базово състояние при предварителната процедура

1. В рамките на един месец след датата на получаване на заявлението за предварителна процедура разрешаващият орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва да информират заявителя, че досието за предварителната процедура е пълно или да поискат съответна допълнителна информация, като поставят разумно продължителен срок за нейното предоставяне.

2. В случаите, при които заявителят е информиран, че неговото досие е пълно, разрешаващият орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва да дадат чрез системата за обслужване на едно гише становище относно подхода, предложен от заявителя в заявлението за предварителната процедура, не по-късно от два месеца след потвърждаването, че досието е пълно. В това становище се посочва базовото състояние при предварителната процедура (pre-engagement baseline), като включително се определя версията на ТСОС и националните правила, които следва да се приложат във връзка с последващото заявление за искане на разрешение, без това да засяга посоченото в параграф 4.

3. В описанието на базовото състояние при предварителната процедура трябва да бъде уточнен езикът, който ще бъде използван, в съответствие с член 10.

4. В случай на изменения, засягащи досието за предварителната процедура и които са от значение за базовото състояние при предварителната процедура, заявителят трябва да изпрати изменено и актуализирано заявление за предварителна процедура, в което да са изяснени само измененията и интерфейсите с неизменените части. Това може да се случи в следните ситуации:

- а) изменения в проекта или в методиката за оценяване, дължащи се на съществени проблеми на безопасността;
- б) изменения в нормативните изисквания, поради които базовото състояние при предварителната процедура губи своето съответствие с изискванията; или
- в) евентуални други изменения, въведени доброволно от заявителя.

5. Разрешаващият орган и (когато е приложимо) съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва в рамките на 1 месец да прегледат и да издадат становище относно измененото и актуализирано заявление за предварителна процедура и да впишат това становище в изменено и актуализирано базово състояние при предварителната процедура.

ГЛАВА 4

ОЦЕНЯВАНЕ НА СЪОТВЕТСТИЕТО

Член 25

Оценяване на съответствието

Всяка организация за оценяване на съответствието (conformity assessment body) носи отговорност за съставяне на документите и изготвяне на необходимите доклади, отразяващи нейните оценявания на съответствието, извършвани в изпълнение на член 26.

Член 26

Провеждане на проверки и установяване на данни

1. Заявителят трябва, както е приложимо за съответния случай на получаване на разрешение, да проведе необходимите проверки за да установи данните, посочени в приложение I.
2. Разрешаващият орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване не предписват изисквания по отношение на данните, които се включват в техническите досиета, придружаващи ЕО декларациите за проверка на подсистемите, но в случаите на обосновано съмнение те могат да поискат от заявителя да направи допълнителни проверки.

Член 27

Коригиране на несъответствия

1. Заявителят е длъжен да коригира несъответствията с изискванията на ТСОС и/или национални правила, освен ако е разрешено неприлагане на ТСОС съгласно член 7 от Директива (ЕС) 2016/797. Това може да се отнася *mutatis mutandis* и за национални правила, ако това се допуска от националната нормативна уредба на държавата членка.
2. С оглед да коригира ситуация на несъответствие с изискванията, заявителят може, като алтернативна възможност, да извърши едно или повече от следните действия:
 - а) да промени проекта на возилото; в такъв случай процесът започва отначало от установяването на изискванията по член 13, което се отнася единствено за изменените елементи и за елементите, засегнати от промяната;
 - б) да определи условия за използване на возилото и други ограничения съгласно член 20; в такъв случай условията за използване на возилото и другите ограничения трябва да бъдат дефинирани от заявителя и проверени от съответната организация за оценяване на съответствието.
3. Предложението на заявителя за условия за използване и други ограничения съгласно член 20 с цел коригиране на несъответствие трябва да се базира на необходимите оценявания на съответствието, извършвани съгласно член 25.

ГЛАВА 5

ПОДАВАНЕ НА ЗАЯВЛЕНИЕТО

Член 28

Установяване на доказателствени данни за заявлението

Заявителят, искащ разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, трябва да представи данни, че са изпълнени следните действия:

- а) събрани са ЕО декларациите за проверка на подсистемите, съставлящи возилото и в техническото досие, притежаващо ЕО декларациите, са представени данните относно заключенията на оценките на съответствието, направени след идентифицирането по член 21;
- б) осигурено е, че интерфейсите между подсистемите, които не са дефинирани в ТСОС и/или националните правила, са обхванати в установяването на изискванията по член 13 и съответстват на съществените изисквания, посочени в член 3, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797.

Член 29

Съставяне на придружаващото досие към заявлението

1. Заявителят трябва да подготви и състави по структуриран начин съдържанието на придружаващото досие към заявлението, което се изисква в съответствие с приложение I.
2. В случай на искане разрешение по член 14, параграф 1, букви б), в), г) и д), заявителят трябва да провери валидността на съществуващото разрешение на типа возило.
3. За разрешение по член 14, параграф 1, букви в) и г), заявителят трябва да подаде документацията, необходима на разрешаващия орган за издаване на решение, включително придружаващата документация за досието за предишното разрешение, когато има такава.

Член 30

Съдържание и пълнота на заявлението

1. За да се счита заявлението за пълно от страна на разрешаващия орган и, когато случаят е такъв — от съответните национални органи по безопасността за района на използване, е необходимо то да съдържа информацията, посочена в приложение I.
2. За разширения район на използване по член 14, параграф 1, буква в) се прилагат следните разпоредби:
 - а) документацията, която се добавя от заявителя към първоначалното цялостно придружаващо досие за решението, издадено съгласно член 46, се ограничава само до аспектите, свързани със съответните национални правила и техническата съвместимост между возилото и железопътната мрежа при разширения район на използване;
 - б) в случаите, при които първото разрешение за типа возило включва неприлагане на ТСОС, заявителят трябва да добави съответните решения за неприлагане на ТСОС в съответствие с член 7 от Директива (ЕС) 2016/797, обхващащи разширения район на използване, към първоначалното цялостно придружаващо досие за решението, издадено в съответствие с член 46;
 - в) в случая на возила или типове возила, разрешени в съответствие с Директива 2008/57/ЕО или преди нея, информацията, която се добавя от заявителя към първоначалното досие за аспектите по буква а), трябва да включва също приложимите национални правила.

Член 31

Подаване на заявлението за искане на разрешение чрез системата за обслужване на едно гише

1. Заявлението за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара трябва да бъде официално подадено от заявителя чрез входната точка на системата за обслужване на едно гише по член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796 и трябва да съдържа информацията, посочена в приложение I.
2. При подаването на заявление за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара заявителят трябва да избере разрешаващия орган в съответствие с член 21, параграф 5 и член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797.

3. Направеният от заявителя избор на разрешаващ орган е обвързващ до приемането от разрешаващия орган на решение за издаване на разрешение за типа возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара или съответно за отказ на разрешение, или до приключване от страна на заявителя на процедурата по заявлението.
4. Изготвеното от заявителя досие се препраща чрез системата за обслужване на едно гише до съответните национални органи по безопасността за района на използване.

ГЛАВА 6

РАЗПЛЕЖДАНЕ НА ЗАЯВЛЕНИЕТО

Член 32

Проверка за пълнота на заявлението

1. Разрешаващият орган трябва да провери пълнотата на представената от заявителя информация и документация в заявлението в съответствие с член 30.
2. Съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва:
 - а) да проверят дали районът на използване е правилно специфициран за съответните им части от него;
 - б) да повдигнат евентуални проблеми относно пълнотата на информацията и документацията, предоставена за оценяването във връзка с приложимите национални правила, както е определено в приложение III.
3. Проверката на пълнотата по параграфи 1 и 2 представлява проверка от страна на разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване дали:
 - а) цялата необходима информация и всички документи по член 30 са предоставени от заявителя в заявлението за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара;
 - б) представената документация и информация се считат за релевантни, така че да дадат възможност на разрешаващия орган и на съответните национални органи по сигурността за района на използване да извършат своите оценявания в съответствие с членове 38 — 40.

Член 33

Потвърждение на получаването на заявлението

1. Системата за обслужване на едно гише генерира автоматично потвърждение до заявителя за получаването на заявлението.
2. Оценяването на заявлението започва на датата на получаване на заявлението.

Член 34

Срокове за оценяване на заявлението

1. Разрешаващият орган и съответните национални органи по сигурността за района на използване трябва да оценят, всеки за своята част, пълнотата на заявлението, както е посочено в член 32, в рамките на един месец след датата на получаване на заявлението. Разрешаващият орган уведомява заявителя за резултата от тази оценка.
2. В случаите, при които заявителят бъде уведомен, че неговото досие е пълно, окончателното решение относно издаването на разрешение за типа возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара трябва да бъде взето не по-късно от четири месеца след потвърждаването, че досието е пълно.
3. В случая на разрешение, издадено въз основа на съответствие с тип возило съгласно член 14, параграф 1, буква д), решението на разрешаващия орган се издава в рамките на един месец след датата на получаване на заявлението.
4. Ако заявителят бъде информиран, че неговото досие не е пълно, окончателното решение за издаването на разрешение за типа возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара се взема не по-късно от четири месеца след подаването от заявителя на липсващата информация, освен ако заявлението е фундаментално непълно, в който случай то се отхвърля.
5. Дори в случай, че заявлението е пълно по смисъла на параграф 2, разрешаващият орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване могат в процеса на оценяване по всяко време да поискат допълнителна информация, като определят разумно продължителен срок за нейното подаване, без да суспендират оценяването, освен ако са приложими разпоредбите в параграф 6.

6. В случаите, при които разрешаващият орган или съответните национални органи по безопасността за района на използване повдигнат обосновано съмнение и от заявителя се изисква да представи допълнителна информация, разрешаващият орган може да суспендира оценяването и с надлежно документирано споразумение със заявителя да удължи срока отвъд периода, посочен в член 21, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797. Срокът за предоставяне на допълнителната информация трябва да е пропорционален на съответната трудност за заявителя да предостави исканата информация. Оценяването и съответният му срок започват да текат отново след като заявителят предостави исканата информация. При отсъствието на споразумение със заявителя разрешаващият орган или съответните национални органи по безопасността за района на използване вземат своето решение на базата на наличната информация.

Член 35

Комуникации по време на оценяването на заявлението

1. Комуникациите между разрешаващия орган, съответните национални органи по безопасността за района на използване и заявителя по всеки един от проблемите, посочени в член 41, трябва да се извършват посредством системата за обслужване на едно гише.
2. Статутът на всички етапи от процеса на разрешаване на возилото, решението относно заявлението и документираниите мотиви за това решение се съобщават на заявителя посредством системата за обслужване на едно гише.
3. В указанията на Агенцията и на националните органи по безопасността трябва да се съдържат разпоредби относно комуникациите между тях и заявителя.

Член 36

Управление на информацията относно оценяването на заявлението

1. Разрешаващият орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва да регистрират в системата за обслужване на едно гише резултатите от етапите на процеса на разрешаване на возилото, в които участват, всеки за своята съответна част от оценяването, както е приложимо, включително с всички свързани със заявлението документи, отнасящи се за:
 - а) получаването;
 - б) обработката;
 - в) оценяването;
 - г) заключенията от оценяването на заявлението, съгласно посоченото в член 45;
 - д) окончателното решение дали да бъде издадено или не разрешение за типа возило или разрешение за пускане на возило на пазара;
 - е) окончателна документация за разрешението за типа и/или за разрешението за пускане на возилото на пазара в съответствие с член 47.
2. Окончателното решение дали да бъде издадено или не разрешение за типа возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара се съобщава на заявителя посредством системата за обслужване на едно гише.
3. По отношение на посочените в параграф 1 документи разрешаващият орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва да използват процеса за контрол на документи, осигуряван от системата за обслужване на едно гише.
4. В случаите, при които националните органи по безопасността използват система за управление на информацията при обработването на адресираните до тях заявления, те трябва да прехвърлят цялата съответна информация в системата за обслужване на едно гише.

Член 37

Координация между разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване при оценяването на заявлението

1. За целите на оценяването на заявлението съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва да планират, организират и съгласуват разпоредби, необходими за да се вземат предвид националните правила и взаимното приемане (cross-assurance) по член 14, параграф 10 от Директива (ЕС) 2016/797. Съгласуваните разпоредби за оценяване на заявлението трябва да бъдат съобщени на оценяващия орган и на заявителя.

2. Разрешаващият орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва да се координират помежду си, за да предприемат мерки по евентуални проблеми, включително евентуални ситуации, порождащи необходимост от изменение на заявлението и/или искания за допълнителна информация, в случай че предоставянето на допълнителна информация оказва влияние върху периода на оценяване или би могло да повлияе на тяхната работа, и съответно да се споразумяват как да продължават нататък оценяването.
3. При завършването на координационните дейности по параграф 2 разрешаващият орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване вземат решение, всеки за своята част, да информират заявителя посредством системата за обслужване на едно гише относно евентуални ситуации, порождащи необходимост от изменение на заявлението и/или от искане на допълнителна информация.
4. Преди разрешаващият орган да вземе своето окончателно решение и преди съответните национални органи по безопасността за района на използване да подадат своите оценъчни доклада, разрешаващият орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва да изпълнят следните дейности:
 - a) да обсъдят резултата от своите съответни оценки; и
 - б) да се споразумеят относно условия за използване и други ограничения и/или изключения от района на използване, които да бъдат добавени в разрешението за типа возило и/или в разрешението за пускане на возилото на пазара.
5. Разрешаващият орган, въз основа на резултата от координационните дейности по параграф 4 от настоящия член, представя на заявителя своите документирани мотиви за решението си. При това свое действие той трябва да вземе под внимание оценъчните доклада на съответните национални органи по безопасността за района на използване по член 40, параграф 6, отнасящи се за издаването или отказа за издаване на разрешение на типа возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара, включително евентуални условия за използване на возилото или други ограничения и/или изключения от района на използване, които подлежат на включване в разрешението за типа возило и/или разрешението за пускане на возилото на пазара.
6. Разрешаващият орган трябва да направи вписвания относно координационните дейности и да ги поддържа в системата за обслужване на едно гише, в съответствие с посоченото в член 36.

Член 38

Оценяване на заявлението

Оценяването на заявлението се извършва от разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване с цел да се установи с разумна увереност, че заявителят и другите действащи лица, съдействали на заявителя, са изпълнили своите задължения и отговорности при етапите на проектиране, производство, верификация и валидиране на возилото и/или на типа возило за осигуряването на съответствие със съществените изисквания на приложимата нормативна уредба, така че возилото да може да бъде пуснато на пазара и да бъде безопасно използвано в района на използване на типа возило, в съответствие с посочените в заявлението условия за използване и други ограничения.

Член 39

Оценяване на заявлението, извършвано от разрешаващия орган

1. Разрешаващият орган трябва да оцени аспектите, посочени в приложение II.
2. В случаите, при които искането на заявителя за разрешение на тип возило и/или разрешение на пускане на возило на пазара се отнася за район на използване, който е ограничен до железопътни мрежи само в една държава членка и съответно заявителят е поискал ролята на разрешаващ орган да бъде изпълнена от националния орган по безопасността в съответствие с посоченото в член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797, разрешаващият орган трябва, в допълнение на оценяването по параграф 1, да оцени и аспектите, посочени в приложение III. В такъв случай разрешаващият орган трябва, в допълнение към тези посочени в приложение III аспекти, да провери също дали има някаква релевантна информация, записана съгласно член 8, параграф 2, и да я вземе предвид при оценяването на заявлението. Всякакви повдигнати проблеми трябва да бъдат записвани в дневника за вписвания (issues log), посочен в член 41.
3. В случаите, при които заявителят е използвал нестандартизирана методика за установяване на изискванията, разрешаващият орган трябва да оцени методиката като използва критериите, посочени в приложение II.
4. Независимо какъв е използваният метод, разрешаващият орган трябва да провери пълнотата, релевантността и съгласуваността на данните от приложената методика за установяване на изискванията. За ново разрешение от вида, посочен в член 14, параграф 1, буква г) оценяването от разрешаващия орган се ограничава само до тези части на возилото, които са изменени и до техните влияния върху непроменените части на возилото. Проверките, извършвани от разрешаващия орган във връзка с разрешение за „разширен район на използване“, съгласно посоченото в член 14, параграф 1, буква в), се ограничават до приложимите национални правила и до техническата съвместимост между возилото и железопътната мрежа в разширения район на използване. Разрешаващият орган не повтаря проверките, които вече са направени при предишни разрешавания.

5. Разрешаващият орган публикува оценъчно досие, което трябва да съдържа следните елементи:
- ясно становище дали резултатът от оценяването е отрицателен или положителен по отношение на искането на заявителя за съответния район на използване и, в съответните случаи, условия за използване или ограничения;
 - резюме за извършените оценявания;
 - доклад от дневника за вписвания (issues log) относно съответния район на използване;
 - попълнен проверочен списък (checklist), показващ че са оценени всички аспекти от приложение II и, в съответните случаи — от приложение III.

Член 40

Оценяване на заявлението, извършвано от съответните национални органи по безопасността за района на използване

- Съответните национални органи по безопасността за района на използване оценяват аспектите, посочени в приложение III. Оценяванията, извършвани от националните органи по безопасността за района на използване трябва да са във връзка само със съответните национални правила за района на използване, като се отчитат съгласуваните разпоредби по член 37, параграф 1.
- При оценяването на установяването на изискванията съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва да проверяват пълнотата, релевантността и съгласуваността на данните, получени от заявителя чрез приложената методика за установяване на данните.
- За ново разрешение от вида, посочен в член 14, параграф 1, буква г) оценяването от съответните национални органи по безопасността за района на използване се ограничава само до тези части на возилото, които са изменени и до техните влияния върху непроменените части на возилото.
- Проверките, извършвани от съответните национални органи по безопасността за района на използване във връзка с разрешение за „разширен район на използване“, съгласно посоченото в член 14, параграф 1, буква в), се ограничават до приложимите национални правила и до техническата съвместимост между возилото и железопътната мрежа в разширения район на използване. Съответните национални органи по безопасността за района на използване не повтарят проверките, които вече са направени при предишни разрешавания.
- В съответствие с член 6 и член 14 от Директива (ЕС) 2016/797, националните органи по безопасността за района на използване трябва, в допълнение към посочените в приложение III аспекти, да проверяват дали има съответна информация, вписана съгласно член 8, параграф 2, и да я вземат под внимание при оценяването на заявлението. Всякакви повдигнати проблеми трябва да бъдат записвани в дневника за вписвания (issues log), посочен в член 41.
- Съответните национални органи по безопасността за района на използване публикуват оценъчно досие, което трябва да съдържа следните елементи:
 - ясно становище дали резултатът от оценяването е отрицателен или положителен по отношение на искането на заявителя за съответния район на използване и, в съответните случаи, условия за използване или ограничения;
 - резюме за извършените оценявания;
 - доклад на база дневника за вписвания (issues log) относно съответния район на използване;
 - попълнен проверочен списък (checklist), показващ че са оценени всички аспекти от приложение III.

Член 41

Категоризация на проблемите

- Разрешаващият орган и, когато е приложимо — съответните национални органи по безопасността за района на използване, трябва да регистрират проблемите, установени при оценяването на досието към заявлението в дневник за вписвания (issues log) и да ги категоризират както следва:
 - „тип 1“: проблем, по който е необходим отговор от заявителя, за да бъде разбрано досието към заявлението;
 - „тип 2“: проблем, който може да доведе до изменение на досието към заявлението или до малко по своя характер действие от страна на заявителя; характерът на действието, което да бъде предприето, се оставя на преценката на заявителя и не трябва да възпрепятства издаването на разрешение за типа возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара;

- в) „тип 3“: проблем, който поражда необходимост от изменение на досието към заявлението от страна на възложителя, но не възпрепятства издаването на разрешение за типа возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара с допълнителни и/или по-ограничителни условия за използване на возилото и други ограничения в сравнение с посочените от заявителя в неговото заявление, но все пак по този проблем трябва да бъде взети мерки за да може да се издаде разрешение за типа возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара; всяко действие, което заявителят възнамерява да извърши за разрешаване на проблема, трябва да бъде предложено от заявителя и съгласувано от страната, установила проблема;
- г) „тип 4“: проблем, който поражда необходимост от изменение на досието към заявлението от страна на възложителя; при такъв проблем не се издава разрешение за типа возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара, освен ако проблемът бъде разрешен; всяко действие, което заявителят възнамерява да извърши за разрешаване на проблема, трябва да бъде предложено от заявителя и съгласувано от страната, установила проблема. Проблемите от тип 4 включват по-специално случаите на несъответствие с изискванията съгласно член 26, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797.
2. След отговора на заявителя или предприетото от него действие във връзка с проблема, разрешаващият орган или съответният национален орган по безопасността за района на използване трябва да направи повторна оценка на установения от него проблем, да го прекласифицира както е уместно и да зададе един от следните статуси за всеки от установените проблеми:
- а) „висящ проблем“ — в случай че предоставените от заявителя данни са незадоволителни и е необходима допълнителна информация;
- б) „приключен проблем“ — в случай че заявителят е дал подходящ отговор и не е останала никаква причина за безпокойство.

Член 42

Обосновано съмнение

1. В случай на обосновано съмнение разрешаващият орган и/или съответните национални органи по безопасността за района на използване могат, като алтернативна възможност, да предприемат едно или повече от следните действия:
- а) да извършат по-задълбочена и подробна проверка на представената в заявлението информация;
- б) да поискат от заявителя допълнителна информация;
- в) да поискат от заявителя да извърши изпитвания по железопътната мрежа.
2. В искането от разрешаващия орган и/или съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва да е посочен въпросът, който поражда необходимост от действие от страна на заявителя, но без да се посочват характерът или съдържанието на коригиращите действия, които да бъдат изпълнени от заявителя. Заявителят трябва да реши кой е най-подходящият начин за отговор на искането на разрешаващия орган и/или съответните национални органи по безопасността за района на използване.
3. Разрешаващият орган трябва да координира предложените от заявителя действия със съответните национални органи по безопасността за района на използване.
4. Разрешаващият орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване трябва да използват, без това да засяга разпоредбите в член 35, дневника за вписвания (issues log) по член 41 за целите на третирането на евентуални обосновани съмнения. Всяко обосновано съмнение трябва винаги:
- а) да бъде класифицирано като проблем от тип 4 по член 41, параграф 1, буква г);
- б) да бъде придружено от обосновка; и
- в) да включва ясно описание на въпроса, на който трябва да бъде отговорено от заявителя.
5. В случаите, при които заявителят се съгласи да предостави допълнителна информация съгласно буква б) и буква в) от параграф 1 по искане на разрешаващия орган и/или на съответните национални органи по безопасността за района на използване, срокът за предоставянето на тази допълнителна информация се определя в съответствие с член 34, параграф 5 и параграф 6.
6. Когато е възможно да се отстрани обоснованото съмнение чрез въвеждане на допълнителни и/или по-ограничителни условия за използване на возилото, както и на други ограничения в сравнение с посочените от заявителя в неговото заявление и заявителят се съгласи с това, може да бъде издадено разрешение за типа возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара при тези условия за използване на возилото и при другите ограничения.
7. В случаите, при които заявителят не се съгласи да предостави допълнителна информация, с която да се отстрани обоснованото съмнение, повдигнато от разрешаващия орган и/или от съответните национални органи по безопасността за района на използване, разрешаващият орган взема решение на база на съществуващата информация.

Член 43

Провеждани от разрешаващия орган проверки, отнасящи се за оценките, направени от съответните национални органи по безопасността за района на използване

1. Разрешаващият орган трябва да провери дали оценките, направени от националните органи по безопасността за района на използване, са съответстващи помежду си по отношение на резултатите по член 40, параграф 6, буква а).
2. В случаите, при които резултатът от проверката по параграф 1 показва, че оценките на националните органи по безопасността за района на използване са съответстващи, разрешаващият орган трябва да провери следното:
 - а) дали са попълнени изцяло проверочните списъци (checklists) по член 40, параграф 6, буква г);
 - б) дали всички съответни проблеми са приключени.
3. В случаите, при които резултатът от проверката по параграф 1 показва, че оценките не са съответстващи, разрешаващият орган трябва да поиска от съответните национални органи по безопасността за района на използване да проучат допълнително съответните мотиви. В резултат от това проучване трябва алтернативно да се предприеме или едно от следните действия, или и двете:
 - а) разрешаващият орган може да преразгледа своята оценка по член 39;
 - б) съответните национални органи по безопасността за района на използване могат да преразгледат своите оценки.
4. Резултатите от проучванията по параграф 3 на национални органи по безопасността за района на използване трябва да бъдат споделени с всички национални органи по безопасността за съответния район на използване, посочен в заявлението за искане на разрешение на типа на возило и/или на разрешение за возилото.
5. В случаите, при които даден проверочен списък (checklist) по параграф 2, буква а) е непълен или когато има неприключени проблеми по параграф 2, буква б), разрешаващият орган трябва да поиска от съответните национални органи по безопасността за района на използване да проучат допълнително съответните мотиви.
6. Националните органи по безопасността за района на използване трябва да отговорят на исканията на разрешаващия орган по отношение на непоследователностите в оценките по параграф 3, непълнотата на проверочните списъци по параграф 2, буква а) и/или неприключените проблеми по параграф 2, буква б). Разрешаващият орган трябва изцяло да вземе под внимание оценяванията, извършени от националните органи по безопасността за района на използване, свързани с приложимите национални правила. Обхватът на проверките, извършвани от разрешаващия орган, се ограничават до съгласуваността на оценяванията и пълнотата на оценяванията по параграфи 1 и 2.
7. В случай на несъгласие между разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване се прилага арбитражната процедура по член 21, параграф 7 от Директива (ЕС) 2016/797.

Член 44

Арбитраж по член 21, параграф 7 от Директива (ЕС) 2016/797 и член 12, параграф 4, буква б) от Регламент (ЕС) 2016/796

В случаите, при които като разрешаващ орган действа Агенцията, тя може да суспендира провеждането на процеса на разрешаване, като се консултира, когато е приложимо със съответните национални органи по безопасността за района на използване по време на провеждането на сътрудничеството, необходимо за достигане до взаимно приемлива оценка, докато Апелативният съвет (Board of Appeal) вземе решение, в рамките на сроковете, посочени в член 21, параграф 7 от Директива (ЕС) 2016/797. Агенцията трябва да посочи пред заявителя мотиви за суспендирането.

Член 45

Заклучение на оценяването на заявлението

1. Разрешаващият орган трябва да осигури правилно провеждане на процеса на оценяване като проверява по независим начин, че са изпълнени следните елементи:
 - а) различните етапи от процеса на оценяване са приложени правилно;
 - б) съществуват достатъчно данни, показващи че са оценени релевантните аспекти на заявлението;
 - в) получени са писмени отговори от заявителя на проблемите от тип 3 и тип 4 и на исканията за допълнителна информация;

- г) всички проблеми от тип 3 и тип 4 са решени, или ако не са решени има ясно документираните причини за това;
 - д) направените оценявания и взетите решения са документираните, справедливи и съответстващи;
 - е) направените заключения се базират на оценъчните досиета и отразяват оценяването като цяло.
2. Ако заключението е, че процесът на оценяване на заявлението е приложен правилно, достатъчно е да се потвърди, че параграф 1 е приложен правилно, заедно с евентуален коментар.
 3. Ако заключението е, че процесът на оценяване на заявлението не е приложен правилно, трябва ясно и конкретно да бъдат посочени мотивите за това заключение.
 4. Като последна стъпка от дейностите по оценяването разрешаващият орган трябва да попълни оценъчно досие, обхващащо посоченото в параграфи 2 и 3, въз основа на оценъчните досиета, издадени в съответствие с член 39, параграф 5 и член 40, параграф 6.
 5. В оценъчното досие по параграф 4 разрешаващият орган трябва да посочи документираните мотиви за своето заключение.

Член 46

Решение за разрешаване или за отказ на поисканото в заявлението разрешение

1. В рамките на една седмица след завършването на оценяването, но без това да засяга посоченото в член 34, разрешаващият орган трябва да вземе решение да издаде разрешение за типа возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара или съответно да откаже искането от заявлението. Това решение трябва да бъде взето въз основа на документираните мотиви по член 45, параграф 5.
2. Разрешаващият орган издава разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара в случай, че оценяването на аспектите, посочени в приложение II и в съответните случаи — в приложение III, поражда разумна увереност, че заявителят и съдействащите на заявителя участници са изпълнили своите отговорности в необходимата степен, в съответствие с член 38.
3. В случаите, при които след оценяването на аспектите, посочени в приложение II и в съответните случаи — в приложение III, не се поражда разумна увереност, че заявителят и съдействащите на заявителя участници са изпълнили своите отговорности в необходимата степен, в съответствие с член 38, разрешаващият орган трябва да откаже искането в заявлението.
4. В своето решение разрешаващият орган посочва следните елементи:
 - а) евентуални условия за използване на возилото и други ограничения;
 - б) мотивите за решението;
 - в) възможността и начините за обжалване на решението и съответните срокове.
5. Условията за използване на возилото и другите ограничения трябва да бъдат дефинирани в съответствие с основните проектни характеристики на типа возило.
6. Решението за разрешаване не трябва да съдържа каквито и да са ограничени във времето условия за използване на возилото и други ограничения, освен ако:
 - а) такива ограничени във времето условия са необходими, тъй като съответствието с ТСОС и/или националните правила не може да бъде напълно доказано преди издаването на разрешението; и/или
 - б) в ТСОС и/или националните правила има изискване заявителят да представи надеждна оценка на съответствието с изискванията.

В такъв случай разрешението може да включва условие да се докаже съответствие на реалните работни показатели с тези от оценката, при реално използване за известен период от време.

7. Окончателното решение за издаване на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара или съответно за отказ на искането от заявлението трябва да бъде записано в системата за обслужване на едно гише и да бъде съобщено, заедно с оценъчните досиета, на заявителя и на съответните национални органи по безопасността за района на използване, чрез системата за обслужване на едно гише.

8. В случаите, при които решението е или за отказ на искането в заявлението, или за издаване на разрешение за типа возило и/или за пускане на возилото на пазара, но при различаващи се условия на използване на возилото и други ограничения в сравнение с посочените от заявителя в неговото заявление, заявителят може да поиска разрешаващият орган да преразгледа своето решение в съответствие с член 51 от настоящия регламент. Ако заявителят не е удовлетворен от отговора на разрешаващия орган, той може да обжалва пред компетентния орган съгласно член 21, параграф 11 от Директива (ЕС) 2016/797.

ГЛАВА 7

ОКОНЧАТЕЛНА ДОКУМЕНТАЦИЯ

Член 47

Окончателна документация за разрешение за тип возило и/или за разрешение за пускане на возило на пазара

1. Разрешението за тип возило и/или разрешението за пускане на возило на пазара се оформя като документ, съдържащ информацията, посочена в член 48 и/или член 49.
2. На издаденото разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара се дава уникален европейски идентификационен номер („EIN“), чиято структура и съдържание се определят и администрират от Агенцията.
3. В разрешението за типа возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара могат да бъдат включени различаващи се условия за използване на возилото и други ограничения в сравнение с посочените от заявителя в неговото заявление.
4. Разрешаващият орган трябва да датира и надлежно да подпише разрешението за тип возило и/или за пускане на возило на пазара.
5. Разрешаващият орган трябва да осигури архивиране съгласно член 52 на решението, издадено в съответствие с член 46 и на цялостното придружаващо досие към това решение.

Член 48

Информация, която трябва да се съдържа в издадено разрешение за тип возило

В разрешението за тип возило, издадено от разрешаващия орган, трябва да се съдържа следната информация:

- a) правното основание, оправомощаващо разрешаващия орган да издаде разрешение за типа возило;
- b) идентификация на:
 - i) разрешаващия орган;
 - ii) заявлението;
 - iii) вида разрешение, както е посочено в член 14;
 - iv) заявителя за разрешението за типа возило;
 - v) европейския идентификационен номер (EIN), даден на разрешението за типа возило;
- v) идентификация на основните проектни характеристики на типа возило:
 - i) заявени в сертификатите за преглед на типа и/или на проекта;
 - ii) района на използване на возилото;
 - iii) условията за използване на возилото и други ограничения;
 - iv) препратка във връзка с разпоредбите в член 16 от Регламент (ЕС) № 402/2013, включително с идентификация на документа и версията му, към писмената декларация на предложителя по член 3, параграф 11 от Регламент (ЕС) № 402/2013, отнасяща се за типа возило.
- г) идентификация на:
 - i) идентификационното обозначение (ID) на типа возило, в съответствие с приложение II към Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията ⁽¹⁾;
 - ii) вариантите на типа возило, в съответните случаи;

⁽¹⁾ Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства (ОВ L 264, 8.10.2011 г., стр. 32).

- iii) версиите на типа возило, в съответните случаи;
- iv) стойностите на параметрите, посочени в ТСОС и (в съответните случаи) в националните правила, които имат значение за проверката на техническата съвместимост между возилото и района на използване;
- v) съответствието на типа на возилото със съответните ТСОС и набори от национални правила, свързани с параметрите, посочени в параграф 1, буква г), подточка iv);
- д) позоваване на ЕО декларациите за проверка на подсистемите;
- е) позоваване на други норми на ЕС или национални норми, с които е в съответствие типът возило;
- ж) позоваване на документираните мотиви за решението, както е посочено в член 45, параграф 5;
- з) датата и мястото на вземане на решението за издаване на разрешение за типа возило;
- и) лицето, подписало решението за издаване на разрешение за типа возило; и
- й) възможността и начините за обжалване на решението и съответните срокове, включително информация за националната процедура за обжалване.

Член 49

Информация, която трябва да се съдържа в издадено разрешение за пускане на возило на пазара

В разрешението за пускане на возило на пазара, издадено от разрешаващия орган, трябва да се съдържа следната информация:

- а) правното основание, оправомощаващо разрешаващия орган да издаде разрешение за пускане на возилото на пазара;
- б) идентификация на:
 - i) разрешаващия орган;
 - ii) заявлението;
 - iii) вида разрешение, както е посочено в член 14;
 - iv) заявителя, поискал разрешение за пускане на возилото на пазара;
 - v) европейския идентификационен номер (EIN), даден на разрешението за пускане на возилото на пазара;
- в) означението на регистрацията на типа возило в Европейския регистър на разрешените типове железопътни возила (ERATV), включително информация за варианта на типа возило и/или версията на типа возило в съответните случаи;
- г) идентификация на:
 - i) возилата;
 - ii) районите на използване;
 - iii) условията за използване на возилото и други ограничения.
- д) позоваване на ЕО декларациите за проверка на подсистемите;
- е) позоваване на други норми на ЕС или национални норми, с които е в съответствие возилото;
- ж) позоваване на документираните мотиви за решението, както е посочено в член 45, параграф 5;
- з) в случай на разрешение, издадено въз основа на съответствие с тип возило съгласно член 14, параграф 1, буква д), позоваване на декларацията за съответствие с разрешен тип возило, включително информация за версията на типа возило и/или варианта на типа возило, в съответните случаи;
- и) датата и мястото на вземане на решение за издаване на разрешение за пускане на возилото на пазара;
- й) лицето, подписало решението за издаване на разрешение за пускане на возилото на пазара; и
- к) възможността и начините за обжалване на решението и съответните срокове, включително информация за националната процедура за обжалване.

Член 50

Регистриране в Европейския регистър на разрешените типове железопътни возила (ERATV) и в Базата данни на Европейската железопътна агенция относно оперативната съвместимост и безопасността (ERADIS)

1. Регистрирането в ERATV се извършва от разрешаващия орган, като се използва информацията, представената от заявителя в рамките на заявлението за искане на разрешение. Заявителят носи отговорност за пълнотата и верността на данните, предоставени на разрешаващия орган. Разрешаващият орган отговаря за проверяване на съгласуваността на подадените от заявителя данни и за осигуряване на обществена достъпност на съответното вписване в ERATV.
2. Разрешаващият орган трябва да осигури актуализиране, както е уместно, на Базата данни на Европейската железопътна агенция относно оперативната съвместимост и безопасността („ERADIS“) преди предоставянето на разрешение за типа возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара.
3. В случай на изменения по член 15, параграф 1, буква в) и член 15, параграф 3, разрешаващият орган регистрира в ERATV новата версия на типа возило или новата версия на вариант на типа возило, като използва информацията, предоставена от притежателя на разрешението за типа возило. Притежателят на разрешението на типа возило носи отговорност за пълнотата и верността на данните, предоставени на разрешаващия орган. Разрешаващият орган отговаря за проверяване на съгласуваността на подадените от притежателя на разрешението на типа возило и за осигуряване на обществена достъпност на съответното вписване в ERATV.

Докато се очаква да се извърши регистрацията на нова версия на тип возило или на нова версия на вариант на тип возило, возилата, които са изменени за да съответстват на новата версия, могат вече незабавно да се използват.

Член 51

Преразглеждане по член 21, параграф 11 от Директива (ЕС) 2016/797

1. В случаите, при които решението на разрешаващия орган съдържа отказ или различаващи се условия за използване на возилото и други ограничения в сравнение с посочените от заявителя в неговото заявление, заявителят може да поиска преразглеждане на решението в срок от един месец след неговото получаване. Това искане се подава от заявителя посредством системата за обслужване на едно гише.
2. Искането за преразглеждане трябва да включва списък на въпросите, които според заявителя не са били правилно разгледани по време на процеса на разрешаване на возилото.
3. Всяка допълнителна информация, която е била разработена и вписана чрез системата за обслужване на едно гише след датата на издаване на решението за разрешаване, не се допуска в качеството на данни по досието.
4. Разрешаващият орган, в координация (когато е приложимо) и с националните органи по безопасността за района на използване, трябва да осигури безпристрастност на процеса на преразглеждане.
5. При процеса на преразглеждане трябва да бъдат разгледани проблемите, обосноваващи отрицателното решение на разрешаващия орган, в съответствие с искането на заявителя.
6. В случаите, при които като разрешаващ орган действа Агенцията, решението дали тя да промени или не своето решение подлежи на преразглеждане, в координация (когато е приложимо) със съответните национални органи по безопасността за района на използване.
7. Разрешаващият орган трябва да потвърди или промени своето първоначално решение в срок от два месеца от датата на получаване на искането за преразглеждане. Решението се съобщава на съответните страни посредством системата за обслужване на едно гише.

Член 52

Архивиране на решение и на цялостното досие, придружаващо издаденото решение в съответствие с член 46

1. Решението и цялостното досие, придружаващо издаденото решение в съответствие с член 46 се запазват в системата за обслужване на едно гише в период от поне 15 години.
2. Цялостното досие, придружаващо решението на разрешаващия орган, издадено в съответствие с член 46, трябва да включва всички използвани от разрешаващия орган документи и оценъчните досиета на съответните национални органи по безопасността за района на използване.

3. След изтичането на периода на пазене по параграф 1 решението, прието в съответствие с член 46 за издаване на разрешение на типа возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара, както и неговото придружаващо досие, се преместват в архив и се запазват в период до изтичането на пет години след приключването на експлоатацията на возилото, както тя е отразена в регистъра по член 47 от Директива (ЕС) 2016/797.

ГЛАВА 8

СУСПЕНДИРАНЕ, ОТМЯНА ИЛИ ИЗМЕНЕНИЕ НА ИЗДАДЕНО РАЗРЕШЕНИЕ

Член 53

Суспендиране, отмяна или изменение на издадено разрешение

1. Разрешаващият орган може да приложи временни мерки за безопасност под формата на суспендиране на разрешение за тип возило в съответствие с член 26, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797.
2. В случаите по член 26, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797 и след преглед на мерките, предприети за отстраняване на сериозния риск за безопасността, разрешаващият орган, издал разрешението, може да реши да отмени или измени решението, в съответствие с член 26, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797.
3. Заявителят може да обжалва решението за отмяна или изменение на дадено разрешение, в съответствие с член 26, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/797.
4. В случай на решение за отмяна или изменение на дадено разрешение, разрешаващият орган трябва да информира Агенцията и да даде мотивите за своето решение. Агенцията трябва да информира всички национални органи по безопасността за решението за отмяна или изменение на дадено разрешение, както и за мотивите за това решение.

Член 54

Въздействието на суспендиране, отмяна или изменение на издадено разрешение върху регистрацията в ERATV, ERADIS и регистрите на возилата

1. Когато разрешаващият орган вземе решение за отмяна, суспендиране или изменение на дадено разрешение за тип возило, той трябва съответно да актуализира данните в ERATV, в съответствие с разпоредбите в член 26, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797 и да осигури съответно актуализиране на ERADIS.
2. Държавата членка, където е регистрирано возилото, трябва да осигури отразяване на всяко решение за отмяна или изменение на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара в регистъра по член 47 от Директива (ЕС) 2016/797.

ГЛАВА 9

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 55

Преходни разпоредби

1. В случаите, при които национален орган по безопасността установи, че няма да може да издаде разрешение за возило в съответствие с Директива 2008/57/ЕО преди съответната дата за съответната държава членка, той трябва незабавно да информира заявителя и Агенцията.
2. В случая по член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 заявителят решава дали да продължи да бъде оценяван от националния орган по безопасността, или да подаде заявление до Агенцията. Заявителят трябва да информира за своето решение и двете институции, след което се прилага следното:
 - а) в случаите, при които заявителят е решил да подаде заявление до Агенцията, националният орган по безопасността трябва да изпрати досието по заявлението и резултатите от своето оценяване до Агенцията. Агенцията трябва да приеме оценяването, извършено от националния орган по безопасността;
 - б) в случаите, при които заявителят е решил да продължи оценяването му от националния орган по безопасността, националният орган по безопасността трябва да завърши своето оценяване на заявлението и да вземе решение относно издаването на разрешение за типа возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара в съответствие с член 21 от Директива (ЕС) 2016/797 и с настоящия регламент.
3. В случаите, при които районът на използване не е ограничен до една държава членка, разрешаващ орган трябва да е Агенцията и се прилага процедурата по буква а) от параграф 2.

4. В случаите по параграфи 2 и 3 заявителят трябва да подаде чрез системата за обслужване на едно гише преработено заявление за искане на разрешение за типа возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара, в съответствие с настоящия регламент. Заявителят може да поиска съдействие от участващите разрешаващи органи за допълването на досието.
5. Всяко разрешение за возило и/или разрешение за тип возило, издадено от Агенцията в периода от 16 юни 2019 г. до 16 юни 2020 г., трябва да изключва железопътната мрежа или железопътните мрежи във всяка от държавите членки, които са изпратили уведомление до Агенцията и Комисията в съответствие с член 57, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797 и още не са транспонирани тази директива, както и не са въвели в сила свои национални мерки за транспониране. Националните органи по безопасността на държавите членки, изпратили такова уведомление, трябва:
- а) да третират издадено от Агенцията разрешение за тип возило като еквивалентно на разрешенията за типове возила, издадени в съответствие с член 26 от Директива 2008/57/ЕО, и да прилагат по отношение на този тип возило параграф 3 на член 26 от Директива 2008/57/ЕО;
 - б) да приемат издадено от Агенцията разрешение като еквивалентно на първоначално разрешение, издадено в съответствие с член 22 или член 24 от Директива 2008/57/ЕО и да издадат допълнително разрешение в съответствие с член 23 или член 25 от Директива 2008/57/ЕО.
6. В случаите, посочени в буква а) от параграф 2 и в параграф 5, националният орган по безопасността трябва да сътрудничи на Агенцията и да координира с Агенцията предприемането на оценяването на елементите, посочени в член 21, параграф 5, буква а) от Директива (ЕС) 2016/797.
7. Товарните вагони, съответстващи на посоченото в точка 7.1.2 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013, отнасящ се за ТСОС за подсистемата „Подвижен състав — товарни вагони“ и имащи разрешение за пускане на пазара трябва да се третират в периода от 16 юни 2019 г. до 16 юни 2020 г. като возила с разрешение за пускане в експлоатация за целите по Директива 2008/57/ЕО от държавите членки, които са изпратили уведомление до Агенцията и Комисията в съответствие с член 57, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797 и още не са транспонирани тази директива, както и не са въвели в сила свои национални мерки за транспониране.

Член 56

Влизане в сила и прилагане

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

Той се прилага от 16 юни 2019 г. в държавите членки, които не са уведомили Агенцията или Комисията в съответствие с член 57, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797. От 16 юни 2020 г. той се прилага във всички държави членки.

Член 55, параграф 1 обаче се прилага от 16 февруари 2019 г. във всички държави членки. Облекченията, посочени в член 55, параграфи 2, 3, 4 и 6, трябва да бъдат предоставени от 16 февруари 2019 г. Член 55, параграф 5 се прилага от 16 юни 2019 г. във всички държави членки.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 4 април 2018 година.

За Комисията
Председател
Jean-Claude JUNCKER

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Съдържание на заявлението

(З) е означение за задължително изисквана информация, която трябва да бъде представена от заявителя.

(НЗ) е означение за незадължителна информация, която все пак може да бъде подадена от заявителя.

1. Вид на заявлението (З):

- 1.1. Разрешение за тип возило
 - а) Варианти на типа возило (когато е приложимо)
 - б) Версии на типа возило (когато е приложимо)
- 1.2. Разрешение за пускане на возило на пазара
 - а) Единично возило; или
 - б) Серия от возила

2. Вид на разрешението (З):

- 2.1. Първо разрешение
- 2.2. Ново разрешение
- 2.3. Разрешение за разширен район на използване
- 2.4. Подновено разрешение за типа
- 2.5. Разрешение при съответствие с типа

3. Район на използване (З):

- 3.1. Държави членки
- 3.2. Железопътни мрежи (поотделно за всяка държава членка)
- 3.3. Гари с подобни характеристики на железопътната мрежа в съседни държави членки, които гари са разположени близо до границата, съгласно посоченото в член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 (когато е приложимо)
- 3.4. Дефиниране на разширения район на използване (прилага се само за разрешение от вида „Разрешение за разширен район на използване“)
- 3.5. Цялата железопътна мрежа в ЕС

4. Издаващ орган (З):

- 4.1. Агенцията; или
- 4.2. Националният орган по безопасността в държавата членка (прилага се само в случай, че районът на използване е ограничен до една държава членка и този орган е избран от заявителя в съответствие с член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797)

5. Информация за заявителя:

- 5.1. Юридическо наименование (З)
- 5.2. Наименование на заявителя (З)
- 5.3. Съкратено наименование (НЗ)
- 5.4. Пълен пощенски адрес (З)
- 5.5. Телефон (З)
- 5.6. Факс (НЗ)
- 5.7. Електронна поща (З)
- 5.8. Уебсайт (НЗ)
- 5.9. Данъчен номер по ДДС (НЗ)
- 5.10. Друга съответна информация (НЗ)

6. Информация за лицето за контакти:

- 6.1. Собствено име (З)
- 6.2. Фамилно име (З)
- 6.3. Титла или длъжност (З)
- 6.4. Пълен пощенски адрес (З)
- 6.5. Телефон (З)
- 6.6. Факс (НЗ)
- 6.7. Електронна поща (З)
- 6.8. Езици, които могат да се използват (З)

7. Титуляр на настоящото разрешение за типа возило (не е приложимо в случай на първо разрешение) (З)

- 7.1. Юридическо наименование (З)
- 7.2. Наименование на титуляря на разрешението за типа (З)
- 7.3. Съкратено наименование (НЗ)
- 7.4. Пълен пощенски адрес (З)
- 7.5. Телефон (З)
- 7.6. Факс (НЗ)
- 7.7. Електронна поща (З)
- 7.8. Уебсайт (НЗ)
- 7.9. Данъчен номер по ДДС (З)
- 7.10. Друга съответна информация (НЗ)

8. Информация за оценяващите организации (З):**8.1. Нотифицирана организация (нотифицирани организации):**

- а) Юридическо наименование (З)
- б) Наименование на нотифицираната организация (З)
- в) Идентификационен номер (ID) на нотифицираната организация (З)
- г) Съкратено наименование (НЗ)
- д) Пълен пощенски адрес (З)
- е) Телефон (З)
- ж) Факс (НЗ)
- з) Електронна поща (З)
- и) Уебсайт (НЗ)
- й) Данъчен номер по ДДС (З)
- к) Друга съответна информация (НЗ)

8.2. Избрана организация (избрани организации):

- а) Юридическо наименование (З)
- б) Наименование на избраната организация (З)
- в) Съкратено наименование (НЗ)
- г) Пълен пощенски адрес (З)
- д) Телефон (З)
- е) Факс (НЗ)

- ж) Електронна поща (З)
 - з) Уебсайт (НЗ)
 - и) Данъчен номер по ДДС (З)
 - й) Друга съответна информация (НЗ)
- 8.3. Оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска — CSM RA), не се прилага за разрешение при съответствие с типа:
- а) Юридическо наименование (З)
 - б) Наименование на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска — CSM RA) (З)
 - в) Съкратено наименование (НЗ)
 - г) Пълен пощенски адрес (З)
 - д) Телефон (З)
 - е) Факс (НЗ)
 - ж) Електронна поща (З)
 - з) Уебсайт (НЗ)
 - и) Данъчен номер по ДДС (З)
 - й) Друга съответна информация (НЗ)
9. **Предварителна процедура:**
- 9.1. Позоваване на базовото състояние при предварителната процедура (НЗ)
 - 9.2. Друга съответна проектна информация (НЗ)
10. **Описание на типа возило (* специфицира се в съответствие с приложение II от Решение 2011/665/ЕС) (З):**
- 10.1. Идентификационен номер на типа (Type ID) (*)
 - 10.2. Версии на типа возило (когато е приложимо)
 - 10.3. Варианти на типа возило (когато е приложимо):
 - 10.4. Дата на вписване в ERATV (*) (не е приложимо при първо вписване)
 - 10.5. Наименование на типа (*)
 - 10.6. Алернативно наименование на типа (когато е приложимо)
 - 10.7. Категория (*)
 - 10.8. Подкатегория (*)
11. **Информация относно возилата (специфицира се в съответствие с приложение II от Решение 2007/756/ЕО ⁽¹⁾, когато има такава информация) (З):**
- 11.1. Европейски номера на возилата (EVN) или предварително резервирани номера на возилата
 - 11.2. Друго специфициране на возилата, в случай че няма европейски номера на возилата (EVN) или предварително резервирани номера на возилата
12. **Позоваване на съществуващо разрешение за типа возило (не се прилага в случай на първо разрешение) (З)**
13. **Описание на измененията в сравнение с разрешен тип возило (прилага се само в случай на ново разрешение) (З)**
14. **Условия за използване на возилото и други ограничения (специфицира се в съответствие с приложение II от Решение 2011/665/ЕС) (З):**
- 14.1. Кодирани ограничения
 - 14.2. Некодирани ограничения

(¹) Решение 2007/756/ЕО на Комисията от 9 ноември 2007 г. за приемане на обща спецификация на националния регистър на подвижния състав, предвиден в член 14, параграфи 4 и 5 от директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО (нотифицирано под номер С(2007) 5357) (OBL 305, 23.11.2007 г., стр. 30).

15. **Допълнителни функции по контрол, управление и сигнализация (CCS) (M)**16. **Приложими правила (3):**

- 16.1. Технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), включително с нормативно позоваване на публикацията в *Официален вестник на Европейския съюз*
- 16.2. Специфични клаузи от ТСОС за район на използване, покриващ цялата железопътна мрежа на ЕС (когато е приложимо)
- 16.3. Спецификация на избраните изисквания от по-нова версия на дадена ТСОС в сравнение с приложимата за оценяването ТСОС (включително отпаднали изисквания) (когато е приложимо)
- 16.4. Национални правила (когато е приложимо)
- 16.5. Неприлагания на ТСОС в съответствие с разпоредбите в член 7 от Директива (ЕС) 2016/797 (когато е приложимо)
- 16.6. Приложими правила за разширения район на използване.
- 16.7. Актуализирани ТСОС и/или национални правила (прилага се само за подновени разрешения за типа)

17. **Потвърждение и подпис на заявителя (3)**18. **Приложения (3):**

Информацията, която трябва да бъде включена в заявлението, е посочена поотделно за различните видове разрешения. Наличието на знака „x“ за съответния вид разрешение показва, че информацията е задължителна (3) за този вид разрешение.

		Първо разрешение	Подновено разрешение за типа	Разрешение за разширен район на използване	Ново разрешение	Разрешение при съответствие с типа
18.1	<p>Подкрепящи доказателства за установяването на изискванията, в съответствие с член 13, параграф 1.</p> <p>Ако заявителят използва методиката, посочена в приложение I от Регламент (ЕС) № 402/2013, потвърдителните данни се състоят от декларацията на заявителя по член 16 от Регламент (ЕС) № 402/2013 и доклада за оценка на безопасността по член 15 от Регламент (ЕС) № 402/2013.</p> <p>Ако се използва друга методика, изискваните данни са данните, необходими за да се докаже, че тази друга методика осигурява същата степен на увереност както методиката, посочена в приложение I от Регламент (ЕС) № 402/2013.</p>	X		X	X	
18.2	Указателна таблица, показваща къде може да бъде намерена информацията, необходима за оценяване на аспектите съгласно приложение II и приложение III	X	X	X	X	
18.3	Съответните решения за неприлагане на ТСОС съгласно член 7 от Директива (ЕС) 2016/797 (когато е приложимо)	X	X	X	X	X
18.4	Декларация за съответствие с типа и свързаната с нея документация (член 24 от Директива (ЕС) 2016/797)					X

		Първо разрешение	Подновено разрешение за типа	Разрешение за разширен район на използване	Ново разрешение	Разрешение при съответствие с типа
18.5	ЕО декларации за проверка на мобилните подсистеми, включително придружителни технически досиета (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797)	X	X	X	X	
18.6	Досието, придружаващо заявлението и решението за предишното разрешение или, когато е приложимо, препратка към решението, издадено по член 46 и към пълното придружително досие към решението, архивирано в системата за обслужване на едно гише.		X	X	X	
18.7	Спецификация и, в случаите когато е приложимо ⁽¹⁾ , описание на методиката, използване за установяване на изискванията за: а) съществените изисквания за подсистемите, специфицирани в член 3 от Директива (ЕС) 2016/797 и приложение III към нея; б) техническата съвместимост на подсистемите във возилото; в) безопасното интегриране на подсистемите във возилото; и г) техническата съвместимост на возилото с железопътната мрежа в района на използване.	X		X	X	
18.8	Общ метод за безопасност (CSM) във връзка с оценяване на риска, доклад за оценка на риска (член 15 от Регламент (ЕС) № 402/2013), отразяващ установяването на изискванията във връзка със съществените изисквания „за безопасност“ за подсистемите и безопасното интегриране на подсистемите.	X		X	X	
18.9	Когато това не е изцяло обхванато в ТСОС и/или националните правила — документиран данни за техническата съвместимост на возилото с железопътната мрежа в района на използване.	X		X	X	
18.10	Декларация за рисковете (член 16 от Регламент (ЕС) № 402/2013), обхващаща установяването на изискванията за съществените изисквания „за безопасност“ за подсистемите и безопасното интегриране на подсистемите по аспекти, които не са отразени в ТСОС и националните правила.	X		X	X	

		Първо разрешение	Подновено разрешение за типа	Разрешение за разширен район на използване	Ново разрешение	Разрешение при съответствие с типа
18.11	Общ метод за безопасност (CSM) във връзка с оценяване на риска, доклад за оценка на риска (член 15 от Регламент (ЕС) № 402/2013), отразяващ потенциалното изменение на цялостната степен на безопасност на возилото.			X	X	
18.12	Декларация за рисковете (член 16 от Регламент (ЕС) № 402/2013), отразяващ потенциалното изменение на цялостната степен на безопасност на возилото.			X	X	
18.13	Информация, необходима за вписване в Европейския регистър на разрешените типове железопътни возила („ERATV“), (съгласно приложение II към Решение 2011/665/ЕС)	X		X	X	
18.14	Ремонтна и експлоатационна документация (включително за спасителни операции), ако не е включена в точки 18.4 и/или 18.5.	X		X	X	

(¹) При използването на нестандартизирана методика.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Аспекти, оценявани от разрешаващия орган

Информацията, която се оценява от разрешаващия орган, е посочена поотделно за различните видове разрешения. Наличието на знака „x“ в колоната за съответния вид разрешение показва, че информацията е задължителна (3) за този вид разрешение.

		Първо разрешение	Подновено разрешение за типа	Разрешение за разширен район на използване	Ново разрешение	Разрешение при съответствие с типа
1	Заявлението е в съответствие с базовото състояние при предварителната процедура (когато е приложимо)	X	X	X	X	X
2	Избраният от заявителя вид разрешение е адекватен	X	X	X	X	X
3	Идентифицирането от заявителя на ТСОС и други нормативни актове на ЕС е правилно	X	X	X	X	
4	Избраните организации за оценяване на съответствието (нотифицирана (нотифицирани) организация (организации), организация за оценяване по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска — CSM RA) имат подходяща акредитация или признание, че са годни да извършват такива оценявания	X	X	X	X	
5	Неприлагания на ТСОС в съответствие с разпоредбите в член 7 от Директива (ЕС) 2016/797: 5.1. валидност (време и място на използване); 5.2. приложими към проекта; и 5.3. в съответствие с идентифицираните и прилагани правила.	X	X	X	X	X
6	6.1. Подходяща ли е прилаганата методика за установяване на изискванията от гледна точка на следните аспекти: а) Дали е използвана стандартизирана/приета методика?; и б) Дали прилаганият метод е предназначен и подходящ за съществените изисквания, за които се използва? 6.2. В случаите, при които прилаганата методика не е стандартизирана, или се използва за обхващането на съществени изисквания, за които тя не е предназначена, трябва да бъдат проверени следните аспекти, за да се оцени дали те в достатъчна степен се отчитат и обхващат от методиката: а) прилагана степен на независимо оценяване б) дефиниране на системите в) дефиниране и класификация на опасностите г) принципи за приемането на рискове д) оценяване на рисковете	X		X	X	

		Първо разрешение	Подновено разрешение за типа	Разрешение за разширен район на използване	Ново разрешение	Разрешение при съответствие с типа
	<ul style="list-style-type: none"> е) определени на изисквания ж) доказване на съответствие с изискванията з) управление на опасностите (дневник) 					
7	<p>Достатъчни данни от използваната методика за установяването на изискванията:</p> <p>7.1. В случаите, при които като методика за установяване на изискванията е използван процесът за управление на риска, посочен в приложение I от Регламент (ЕС) № 402/2013, трябва да бъдат проверени следните неща:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) Общият метод за безопасност (CSM) във връзка с оценяване на риска, декларация от предложителя (член 16 от Регламент (ЕС) № 402/2013), подписана от предложителя и потвърждаваща, че всички идентифицирани опасности и съответните рискове се контролират на приемливо ниво. б) Общият метод за безопасност (CSM) във връзка с оценяване на риска, доклад за оценяване на безопасността (член 15 от Регламент (ЕС) № 402/2013), който потвърждава декларацията на предложителя в определения обхват съгласно член 13 и поне по отношение на същественото изискване за безопасност за подсистемите и за безопасното интегриране на подсистемите във возилото. <p>7.2. Ако за установяване на изискванията е използвана друга методика, различна от процеса за управление на риска, посочен в приложение I от Регламент (ЕС) № 402/2013, трябва да бъдат проверени следните неща:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) Дали дефинирането на системата е пълно и в съответствие с проекта на возилото? б) Дали идентифицирането и класифицирането на опасностите е съответстващо и надеждно? в) Дали всички рискове се управляват по подходящ начин и се смекчават? г) Дали за изискванията, произтичащи от управлението на рисковете, е правилно проследена тяхната връзка до съответния риск и до данните за съответствие със съответното изискване? д) Дали управлението на опасностите е структурирано и съответстващо в рамките на процеса? е) Има ли положително становище от независима проверка? 	X		X	X	

		Първо разрешение	Подновено разрешение за типа	Разрешение за разширен район на използване	Ново разрешение	Разрешение при съответствие с типа
8	<p>По отношение на ЕО декларациите за проверка и ЕО сертификатите (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797) се проверяват следните неща:</p> <p>8.1. Подписите</p> <p>8.2. Валидността</p> <p>8.3. Обхватът</p> <p>8.4. Условия за използване на возилото, други ограничения, неприлагания на изисквания</p> <p>8.5. Неприлагания на ТСОС (в съответните случаи)</p> <p>8.6. Дали е обхваната цялата приложима нормативна уредба, включително други законодателни актове, които не са свързани с железопътния транспорт</p> <p>8.7. Елементи на оперативна съвместимост (валидност, обхват, условия за използване и други ограничения):</p> <p>а) ЕО сертификати за съответствие</p> <p>б) ЕО сертификати за годност за употреба</p>	X	X	X	X	
9	<p>По отношение на докладите от организациите за оценяване на съответствието (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797) се проверява дали:</p> <p>9.1. Има съответствие с ЕО декларациите за проверка и ЕО сертификатите</p> <p>9.2. Всички приложими правила са обхванати</p> <p>9.3. Има идентифицирани отклонения и несъответствия (когато е приложимо) и отговарят ли те на исканията за неприлагане</p> <p>9.4. Комбинирането на използваните модули е разрешено</p> <p>9.5. Правилно са идентифицирани условия за използване на возилото и други ограничения и в съответствие ли са те с условията, посочени в заявлението за искане на разрешение</p> <p>9.6. Потвърдителните данни, използвани от организациите за оценяване на съответствието, отговарят на приложимите фази на оценяване, описани в ТСОС (преглед на проекта, изпитване на типа и т.н.)</p>	X	X	X	X	
10	Проверка на оценяванията, направени от съответните национални органи по безопасността за района на използване, съгласно посоченото в член 43	X	X	X	X	

		Първо разрешение	Подновено разрешение за типа	Разрешение за разширен район на използване	Ново разрешение	Разрешение при съответствие с типа
11	Валидност на първото разрешение за типа возило		X	X	X	X
12	Първото разрешение за типа на возилото е валидно за съответния район на използване		X		X	X
13	Съществуващи условия за употреба на превозното средство и други ограничения		X	X	X	
14	Положително становище за общия метод за безопасност (CSM) във връзка с оценяване на риска, доклада за оценка на риска (член 15 от Регламент (ЕС) № 402/2013), отразяващ установяването на изискванията във връзка със съществените изисквания „за безопасност“ за подсистемите и безопасното интегриране на подсистемите.	X		X	X	
15	Положително становище за общия метод за безопасност (CSM) във връзка с оценяване на риска, доклада за оценка на риска (член 15 от Регламент (ЕС) № 402/2013), отразяващ потенциалното изменение на цялостната степен на безопасност на возилото (при значително изменение).			X	X	
16	Измененията в сравнение с разрешеното возило са описани в достатъчна степен и съответстват на общия метод за безопасност (CSM) във връзка с оценяване на риска, доклада за оценка на риска (член 15 от Регламент (ЕС) № 402/2013)				X	
17	ЕО декларациите за проверка и ЕО сертификатите са надлежно актуализирани във връзка с изменените и/или актуализирани правила		X			
18	Докладите от организациите за оценяване на съответствието са надлежно актуализирани във връзка с изменените и/или актуализирани правила: 18.1 Променените и/или актуализирани правила са обхванати 18.2 Има доказателствени данни, че типът возило продължава да съответства на изискванията		X			
19	Доказателствени данни, че проектът на типа возило не е променен		X	X		
20	Идентификация на возилото или на серията возила, обхванати от декларацията за съответствие с типа возило					X
21	Декларация за съответствие с типа и свързаната с нея документация (член 24 от Директива (ЕС) 2016/797)					X

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Аспекти, оценявани от съответните национални органи по безопасността за района на използване

Това приложение не се прилага в случаите когато районът на използване обхваща цялата железопътна мрежа в ЕС и ТСОС съдържат специфични условия за това.

Информацията, която се оценява от съответните национални органи по безопасността за района на използване във връзка със съответните национални правила, е посочена поотделно за различните видове разрешения. Наличието на знака „x“ в колоната за съответния вид разрешение показва, че информацията е задължителна (3) за този вид разрешение.

		Първо разрешение	Ново разрешение	Разрешение за разширен район на използване	Подновено разрешение за типа
1	Заявлението е в съответствие с базовото състояние при предварителната процедура (когато е приложимо)	X	X	X	X
2	Районът за използване в съответната държава членка е правилно специфициран	X	X	X	X
3	Националните правила и изисквания за съответния район на използване, идентифициран от заявителя, са посочени правилно	X	X	X	
4	Избраните организации за оценяване на съответствието във връзка с района на използване (посочена (-и) организация (-и), организация за оценяване по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска — CSM RA) имат подходяща акредитация или признание, че са годни да извършват такива оценявания	X	X	X	X
5	Съществуват достатъчно данни от използваната методика за установяване на изискванията специално във връзка с националните правила за съответния район на използване: 5.1. Ако за установяване на изискванията е използвана друга методика, различна от процеса за управление на риска, посочен в приложение I от Регламент (ЕС) № 402/2013, трябва да бъдат проверени следните неща: а) Дали дефинирането на системата е пълно и в съответствие с проекта на возилото? б) Дали идентифицирането и класифицирането на опасностите е съответстващо и надеждно? в) Дали всички рискове се управляват по подходящ начин и се смекчават? г) Дали за изискванията, произтичащи от управлението на рисковете, е правилно проследена тяхната връзка до съответния риск и до данните за съответствие със съответното изискване?	X	X	X	
6	По отношение на ЕО декларациите за проверка и сертификатите (във връзка с националните правила), (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797) се проверяват следните неща: 6.1. Подписи 6.2. Валидност 6.3. Обхват 6.4. Условия за използване на возилото, други ограничения, несъответствия с изисквания	X	X	X	X

		Първо разрешение	Ново разрешение	Разрешение за разширен район на използване	Подновено разрешение за типа
7	<p>По отношение на докладите от организациите за оценяване на съответствието (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797) се проверява:</p> <p>7.1. Съгласуваността с ЕО декларациите за проверка и сертификатите</p> <p>7.2. Идентифицирани ли са отклонения и несъответствия (ако е приложимо)</p> <p>7.3. Дали правилно са идентифицирани условия за използване на возилото и други ограничения и дали те са в съответствие с условията, посочени в заявлението за искане на разрешение</p> <p>7.4. Дали потвърдителните данни, използвани от организациите за оценяване на съответствието, отговарят на приложимите фази на оценяване, описани в националните правила</p>	X	X	X	X
8	Съществуващи условия за употреба на превозното средство и други ограничения		X	X	X
9	Положително становище за общия метод за безопасност (CSM) във връзка с оценяване на риска, доклада за оценка на риска (член 15 от Регламент (ЕС) № 402/2013), отразяващ установяването на изискванията във връзка със съществените изисквания „за безопасност“ за подсистемите и безопасното интегриране на подсистемите.	X	X	X	
10	Положително становище за общия метод за безопасност (CSM) във връзка с оценяване на риска, доклада за оценка на риска (член 15 от Регламент (ЕС) № 402/2013), отразяващ потенциалното изменение на цялостната степен на безопасност на возилото (при значително изменение).		X	X	
11	Измененията в сравнение с разрешеното возило са описани в достатъчна степен и съответстват на общия метод за безопасност (CSM) във връзка с оценяване на риска, доклада за оценка на риска (член 15 от Регламент (ЕС) № 402/2013)		X		
12	ЕО декларациите за проверка и ЕО сертификатите са надлежно актуализирани във връзка с изменените/актуализираните национални правила				X
13	<p>Докладите от организациите за оценяване на съответствието са надлежно актуализирани във връзка с изменените/ актуализираните правила:</p> <p>13.1. Изменените/актуализираните национални правила са обхванати</p> <p>13.2. Има доказателствени данни, че типът возило продължава да съответства на изискванията</p>				X

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/546 НА ЕВРОПЕЙСКАТА ЦЕНТРАЛНА БАНКА

от 15 март 2018 година

за делегиране на правомощието за приемане на решения относно собствения капитал (ЕЦБ/2018/10)

УПРАВИТЕЛНИЯТ СЪВЕТ НА ЕВРОПЕЙСКАТА ЦЕНТРАЛНА БАНКА,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 575/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 26 юни 2013 г. относно пруденциалните изисквания за кредитните институции и инвестиционните посредници и за изменение на Регламент (ЕС) № 648/2012 ⁽¹⁾, и по-специално член 26, параграф 3 и членове 28, 29, 77 и 78 от него,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1024/2013 на Съвета от 15 октомври 2013 г. за възлагане на Европейската централна банка на конкретни задачи относно политиките, свързани с пруденциалния надзор над кредитните институции ⁽²⁾, и по-специално член 4, параграф 1, буква г) от него,

като взе предвид Решение (ЕС) 2017/933 на Европейската централна банка от 16 ноември 2016 г. относно общата рамка за делегиране на правомощия за вземане на решения по отношение на правните инструменти във връзка с надзорните задачи (ЕЦБ/2016/40) ⁽³⁾, и по-специално член 4 от него,

като има предвид, че:

- (1) Съгласно член 4, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) № 1024/2013, в качеството си на компетентния орган за значими поднадзорни лица, Европейската централна банка (ЕЦБ) трябва да преценява дали емисиите на инструменти на базовия собствен капитал от първи ред отговарят на критериите, определени в Регламент (ЕС) № 575/2013. Значимите поднадзорни лица могат да класифицират капиталови инструменти като инструменти на базовия собствен капитал от първи ред само с предварителното разрешение на ЕЦБ.
- (2) Както се изисква съгласно член 26, параграф 3, трета алинея от Регламент (ЕС) № 575/2013, Европейският банков орган (ЕБО) е съставил и редовно актуализира публичен списък на всички видове инструменти във всяка държава членка, които отговарят на изискванията за инструменти на базовия собствен капитал от първи ред. Включването на вид инструмент в списъка на ЕБО означава, че той отговаря на критериите за допустимост, установени в член 28 или, когато е приложимо, в член 29 от Регламент (ЕС) № 575/2013. Като се взема предвид контрола на видовете инструменти от компетентните органи и, след 28 юни 2013 г., от ЕБО, както и публичното естество и редовните актуализации на списъка на ЕБО, използването на този списък е подходящо за определянето на обхвата на делегирането на правомощия за вземане на решения съгласно член 26, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 575/2013.
- (3) Съгласно съображение 75 от Регламент (ЕС) № 575/2013 същият регламент не възпрепятства компетентните органи да поддържат процедури на предварително разрешение по отношение на договорите, с които се уреждат инструменти на допълнителния капитал от първи ред и на капитала от втори ред. Съответно законодателствата на някои държави членки установяват такива процедури за класифициране на капиталовите инструменти като инструменти на допълнителния капитал от първи ред или на капитала от втори ред. ЕЦБ е компетентният орган за предоставяне на такова разрешение на значими поднадзорни лица съгласно член 4, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) № 1024/2013.
- (4) ЕЦБ също така носи отговорност съгласно член 4, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) № 1024/2013 за предоставянето на предварително разрешение на значими поднадзорни лица да намалят, да изкупят или да изкупят обратно емитираните от тях инструменти на базовия собствен капитал от първи ред по разрешения от националното право начин и да упражнят кол опция по отношение на инструменти на допълнителния капитал от първи ред или на капитала от втори ред, да ги изкупят, изплатят или да ги изкупят обратно преди техния падеж.
- (5) При оценката на исканията от значими поднадзорни лица за предварително разрешение за намаляване на собствения капитал ЕЦБ прилага член 78 от Регламент (ЕС) № 575/2013 и глава IV, раздел 2 от Делегиран регламент (ЕС) № 241/2014 на Комисията ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 176, 27.6.2013 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 287, 29.10.2013 г., стр. 63.

⁽³⁾ ОВ L 141, 1.6.2017 г., стр. 14.

⁽⁴⁾ Делегиран регламент (ЕС) № 241/2014 на Комисията от 7 януари 2014 г. за допълване на Регламент (ЕС) № 575/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на регулаторните технически стандарти за капиталовите изисквания за институциите (ОВ L 74, 14.3.2014 г., стр. 8).

- (6) В качеството си на компетентен орган всяка година ЕЦБ трябва да приема значителен брой решения относно собствения капитал. С цел да се улесни процесът на вземане на решения, е необходимо решение за делегиране по отношение на приемането на тези решения. Съдът на Европейския съюз е приел, че делегирането на власт е необходимо, за да може институцията, която трябва да приема значителен брой решения, да изпълнява задачите си. В същия дух Съдът признава необходимостта от създаването на условия, които позволяват на органите за вземане на решения да изпълняват функциите си, за принцип, присъщ на всички институционални системи ⁽¹⁾.
- (7) Делегирането на правомощия за вземане на решения следва да бъде ограничено и пропорционално, а обхватът му — ясно определен.
- (8) В Решение (ЕС) 2017/933 (ЕЦБ/2016/40) са уредени процедурата за приемане на решения за делегиране в областта на надзора и лицата, на които могат да бъдат делегирани правомощия за вземане на решения. Решението не засяга упражняваните от ЕЦБ надзорни задачи и компетентността на Надзорния съвет да предлага на Управителния съвет цялостни проекти на решения.
- (9) Ако посочените в настоящото решение критерии за приемане на делегирани решения не са изпълнени, решенията следва да бъдат приемани съгласно процедурата при липса на възражения, посочена в член 26, параграф 8 от Регламент (ЕС) № 1024/2013 и член 13ж от Решение ЕЦБ/2004/2 ⁽²⁾. Освен това, ако поради липсата на достатъчно информация от страна на значимото поднадзорно лице или поради сложността на оценката ръководителите на работни звена имат опасения относно изпълнението на критериите за оценка за решения относно собствения капитал, също следва да се използва процедурата при липса на възражения.
- (10) Надзорните решения на ЕЦБ могат да бъдат предмет на административен преглед по член 24 от Регламент (ЕС) № 1024/2013 и съобразно предвиденото в Решение ЕЦБ/2014/16 ⁽³⁾. В случай на административен преглед Надзорният съвет следва да вземе предвид становището на Административния съвет за преглед и представя на Управителния съвет нов проект на решение за приемане съгласно процедурата при липса на възражения,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Определения

За целите на настоящото решение се прилагат следните определения:

- (1) „решение относно собствения капитал“ е решение на ЕЦБ относно предварително разрешение за класифициране на инструмент като инструмент на базовия собствен капитал от първи ред, допълнителния капитал от първи ред и на капитала от втори ред и относно намаляване на собствения капитал;
- (2) „намаляване на собствения капитал“ означава всяко действие, посочено в член 77 от Регламент (ЕС) № 575/2013;
- (3) „намаляване със замяна“ означава намаляване на собствения капитал, посочено в член 78, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) № 575/2013;
- (4) „намаляване без замяна“ означава намаляване на собствения капитал, посочено в член 78, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 575/2013;
- (5) „списък на ЕБО“ означава списък, съставен, поддържан и публикуван ⁽⁴⁾ от ЕБО съгласно член 26, параграф 3, трета алинея от Регламент (ЕС) № 575/2013, съдържащ всички форми на капиталови инструменти във всяка държава членка, които отговарят на изискванията за инструменти на базовия собствен капитал от първи ред, въз основа на информацията, предоставена от всеки компетентен орган;
- (6) „инструмент на базовия собствен капитал от първи ред“, „инструмент на допълнителния капитал от първи ред“ и „инструмент на капитала от втори ред“ означават капиталов инструмент, който отговаря на изискванията съответно за инструмент на базовия собствен капитал от първи ред, инструмент на допълнителния капитал от първи ред или инструмент на капитала от втори ред съгласно Регламент (ЕС) № 575/2013;
- (7) „заменящ инструмент“ означава капиталов инструмент, който заменя капиталовия инструмент, който следва да бъде намален, изкупен или изкупен обратно по смисъла на член 78, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) № 575/2013;

⁽¹⁾ Решения *AKZO Chemie/Комисия* (5/85, ECLI:EU:C:1986:328, точка 37) и *Carmine Salvatore Tralli/ЕЦБ* (C-301/02 P, ECLI:EU:C:2005:306, точка 59).

⁽²⁾ Решение ЕЦБ/2004/2 от 19 февруари 2004 г. за приемане на Процедурния правилник на Европейската централна банка (ОВ L 80, 18.3.2004 г., стр. 33).

⁽³⁾ Решение ЕЦБ/2014/16 от 14 април 2014 г. относно създаването на Административен съвет за преглед и установяването на оперативните му правила (ОВ L 175, 14.6.2014 г., стр. 47).

⁽⁴⁾ Публикуван на уебсайта на ЕБО www.eba.europa.eu.

- (8) „заменен инструмент“ означава капиталов инструмент, по отношение на който следва да се предприеме действие, посочено в член 77 от Регламент (ЕС) № 575/2013, и който следва да се замени със заменящ инструмент при намаляване със замяна съгласно член 78, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) № 575/2013;
- (9) „съотношение на базовия собствен капитал от първи ред“, „съотношение на капитала от първи ред“ и „съотношение на обща капиталова адекватност“ означават съответно съотношение на базовия собствен капитал от първи ред, съотношение на капитала от първи ред и съотношение на обща капиталова адекватност съгласно посоченото в член 92, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 575/2013;
- (10) „решение от ПНПО“ означава решението, което е прието от ЕЦБ въз основа на член 16 от Регламент (ЕС) № 1024/2013 след годишния процес за надзорен преглед и надзорна оценка по смисъла на член 97 от Директива 2013/36/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ и което установява пруденциални изисквания;
- (11) „решение за делегиране“ и „делегирано решение“ имат същото значение както съответно в точки 2 и 4 на член 3, от Решение (ЕС) 2017/933 (ЕЦБ/2016/40);
- (12) „ръководители на работни звена“ са ръководители на работни звена в ЕЦБ, на които е делегирано правомощието да приемат решения относно собствения капитал;
- (13) „процедура при липса на възражения“ е процедурата, посочена в член 26, параграф 8 от Регламент (ЕС) № 1024/2013 и допълнително конкретизирана в член 13ж от Решение ЕЦБ/2004/2;
- (14) „отрицателно решение“ означава решение, което не предоставя или не предоставя напълно разрешението, поискано от значимо поднадзорно лице. Решение с допълнителни разпоредби, като например условия или задължения, се счита за отрицателно решение, освен ако тези допълнителни разпоредби не а) гарантират, че поднадзорното лице изпълнява изискванията на съответното право на Съюза, които са посочени в член 3, параграф 4, член 4, параграф 3 и член 5, параграф 6, и които са договорени писмено, или б) само потвърждават едно или повече от съществуващите изисквания, на които институцията трябва да отговаря съгласно разпоредбите, посочени в член 3, параграф 4, член 4, параграф 3 и член 5, параграф 6, или изискват информация относно изпълнението на едно или повече от тези изисквания;
- (15) „значимо поднадзорно лице“ е значимо поднадзорно лице съгласно определението в член 2, точка 16 от Регламент (ЕС) № 468/2014 на Европейската централна банка (ЕЦБ/2014/17) ⁽²⁾.

Член 2

Делегиране на решения относно собствения капитал

1. В съответствие с член 4 от Решение (ЕС) 2017/933 (ЕЦБ/2016/40) Управителният съвет с настоящото делегира приемането на решения относно а) предварително разрешение за класифициране на капиталови инструменти като инструменти на базовия собствен капитал от първи ред съгласно член 26, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 575/2013; б) предварително разрешение за класифициране на капиталови инструменти като инструменти на допълнителния капитал от първи ред или на капитала от втори ред, когато се изисква от националното право; и в) предварително разрешение за намаляване на собствения капитал съгласно член 77 от Регламент (ЕС) № 575/2013, на ръководителите на работни звена, определени от Изпълнителния съвет в съответствие с член 5 от същото решение.
2. Решенията относно собствения капитал, посочени в параграф 1, се приемат посредством делегирано решение само ако са изпълнени критериите за приемане на делегирани решения, посочени в членове 3, 4 и 5.
3. Решенията относно собствения капитал не се приемат посредством делегирано решение, ако недостатъчна информация или сложността на оценката изискват да бъдат приети съгласно процедурата при липса на възражения.

Член 3

Критерии за приемане на делегирани решения относно предварително разрешение за класифициране на инструменти като инструменти на базовия собствен капитал от първи ред

1. Решенията относно класифицирането на капиталови инструменти като инструменти на базовия собствен капитал от първи ред се приемат посредством делегирано решение, ако видът на инструментите, по отношение на които се иска предварително разрешение, е включен в списъка на ЕБО към момента на получаване на заявлението от ЕЦБ.
2. Отрицателни решения и решения съгласно член 31 от Регламент (ЕС) № 575/2013 не се приемат посредством делегирано решение.

⁽¹⁾ Директива 2013/36/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 юни 2013 г. относно достъпа до осъществяването на дейност от кредитните институции и относно пруденциалния надзор върху кредитните институции и инвестиционните посредници, за изменение на Директива 2002/87/ЕО и за отмяна на директиви 2006/48/ЕО и 2006/49/ЕО (ОВ L 176, 27.6.2013 г., стр. 338).

⁽²⁾ Регламент (ЕС) № 468/2014 на Европейската централна банка от 16 април 2014 година за създаване на рамката за сътрудничество в единния надзорен механизъм между Европейската централна банка и националните компетентни органи и с определените на национално равнище органи (Рамков регламент за ЕНМ) (ЕЦБ/2014/17) (ОВ L 141, 14.5.2014 г., стр. 1).

3. Когато съгласно параграфи 1 и 2 решение относно класифицирането на капиталови инструменти като инструменти на базовия собствен капитал от първи ред не може да се приеме посредством делегирано решение, то се приема в съответствие с процедурата при липса на възражения.

4. Оценката относно класифицирането на капиталови инструменти като инструменти на базовия собствен капитал от първи ред се извършва в съответствие с членове 27, 28 и 29 от Регламент (ЕС) № 575/2013 и членове 4—11 от Делегиран регламент (ЕС) № 241/2014.

Член 4

Критерии за приемане на делегирани решения относно предварително разрешение за класифициране на инструменти като инструменти на допълнителния капитал от първи ред или на капитала от втори ред

1. Когато съгласно националното право се изисква предварително разрешение, решенията относно предварителното разрешение за класифициране на капиталови инструменти като инструменти на допълнителния капитал от първи ред или на капитала от втори ред се приема посредством делегирано решение.

2. Отрицателните решения не се приемат посредством делегирано решение, а се приемат в съответствие с процедурата при липса на възражения.

3. Оценката относно класифицирането на инструменти като инструменти на допълнителния капитал от първи ред или на капитала от втори ред се извършва в съответствие с членове 52—54 и 63 от Регламент (ЕС) № 575/2013 и членове 8, 9 и 20—24а от Делегиран регламент (ЕС) № 241/2014.

Член 5

Критерии за приемането на делегирани решения относно предварително разрешение за намаляване на собствения капитал

1. Решенията относно предварително разрешение за намаляване на собствения капитал се приемат посредством делегирано решение, когато са изпълнени условията по параграф 2 или 3.

2. Решенията относно намаляване със замяна се приемат посредством делегирани решения, ако:

а) заменящият инструмент е инструмент на базовия собствен капитал от първи ред с обща номинална стойност поне равна на номиналната стойност на заменения инструмент; или

б) заменящият инструмент е инструмент на допълнителния капитал от първи ред с обща номинална стойност поне равна на номиналната стойност на заменения инструмент, ако замененият инструмент е инструмент на допълнителния капитал от първи ред; или

в) заменящият инструмент е инструмент на допълнителния капитал от първи ред или на капитала от втори ред с обща номинална стойност поне равна на номиналната стойност на заменения инструмент, ако замененият инструмент е инструмент на капитала от втори ред.

3. Решенията относно намаляване без замяна се приемат посредством делегирани решения, ако:

а) след намаляването собственият капитал надвишава и се очаква да продължава да надвишава в продължение на поне три финансови години след датата на заявлението съвкупността от изискванията, установени в член 92, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 575/2013, собствения капитал, който се изисква да бъде държан в съответствие с член 16, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕС) № 1024/2013, комбинираното изискване за буфер съгласно определението в член 128, точка 6 от Директива 2013/36/ЕС и насоките за капитала по стълб 2, установени в последното налично решение от ПНПО; и

б) влиянието на намаляването върху съотношението на базовия собствен капитал от първи ред, съотношението на капитала от първи ред и съотношението на обща капиталова адекватност е под 100 базисни пункта.

4. Отрицателни решения не могат да се приемат посредством делегирани решения.

5. Ако съгласно параграфи 1—4 решение относно намаляване на собствения капитал не може да бъде прието посредством делегирано решение, то се приема в съответствие с процедурата при липса на възражения.

6. Оценката относно намаляване на собствения капитал се извършва в съответствие с член 78 от Регламент (ЕС) № 575/2013 и глава IV, раздел 2 от Делегиран регламент (ЕС) № 241/2014.

Член 6

Преходна разпоредба

Настоящото решение не се прилага в случаите, когато заявлението е подадено до ЕЦБ преди влизането в сила на настоящото решение.

Член 7

Влизане в сила

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

Съставено във Франкфурт на Майн на 15 март 2018 година.

Председател на ЕЦБ
Mario DRAGHI

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/547 НА ЕВРОПЕЙСКАТА ЦЕНТРАЛНА БАНКА**от 27 март 2018 година****за определяне на ръководителите на работни звена, които приемат делегирани решения относно собствения капитал (ЕЦБ/2018/11)**

ИЗПЪЛНИТЕЛНИЯТ СЪВЕТ НА ЕВРОПЕЙСКАТА ЦЕНТРАЛНА БАНКА,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Устава на Европейската система на централните банки и на Европейската централна банка, и по-специално член 11.6 от него,

като взе предвид Решение (ЕС) 2017/933 на Европейската централна банка от 16 ноември 2016 г. относно общата рамка за делегиране на правомощия за вземане на решения по отношение на правните инструменти във връзка с надзорните задачи (ЕЦБ/2016/40) ⁽¹⁾, и по-специално членове 4 и 5 от него,

като взе предвид Решение (ЕС) 2018/546 на Европейската централна банка от 15 март 2018 г. за делегиране на правомощието за приемане на решения относно собствения капитал (ЕЦБ/2018/10) ⁽²⁾, и по-специално член 2 от него,

като взе предвид Решение ЕЦБ/2004/2 от 19 февруари 2004 г. за приемане на Процедурния правилник на Европейската централна банка ⁽³⁾, и по-специално член 10 от него,

като има предвид, че:

- (1) Поради значителния брой решения, които Европейската централна банка (ЕЦБ) трябва да приема за изпълнението на надзорните си задачи, беше създадена процедура за приемане на конкретни делегирани решения.
- (2) Всяко решение за делегиране поражда действие след приемането на решение от Изпълнителния съвет, с което се определят един или повече ръководители на работни звена, които да вземат решения на основание това решение за делегиране.
- (3) При определянето на ръководителите на работни звена Изпълнителният съвет следва да вземе предвид важността на решението за делегиране и броя на адресатите, до които трябва да бъдат изпратени делегираните решения.
- (4) Поискано е становището на председателя на Надзорния съвет по отношение на ръководителите на работни звена, на които следва да се делегира правомощието да приемат решения относно собствения капитал.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Делегирани решения относно собствения капитал

Делегираните решения съгласно член 2 от Решение (ЕС) 2018/546 (ЕЦБ/2018/10) се приемат от един от следните ръководители на работни звена:

- а) генералния директор на генерална дирекция „Микропруденциален надзор I“, ако надзорът върху съответното поднадзорно лице или група се осъществява от генерална дирекция „Микропруденциален надзор I“;
- б) генералния директор на генерална дирекция „Микропруденциален надзор II“, ако надзорът върху съответното поднадзорно лице или група се осъществява от генерална дирекция „Микропруденциален надзор II“; или
- в) ако генералният директор не е на разположение, от неговия заместник-генерален директор.

⁽¹⁾ ОВ L 141, 1.6.2017 г., стр. 14.

⁽²⁾ Виж стр. 105 от настоящия брой на Официален вестник.

⁽³⁾ ОВ L 80, 18.3.2004 г., стр. 33.

Член 2

Влизане в сила

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

Съставено във Франкфурт на Майн на 27 март 2018 година.

Председател на ЕЦБ
Mario DRAGHI

ПОПРАВКИ

Поправка на Регламент (ЕС) 2018/120 на Съвета от 23 януари 2018 година за определяне за 2018 г. на възможностите за риболов на определени рибни запаси и групи от рибни запаси, приложими във водите на Съюза и за риболовните кораби на Съюза в някои води извън Съюза, и за изменение на Регламент (ЕС) 2017/127

(Официален вестник на Европейския съюз L 27 от 31 януари 2018 г.)

На страница 56, приложение IA „Скагерак, Категат, подзони 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12 и 14 на ICES, води на Съюза от СЕСАФ, води на Френска Гвиана“, във вписването за син меджид *Micromesistius poutassou* във води на Съюза и международни води от 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8a, 8b, 8d, 8e, 12 и 14 (WNB/1X14)

вместо: „Португалия 4 826 (1) (3)“

да се четат: „Португалия 4 826 (1) (2)“.

Поправка на Регламент (ЕС) № 147/2013 на Комисията от 13 февруари 2013 година на Европейския парламент и на Съвета относно статистиката за енергийния сектор, по отношение на извършването на актуализации на месечната и годишната статистика за енергийния сектор

(Официален вестник на Европейския съюз L 50, 22.2.2013 г.)

В заглавието

вместо: „Регламент (ЕС) № 147/2013 на Комисията от 13 февруари 2013 година на Европейския парламент и на Съвета относно статистиката за енергийния сектор, по отношение на извършването на актуализации на месечната и годишната статистика за енергийния сектор“

да се четат: „Регламент (ЕС) № 147/2013 на Комисията от 13 февруари 2013 година за изменение на Регламент (ЕО) № 1099/2008 на Европейския парламент и на Съвета относно статистиката за енергийния сектор, по отношение на извършването на актуализации на месечната и годишната статистика за енергийния сектор“

ISSN 1977-0618 (електронно издание)
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации на Европейския съюз
2985 Люксембург
ЛЮКСЕМБУРГ

BG