

## ДИРЕКТИВА 96/48/ЕО НА СЪВЕТА

от 23 юли 1996 година

### относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 129 г, трета алинея от него,

като взе предвид предложението на Комисията <sup>(1)</sup>,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет <sup>(2)</sup>,

като взе предвид становището на Комитета на регионите <sup>(3)</sup>,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 189 в от Договора <sup>(4)</sup>,

като има предвид, че, за да се позволи на гражданите на Съюза, на икономическите оператори, както и на регионалните и местните териториални общности да се възползват изцяло от предимствата, произтичащи от създаването на пространство без вътрешни граници, има основание да се насърчава взаимовръзката и оперативната съвместимост на националните мрежи за високоскоростни влакове, както и достъпа до тези мрежи;

като има предвид, че високопоставена работна група, обединяваща представители на правителствата на държавите-членки, на европейските железопътни мрежи и на железопътната европейска промишленост, свикана по инициатива на Комисията по молба на Съвета в неговата резолюция от 4 и 5 декември 1989 г., е изготвила основната схема за трансевропейска мрежа за високоскоростни влакове;

като има предвид, че през декември 1990 г. Комисията е представила пред Съвета доклад относно тази мрежа на високоскоростните влакове и че Съветът е приел с одобрение този доклад в резолюцията си от 17 декември 1990 г. <sup>(5)</sup>;

като има предвид, че член 129в от Договора предвижда, че Комисията ще приложи всички мерки, които са необходими, за осигуряване на оперативната съвместимост

---

<sup>1</sup> ОВ С 134, 17.5.1994 г., стр. 6.

<sup>2</sup> ОВ С 397, 31.12.1994 г., стр. 8.

<sup>3</sup> ОВ С 210, 14.8.1995 г., стр. 38.

<sup>4</sup> Становище на Европейския парламент от 19 януари 1995 г. (ОВ С 43, 20.2.1995 г., стр. 60), Обща позиция на Съвета от 8 декември 1995 г. (ОВ С 356, 30.12.1995 г., стр. 43) и Решение на Европейския парламент от 16 април 1996 г. (ОВ С 141, 13.5.1996 г., стр. 48).

<sup>5</sup> ОВ С 33, 8.2.1991 г., стр. 1.

на мрежите, особено що се отнася до уеднаквяването и хармонизирането на техническите параметри на мрежите;

като има предвид, че експлоатацията на търговската служба на високоскоростните влакове изисква отлична съгласуваност между характеристиките на инфраструктурата и тези на подвижния състав; като има предвид, че от тази съгласуваност зависят нивото на качеството на техниката, на безопасността, на качеството на услугата и на тяхната цена и че на тази съгласуваност се основава изцяло оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове;

като има предвид, че директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността <sup>(6)</sup> предполага, че железопътните предприятия трябва да имат улеснен достъп до железопътните мрежи на държавите-членки и че, следователно, се изисква оперативна съвместимост на инфраструктурите, на оборудванията и на подвижния състав;

като има предвид, че държавите-членки се задължават и поемат отговорността да осигурят спазването на правилата за безопасност, за здравеопазване и защита на потребителите, които се прилагат за железопътните мрежи по принцип по време на проектирането, построяването, пускането в действие и по време на експлоатацията; като има предвид, че заедно с местните органи те поемат задължения по отношение на проучването на терените, на териториалното устройство и на защитата на околната среда; като има предвид, че това се отнася с особена сила за мрежите на високоскоростните влакове;

като има предвид, че Директива 85/337/ЕИО на Съвета от 27 юни 1985 г. относно оценката на влиянието и последиците на някои обществени и частни проекти върху околната среда <sup>(7)</sup> изисква оценка на последиците върху околната среда на строежа на релсов път за железопътния трафик на големи разстояния;

като има предвид, че националната система за регулация, както и вътрешните правилници и техническите спецификации, прилагани за железопътния транспорт, имат съществени различия; като има предвид, че тези национални регулаторни системи и вътрешни правилници включват специфични технически характеристики, присъщи на националната индустрия; като има предвид, че те предписват размери и специфични устройства, както и конкретни характеристики; като има предвид, че това положение влиза в разрез с факта, че високоскоростните влакове трябва да се движат при добри условия в рамките на цялата територия на Общността;

като има предвид, че това положение с годините е създавало тесни взаимоотношения между националните железопътни индустриални предприятия и националните железници; като има предвид, че, за да стане конкурентноспособна на световно равнище, тази железопътна индустрия трябва да се включи в един отворен и конкурентен европейски пазар;

---

<sup>6</sup> ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр. 25.

<sup>7</sup> ОВ L 175, 5.7.1985 г., стр. 40.

като има предвид, че следователно е необходимо да се изведат за цялата Общност основни изисквания, които да се прилагат за трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове;

като има предвид мащабността и сложността на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове по практически причини се оказва необходимо тази система да се раздели на подсистеми; като има предвид, че за всяка от тези подсистеми трябва в цялата Общност да се изготвят основните изисквания, да се посочат фундаменталните параметри и да се определи необходимата техническа спецификация, най-вече за компонентите и интерфейса, за да се спазят основните изисквания; като има предвид, че, въпреки че някои подсистеми (околна среда, потребители-клиенти и експлоатация) няма да бъдат предмет на техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС), освен в случаите, когато това е наложително, за да се осигури оперативната съвместимост в областта на инфраструктурата, на енергетиката, на командния контрол и на сигнализацията, както и при подвижния състав;

като има предвид, че прилагането на разпоредби относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове не би трябвало да предизвика неоправдани пречки от гледна точка на съотношението цена—печалба при запазване на съгласуваността и единството на съществуващата железопътна мрежа във всяка държава-членка, но като същевременно се опита да запази и целта за осигуряване на движението на високоскоростните влакове в рамките на цялата територия на Общността;

като има предвид, че трябва да се допусне възможността някоя държава-членка да не приложи някои технически спецификации за оперативна съвместимост в някои особени случаи и че трябва да се предвидят процедури за гаранции, че тези изключения имат своето оправдание; като има предвид, че член 129в от Договора гласи, че дейността на Общността в областта на оперативната съвместимост трябва да държи сметка за потенциалната икономическа надеждност на проектите;

като има предвид, че, за да се изпълнят съответните разпоредби за процедурите за възлагане на обществени поръчки (представяне на оферти за участия в търгове) в железопътния сектор, и по-специално Директива 93/38/СЕЕ<sup>(8)</sup>, възложителите трябва да включат техническите спецификации в общите формуляри тръжната документация за всяка поръчка; като има предвид, че е необходимо да се създаде списък на европейските спецификации, които да залегнат в основата на тези технически спецификации;

като има предвид, че по смисъла на Директива 93/38/ЕИО европейска спецификация е обща техническа спецификация, одобрена техническа европейска спецификация или национален стандарт, който транспонира европейски стандарт; като има предвид, че даден европейски хармонизиран стандарт се изготвя от европейския орган по стандартизация като Европейския комитет за стандартизация (СЕН),

---

<sup>8</sup> Директива 93/38/ЕИО на Съвета от 14 юни 1993 г. относно координацията на процедурите по обществените търгове в областта на водата, енергетиката, транспорта и телекомуникациите (ОВ L 199, 9.8.1993 г., стр. 84), изменена с Акта за присъединяване от 1994 г.

Европейския комитет за електротехническа стандартизация (CENELEC) или Европейския институт по стандартизация на телекомуникациите (ETSI), за което получават поръчка и мандат от Комисията и че неговите спецификации се публикуват в *Официален вестник на Европейските общности*;

като има предвид ползата за Общността от международна система по стандартизация, която да може да изработи стандарти, действително използвани от партньорите в международната търговия и отговарящи на изискванията на политиката на Общността; като има предвид че европейските органи по стандартизация ще трябва следователно да продължат своето сътрудничество с международните институции по стандартизация;

като има предвид, че възложителите предявяват допълнителни спецификации, които трябва да допълнят европейските спецификации или други стандарти; като има предвид, че тези спецификации не трябва да нарушават спазването на основните изисквания, които са съгласувани на общностно равнище и на които трябва да отговаря трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове;

като има предвид, че процедурите за оценка на съответствието или за годност за използване на компонентите трябва да се основават на използването на модули, които са предмет на Решение 93/465/СЕЕ <sup>(9)</sup>; като има предвид, че в рамките на възможното с цел развитието на съответните индустрии, трябва да се насърчават процедури, които да подпомагат системата за осигуряване на качество; като има предвид, че понятието „компонент“ включва както материални предмети, така и нематериални елементи, като софтуерните продукти;

като има предвид, че оценката за годност за използване се прилага при особено важни и съдбовни компоненти за безопасността, пропускателността на системата или нейното икономично използване;

като има предвид, че възложителите включват в заданията особено що се отнася до компонентите, характеристиките, които трябва да се спазват по договор от производителите, като се съотнасят към европейските спецификации и стандарти, така че да се осигури и гарантира оперативната съвместимост на системата и не само свободното движение на тези стоки в рамките на пазара на Общността;

като има предвид, че при това положение не е необходимо производителят да поставя знака "СЕ" върху компонентите, отговарящи на разпоредбите на настоящата директива, а, при положение че оценката за съответствие и/или за годност за използване на компонентите е направена въз основа на процедурите, предвидени в настоящата директива, е достатъчна декларацията за съответствие на производителя; като има предвид, че това не влиза в противоречие със задължението, наложено на производителите да поставят на някои от съставните части и компоненти знака "СЕ", който гарантира тяхното съответствие с други разпоредби на Общността, които се отнасят до тях;

---

<sup>9</sup> Решение 93/465/ЕИО на Съвета от 22 юли 1993 г. относно модулите за различните фази на процедурите за оценка на съответствието и на правилата за полагане и използване на маркировката СЕ за съответствие, предназначени за използване в директивите за техническа хармонизация (ОВ L 220, 30.8.1993 г., стр. 23).

като има предвид, че подсистемите, които образуват трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, трябва бъдат подложени на процедура за проверка; като има предвид, че тази проверка трябва да позволи на отговорните структури, които дават разрешението за пускането в експлоатация, да се убедят, че на стадия на проектирането, на изграждането и на пускане в употреба резултатите са в съответствие с нормативните документи, с техническите и оперативните нормативни характеристики, които трябва да бъдат спазени; като има предвид, че това трябва да позволи на производителите също така да разчитат на еднакво отношение в която и да е страна; като има предвид, че трябва в такъв случай да се изготви модул, описващ принципите и условията за проверка на ЕО на подсистемите;

като има предвид, че процедурата за проверка на ЕО се основава на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), че тези ТСОС се изработват по поръчка и с мандата на Комисията от органа на Общността, който представлява ръководството на инфраструктурата, на железопътните и промишлените предприятия; като има предвид, че позоваването на ТСОС е задължително, за да се осигури оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове и че тези ТСОС трябва да спазват разпоредбите на член 18 от Директива 93/38/ЕИО;

като има предвид, че нотифицираните органи, които са натоварени с въвеждането на процедурите за оценка на съответствието или на годността за употреба на компонентите, както и на процедурата за проверка на подсистемите, когато няма европейска спецификация, трябва да координират своите решения по най-стриктния възможен начин;

като има предвид, че Директива 91/440/ЕИО на Съвета налага по отношение на счетоводството разделение на дейностите, свързани с транспортните служби от тези, свързани с ръководството на железопътната инфраструктура; като има предвид, че в същия случай е необходимо специализираните служби на ръководствата на железопътните инфраструктури, които бъдат нотифицирани, да са структурирани и организирани така, че да отговарят на критериите, които се прилагат за този род органи; като има предвид, че други специализирани органи могат да бъдат нотифицирани, когато отговаря на същите критерии;

като има предвид, че оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове трябва да се извършва на общностно равнище; като има предвид, че държавите-членки поотделно не са в състояние да вземат необходимите мерки, за да осигурят тази оперативна съвместимост; като има предвид, че, за да се спази принципът за субсидиарност, е необходимо тази дейност да се предприеме на общностно равнище,

**ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:**

**ГЛАВА I**

**Общи разпоредби**

## Член 1

1. В съответствие с членове 129б и 129в от Договора настоящата директива има за цел да установи в общностната територия условията, на които трябва да отговаря оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове така, както е описана в приложение I.

2. Тези условия се отнасят до проектирането, построяването, устройството, както и експлоатацията на инфраструктурите и на подвижния състав, които подпомагат функционирането на тази система, които ще се пуснат в действие след датата на влизане в сила на настоящата директива.

## Член 2

По смисъла на настоящата директива:

а) „трансевропейска железопътна система за високоскоростни влакове“ означава цялостното окомплектоване, описано в приложение I, обхващащо железопътните инфраструктури, включващи всички жп линии и постоянни съоръжения на трансевропейската транспортна мрежа, изградени или преустроени за високоскоростен пробег, както и подвижния състав, подходящ за използване в рамките на тези инфраструктури;

б) „оперативна съвместимост“ означава пригодността на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове за постигане на определените параметри; тази пригодност се основава на всички условия от нормативен, технически и оперативен характер, на които трябва да се отговори, за да се изпълнят основните изисквания;

в) „подсистеми“ означава, че трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове се подразделя, както е посочено в приложение II, на подсистеми от структурен или функционален характер, за които трябва да се определят основни изисквания;

г) „компоненти за оперативна съвместимост“ означава всеки елементарен компонент, група компоненти, подкомплект или пълен комплект от материали, включени или предназначени за включване в подсистема, от която зависи пряко или непряко оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове;

д) „основни изисквания“ означава съвкупността от условия, описани в приложение III, на които трябва да отговарят трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, подсистемите и компонентите, подпомагащи оперативната съвместимост ;

е) „европейска спецификация“ означава техническа спецификация на Общността, технически европейски параметър или национален стандарт, транспониращ европейски стандарт, така, както са определени в член 1, точки от 8 до 12 от Директива 93/38/ЕИО;

ж) „технически спецификации за оперативна съвместимост“ (наричани по-долу ТСОС) означава спецификациите, чиито подсистеми се разглеждат от гледна точка

на съответствие с основните изисквания и с наличност на необходимите функционални взаимодействия между подсистемите на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, като осигуряват и свързаността на последната;

з) „съвместна представителна структура“ означава орган, който обединява представители на управителите на инфраструктурата, на железопътните и промишлените предприятия, чиято задача е да изготви ТСОС; под „управители на инфраструктура“ се разбират тези, посочени в членове 3 и 7 от Директива 91/440/ЕИО;

и) „нотифицирани структури“ означава органите, които са натоварени със задължението да оценят съответствието и пригодността за употреба на компонентите за оперативна съвместимост или да въведат процедурата за проверка на ЕО на подсистемите.

### *Член 3*

1. Настоящата директива се отнася до разпоредбите, които при всяка подсистема се прилагат за параметрите, за компонентите за оперативна съвместимост, за интерфейса и за процедурите, както и условията за цялостна свързаност на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, които са основни изисквания за нейната оперативна съвместимост .

2. Разпоредбите на настоящата директива се прилагат без да засягат други съществени разпоредби на Общността. Въпреки това, в случая с компонентите за оперативна съвместимост, спазването на основните изисквания на настоящата директива може да доведе до изготвянето на нарочни европейски спецификации за тази цел.

### *Член 4*

1. Трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, подсистемите и компонентите за оперативна съвместимост трябва да отговарят на предвидените за тях основни изисквания.

2. Допълнителните технически спецификации, визирани в член 18, параграф 4 от Директива 93/38/ЕИО и които са необходими за допълване на европейските спецификации или на другите стандарти, които се прилагат в Общността, не трябва да влизат в противоречие с основните изисквания.

## ГЛАВА II

### **Технически спецификации за оперативна съвместимост**

### *Член 5*

1. Всяка подсистема е предмет на дадена ТСОС. За подсистемите, които се отнасят за околната среда, експлоатацията или потребителите, ТСОС се изготвят само когато това е необходимо, за да се гарантира оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове в областта на

инфраструктурите, енергетиката, на командния контрол или на сигнализацията, както и в областта на подвижния състав.

2. Подсистемите трябва да отговарят на ТСОС; това съответствие трябва да бъде поддържано без прекъсване по време на използването на всяка подсистема.

3. ТСОС, при положение че е необходимо и с цел да се осъществи оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове:

а) дават описание на основните изисквания за подсистемите и техния интерфейс;

б) определят фундаменталните параметри, описани в приложение II, точка 3, които са задължителни за спазването на основните изисквания;

в) определят условията за спазване, за да постигнат уточнените показатели при всяка една от следните железопътни линии:

— железопътни линии, специално построени за високи скорости

— железопътни линии, специално преустроени за високи скорости,

— железопътни линии, специално преустроени за високи скорости, които имат специфични характеристики поради причини от топографски или релефен характер, както и поради градоустройствени особености;

г) определят евентуалните условия за прилагане в някои специфични случаи;

д) определят компонентите за оперативната съвместимост и интерфейса, които трябва да бъдат предмет на европейските спецификации, по-специално европейските стандарти, които са задължителни за реализиране на оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове в духа на основните изисквания;

е) посочват за всеки отделен случай модулите, определени в Решение 93/465/ЕИО или, ако е подходящо, специфични процедури и правила, които да се прилагат за оценката на съответствието или годността за употреба на компонентите за оперативната съвместимост, както и проверката на ЕО на подсистемите.

4. ТСОС не са препятствие за решенията на държавите-членки по отношение на използването на нови или преустроени инфраструктури за движението на други влакове.

5. Спазването на съвкупността от ТСОС позволява да се изгради хармонична и свързана трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, която позволява да се запази по подходящ начин свързаността на съществуващата железопътна мрежа на всяка държава-членка.

## Член 6

1. Проектите за ТСОС се изготвят от съвместната представителна структура по поръчка на Комисията, която е съобразена с процедурата, предвидена в член 21 параграф 2. ТСОС се приемат и изменят по същата процедура. Те се публикуват от Комисията в *Официален вестник на Европейските общности*.
2. Съвместната представителна структура е натоварена да подготви изменението и осъвременяването на ТСОС, както и да прави всякакви необходими препоръки до комитета, визиран в член 21, така че да се вземат предвид развитието на техниките и технологиите или обществените изисквания.
3. Изготвянето, приемането и изменението на ТСОС вземат под внимание предвидимите разходи и цена на възможните технически решения и вариантите за тяхната реализация, така че да се определят и приложат най-изгодните варианти на решение. За тази цел съвместната представителна структура прилага към всеки един проект на ТСОС стойностна оценка и оценка на предвидимите предимства на тези технически решения за всички заинтересовани оператори и икономически субекти.
4. Комитетът, визиран в член 21, е редовно информиран за работата по изготвянето на ТСОС от съвместната представителна структура. Комитетът може да формулира към последния всякаква поръчка или необходима препоръка относно създаването на ТСОС, основавайки се на основните изисквания и оценката на цената и разходите.
5. При приемането на всяка ТСОС датата за влизане в сила на тази ТСОС се определя съгласно предвидената процедура в член 21, параграф 2.
6. Съвместната представителна структура трябва да работи открито и прозрачно, съгласно общите процедури за стандартизация на Общността.

## Член 7

Дадена държава-членка може и да не приложи някои от ТСОС, включително тези за подвижния състав, в следните случаи и при спазване на посочените условия:

- а) при проект за нова железопътна линия или за реструктуриране на съществуваща железопътна линия за високоскоростни влакове, които са достигнали твърде напреднал стадий на развитие при публикуването на настоящите ТСОС.

Съответната държава-членка нотифицира предварително на Комисията намерението си за дерогация на ТСОС, информира я за напредъка на извършителните работи и ѝ предоставя документацията, съдържаща ТСОС или частите от ТСОС, които би искала да не приложи, разпоредбите, които смята да приложи при реализацията на проекта, за да гарантира неговата оперативна съвместимост, както и техническите, административни или икономически причини, които служат за обосновка на тази дерогация.

- б) при проект за реконструкция на съществуваща железопътна линия за високоскоростни влакове, когато габаритите, междурелсовото разстояние или междуосовите параметри на пътя са с различни стойности от тези, използвани от по-голямата част от европейската железопътна мрежа и когато тази железопътна линия

няма пряка връзка с високоскоростната мрежа на друга държава-членка, която е страна по трансевропейската железопътна мрежа за високоскоростни влакове.

Съответната държава-членка нотифицира предварително намерението си за дерогация на Комисията и ѝ предоставя документация, съдържаща ТСОС или частите от ТСОС относно физическите параметри, споменати в първата алинея, които би искала да не приложи, разпоредбите, които смята да приложи при реализацията на проекта, за да гарантира неговата оперативна съвместимост, преходните мерки, които смята да приложи, за да осигури съвместимост на експлоатацията с техническите, административни или икономически причини, които служат за обосновка на дерогацията. .

в) при проекти за нови железопътни линии или за реконструкция на съществуващи такива за високоскоростни влакове, осъществявани на територията на тази държава-членка, когато железопътната мрежа на последната е вклинена или изолирана от морето от мрежите за високоскоростни влакове в останалата част на Общността.

Съответната държава-членка нотифицира предварително намерението си за дерогация на Комисията и ѝ предоставя документация, включваща всички предвидени документи по буква б), втора алинея.

г) при проект за реконструкция на съществуваща линия за осигуряване на преминаването на високоскоростните влакове и когато прилагането на тези ТСОС излага на опасност икономическото оцеляване на проекта.

Съответната държава-членка нотифицира предварително намерението си за дерогация на Комисията и ѝ предоставя документация, в съдържаща ТСОС или частите от ТСОС, които би искала да не приложи. Комисията преценява дали мерките, предвидени от държавата-членка, са обосновани и взема решение, спазвайки процедурата, предвидена в член 21, параграф 2.

## ГЛАВА III

### **Компоненти за оперативна съвместимост**

#### *Член 8*

Държавите-членки вземат всички необходими мерки, за да могат компонентите за оперативна съвместимост :

— да бъдат пуснати на пазара само ако позволяват осъществяването на оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове и като отговарят на основните изисквания,

— да се използват по предназначение съгласно целите и да бъдат монтирани и поддържани както трябва.

Тези разпоредби не са пречка за пускането на пазара на компонентите за други употреби, нито за използването им за традиционните железопътни линии.

#### *Член 9*

Държавите-членки не могат съгласно настоящата директива да забранят, ограничат или попречат на тяхна територия пускането на пазара на компонентите за оперативна съвместимост за използването им върху трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, когато това се извършва съгласно разпоредбите на настоящата директива.

#### *Член 10*

1. Държавите-членки считат компонентите за оперативна съвместимост, които са придружени с декларацията на ЕО за съответствие или годност за употреба, като съвместими с основните изисквания, предвидени в настоящата директива. Тяхното описание фигурира в приложение IV.
2. Съответствието на даден компонент за оперативна съвместимост с основните изисквания, които се отнасят за него, се изготвя въз основа на конкретните европейски спецификации, когато такива са налице.
3. Справки за европейските спецификации се публикуват в *Официален вестник на Европейските общности*.
4. Държавите-членки публикуват справки за националните стандарти като транспонират европейските стандарти.
5. При липса на европейски спецификации и без това да засяга член 20, параграф 5, държавите-членки съобщават на останалите държави-членки и на Комисията стандартите и техническите спецификации, които използват за изпълнението на основните изисквания.

#### *Член 11*

Когато държава-членка или Комисията забележат, че европейските спецификации не отговарят на основните изисквания, частичното или цялостното оттегляне на тези спецификации от публикациите, където са вписани, или тяхното изменение, се решават по силата на предвидената в член 21, параграф 2 процедура, след консултация с комитета, създаден по силата на Директива 83/189/ЕИО на Съвета от 28 март 1983 г., за определяне на процедура за информиране относно стандартите и техническите регламенти (<sup>10</sup>), когато става въпрос за европейски стандарти.

#### *Член 12*

1. Когато държава-членка констатира, че компонент за оперативна съвместимост, придружен с декларацията на ЕО за съответствие и годност за употреба, пуснат на пазара и използван по предназначение, има опасност да спъне спазването на основните изисквания, тогава тя взема всички необходими мерки, за да ограничи използването му или за да забрани употребата му или за да бъде изтеглен от пазара. Държавата-членка информира незабавно Комисията за взетите мерки и посочва причините за решението си, като уточнява дали несъвместимостта се дължи на:

---

<sup>10</sup> ОВ L 109, 26.4.1983 г., стр. 8. Директива, последно изменена с Акта за присъединяване от 1994 г.

- неспазване на основните изисквания
- неправилно прилагане на европейските спецификации, ако става въпрос за прилагане на тези спецификации,
- недостатък на европейските спецификации.

2. Комисията установява контакт със съответните страни в най-кратки срокове. Когато Комисията констатира след тази консултация, че мярката е оправдана, тя незабавно информира държавата-членка, от която е излязла инициативата, както и останалите държави-членки. Когато Комисията констатира след тази консултация, че мярката не е оправдана, тя информира незабавно държавата-членка, от която е излязла инициативата, както и производителя или неговия упълномощен представител, установен в Общността. Когато решението, визирано в параграф 1, е мотивирано и се открие пропуск в европейските спецификации, се прилага процедурата, определена в член 11.

3. Когато компонент за оперативна съвместимост, снабден с декларацията на ЕО за съответствие, се окаже несъответстващ, съответната държава-членка взема необходимите мерки спрямо този, който е изготвил декларацията и информира за това Комисията и останалите държави-членки.

4. Комисията следи държавите-членки да бъдат информирани за протичането и за резултатите от тази процедура.

### *Член 13*

1. За изготвянето на декларацията на ЕО за съвместимост или годност за употреба на даден компонент за оперативна съвместимост производителят, или неговият упълномощен представител, установен в Общността, трябва да приложи разпоредбите, предвидени в ТСОС, които се отнасят за него.

2. Когато ТСОС го налагат, оценката за съвместимостта или годността за употреба на даден компонент за оперативна съвместимост се извършва от нотифицираната структура, при който производителят, или неговият упълномощен представител, установен в Общността, е подал съответното заявление.

3. Когато компонентите за оперативна съвместимост са предмет на други директиви на Общността, отнасящи се до други параметри, декларацията на ЕО за съответствие или годност за употреба посочва в този случай, че компонентите за оперативна съвместимост отговарят и на изискванията на тези други директиви.

4. Когато нито производителят, нито неговият упълномощен представител, установен в Общността, не са изпълнили задълженията по параграфи 1, 2 и 3, тези задължения преминават върху лицето, което пуска на пазара съответния компонент за оперативна съвместимост. Същите задължения се отнасят и за този, който комплектова компоненти за оперативна съвместимост или част от компонентите за оперативна съвместимост от различен произход, или който произвежда компонентите за оперативна съвместимост за собствена употреба, що се отнася до настоящата директива.

5. Без да се засягат разпоредбите на член 12:

а) всяка констатация, направена от държава-членка за неправомерното изготвяне на декларацията на ЕО за съответствие, задължава производителя, или неговия упълномощен представител, установен в Общността, да приведат компонента за оперативна съвместимост в съответствие и да преустановят нарушението при условията, определени от тази държава-членка;

в) в случай че несъответствието продължава, държавата-членка трябва да вземе всички подходящи мерки, за да ограничи или забрани пускането на пазара на съответните компоненти за оперативна съвместимост или да осигури изтеглянето им от пазара съгласно процедурите, предвидени в член 12.

## ГЛАВА IV

### Подсистеми

#### *Член 14*

Задължение на всяка държава-членка е разреши пускането в употреба на подсистеми, които са съществени за структурата на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, и които са инсталирани на нейна територия или експлоатирани от железопътните предприятия, които са се установили в нея.

За тези цел държавите-членки вземат всички полезни мерки, за да се внедрят тези подсистеми само когато бъдат овладени, построени и/или експлоатирани така, че да са съвместими с основните изисквания, които се отнасят до тях, когато бъдат интегрирани в трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.

#### *Член 15*

Без да засягат разпоредбите на член 19, държавите-членки не могат на своя територия и по причини, които се отнасят към настоящата директива, да забранят, ограничат или нарушат изграждането, пускането в действие и експлоатацията на подсистеми от структурен характер, които са неразделна част от трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, които отговарят на основните изисквания.

#### *Член 16*

1. Държавите-членки считат за оперативно съвместими и съответстващи на основните изисквания, които се отнасят за тях, тези подсистеми от структурен характер, които са неразделна част от трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, и които са снабдени с декларацията на ЕО за проверка.

2. При спазване на основните изисквания проверката на оперативната съвместимост на дадена подсистема от структурен характер, която е неразделна част от трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, се установява чрез сравнение с ТСОС, когато има изготвени такива.

3. При липса на ТСОС държавите-членки съобщават на останалите държави-членки и на Комисията списъка от техническите правила, които са в сила за прилагането на основните изисквания.

#### Член 17

Ако се окаже, че ТСОС не отговарят напълно на основните изисквания, комитетът, посочен в член 21, може да бъде сезиран по искане на дадена държава-членка или по инициатива на Комисията.

#### Член 18

1. За издаване на декларацията на ЕО за проверка, възложителят или неговият пълномощник, провежда процедурата по проверката на ЕО чрез нотифицираната структура, която е избрала за тази цел.
2. Задачата на нотифицираната структура, натоварена с проверката на ЕО на дадена подсистема, започва от стадия на проектирането и покрива целия период от построяването до приемането на системата, преди пускането ѝ в действие.
3. Нотифицираната структура отговаря за комплектоването на пълната техническа документация, която трябва да бъде приложена към декларацията на ЕО за проверка. Тази техническа документация трябва да съдържа всички необходими документи за характеристиките на подсистемата, както и при необходимост, всички документи, които удостоверяват съответствието на компонентите за оперативна съвместимост. Тя трябва да съдържа и пълната характеристика по отношение на условията и границите на употреба, указанията за поддръжка, за постоянен или периодичен контрол, за регулиране и ремонт.

#### Член 19

1. Когато държава-членка констатира, че дадена подсистема от структурен характер, притежаваща декларацията на ЕО за проверка, както и пълната техническа характеристика, не отговаря напълно на разпоредбите на настоящата директива и особено на основните изисквания, тя може да поиска да бъдат направени допълнителни проверки.
2. Държавата-членка, която е отправила това искане, информира незабавно Комисията за поисканите допълнителни проверки, като излага причините, поради които ги е поискала. Комисията незабавно прилага процедурата по член 21, параграф 2.

### ГЛАВА V

#### Нотифицирани структури

#### Член 20

1. Държавите-членки нотифицират на Комисията и останалите държави-членки нотифицираните структури, натоварени да извършват процедурата по оценка на съответствието или годността за употреба, посочена в член 13 и по процедурата за проверка, посочена в член 18, като посочва за всеки от тях областта на компетенциите му.

Комисията им дава идентификационни номера. Комисията публикува в *Официален вестник на Европейските общности* списъка на тези органи с идентификационните

им номера, както и областите им на компетенции, като следи за неговото осъвременяване.

2. Държавите-членки трябва да прилагат критериите, предвидени в приложение VII за оценка на структурите, които трябва да бъдат нотифицирани. Структурите, които отговарят на критериите за оценка, предвидени в конкретните европейски стандарти, се считат по право за отговарящи на споменатите критерии.

3. Държава-членка оттегля одобрението си на структура, която не отговаря вече на критериите, предвидени в приложение VII. Тя незабавно информира Комисията и останалите държави-членки за това.

4. Ако държава-членка или Комисията сметнат, че нотифицирана структура от друга държава-членка не отговаря на съответните критерии, този въпрос се отнася до комитета, предвиден в член 21, който дава мнението си в срок от три месеца; въз основа на мнението на комитета Комисията информира съответната държава-членка за всички промени, които са необходими, за да може нотифицираната структура да запази статута, който му е признат.

5. Ако е приложимо, координацията на нотифицираните структури се извършва съгласно член 21, параграф 4.

## ГЛАВА VI

### Комитет

#### *Член 21*

1. Комисията се подпомага от комитет, състоящ се от представители на държавите-членки и председателстван от представителя на Комисията.

2. Представителят на Комисията предлага на Комитета проект за мерките, които трябва да се вземат. Комитетът изказва становището си по този проект в срок, който се определя от председателя в зависимост от спешността на разглеждания въпрос. Становището се взема с мнозинството, предвидено в член 148, параграф 2 от Договора за приемане на решения, които Съветът взема по предложение на Комисията. По време на гласуването в Комитета гласовете на представителите на държавите-членки се претеглят по начина, предвиден в посочения член. Председателят не участва в гласуването.

Комисията взема предвидените мерки, когато те са в съответствие със становището на Комитета.

Когато предвидените мерки не са в съответствие със становището на Комитета или когато не е предоставено становище, Комисията незабавно предлага на Съвета предложение за мерките, които трябва да бъдат взети. Съветът заседава и решава с квалифицирано мнозинство.

Ако след изтичане на срока от три месеца след сезирането на Съвета, последният не е взел решение, предложените мерки се приемат от Комисията, освен в случаите, когато Съветът се е произнесъл с обикновено мнозинство срещу споменатите мерки.

3. Комитетът може да разглежда всеки въпрос, свързан с оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.

4. Комитетът може, при необходимост, да създаде работни групи, които да го подпомагат при изпълнението на задачите му, особено по отношение на осигуряването на координацията на нотифицираните структури..

5. Комитетът се учредява от момента на влизане в сила на настоящата директива.

## ГЛАВА VII

### Заклучителни разпоредби

#### *Член 22*

Всяко решение, взето при прилагане на настоящата директива, което се отнася до оценката на съответствието или годността за употреба на компонентите за оперативна съвместимост, за проверката на подсистемите, които образуват трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, както и до решенията, взети по силата на членове 11, 12, 17 и 19, трябва да бъде съдържа точна обосновка. То се нотифицира на заинтересованото лице в най-кратки срокове, като се посочват средствата за правна защита, предвидени от законодателството, което е в сила в съответната държава-членка и сроковете, предвидени за да се упражнят тези средства за правна защита..

#### *Член 23*

1. Държавите-членки изменят и приемат свои закони, подзаконови и административни разпоредби, така че да позволят използването на компонентите за оперативна съвместимост и пускането в действие и експлоатация на подсистемите, които са в съответствие с настоящата директива, най-късно тридесет месеца след влизане в сила на настоящата директива. Те незабавно информират Комисията за това.

2. Когато държавите-членки приемат разпоредбите, посочени в параграф 1, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

#### *Член 24*

На всеки две години Комисията изготвя доклад до Европейския парламент и до Съвета за осъществения напредък по пътя към оперативна съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.

#### *Член 25*

Настоящата директива влиза в сила на двадесет и първия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

## Член 26

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 23 юли 1996 година.

За Съвета

Председател

I. YATES

### ПРИЛОЖЕНИЕ I

## ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА ЗА ВИСОКОСКОРОСТНИ ВЛАКОВЕ

### 1. Инфраструктурите

а) Инфраструктурите за трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове са инфраструктурите за железопътните линии от трансевропейската транспортна мрежа, описани в рамките на насоките, посочени в член 129в от Договора:

- които са специално изградени за преходи с високи скорости,
- които са специално реконструирани за преходи с високи скорости.

Те могат да включват линии за мрежова и свързваща система, особено по отношение на връзките между новите или реконструирани железопътни линии за високоскоростни влакове с гарите в центъра на градовете и за които скоростта трябва да вземе предвид местните условия.

б) Високоскоростните линии обхващат:

- линии, които са специално изградени за преходи с високи скорости, оборудвани за скорости равни или надхвърлящи 250 км/ч,
- линии, които са специално реконструирани за преходи с високи скорости, оборудвани за скорости от порядъка на 200 км/ч,
- линии, които са специално реконструирани за преходи с високи скорости с особени характеристики, поради топографски особености, релеф или градска среда, където скоростта трябва да се преценява за всеки отделен случай.

### 2. Подвижния състав

Високоскоростните влакове с високи технологии трябва да бъдат проектирани и реализирани, за да осигурят надеждно движение, без престой:

- със скорост от поне 250 км/ч по линиите, които са специално построени за високите скорости, като позволяват при подходящи условия да достигнат скорости над 300 км/ч,

- със скорост от порядъка на 200 км/ч по съществуващите, но надлежно реконструирани железопътни линии,
- с възможно най-висока скорост по другите линии.

### **3. Съгласуваност на инфраструктурите и подвижния състав**

Високоскоростните влакове предполагат отлична съгласуваност между характеристиките на инфраструктурата и тези на подвижния състав. От тази съгласуваност зависи нивото на техническите постижения, на сигурността, на качеството на услугата и на нейната цена.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ II*

### **ПОДСИСТЕМИ**

1. За нуждите на настоящата директива системата, която образува трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, може да бъде подразделена на подсистеми, които отговарят:

1.1. или на области от структурен характер:

- инфраструктури
- енергетика
- команден контрол и сигнализация
- подвижен състав;

1.2. или на области от функционален характер:

- поддръжка
- околна среда
- експлоатация
- потребители.

2. За всяка една от подсистемите списъкът на показателите, свързани с оперативната съвместимост, се отразява в мандатите, възложени на съвместната представителна структура за изготвянето на проект за ТСОС.

В съответствие с разпоредбите на член 6, параграф 1, тези мандати се определят съгласно процедурата, предвидена в член 21, параграф 2.

При необходимост списъкът с показателите за оперативната съвместимост, отразен в мандатите, се изготвя от съвместната представителна структура съгласно разпоредбите на член 5, параграф 3, буква д).

3. По смисъла на член 5, параграф 3, буква б) за фундаментални параметри за реализиране на оперативната съвместимост се определят следните елементи:

## ОСНОВНИ ПАРАМЕТРИ:

- минимални габарити на инфраструктурите
- минимален радиус на огъване
- междурелсово разстояние (широчина на коловоза)
- максимално натоварване на линията
- минимална дължина на пероните
- височина на пероните
- напрежение на захранването
- геометрия на контактната мрежа
- характеристики на ERTMS (\*).
- осово натоварване
- максимална дължина на влаковете
- габарити на подвижния състав
- минимални характеристики за спирачната система
- пределни електрически характеристики за подвижния състав
- пределни механични характеристики за подвижния състав
- експлоатационни характеристики, свързани със сигурността на влаковете
- пределни характеристики, свързани с външните шумове
- пределни характеристики, свързани с външните вибрации
- пределни характеристики, свързани с външни електромагнитни смущения
- пределни характеристики, свързани с вътрешните шумове
- пределни характеристики, свързани с климатичната инсталация
- характеристики, свързани с превозването на хора с увреждания.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ III*

### **ОСНОВНИ ИЗИСКВАНИЯ**

---

\* Европейска железопътна система за управление на движението (European Rail Traffic Management System)

## 1. **Общи изисквания**

### 1.1. *Сигурност*

1.1.1. Проектирането, построяването или изработването, поддръжката и контрола на критичните за сигурността компоненти, и по-специално елементите, които активно допринасят за движението на влаковете, трябва да гарантират сигурността на нивото на предвидените цели за мрежата, включително при определени влошени ситуации.

1.1.2. Параметрите, свързани с контакта/триенето колело—релса трябва да отговарят на критериите за стабилност при „търкаляне“, задължителни за осигуряване на движението при пълна безопасност и при максимално позволената скорост.

1.1.3. Използваните компоненти трябва да издържат на нормалната амортизация, както и при определените извънредни ситуации по време на използването им. Евентуалните случайни повреди трябва да бъдат сведени до минимум по отношение на последствията върху сигурността посредством подходящите средства.

1.1.4. Проектирането на наземните съоръжения и на подвижните състави, както и подборът на използваните материали, трябва да предвидят ограничаването на възникването, на разпространението и на последиците от огъня и от дима в случай на пожар.

1.1.5. Елементите, които се използват от страна на потребителите, трябва да бъдат проектирани така, че да не поставят под опасност сигурността в случай на възможно, но непозволено от инструкциите ползване.

### 1.2. *Надеждност и коефициент на готовност*

Контролирането и поддръжката на наземните съоръжения и на подвижните оборудвания, които участват в движението на влаковете, трябва да бъдат организирани, провеждани и регистрирани така, че да осигурят функционирането им при предвидените условия.

### 1.3. *Безопасни за здравето условия*

1.3.1. Материалите, които биха могли по време на използването им да поставят в опасност здравето на лицата, които са в досег или имат достъп до тях, не трябва да се използват във влаковете и в железопътните инфраструктури.

1.3.2. Подборът, пускането в движение и използването на тези материали трябва да става с максимално ограничаване на дима, пушеците или вредните и опасни газове, особено в случай на пожар.

### 1.4. *Защита на околната среда*

1.4.1. Въздействието върху околната среда, произтичащо от включването в териториалното устройство и построяването на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове трябва да бъде взето предвид и преценено още

когато самата система се проектира, при спазване на разпоредбите на Общността, които са в сила.

1.4.2. Материалите, използвани във влаковете и в инфраструктурите, трябва да предотвратят емисиите на дим и пушек или на вредни и опасни газове за околната среда, особено в случай на пожар.

1.4.3. Материалите от подвижния състав и системите за електрозахранване и за други енергии трябва да бъдат проектирани и осъществени така, че да бъдат съвместими по отношение на електромагнитните параметри с инсталациите, оборудванията и обществените и частни мрежи, с които биха се получили смущения.

## 1.5. *Техническо съответствие*

Техническите характеристики на инфраструктурите и на наземните съоръжения трябва да бъдат съвместими помежду си и с тези на влаковете, които са предназначени да се движат по трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.

Когато постигането на тези характеристики се окаже трудна задача в някои части на мрежата, могат да се допуснат временни решения, които да осигурят бъдещата съвместимост.

## 2. **Специални изисквания за всяка подсистема**

### 2.1. *Инфраструктури*

#### 2.1.1. Безопасност

Специални мерки трябва да бъдат взети, за да се предотврати достъпът или нежелани посегателства в инсталациите на високоскоростните железопътни линии.

Трябва да се вземат мерки за ограничаване на рисковете по отношение на лицата, особено по време на преминаването на високоскоростните влакове през гарите.

Инфраструктурите, до които населението има достъп, трябва да бъдат проектирани и осъществени така, че да се ограничат опасностите за сигурността на хората (стабилност, пожар, достъп, евакуация, перони, и т.н.)

Подходящите мерки трябва да бъдат предвидени така, че да вземат предвид специфичните условия за сигурността и безопасността в особено дългите тунели.

### 2.2. *Енергоснабдяване*

#### 2.2.1. Безопасност

Функционирането на инсталациите за енергийно захранване не трябва да застрашава безопасността нито на високоскоростните влакове, нито на лицата (потребители, персонал по експлоатацията, живущи по протежение на жп линиите и трети лица).

#### 2.2.2. Защита на околната среда

Функционирането на инсталациите за енергийно захранване не трябва да въздейства на околната среда извън определените пределни стойности.

### 2.2.3. Техническа съвместимост

Системите за електрозахранване, използвани в трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, трябва да:

- осигурят възможността влаковете да постигнат предвидените постижения,
- да бъдат съвместими с оборудванията за събиране на енергия, инсталирани на влаковете.

## 2.3. *Команден контрол и сигнализация*

### 2.3.1. Безопасност

Инсталациите и операциите по командния контрол и сигнализацията, използвани за трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, трябва да осигурят движението на влаковете с ниво на безопасност, отговарящо на целите, определени за мрежата.

### 2.3.2. Техническа съвместимост

Всяка нова инфраструктура за високи скорости и всяко ново оборудване за подвижния състав за високоскоростен пробег, изградени и развити след приемането на контролно-командната и сигнализационната съгласувани системи, трябва да бъдат приспособени за използването на тези системи.

Контролно-командното оборудване и сигнализацията, вградени в командните пултове на влаковете, трябва да осигурят нормалната експлоатация в трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове при спазване на определените условия.

## 2.4. *Подвижен състав*

### 2.4.1. Безопасност и сигурност

Структурите на подвижния състав и връзките между вагоните трябва да бъдат проектирани така, че да защитят пространствата, където се намират пътниците и пространствата на машинистите в случай на сблъсък или дерайлиране.

Електрическото оборудване не трябва да създава опасност за безопасността на функционирането на командно-контролните и сигнализационните системи.

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

Специални мерки трябва да се вземат за осигуряване на достъпа до компонентите под високо напрежение, за да не се допуска опасност за безопасността на лицата.

В случай на опасност сигнализационни елементи трябва да позволят на пътниците да предупредят машиниста, а така също и на придружаващия персонал също да влезе във връзка с машиниста.

Вратите за достъп трябва да бъдат оборудвани със система за затваряне и отваряне, която да гарантира безопасността на пътниците.

Трябва да бъдат предвидени и обозначени аварийни изходи.

Трябва да се вземат най-подходящите мерки, за да се осигури необходимата сигурност в специалните условия на дългите тунели.

Задължително е на борда на влаковете да бъде осигурено специално аварийно осветление със самостоятелно захранване и достатъчна интензивност на осветяването.

Влаковете трябва да бъдат оборудвани със звънчева и съобщителна система, позволяваща предаването на съобщения за пътниците от страна на екипажа на борда на влака или от наземните контролни пунктове.

#### 2.4.2. Надеждност и коефициент на готовност

Проектирането на жизнено важните оборудвания за търкаляне, за теглителна сила и за спирачната система, както и за контролно-командните елементи, трябва да осигури, при дадена специфична аварийна ситуация или влошени условия, продължаването на изпълнение на задачите на влака без отрицателни последствия за останалите оборудвания.

#### 2.4.3. Техническа съвместимост

Електрооборудванията трябва да бъдат съвместими с функционирането на контролно-командните и сигнализационните инсталации.

Характеристиките на оборудванията за събиране на енергия трябва да позволят движението на влаковете в режима на енергозахранване на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.

Характеристиките на подвижния състав трябва да позволят той да се движи по всички линии, за които е предвидена неговата експлоатация.

### 2.5. *Поддръжка*

#### 2.5.1. Безопасни за здравето условия

Техническите инсталации и процедурите, използвани в центровете по поддръжка и техническо обслужване, не трябва да увреждат здравето на хората.

#### 2.5.2. Опазване на околната среда

Техническите инсталации и процедурите, използвани в центровете по поддръжка и техническо обслужване, не трябва да надхвърлят пределните приемливи нива за вредност по отношение на околната среда.

### 2.5.3. Техническа съвместимост

Инсталациите по поддръжка и техническо обслужване на високоскоростните влакове трябва да осигурят възможностите за извършване на дейностите по сигурността, хигиената и удобството във всички влакове, за които са били проектирани.

## 2.6. Околна среда

### 2.6.1. Безопасни за здравето условия

Експлоатацията на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове трябва да спазва регламентираните нива по отношение на вредностите от шума.

### 2.6.2. Защита на околната среда

Експлоатацията на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове не трябва да предизвиква недопустимо равнище на вибрация на терена, възпрепятстващо дейностите в района на прекосяване и в зоните, близки до инфраструктурите, когато тази система е в нормален режим на функциониране.

## 2.7. Експлоатация

### 2.7.1. Безопасност

Сближаването на експлоатационните правила на мрежите, както и квалификацията на машинистите и на персонала във влака трябва да гарантират висока степен на безопасност.

Дейностите и периодичността по поддръжката, подготовката и квалификацията на персонала по поддръжка, както и системата за осигуряване на качеството, установена в централите за поддръжка и техническо обслужване на съответните оператори, трябва да гарантират високо ниво на сигурност.

### 2.7.2. Надеждност и коефициент на готовност

Дейностите и периодичността по поддръжката, подготовката и квалификацията на персонала по поддръжка, както и системата за осигуряване на качеството, организирани и реализирани от тези, които експлоатират съоръженията в централите за поддръжка и техническо обслужване, трябва да гарантират високо ниво на надеждност и висок коефициент на готовност на системата.

### 2.7.3. Техническа съвместимост

Сближаването на експлоатационните правила на мрежите, както и квалификацията на машинистите, на персонала във влака и на персонала, натоварен с управлението на движението, трябва да гарантират ефикасността на експлоатацията на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ IV*

## КОМПОНЕНТИ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

### Декларация на ЕО

— за съответствие

— за годност за употреба

#### 1. *Компоненти за оперативна съвместимост*

Декларацията на ЕО се прилага за компонентите за оперативна съвместимост, чието призвание е да осигурят оперативна съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, визирани в член 3. Тези компоненти за оперативна съвместимост могат да бъдат:

##### 1.1. Компоненти — оборудвания за жп линия за двупосочно движение

Това са компоненти, които не са присъщи за железопътната система и които могат да бъдат използвани в този си вид в други области.

##### 1.2. Компоненти — оборудвания за жп линия за двупосочно движение със специфични характеристики

Това са компоненти, които не само могат да се използват в железопътната система, но и които трябва да покажат специфични постижения и характеристики, когато се използват в железопътната област.

##### 1.3. Специфични компоненти

Това са компоненти, които са специфични за железопътни оборудвания.

#### 2. *Област на прилагане*

Декларацията на ЕО се отнася:

— или до оценяването от страна на нотифицирана/и структура/и на годността за употреба на компонент за оперативна съвместимост, разглеждан отделно, по отношение на техническите спецификации, на които трябва да отговаря,

— или до оценяване/преценка от страна на нотифицирана/и структура/и на годността за употреба на компонент за оперативна съвместимост, разглеждан в неговата железопътна среда, в частност в случаите, когато става въпрос за интерфейс, по отношение на техническите спецификации, особено от функционален характер, които трябва да бъдат проверени.

Процедурите за оценяване, осъществявани от нотифицираните структури, на стадия на проектирането, както и на този на производството, се позовават на модулите, които са описани в Решение 93/465/ЕИО съгласно условията и реда, посочени в ТСОС.

#### 3. *Съдържание на декларацията на ЕО*

Декларацията на ЕО за съответствие и годност за употреба и документите, които я придружават, трябва да бъдат подписани и датирани.

Тази декларация трябва да бъде написана на същия език, на който е инструкцията за употреба и да включва следните елементи:

- позоваване на съответната директива,
- име и адрес на производителя или на неговия упълномощен представител, установен в Общността (да се посочи седалището, фирмата и пълния адрес; в случай че става въпрос за упълномощения представител, да се посочи и фирмата и седалището и на производителя или строителя),
- описание на компонента за оперативна съвместимост (марка, вид и т.н.),
- посочва се процедурата, която е била предприета, за да се потвърди съответствието и годността за употреба (член 13),
- всички пълни описания за съответния компонент за оперативна съвместимост и особено условията за използване,
- име и адрес на нотифицираната/ите структура/и , които са участвали в дадената процедура за установяване на съответствието и годността за употреба и датата на сертификата за проверката, придружен при необходимост от срока и условията за валидност на сертификата,
- ако е приложимо, позоваване на европейските спецификации,
- самоличността на подписалия документа, овластен да обвързва производителя или на неговия упълномощен представител, установен в Общността.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ V*

### **ПОДСИСТЕМИ**

#### **ДЕКЛАРАЦИЯ НА ЕО ЗА ПРОВЕРКА**

Декларацията на ЕО за проверка и документите, които я придружават, трябва да бъдат датирани и подписани.

Тази декларация трябва да бъде написана на същия език като техническата спецификация и документация и да съдържа следните елементи:

- позоваване на съответната директива,
- име и адрес на възложителя или на неговия упълномощен представител, установен в Общността (да се посочи фирмата, седалището и пълния адрес; ако става дума за упълномощения представител, да се посочи също фирмата и седалището на органа по търга),
- сбито описание на подсистемата,

- име и адрес на нотифицираната структура , която е извършила проверката на ЕО, визирана в член 18,
- позоваванията на документите, които са включени в пълната техническа документация ,
- всички релевантни разпоредби — временни или постоянни, — на които трябва да отговаря подсистемата, и по-специално, ако е необходимо, предупрежденията и условията за употреба,
- срок на валидност на декларацията на ЕО, ако тя е временна,
- самоличността на подписалия документите.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ VI*

### **ПОДСИСТЕМИ**

#### **ПРОВЕРКА НА ЕО**

1. Проверката на ЕО е процедурата, чрез която нотифицираната структура проверява и удостоверява, по искане на възложителя или неговия упълномощен представител в Общността, че дадената подсистема:

- съответства на разпоредбите на директивата,
- съответства на другите нормативни разпоредби, които се прилагат съгласно Договора и че подсистемата може да бъде пусната в действие.

2. Проверката на подсистемата обхваща следните етапи:

- общо проектиране,
- изграждане на подсистемата, което включва по-специално извършването на строителните работи, на монтажа на компонентите, настройването на цялото съоръжение,
- изпитание на завършената подсистема.

3. Нотифицираната структура , която отговаря за проверката на ЕО, изготвя удостоверението за съответствие за възложителя или за неговия упълномощен представител в Общността, който на свой ред изготвя декларацията на ЕО за проверка, предназначена за надзорния орган в държавата-членка, където подсистемата се изгражда и/или експлоатира.

4. Техническата документация , която придружава декларацията за проверка, трябва да съдържа:

- за инфраструктурите: проектите и техническите схеми, протоколи за осъществените изкопни работи и за арматурните работи, доклади за изпитанията и за контрола на бетоните,

- за другите подсистеми: проекти и планове, общи и подробни, съответстващи на изпълнението, електрическите и хидравличните инсталации (схеми), командните схеми, описание на информационните и автоматизираните системи, инструкции за функциониране и поддръжка и т.н.,
- списък на компонентите за оперативна съвместимост , визирани в член 3, които са включени в подсистемата,
- копия от декларацията на ЕО за съответствие и годност за употреба, които придружават споменатите компоненти съгласно разпоредбите на член 13 на директивата, придружени, ако е необходимо, от съответните изчисления и от копие от протоколите от изпитанията и проверките, направени от нотифицираните структури на основата на общите технически спецификации,
- удостоверение от нотифицираната структура , натоварена с проверката на ЕО, удостоверяващ, че обектът съответства на разпоредбите на настоящата директива, придружено от съответните изчисления и визирано от него, като в него се споменава, ако има такива, изразените резерви по време на изпълнението на работата, които не са били превъзможнати; удостоверението е придружено и от докладите от контролните посещения и одитите, които са изготвени от органа по време на изпълнение на задълженията му, както е описано в точки 5.3. и 5.4.

## 5. Контрол

5.1. Целта на контрола на ЕО е да гарантира, че по време на реализацията на подсистемата задълженията от техническата документация са били изпълнени.

5.2. Нотифицираната структура , натоварена с проверката на реализацията, трябва да има непрекъснат достъп до работните обекти, цеховете на производство, складовите бази, а — ако е такъв случаят и има полуготови елементи — до изпитателните инсталации и най-общо казано до всяко място, което позволява на органа да изпълни мисията и задачите си. Органът по търга или неговият упълномощен представител в Общността трябва да му предаде или изпрати всички необходими документи за тази цел, особено изпълнителния план и техническата документация за подсистемата.

5.3. Нотифицираната структура, натоварена с проверката на обекта по време на реализацията му, извършва периодично одити, за да получи всички гаранции, че разпоредбите на директивата се спазват. По този повод той изготвя доклад за одита и го предава на лицата, натоварени с реализацията. Структурата може да изиска да бъде извикан за присъствие на дадени фази от реализацията на обекта.

5.4. В допълнение нотифицираната структура може да извършва внезапни посещения на обекта или в цеховете на производство. При тези посещения нотифицираната структура може да осъществява цялостен или частичен одит. Тя предоставя на лицата, натоварени с реализацията, доклад за посещението и, ако е приложимо, доклад за одита.

6. Техническа документация , визирана в точка 4, се депозира при възложителя или при неговия пълномощник в Общността в подкрепа на удостоверението за съответствие, издадено от нотифицираната структура, натоварена с проверката на

подсистемата, пусната в действие. Тази техническа документация е приложена към декларацията на ЕО за проверка, която органът по търга изпраща на съответното ведомство в дадената държава-членка.

Копие от тази техническа документация се запазва от възложителя по време на целия срок на експлоатация на подсистемата. Досието се предоставя и на другите държави-членки, ако те отправят подобно искане.

7. Всяка нотифицирана структура публикува периодично следната задължителна информация:

- получените заявления за проверка на ЕО,
- издадените удостоверения за съответствие,
- отказаните удостоверения за съответствие.

8. Досиетата и кореспонденцията, свързани с процедурите по проверка на ЕО, се изготвят на един от официалните езици на държавата-членка, където се е установил възложителят или неговият упълномощен представител в Общността или на друг език, за който Общността е дала своето съгласие.

#### *ПРИЛОЖЕНИЕ VII*

### **МИНИМАЛНИ КРИТЕРИИ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ВЗЕТИ ПРЕДВИД ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ ЗА НОТИФИЦИРАНЕТО НА СТРУКТУРИТЕ**

1. Структурата, директорът ѝ и персоналот, натоварен с изпълнението на дейностите по проверка, не могат да участват нито пряко, нито като упълномощени представители в проектирането, производството, строежа, пускането в продажба или поддръжката на компонентите за оперативна съвместимост или на подсистемите, нито в тяхната експлоатация. Това не изключва възможността за обмяна на техническа информация между производителя или строителя и органа.

2. Структурата и персоналот, натоварен с контрола, трябва да извършват дейностите по проверката с най-висока професионална отговорност и честност, да проявяват най-висока техническа компетентност и трябва да бъдат напълно независими и неподвластни на натиск или влияния, особено във финансовата област, които биха могли да повлияят на тяхната преценка или на резултатите от тяхната проверка, и по-специално те трябва да бъдат свободни в преценката си спрямо лицата или сдруженията от заинтересованите от резултатите от проверката лица.

3. Структурата трябва да разполага с персонал и да притежава необходимите средства, за да извърши по подходящ начин техническите и административните задачи, свързани с изпълнението на проверките; той трябва да има достъп и до необходимото оборудване и инструменти за проверки при изключителни обстоятелства.

4. Персоналот, натоварен с проверките и контрола, трябва да притежава:

- отлична техническа и професионална подготовка,

— достатъчно познаване на предписанията относно контрола и проверките, които извършва, както и достатъчна практика за извършване на тези проверки,

— необходимите умения за изготвяне на удостоверения, протоколи и отчети, които са материалният носител на извършените проверки.

5. Независимостта на персонала, натоварен с контрола и проверката, трябва да бъде гарантирана. Възнаграждението на всеки служител не трябва да зависи нито от броя на извършените проверки, нито от резултатите от тези проверки.

6. Структурата трябва да сключи застраховка „гражданска отговорност“, освен ако тази отговорност не се поема от държавата на основата на националното право или ако контролът и проверките не се извършват пряко от държавата-членка.

7. Персоналът на структурата е обвързан от спазването на професионална тайна по отношение на всичко, което е научил и разбрал по време на изпълнение на задълженията си (освен спрямо компетентните административни органи на държавата, където упражнява дейността си) в рамките на настоящата директива или на всяка норма от националното право, което го засяга.