

ДИРЕКТИВА 2001/16/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 19 Март 2001 година

относно оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност и по-специално член 156 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията¹,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет²,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите³,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора⁴,

като имат предвид, че:

(1) За да могат гражданите на Съюза, икономическите оператори и регионалните и местните власти да извлекат максимална облага от предимствата, произтичащи от създаването на територия без вътрешни граници, е целесъобразно, по-специално, да се подобри вътрешната свързаност и оперативната съвместимост на националните железопътни мрежи, както и достъпа до тях чрез прилагането на всички необходими мерки в сферата на техническата стандартизация, както е предвидено в член 155 от Договора.

(2) С подписването на приетия на 12 декември 1997 г. в Киото протокол, Европейският съюз се задължи да редуцира емисиите си на газове. Тези цели изискват коригиране на баланса между различните видове транспорт и следователно, увеличаване конкурентноспособността на железопътния транспорт.

(3) Стратегията на Съвета за интегрирането на опазването на околната среда и устойчивото развитие в транспортната политика на Общността подчертава необходимостта от действия за редуциране въздействието на транспорта върху околната среда.

¹ ОВ С 89, 28.3.2000 г., стр.1

² ОВ С 204, 19.7.2000 г., стр.13

³ ОВ С 317, 6.11.2000 г., стр.22

⁴ Становища на Европейския парламент от 17 Май 2000 г. (ОВ С 59, 23.2.2001 г., стр.106), Обща позиция на Съвета от 10 Ноември 2000 г. (ОВ С 23, 24.1.2001 г., стр.15) и Решение на Европейския парламент от 13 Февруари 2001 г.

(4) Експлоатирането на влакове с търговски цели в Трансевропейската железопътна мрежа изисква по-специално отлична съвместимост между характеристиките на инфраструктурата и тези на подвижния състав, както и ефективна вътрешна връзка на информационните и комуникационните системи на различните управляващи и оператори на инфраструктура. Нивото на функциониране, сигурността, качеството на услугите и стойността зависят от тази съвместимост и вътрешна връзка, от които зависи по-специално и оперативната съвместимост на Трансевропейската конвенционална железопътна система.

(5) За постигането на тези цели беше взета една първоначална мярка от Съвета на 23 юли 1996 г. с приемането на Директива 96/48/ЕО относно оперативната съвместимост на Трансевропейската високоскоростна железопътна система⁵.

(6) През 1996 г. в своята Бяла книга, озаглавена "Стратегия за съживяване железниците на Общността", Комисията обяви втора мярка в сектора на конвенционалните железници и след това възложи проучване за интеграцията на националните железопътни системи, резултатите от което бяха публикувани през май 1998 г. с препоръката за приемане на директива, базираща се на възприетия във високоскоростния сектор подход. Това проучване препоръчва също, да не се обръща внимание на всички пречки пред оперативната съвместимост, а проблемите да се решават постепенно според степента на приоритетност, основавайки се на съотношението на разход и полза за всяка предложена мярка. Това проучване показва, че хармонизирането на използваните процедури и правила, и взаимната връзка на информационните и комуникационните системи са по-ефективни отколкото, например, мерки касаещи габарита на инфраструктурата.

(7) Съобщението на Комисията относно "Интеграцията на конвенционалните железопътни системи" препоръчва приемането на настоящата директива и оправдава приликите и основните разлики в сравнение с Директива 96/48/ЕО. Основните разлики се намират в адаптирането на географския обхват, в разширяването на техническия обхват с оглед съобразяване с резултатите на горното проучване и в приемането на постепенен подход по отношение елиминирането на пречките за оперативната съвместимост на железопътната система, който включва степенуване на приоритетите и график за съставянето му.

(8) Предвид постепенния подход и времето, което следователно е необходимо за усвояване на всички технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), трябва да се предприемат стъпки за избягване на ситуация, при която държавите-членки приемат нови национални правила или предприемат проекти, които увеличават хетерогенността на съществуващата система.

⁵ ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6.

(9) Възприемането на постепенния подход задоволява специалните потребности на целта за постигане на оперативна съвместимост на конвенционалната железопътна система, която се характеризира със стара инфраструктура и състав, нуждаещи се от големи инвестиции за адаптиране или обновяване, като специално внимание следва да се обърне да не се поставя железопътния сектор в икономически неизгодно положение спрямо другите видове транспорт.

(10) В Резолюцията си от 10 март 1999 г. относно железопътния пакет Парламентът изиска постепенното отваряне на железопътния сектор да става ръка за ръка с възможно най-бързите и най-ефективни мерки за техническа хармонизация.

(11) Съвета на 6 октомври 1999 г. поиска от Комисията да предложи стратегия за подобряване на оперативната съвместимост на железопътния транспорт и редуциране на стеснените участъци, с цел незабавно елиминиране на техническите, административните и икономическите пречки за оперативната съвместимост на мрежите, докато едновременно с това се гарантира висока степен на сигурност, а също и обучение на персонала и повишаване на квалификацията му.

(12) Съгласно Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 г. относно развитието на железниците в Общността⁶, железопътните компании трябва да имат увеличен достъп до железопътните мрежи на държавите-членки, което от своя страна изисква оперативна съвместимост на инфраструктурата, оборудването, подвижния състав и системите за управление и експлоатация, включително такава квалификация на персонала и условия за хигиена и сигурност на работното място, които се изискват за експлоатацията и поддръжката на съответните подсистеми и за прилагането на всяка една ТСОС. Все пак, обаче, настоящата директива няма за цел да хармонизира, директно или индиректно, условията за работа в железопътния сектор.

(13) Държавите-членки отговарят за осигуряване спазването на правилата за сигурност, опазване на здравето и защита на потребителите, които се прилагат общо по отношение на железопътните мрежи по време на проектирането, изграждането, пускането в действие и експлоатацията на тези железници.

(14) Съществуват големи различия в националните норми и вътрешните правила и технически спецификации, които железниците прилагат, доколкото те съдържат техники, които са специфични за националните индустрии и предписват различни размери и устройства, както и специални характеристики. Тази ситуация не позволява влаковете да се движат безпрепятствено по цялата мрежа на Общността.

(15) С течение на времето тази ситуация е създавала много тесни връзки между националните железопътни индустрии и националните железници, което е в

⁶ ОВ L 237, 24.8.1991 г., стр.25.

ущърб на истинското отваряне на пазарите. Тези индустрии се нуждаят от открит конкурентен европейски пазар, за да повишат конкурентноспособността си в световен мащаб.

(16) Поради това е подходящо да се дефинират основни съществени изисквания за цялата Общност, които ще са валидни за трансевропейската конвенционална железопътна система.

(17) Предвид обхвата и сложността на трансевропейската конвенционална железопътна система, се оказва необходимо, от практични съображения, тя да се разбие на подсистеми. За всяка една от тези подсистеми трябва да се уточнят съществените изисквания и да се определят техническите спецификации за цялата Общност, и по-специално по отношение на съставните части и връзките, с оглед постигане на тези съществени изисквания.

(18) Прилагането на разпоредбите за оперативна съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система не трябва да създава неоправдани бариери по отношение на разходите и ползите за запазването на съществуващите железопътни мрежи на отделните държави-членки, а трябва да се стреми да запази целта за оперативна съвместимост.

(19) Техническите спецификации за оперативна съвместимост имат също така влияние върху условията за използване на железопътния транспорт от потребителите и поради това е необходимо да се консултират с тези потребители аспектите, които ги касаят.

(20) Всяка заинтересована държава-членка следва да може да не прилага някои технически спецификации за оперативна съвместимост в специални случаи, при условие че съществуват процедури, които гарантират, че тези промени са оправдани. Член 155 от Договора изисква действията на Общността в сферата на оперативната съвместимост да се съобразяват с потенциалната икономическа жизнеспособност на проектите.

(21) Създаването на ТСОС и прилагането им в конвенционалната железопътна система не трябва да спира технологичните иновации, които следва да са насочени към подобряване на икономическите резултати.

(22) Оперативната съвместимост на конвенционалната железопътна система трябва да се използва, най-вече при транспортирането на стоки, за създаването на условия за по-голяма оперативна съвместимост между отделните видове транспорт.

(23) За да се спазят съответните разпоредби относно процедурите по възлагане на обществени поръчки в железопътния сектор и по-специално Директива 93/38/ЕИО⁷, възложителите следва да включат технически спецификации към основните документи или към условията по всеки

⁷ Директива 93/38/ЕИО на Съвета от 14 юни 1993 г. координираща процедурите за доставка за лица работещи в секторите енергетика, транспорт и телекомуникации (ОВ L 199, 9.8.1993 г., стр. 84). Директива изменена последно с Директива 98/4/ЕО (ОВ L 101, 1.4.1998, стр. 1).

договор. За тази цел е необходимо да се създаде орган за европейски спецификации, който да служи като референция за тези технически спецификации.

(24) В интерес на Общността е съществуването на една международна система за стандартизация, способна да създава стандарти, ефективно използвани в международната търговия и отговаряща на изискванията на политиката на Общността. Ето защо, европейските стандартизационни органи трябва да продължат сътрудничеството си с международните органи по стандартизация.

(25) Възложителите трябва да дефинират останалите изисквания за комплектоване на Европейските спецификации или други стандарти. Тези спецификации следва да отговарят на съществените изисквания, които са хармонизирани на ниво Общност и на които трансевропейската конвенционална железопътна система трябва да отговаря.

(26) Процедурите за оценката за съответствие или годността за използването на съставните елементи, следва да се основава на използването на модулите, предвидени в Решение 93/465/ЕИО⁸. Доколкото е възможно и с оглед осигуряване развитие на индустрията, необходимо е да се установят процедури обхващащи една система за осигуряване на качеството.

(27) Съвместимостта на съставните елементи е свързана главно с полето на ползване с оглед гарантиране оперативната съвместимост на системата, а не само със свободното им движение на пазара на Общността. Трябва да се оцени доколко са подходящи за ползване най-важните съставни елементи по отношение сигурност, годност или икономия за системата. Поради това не е необходимо производителя да поставя маркировка "СЕ" върху съставни елементи, които сега са предмет на разпоредбите на настоящата директива. Въз основа на оценката на съответствието и/или годността за ползване, декларацията на производителя за съответствие следва да е достатъчна.

(28) Това не влияе върху задължението на производителите да поставят маркировка "СЕ" върху определени съставни елементи, за да удостоверят съответствието им със свързаните с тях разпоредби на Общността.

(29) Подсистемите, съставлящи трансевропейската конвенционална железопътна система, следва да бъдат подложени на процедура за проверка. Тази проверка трябва да даде възможност на органите, отговарящи за разрешаването на пускането им в действие, да са сигурни, че на етапите на проектиране, изграждане и пускане в действие, резултатите са в съответствие с действащите правила и технически и операционни разпоредби. Тя трябва също да даде възможност на производителите да разчитат на еднакво третиране, независимо от държавата. Поради това е

⁸ Решение 93/465/ЕИО на Съвета от 22 юли 1993 г. относно модулите за различните фази на процедурите за оценяване на съответствието и правилата за поставяне и използване на маркировката за съответствие СЕ, които са предназначени за използване в директивите за техническо хармонизиране (ОВ L 220, 30.8.1993 г., стр.23).

необходимо да се установи модул, определящ принципите и условията, които се прилагат към "ЕО" проверката на подсистемите.

(30) Процедурата за проверка "ЕО" следва да се базира на ТСОС. Тези ТСОС се подчиняват на разпоредбите на член 18 от Директива 93/38/ЕИО. Нотифицираните органи, отговарящи за проверка на процедурите за оценка на съответствието и годността за употреба на съставните елементи, заедно с процедурите за оценка на подсистемите трябва, особено при липса на Европейска спецификация, да координират възможно най-тясно решенията си.

(31) Тези ТСОС се изготвят по поръчка на Комисията от съвместния орган, представляващ управляващите инфраструктурата, железопътните компании и индустрията. Представители на страни, които не са членки на Европейската общност, по-специално такива от страните-кандидатки, може от самото начало да бъдат упълномощени да присъстват на заседанията на съвместния представителен орган като наблюдатели.

(32) Директива 91/440/ЕИО изисква разделянето на дейностите, от счетоводна гледна точка, между извършването на транспортни услуги и управлението на железопътна инфраструктура. В същия дух, специализираните услуги, предоставяни от управляващите железопътна инфраструктура, определени за нотифицирани органи, следва да се структурират по такъв начин, че да отговарят на критериите, които трябва да се прилагат към такъв вид органи. Други специализирани органи могат да бъдат нотифицирани в случаите, когато те отговарят на същите критерии.

(33) Мерките, необходими за прилагането на настоящата директива, следва да бъдат приети в съответствие с Решение 99/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяването на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията⁹.

(34) Оперативната съвместимост в трансевропейската конвенционална железопътна система по своя мащаб обхваща цялата Общност. Никоя отделна държава-членка не е в състояние да извърши необходимото действие за постигане тази оперативна съвместимост. В съответствие с принципа на субсидиарност, целите на предложеното действие не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и поради това, предвид мащаба или ефектите на предложеното действие, те могат да бъдат постигнати по-добре от Общността,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

ГЛАВА ПЪРВА

Общи разпоредби

⁹ ОВ L 184, 17.7. 1999 г., стр. 23

Член 1

1. Настоящата директива има за цел да определи условията, които трябва да бъдат удовлетворени за постигане на оперативна съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система на територията на Общността така, както е описано в приложение I. Тези условия касаят проектирането, изграждането, пускането в действие, разширяването, обновяването, експлоатацията и поддръжката на частите от системата, пуснати в действие след влизането в сила на настоящата директива, а също и професионалната квалификация, и условията на сигурност и опазване здравето на персонала, допринасящ за експлоатацията ѝ.

2. Преследването на тази цел трябва да доведе до определянето на минимално ниво на техническа хармонизация и да създаде условия за:

- а) улесняване, подобряване и развитие на международните железопътни транспортни услуги в Европейската общност и с трети страни;
- б) подпомагане постепенното създаване на вътрешния пазар на оборудване и услуги за изграждането, обновяването, модернизирането и експлоатацията на трансевропейската конвенционална железопътна система;
- в) подпомагане на оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система.

Член 2

За целите на настоящата директива:

- а) "трансевропейска конвенционална железопътна система" е структурата, описана в приложение I, състояща се от линиите и стационарните съоръжения на трансевропейската транспортна мрежа, изградени или модернизирани за конвенционален железопътен транспорт или за комбиниран железопътен транспорт, плюс подвижния състав, предвиден да се движи по тази инфраструктура;
- б) "оперативна съвместимост" е способността на трансевропейската конвенционална железопътна система да позволява безопасното и непрекъснато движение на влакове, които постигат необходимите нива на работа за тези линии. Тази способност се основава на всички регулаторни, технически и операционни условия, които трябва да бъдат спазени за да се задоволят съществените изисквания;
- в) "подсистеми" е резултата от разделянето на трансевропейската конвенционална железопътна система, както е показано в приложение II. Тези подсистеми, за които трябва да се определят съществени изисквания, са структурни и функционални;
- г) "съставни елементи на оперативната съвместимост" са всеки елементарен компонент, група съставни елементи, подкомплект или комплект от

оборудване, обединени, или предназначени да се обединят в подсистема, от която оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система зависи директно или индиректно. Концепцията за "съставен елемент" включва както материални обекти, така и нематериални обекти, като например софтуер;

д) "съществени изисквания" са всички условия, изложени в приложение III, които трябва да бъдат спазени от трансевропейската конвенционална железопътна система, подсистемите и съставните елементи на оперативна съвместимост, включително връзките;

е) "европейска спецификация" е обща техническа спецификация, европейско техническо одобрение или национален стандарт, който транспонира европейски стандарт, както е определено в точки 8 до 12 от член 1 от Директива 98/38/ЕИО;

ж) "технически спецификации за оперативна съвместимост", наричани по-нататък "ТСОС", са спецификациите, на които отговаря всяка една подсистема или част от подсистема, за да удовлетвори основните изисквания и осигури оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система;

з) "съвместен представителен орган" (СПО) е орган, събиращ заедно представители на управляващите инфраструктури, железопътните дружества и индустрията, който отговаря за съставянето на ТСОС. "Управители на инфраструктура" са тези, посочени в членове 3 и 7 от Директива 91/440/ЕИО;

и) "нотифицирани органи" са органи, които отговарят за оценката на съответствието или годността за употреба на съставните елементи на оперативна съвместимост, или за преценка на процедурата за "ЕО" проверка на подсистемите;

й) "основни параметри" е всяко регулаторно, техническо или оперативно условие, което е от решаващо значение за оперативната съвместимост и изисква решение в съответствие с процедурата, изложена в член 21, параграф 2 преди разработване на проекти за ТСОС от общия представителен орган;

к) "специфичен случай" е всяка част от трансевропейската конвенционална железопътна система, която се нуждае от специални разпоредби в ТСОС, временни или постоянни, поради географски, топографски изисквания или такива на градската среда, или такива влияещи на съвместимостта със съществуващата система. Това при определени линии и мрежи, изолирани от останалата част от Общността може да включва рамката за определяне на габарити, мащаба на коловоза или междурелсовото разстояние и подвижния състав, строго предназначен за местно, регионално или историческо ползване, или подвижен състав с произход от или предназначен за трети страни, доколкото този състав не пресича границата между две държави-членки;

л) "модернизиране" е всяка значителна работа по модификация на подсистема или част от подсистема, която изисква ново разрешение за пускане в действие по смисъла на член 14, параграф 1;

м) "обновяване" е всяка значителна работа по подмяна на подсистема или част от подсистема, която изисква ново разрешение за пускане в действие по смисъла на член 14 параграф 1;

н) "съществуваща железопътна система" е структурата, състояща се от линии и фиксирани инсталации на съществуващата железопътна система плюс подвижния състав от всякакви категории и произход, който се движи по тази инфраструктура.

Член 3

1. Настоящата директива се прилага за разпоредбите, касаещи съставните елементи на оперативна съвместимост, връзките и процедурите за всяка подсистема, а също и правилата за цялостната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система, необходими за постигане на нейната оперативна съвместимост.

2. Разпоредбите на тази директива се прилагат без да влизат в противоречие с които и да било други релевантни разпоредби на Общността. Все пак, при съставните елементи на оперативната съвместимост, включително връзките, съблюдаването на съществените изисквания на настоящата директива може да изисква използването на отделни европейски спецификации, създадени за тази цел.

Член 4

1. Трансевропейската конвенционална железопътна система, подсистемите и съставните елементи на оперативна съвместимост, включително връзките, отговарят на съответните съществени изисквания.

2. Останалите технически спецификации, посочени в член 18, параграф 4 от Директива 93/38/ЕИО, които са необходими за комплектоването на европейските спецификации или други стандарти, използващи се в Общността, не трябва да са в противоречие със съществените изисквания.

ГЛАВА II

Технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС)

Член 5

1. Всяка една от подсистемите се обхваща от ТСОС. Където е необходимо, особено при третиране отделно на категории линии, центрове или подвижен състав, или за решаване на някои проблеми на оперативната съвместимост като приоритетни въпроси, една подсистема може да се обхваща от няколко ТСОС. В този случай,

разпоредбите на настоящия член се прилагат също към частта на съответната подсистема.

2. Подсистемите трябва да съответстват на ТСОС, това съответствие се поддържа постоянно докато се ползва всяка една подсистема.

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

а) посочи обхвата, за който е предвидена (част от мрежа или подвижен състав посочени в приложение I: подсистеми или части от подсистеми посочени в приложение II);

б) определя съществените изисквания за всяка съответна подсистема и връзките ѝ *vis-à-vis* други подсистеми;

в) установи функционалните и технически спецификации, на които трябва да отговаря подсистемата и нейните връзки по отношение на други подсистеми. Ако е необходимо, тези спецификации могат да варират в зависимост от предназначението на подсистемата, например според категориите линии, центрите и/или подвижния състав, посочени в приложение I;

г) определи съставните елементи на оперативна съвместимост и връзките, които трябва да бъдат обхванати от европейските спецификации, включително европейските стандарти, които са необходими за постигане на оперативна съвместимост вътре в трансевропейската конвенционална железопътна система;

д) определя, във всеки отделен случай, процедурите за оценка на съответствието или годността за употреба. Това включва по-специално модулите, определени в Директива 93/465/ЕИО или, където е подходящо, специфичните процедури, които се използват за оценка или на съвместимостта, или на годността за употреба на съставните елементи на оперативна съвместимост, а също и за "ЕО" проверка на подсистеми;

е) укаже стратегията за прилагане на ТСОС. По-специално е необходимо да се специфицират етапите, през които да се премине, за да се направи постепенен преход от съществуващата ситуация до окончателната ситуация, при която съобразяването с ТСОС ще е правило;

ж) да посочи за съответния персонал професионалната квалификация и условията за сигурност и опазване на здравето на работното място, които са необходими за функционирането и поддръжката на горната подсистема, както и за прилагането на ТСОС.

4. Всеки ТСОС се съставя на базата на изследването на една съществуваща подсистема и посочва една целева система, която може да бъде постигната постепенно в разумен период от време. По този начин, постепенното приемане на ТСОС и съобразяването с тях, ще помогне постепенно да се постигне оперативната съвместимост на европейската конвенционална железопътна система.

5. ТСОС запазват по подходящ начин съвместимостта на съществуващите железопътни системи на отделните държави-членки. За тази цел, могат да бъдат направени уговорки за специфични случаи за всеки комплект ТСОС по отношение както на инфраструктурата, така и на подвижния състав; като специално внимание трябва да се обърне на определянето на габарити, мащаба на коловозите, или разстоянието между коловозите и между вагоните, движещи се от или за трети страни. За всеки специфичен случай, ТСОС определя правилата за прилагане на елементите на ТСОС, посочени в параграф 3, букви в) до ж).

6. ТСОС трябва да не са пречка за решенията на държавите-членки по отношение използването на инфраструктурата за движение на подвижен състав, необхванат от ТСОС.

Член 6

1. Проектите за ТСОС се изготвят от съвместния представителен орган с мандат от Комисията в съответствие с процедурата, определена в член 21, параграф 2. ТСОС се приемат и преразглеждат по същата процедура. Те се публикуват от Комисията в *Официален вестник на Европейските общности*.

2. Съвместният представителен орган се определя в съответствие с процедурата, посочена в член 2, параграф 2; той трябва да отговаря на правилата, установени в приложение VIII. Когато съвместният представителен орган не отговаря на тези правила или не разполага с необходимите правомощия за изготвяне на дадена ТСОС, се определя друг упълномощен орган по същата процедура. В такъв случай, съвместният представителен орган следва да бъде асоцииран към работата на другия орган.

3. Съвместният представителен орган, или където е подходящо, съответният упълномощен орган отговаря за подготвянето преразглеждането и модернизирането на ТСОС и изготвянето на подходящи предложения до Комитета, цитиран в член 21, за да се вземе предвид развитието на технологиите или социалните изисквания .

4. Всеки проект за ТСОС се изготвя в две фази.

Преди всичко, съвместният представителен орган определя основните параметри за тази ТСОС, както и връзките с другите подсистеми и всички други специфични случаи, доколкото е необходимо. Представят се най-добрите алтернативни решения, придружени от техническа и икономическа обосновка за всеки един от тези параметри и връзки. Взаема се решение в съответствие с процедурата, установена в член 21, параграф 2; ако е необходимо се цитират специфични случаи.

След това, съвместният представителен орган изготвя проекта за ТСОС на базата на тези основни параметри. Където е подходящо, съвместният представителен орган отчита техническия прогрес, вече проведената работа по стандартизация, работещите вече на место страни и призната изследователска работа. Към проекта за ТСОС се прикрепя обща оценка на очакваните разходи и ползи от прилагането на ТСОС; тази оценка отразява очакваното въздействие върху всички обхванати оператори и икономически агенти.

5. Подготовката, приемането и преразглеждането на всяка една ТСОС (включително основните параметри) трябва да отчита очакваните разходи и ползи от всички разглеждани технически решения заедно с връзките между тях, така че да се установят и приложат най-добрите решения. Държавите-членки участват в тази оценка като предоставят необходимите данни.

6. Цитираният в член 21 Комитет се информира редовно за подготвителната работа по ТСОС. По време на тази работа Комитетът може да формулира всякакви правила или полезни препоръки по отношение проекта на тези ТСОС и анализа на разходите и ползите. В частност, Комитетът може, по молба на една от държавите-членки, да изиска изследването на алтернативните решения и оценката за разходи и ползи на тези алтернативни решения да бъде включена в приложения към проекта за ТСОС доклад.

7. При приемането на всяка една ТСОС се определя датата на влизането ѝ в сила в съответствие с процедурата, предвидена в член 21, параграф 2. Когато по причини за техническа съвместимост се пускат в действие едновременно различни системи, датите на влизане в сила на съответните ТСОС трябва да са еднакви.

8. Подготовката и преразглеждането на ТСОС взима предвид мненията на потребителите по отношение на характеристиките, които имат директно влияние върху условията, при които те използват подсистемите.

Във връзка с това съвместният представителен орган, или където е подходящо съответния упълномощен орган, се консултира с асоциации и органи, представляващи потребителите по време на изготвянето на проектите или при преразглеждането на ТСОС.

Към проекта за ТСОС те трябва да приложат доклад за резултатите от тези консултации.

Комитетът, цитиран в член 21 изготвя окончателния списък на асоциациите и органите, които да се консултират преди приемането на мандата на първия ТСОС и той може да бъде преразгледан и актуализиран по искане на държава-членка или на Комисията.

9. Изготвянето на проектите и преразглеждането на ТСОС се съобразява със становището на социалните партньори по отношение на условията, цитирани в член 5, параграф 3, буква ж).

В тази връзка, със социалните партньори се извършват консултации преди представянето на проекта за ТСОС за приемане или преразглеждане в Комитета, цитиран в член 21.

Консултациите със социалните партньори се извършват в контекста на Комитета за секторен диалог, създаден в съответствие със Решение 98/500/ЕО на Комисията¹⁰.

¹⁰ Решение 98/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. за създаване на Комитети за отраслов диалог подпомагащи диалога между социалните партньори на европейско равнище (ОВ L 255, 12.8.1998 г., стр.27).

Социалните партньори изразяват становището си в рамките на три месеца.

Член 7

Една държава-членка не е необходимо да прилага една или повече ТСОС, включително тези, отнасящи се за подвижния състав, при следните случаи и условия:

а) за предложена нова линия, за модернизирането на съществуваща линия или за всякакъв елемент, свързан с член 1, параграф 1, които са в напреднал етап на развитие, или са предмет на договор в процес на изпълнение, когато тези ТСОС се публикуват;

б) за всеки проект, касаещ обновяването или модернизацията на съществуваща линия, когато рамката за измерване на габарити, мащаба на коловозите, разстоянието между коловозите или волтажа на електрическата мрежа в тези ТСОС не е съвместим с тези на съществуващата линия;

в) за предложена нова линия или предложено обновяване, или модернизиране на съществуваща линия на територията на държавата-членка, когато нейната железопътна мрежа е отделена или изолирана от море от железопътната мрежа на останалата част от Общността;

г) за всяко предложено обновяване, удължаване или модернизиране на съществуваща линия, когато прилагането на тези ТСОС ще компрометира икономическата жизнеспособност на проекта, или съвместимостта на железопътната система на държавата-членка;

д) когато, в следствие на произшествие или природно бедствие, условията за бързо възстановяване на мрежата не позволяват частичното или пълното прилагане на съответните ТСОС поради икономически или технически съображения;

е) за вагони движещи се от или за трети страни, чиито коловозен мащаб е различен от този на основната железопътна мрежа на Общността.

При всички случаи, заинтересованата държава-членка трябва предварително да уведоми Комисията за намерението си за частична отмяна и трябва да и представи списък, съдържащ ТСОС или частите от ТСОС, които тя не желае да се прилагат, както и съответните спецификации, които тя желае да прилага. Комитетът, предвиден в член 21, анализира мерките, които има предвид държавата-членка. В случаите б), г) и ж) Комисията взема решение в съответствие с процедурата на член 21, параграф 2. Когато е необходимо се изготвят препоръки по отношение на спецификациите които да се приложат. Въпреки това, в случай б), решението на Комисията не се отнася до габарита и широчината на коловоза.

ГЛАВА III

Съставни елементи на оперативна съвместимост

Член 8

Държавите-членки предприемат всички необходими стъпки да гарантират, че съставните елементи на оперативна съвместимост:

- а) са пуснати на пазара само, ако позволяват постигането на оперативна съвместимост в трансевропейската конвенционална железопътна система, като едновременно с това отговарят на съществените изисквания;
- б) се използват в областта на приложението им по предназначение и са правилно инсталирани и поддържани.

Настоящите разпоредби не възпрепятстват пускането на тези съставни елементи на пазара за друго предназначение.

Член 9

Държавите-членки нямат право, на територията си или на основания, свързани с настоящата директива, да забраняват, ограничават или възпрепятстват пускането на пазара на съставни елементи на оперативна съвместимост за използването им в трансевропейската конвенционална железопътна мрежа, когато те спазват настоящата директива. По-специално, няма да е необходимо те да преминават изпитания, които вече са проведени като част от процедурата за “ЕО” декларация за съвместимост и годност за употреба, елементите на която са заложиени в приложение IV.

Член 10

1. Държавите-членки считат за отговарящи на прилагащите се спрямо тях съществени изисквания на настоящата директива онези съставни елементи на оперативна съвместимост, които притежават “ЕО” декларация за съвместимост или годност за употреба.
2. Съответствието на един съставен елемент на оперативна съвместимост на съществените изисквания и където е подходящо, неговата годност за употреба се определя по отношение на условията установени от съответната ТСОС, включително всякакви съществуващи релевантни европейски спецификации.
3. Позоваванията на европейските спецификации се публикуват в *Официален вестник на Европейските общности* и се споменават в съответните ТСОС. Когато релевантните Европейски спецификации се публикуват след приемане на ТСОС, те трябва да се вземат предвид при ревизирането на ТСОС.
4. Държавите-членки публикуват позоваванията на национални стандарти, въвеждащи европейски стандарти.

5. По отношение периода преди публикуването на една ТСОС, при липса на всякакви европейски спецификации и без да се нарушава член 20, параграф 5, държавите-членки нотифицират останалите държави-членки и Комисията за списъка от стандарти и технически спецификации, използвани за удовлетворяването на съществените изисквания. Тази нотификация следва да се извърши не по-късно от 20 март 2002 г.

6. Когато към момента на приемане на една ТСОС все още не съществува Европейска спецификация и съответствието на тази спецификация е съществено предварително условие за гарантиране на оперативната съвместимост, ТСОС може да се позовава на най-новата версия на проекта на европейска спецификация, която трябва да се удовлетворява или която съдържа целия или част от този проект.

Член 11

Когато държава-членка или Комисията считат, че Европейските спецификации не отговарят на съществените изисквания, частичното или пълното изтегляне на тези спецификации от съдържащите ги публикации, или изменението и допълването им, може да бъде решено в съответствие с процедурата установена в член 21, параграф 2, след консултации с Комитета, създаден съгласно Директива 98/34/ЕО¹¹ в случаите, когато се касае за европейски стандарти.

Член 12

1. Когато една държава-членка счете, че съставен елемент на оперативна съвместимост, гарантиран с "ЕО" декларация за съответствие или годност за употреба и пуснат на пазара, не е в състояние, при използването му по предназначение, да покрие съществените изисквания, тя предприема всички необходими стъпки за ограничаване полето му на приложение, забрана на използването му или изтеглянето му от пазара. Държавата-членка незабавно информира Комисията за предприетите мерки и представя основанията за решението си, посочвайки по-специално, дали несъответствието се дължи на:

а) невъзможност да се покрият основните изисквания;

б) неправилно прилагане на Европейски спецификации в случаите, когато се разчита на прилагането на такива спецификации;

в) неадекватност на Европейските спецификации.

2. Комисията възможно най-бързо консултира заинтересованите страни. Когато, след консултациите Комисията установи, че мярката е оправдана, тя незабавно уведомява за това държавата-членка предприела инициативата, а също и другите държави-членки. Когато, след консултациите Комисията установи, че мярката е неоправдана, тя незабавно информира за това държавата-членка предприела инициативата, както и производителя или неговия упълномощен представител,

¹¹ Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юни 1998 г за определяне на процедура за предоставяне на информация в сферата на техническите стандарти и предписания и правила за услуги на Информационното общество (ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр.37). Директива е изменена с Директива 98/48/ЕО (ОВ L 217, 5.8.1998 г., стр.18).

установен в Общността. Когато решението, цитирано в параграф 1 се оправдава от наличието на пропуск в Европейските спецификации, се прилага процедурата, определена в член 11.

3. Когато съставен елемент на оперативна съвместимост, притежаващ “ЕО” декларация за съответствие, не отговаря на изискванията, компетентната държава-членка предприема подходящи мерки срещу този, който е издал декларацията и информира за това Комисията и другите държави-членки.

4. Комисията осигурява информирането на държавите-членки за развитието и резултата от тази процедура.

Член 13

1. За изготвянето на “ЕО” декларацията за съответствие или годност за употреба на един съставен елемент на оперативна съвместимост, производителят или неговият упълномощен представител, установен в Общността, прилагат разпоредбите, установени със съответните ТСОС.

2. Оценката на съответствието или годността за употреба на съставния елемент на оперативна съвместимост се извършва от нотифицирания орган, в който производителят или неговият упълномощен представител, установен на територията на Общността, са депозирали заявлението.

3. Когато съставните елементи на оперативна съвместимост се подчиняват на други директиви на Общността, обхващащи други аспекти, “ЕО” декларацията за съответствие или годност за употреба посочва в такива случаи, че съставният елемент на оперативна съвместимост отговаря също и на изискванията на тези други директиви.

4. Когато нито производителят, нито неговият упълномощен представител, установен в Общността са изпълнили задълженията, възникващи от параграфи 1, 2 и 3, тези задължения са дълг на всяко едно лице, което пуска съставни елементи на оперативна съвместимост на пазара. Същите задължения се прилагат спрямо всеки, който за целите на настоящата директива сглобява съставни елементи на оперативна съвместимост или части от съставни елементи на оперативна съвместимост, притежаващи различен произход, или произвежда съставни елементи на оперативна съвместимост за свои собствени нужди.

5. Без да се нарушават разпоредбите на член 12:

а) във всеки случай, когато държавата-членка установи, че “ЕО” декларацията за съответствие е съставена неправилно, производителят или неговият оторизиран представител, установен в Общността, се задължава да възстанови съставния елемент на оперативна съвместимост до състояние на съответствие и да прекрати нарушението в съответствие с изискванията, определени от тази държава-членка;

б) в случаите, когато несъответствието продължава, държавата-членка предприема всички подходящи стъпки за ограничаване или забрана на въвеждането на пазара на

въпросния съставен елемент на оперативна съвместимост, или осигурява изтеглянето му от пазара в съответствие с процедурите, предвидени в член 12.

ГЛАВА IV

Подсистеми

Член 14

1. Всяка държава-членка разрешава пускането в експлоатация на структурните подсистеми, съставляващи трансевропейската конвенционална железопътна система, които са разположени или се използват на нейната територия.

За тази цел, държавите-членки предприемат всички необходими мерки, за да осигурят пускането в експлоатация на тези подсистеми да става само, ако те са проектирани, изградени и инсталирани по такъв начин, че да удовлетворят касаещите ги съществени изисквания при интегрирането им в трансевропейската конвенционална железопътна система. По-специално те проверяват съвместимостта на тези подсистеми със системата в която те се интегрират.

2. Всяка държава-членка проверява при пускането им в действие и на равни интервали след това, дали тези системи се експлоатират и поддържат в съответствие с касаещите ги съществени изисквания.

3. В случай на обновяване или модернизация, управляващият железопътната инфраструктура или железопътното предприятие изпраща на заинтересованата държава-членка досие, съдържащо описание на проекта. Държавата-членка разглежда досието и като вземе предвид посочената в съответно приложимата ТСОС стратегия за изпълнение, решава дали размерът на работите налага необходимостта от ново разрешение за пускане в експлоатация по смисъла на настоящата директива. Това разрешение за пускане в експлоатация се изисква всеки път, когато нивото на сигурност може да се повлияе от предвидените работи.

Член 15

Без да нарушават разпоредбите на член 19, на територията си и на основания произтичащи от настоящата директива, държавите-членки могат да не забраняват, ограничават или спират изграждането, пускането в експлоатация и експлоатацията на съставляващите трансевропейската конвенционална железопътна система структурни подсистеми, които отговарят на съществените изисквания. В частност, те могат да не изискват проверки, които вече са извършени като част от процедурата, водеща до "ЕО" декларацията за проверка, чиито съставни елементи са установени в приложение V.

Член 16

1. Държавите-членки считат за оперативно съвместими и отговарящи на касаещите ги съществените изисквания, онези структурни подсистеми, изграждащи

трансевропейската конвенционална железопътна система, които са обхванати от “ЕО” декларацията за проверка.

2. Проверката на оперативната съвместимост на една структурна подсистема, изграждаща трансевропейската конвенционална железопътна система в съответствие със съществените изисквания, се извършва чрез сравняване с ТСОС, когато те съществуват.

3. По отношение периода, предхождащ публикуването на ТСОС, държавите-членки изпращат на другите държави-членки и на Комисията за всяка една подсистема списък от технически правила, използващи се за изпълнението на съществените изисквания. Това уведомление следва да се извърши не по-късно от 20 март 2002 г.

Член 17

В случаите, когато се окаже, че ТСОС не отговарят изцяло на съществените изисквания, се извършва консултация с посочения в член 21 Комитет, по желание на държава-членка или по инициатива на Комисията.

Член 18

1. За съставянето на “ЕО” декларация за проверка, доставчикът или неговият официален представител поканват избрания от тях нотифициран орган, който да приложи процедурата за “ЕО” проверка, цитирана в приложение VI.

2. Задачата на нотифицирания орган, отговарящ за “ЕО” проверката на една подсистема, започва на етапа на проектирането и обхваща целия период на производство до етапа на приемане преди пускането в експлоатация на подсистемата. Тя обхваща също проверка на връзките на въпросната подсистема със системата, в която тя се включва, въз основа на наличната информация в съответната ТСОС и регистрите предвидени в член 24.

3. Нотифицираният орган отговаря за съставянето на техническото досие, което трябва да придружава “ЕО” декларацията за проверка. Това техническо досие трябва да съдържа всички необходими документи по отношение характеристиките на подсистемата и, където е подходящо, всички документи, удостоверяващи съответствието на елементите на оперативна съвместимост. То трябва да съдържа също така всички елементи свързани с условията и ограниченията за използване, а също и с инструкциите по отношение обслужване, постоянно и рутинно наблюдение, настройка и поддръжка.

Член 19

1. В случай, че една държава-членка установи, че дадена структурна подсистема, обхваната от “ЕО” декларацията за проверка, придружена от техническо досие, не отговаря напълно на настоящата директива и по-точно не отговаря на съществените изисквания, тя може да поиска провеждането на допълнителни проверки.

2. Държавата-членка предявяваща искането трябва незабавно да информира Комисията за поисканите допълнителни проверки и да представи конкретните

причини за тях. Комисията своевременно открива процедурата предвидена в член 21, параграф 2.

ГЛАВА V

Нотифицирани органи

Член 20

1. Държавите-членки нотифицират Комисията и останалите държави-членки за органите, отговорни за осъществяване на цитираната в член 13 процедура за оценка на съответствието или годността за употреба и цитираната в член 18 процедура за проверка, посочвайки областта на отговорност на всеки орган, и получените предварително от Комисията идентификационни номера. Комисията публикува в *Официален вестник на Европейските общности* списъка на органите, техните идентификационни номера и сфери на отговорност, и постоянно актуализира този списък.
2. Държавите-членки прилагат предвидените в приложение VII критерии за определяне на органите, които да бъдат нотифицирани. Органите, отговарящи на критериите предвидени в съответните Европейски стандарти, се считат за отговарящи на гореспоменатите критерии.
3. Държавата-членка оттегля своето одобрение за орган, който вече не отговаря на критериите, предвидени в приложение VII. Тя незабавно информира за това Комисията и останалите държави-членки.
4. Ако държава-членка или Комисията сметат, че орган нотифициран от друга държава-членка не отговаря на съответните критерии, въпросът се отнася до предвидения в член 21 Комитет, който в срок до три месеца представя своето становище. В светлината на решението на Комитета, Комисията ще уведоми въпросната държава-членка за промените, които са необходими, за да може нотифицирания орган да запази предоставения му статут.
5. Където е подходящо, се осъществява координация на нотифицираните органи в съответствие с членове 21 и 22.

ГЛАВА VI

Комитет и работна програма

Член 21

1. Комисията се подпомага от Комитет, създаден с член 21 от Директива 96/48/ЕО (наричан тук по-нататък "Комитетът").
2. При позоваване на настоящия член се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО във връзка с разпоредбите на член 8 от него.

Предвидения в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО период се определя на три месеца.

3. Комитетът приема свои процедурен правилник.

Член 22

След влизането в сила на настоящата директива, Комитетът може да обсъжда всякакви въпроси свързани с оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система, включително въпроси свързани с оперативната съвместимост между трансевропейската конвенционална железопътна система и железопътната система на трети страни.

Член 23

1. Редът за приоритетност за приемане на ТСОС е следният, като при това не се нарушава реда за приемане на мандатите, предвиден в член 6, параграф 1:

а) първата група ТСОС обхваща контрол/управление и сигнализация, телематични приложения за услуги за товарни превози, експлоатация и управление на трафика (включително квалификации на персонала за трансгранични услуги спазващи критериите, определени в приложения II и III), товарни вагони, проблеми на шума, произхождащ от подвижния състав и инфраструктурата.

По отношение на подвижния състав, първо ще се развива този, с международно предназначение;

б) ще бъдат обсъдени също така следните аспекти в светлината на ресурсите на Комисията и на общия представителен орган: телематични приложения за пътнически услуги, поддържане със специално внимание по отношение сигурността, пътнически вагони, теглителни единици и локомотиви, инфраструктура, енергия и замърсяване на въздуха.

По отношение на подвижния състав, първо ще се развива този, с международно предназначение;

в) по искане на Комисията, на държава-членка или на съвместния представителен орган, Комитетът може да реши, в съответствие с процедурата, изложена в член 21, параграф 2, да изготви ТСОС за допълнителна тема без при това да нарушава представяния по-горе ред на приоритетите, доколкото той касае подсистема, спомената в приложение II.

2. Комитетът, като следва процедурата изложена в член 21, параграф 2, съставя работна програма спазвайки реда на приоритетите, цитиран в параграф 1 и този на другите задачи, възложени му съгласно настоящата директива.

ТСОС споменати в първата работна програма, посочена в параграф 1, буква а) се съставят не по-късно от 20 април 2004 г.

3. Работната програма се състои от следните етапи:

а) определяне на съвместния представителен орган;

б) разработване на базата на проект, създаден от съвместния представителен орган, на представителна архитектура на конвенционалната железопътна система, базираща се на списъка от подсистеми (приложение II), гарантираща съгласуваност на ТСОС. Тази архитектура трябва да съдържа по-специално различните съставни елементи на тази система и техните връзки и да служи като референтна рамка за определяне областта на използване за всяка една ТСОС;

в) приемане на модел на структура за разработване на ТСОС;

г) приемане на метод за на разходите и ползите анализ на решенията предвидени в ТСОС;

д) приемане на необходимите мандати за изготвяне на ТСОС;

е) приемане на основните параметри за всяка една ТСОС;

ж) одобряване на проекти за програми за стандартизация;

з) управление на преходния период между деня на влизане в сила на настоящата директива и публикуването на ТСОС, включително приемането на референтната система предвидена в член 25.

ГЛАВА VII

Регистри на инфраструктурата и подвижен състав

Член 24

1. Държавите-членки осигуряват ежегодното публикуване и актуализиране на регистри на инфраструктурата и на подвижния състав. Тези регистри посочват основните характеристики на всяка една съставна подсистема или част от подсистема (т.е. основни параметри) и тяхната корелация с характеристиките, определени в приложимите ТСОС. За тази цел, всяка ТСОС посочва точно каква информация трябва да се включва в регистрите за инфраструктурата и за подвижния състав.

2. Копие от тези регистри се изпраща на заинтересованите държави-членки и на съвместния представителен орган и то трябва да се направи публично достояние.

ГЛАВА VIII

Преходни разпоредби

Член 25

1. На база на предоставената информация от държавите-членки съгласно членове 10, параграф 5 и 16, параграф 3, техническата документация от професионалисти и текстовете на съответните международни документи, съвместният представителен орган разработва проект на референтна система от технически правила, които осигуряват общоприетото ниво на оперативна съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система. Комитетът разглежда този проект и решава дали той може да представлява референтна система до приемането на ТСОС.

2. След приемането на гореспоменатата референтна система, държавите-членки информират Комитета за намерението си за приемането на каквито и да било национални разпоредби или разработването на всякакви проекти на тяхна територия, които се отклоняват от референтната система.

ГЛАВА IX

Заклучителни разпоредби

Член 26

Всяко едно решение взето съгласно настоящата директива по отношение оценка на съответствието или годността за употреба на съставните елементи на оперативна съвместимост, проверката на подсистеми, съставляващи трансевропейската конвенционална железопътна система и всяко едно решение съгласно членове 11, 12, 17 и 19 трябва да разясни подробно причините, на които се базира. То се представя възможно най-бързо на заинтересованите страни, заедно с посочване на средствата за съдебна защита съгласно действащото законодателство в съответната държава-членка, както и за сроковете за прилагане на такива средства за съдебна защита.

Член 27

Държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива преди 20 април 2003 г., с изключение на конкретните разпоредби за отделните ТСОС, които се прилагат в съответствие с конкретните договорености за всяка една ТСОС. Те незабавно информират Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, 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 28

На всеки две години и за първи път на 20 април 2005 г., Комисията докладва пред Европейския парламент и пред Съвета относно напредъка в постигането на оперативна съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система. Този доклад съдържа също анализ на случаите предвидени в член 7.

Съвместният представителен орган изготвя и редовно актуализира инструмент осигуряващ, по желание на държава-членка или на Комисията, схема на нивото на

оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система. Този инструмент ползва наличната информация в регистрите предвидени в член 24.

Член 29

Настоящата директива влиза в сила от деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейските общности*.

Член 30

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 19 март 2001 година.

За Европейския парламент:

Председател

N. FONTAINE

За Съвета:

Председател

A. LINDH

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА КОНВЕНЦИОНАЛНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА

1. ИНФРАСТРУКТУРА

Инфраструктурата на трансевропейската конвенционална железопътна система е тази на линиите на трансевропейската транспортна мрежа, определена в Решение №1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно насоките на Общността на за изграждане на трансевропейска транспортна мрежа¹² или изброени в някоя актуализация на решението в резултат на преразглеждането, предвидено в член 21 на това решение.

За целите на настоящата директива, тази мрежа може да бъде разделена в следните категории:

- линии, предназначени за пътнически услуги;
- линии, предназначени за смесени превози (пътнически и товарни);
- линии, специално предназначени или модернизирани за услуги за товарни превози;
- пътнически центрове;
- товарни центрове, включително терминали за връзка между различни видове транспорт;
- линии, свързващи гореспоменатите съставни елементи.

Тази инфраструктура включва управление на трафика, системи за следене и навигационни системи: технически устройства за обработка на данни и телекомуникации, предназначени за далечни пътнически услуги и услуги за товарни превози по мрежата за гарантирането на безопасно и хармонично функциониране на мрежата, и ефективно управление на трафика.

2. ПОДВИЖЕН СЪСТАВ

Подвижния състав включва целия състав, който се очаква да пътува по цялата или част от трансевропейската конвенционална железопътна мрежа, включително:

- самоходни термични или електрически влакове;
- термични или електрически тягови единици;
- пътнически вагони;

¹² ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр.1.

- товарни вагони, включително подвижен състав, предназначен за превозване на камиони.

Всяка една от горните категории се подразделя на:

- подвижен състав за международна употреба;
- подвижен състав за вътрешна употреба;

като съответно се отчита местната, регионалната употреба и тази за далечни разстояния на подвижния състав.

3. СЪВМЕСТИМОСТ НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА КОНВЕНЦИОНАЛНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА

Качеството на железопътните услуги в Европа зависи, *inter alia*, от отличната съвместимост на характеристиките на инфраструктурата (в широк смисъл, т.е. неподвижните части на всички съответни подсистеми) и тези на подвижния състав (включително всички бордови съставни елементи на всички съответни подсистеми). Нивото на функциониране, сигурността, качеството на услугата и стойността зависят от тази съвместимост.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПОДСИСТЕМИ

1. СПИСЪК НА ПОДСИСТЕМИТЕ

За целите на настоящата директива, системата съставляваща трансевропейската конвенционална железопътна система може да бъде разделена на следните две подсистеми, или:

а) структурни области:

- инфраструктура,
- енергия;
- контрол, управление и сигнализация;
- изпълнение на трафика и управление;
- подвижен състав, или

б) оперативни области:

- поддържане;
- телематични приложения за пътнически и услуги за превоз на товари.

2. ОПИСАНИЕ НА ПОДСИСТЕМИТЕ

За всяка една подсистема или част от подсистема, списъкът от съставни елементи и аспекти свързани с оперативната съвместимост се предлага от общия представителен орган по време на изготвянето на съответния проект за ТСОС.

Без да се предрешава избора на аспекти и съставни елементи свързани с оперативната съвместимост или реда по който те ще бъдат включени в ТСОС, подсистемите по-специално включват:

2.1. Инфраструктура

Релсите, стрелките, инженерните конструкции (мостове, тунели и др.), съответната гарова инфраструктура (платформи, зони за достъп, включително за лицата с ограничена мобилност и др.), обезопасяващо и предпазно оборудване.

2.2. Енергия

Електрифициращата система, контактни линии и токоприемници.

2.3. Контрол, управление и сигнализация

Цялото необходимо оборудване за осигуряване сигурност и за ръководене и контролиране на влакове, на които е позволено да пътуват по мрежата.

2.4. Изпълнение на трафика и управление

Процедурите и съответното оборудване, позволяващи съгласуваното взаимодействие на различните структурни подсистеми както при нормално, така и при влошено функциониране, включително включително управление на влак, планиране на трафик и управление.

Професионалните квалификации, които евентуално ще се изискват за трансгранично обслужване.

2.5. Телематични приложения

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

а) приложения за пътнически услуги, включително системи, осигуряващи информация за пътниците преди и по време на пътуването, системи за резервация и плащане, управление на багажа и управление на връзките между влаковете и връзките им с други видове транспорт;

б) приложения за услуги за превоз на товари, включително информационни системи (контрол в реално време на товарите и влаковете), системи за композиране и разпределение, системи за резервации, плащане и фактуриране, управление на връзките с други видове транспорт и създаване на електронни придружителни документи.

2.6. Подвижен състав

Структура, системи за управление и контрол за всички влакови съоръжения, тягови единици и конверсия на енергия, спирачни механизми, съединителни и двигателни механизми (талиги, оси и т.н.), и окачване, врати, връзки човек/машина (водач, персонал на влака и пътници, включително нуждите на лица с ограничена мобилност), пасивни или активни обезопасяващи устройства и принадлежности за здравето на пътниците и персонала на влака.

2.7. Поддържане

Процедурите, съответно оборудване, логистични центрове за работи по поддържането и резерви, позволяващи извършване на задължителното корективно и превантивно поддържане за осигуряване на оперативната съвместимост на железопътната система и гарантиране на изискваното изпълнение на работа.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

1. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

1.1. Сигурност

1.1.1. Проектирането, построяването или изработването, поддръжката и контролът на съставни елементи с решаваща важност за сигурността, и по-специално на съставните елементи свързани с влаковото движение, трябва да са такива, че да гарантират равнище на сигурност, кореспондиращо на целите, които се предвиждат за мрежата, включително при влошени условия.

1.1.2. Параметрите свързани с контакта колело-релса трябва да отговарят на изискванията за стабилност, необходими за гарантиране сигурно движение при максимална разрешена скорост.

1.1.3. Използваните съставни елементи трябва да издържат на всички нормални и екстремни натоварвания, които са специфицирани за периода на употребата им. Отражението върху сигурността на всякакви случайни повреди трябва да бъде ограничено със съответни средства.

1.1.4. Проектирането на стационарните съоръжения и подвижния състав, както и подборът на използваните материали трябва да целят ограничаване на предпоставките за възникване на пожар, както и разпространението и последиците му.

1.1.5. Съставните елементи, предназначени с тях да си служат ползватели, трябва да са проектирани така, че да не се нарушава безопасното функциониране на устройствата или здравето и сигурността на ползвателите, в случай на предвидимо несъответстващо на обявените инструкции ползване.

1.2. Надеждност и годност

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

1.3. Опазване здравето на хората

1.3.1. Във влаковете и железопътната инфраструктура не трябва да се използват материали, които поради начина на използването им, представляват опасност за здравето на хората.

1.3.2. Тези материали трябва да се подбират, разполагат и използват по такъв начин, че да ограничават емисията на вредни и опасни изпарения и газове, особено в случай на пожар.

1.4. Опазване на околната среда

1.4.1. Последствията от създаването и функционирането на трансевропейската конвенционална железопътна система върху околната среда трябва да се оценят и вземат предвид при проектиране на системата в съответствие с действащите разпоредби на Общността.

1.4.2. Материалите, използвани във влаковете и елементите на инфраструктурата трябва да ограничават емисията на вредни и опасни за околната среда дим, пушек и изпарения и газове, особено в случай на пожар.

1.4.3. Подвижният състав и системите за електрозахранване трябва да са проектирани и изработени по начин, осигуряващ електромагнитна съвместимост с инсталациите, оборудването/обзавеждането, обществените и частните мрежи, с които биха могли да взаимодействат.

1.4.4. При експлоатацията на трансевропейската конвенционална железопътна система трябва да съобразява със действащите разпоредби за нивото на допустимо шумово замърсяване.

1.4.5. При нормално поддържане и експлоатация на трансевропейската конвенционална железопътна система не трябва да предизвиква недопустими нива на земни вибрации за дейностите и областите в близост до инфраструктурата.

1.5. Техническа съвместимост

Техническите характеристики на отделните елементи на инфраструктурата и на стационарните съоръжения трябва да са съвместими помежду си, а също и с тези на влаковете, които се използват по трансевропейската конвенционална железопътна система.

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

2. ИЗИСКВАНИЯ, СПЕЦИФИЧНИ ЗА ВСЯКА ПОДСИСТЕМА

2.1. Инфраструктура

2.1.1. Сигурност

Трябва да се предприемат необходимите мерки за ограничаване достъпа до или нежелателното посегателство върху инсталациите.

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

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

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

2.2. Енергия

2.2.1. Сигурност

Функционирането на енергоснабдителните системи не трябва да нарушава сигурността нито на влаковете, нито на хората (потребители, работен персонал, живеещите в близост до железопътната линия и трети страни).

2.2.2. Опазване на околната среда

Функционирането на електрическите или термични енергоснабдителни системи не трябва да влияе на околната среда над определените граници.

2.2.3. Техническа съвместимост

Използваните електрически/термични енергоснабдителни системи трябва :

- създава възможност влаковете да постигат определените работни характеристики;
- в случая на електрическите енергоснабдителни системи, да бъде съвместима с токоприемниците, с които са оборудвани влаковете.

2.3. Контрол, управление и сигнализация

2.3.1. Сигурност

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

2.3.2. Техническа съвместимост

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

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

2.4. Подвижен състав

2.4.1. Сигурност

Конструкцията на подвижния състав и на връзките между превозните средства трябва да са проектирани по такъв начин, че да предпазват пътническите купета и машинните отделения в случай на сблъсък или дерайлиране.

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

Спирачната техника и оказваните натоварвания трябва да са съвместими с вида на релсите, инженерните конструкции и сигналните системи.

Трябва да се предприемат мерки за ограничаване достъпа до съставни елементи, по които тече ток, за да не се застрашава сигурността на хората.

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

Входните врати трябва да притежават системи за отваряне и затваряне, които гарантират сигурността на пътниците.

Трябва да бъдат осигурени и обозначени аварийни изходи.

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

Във влаковете е задължително да има система за аварийно осветление с достатъчна интензивност и продължителност.

Влаковете трябва да бъдат оборудвани със система за уведомяване на хората, която дава възможност на бордовия персонал и на наземния контрол да правят съобщения на хората.

2.4.2. Надеждност и годност

Конструкцията на жизнено важното оборудване, на движещото се, теглещото и спиращото оборудване и на системата за управление и контрол трябва да е такава, че да позволи на влака да продължи мисията си при влошена обстановка, без неблагоприятни последици за продължаващото да се експлоатира оборудване.

2.4.3. Техническа съвместимост

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

При електрическа тяга, характеристиките на токоприемните устройства трябва да бъдат такива, че да позволяват на влаковете да се движат в условията на енергоснабдителната система на трансевропейската конвенционална железопътна система.

Характеристиките на подвижния състав трябва да бъдат такива, че да му позволяват да се движи по всяка една линия, по която той се очаква да оперира.

2.5. Поддържане

2.5.1. Здраве и сигурност.

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

2.5.2. Опазване на околната среда

Използваните технически инсталации и процедури в центровете за поддържане не трябва да надвишават допустимите нива на вредни въздействия по отношение на заобикалящата околна среда.

2.5.3. Техническа съвместимост

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

2.6. Експлоатация и управление на трафика

2.6.1. Сигурност

Регулирането на правилата за експлоатация на мрежите и на квалификациите на машинистите и на бордовия персонал, както и на персонала в контролните центрове трябва да е такова, че да осигурява сигурна експлоатация, като отчита различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги.

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

2.6.2. Надеждност и годност

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

2.6.3. Техническа съвместимост

Регулирането на правилата за експлоатация на мрежите и на квалификациите на машинистите на бордовия персонал, и на управляващите трафика трябва да е такова, че да осигурява оперативна ефективност по трансевропейската конвенционална железопътна система, като отчита различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги.

2.7. Телематични приложения за товарни превози и пътници

2.7.1. Техническа съвместимост

Съществените изисквания за телематични приложения гарантират едно минимално качество на услугата за пътници и превозвачи на стоки, по-специално по отношение на техническа съвместимост.

Трябва да се предприемат мерки за осигуряване:

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

2.7.2. Надеждност и годност

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

2.7.3. Здраве

Контактът между тези системи и потребителите трябва да е в съответствие с минималните изисквания за ергономия и правилата за здравеопазване.

2.7.4. Сигурност

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

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СЪОТВЕТСТВИЕ И ГОДНОСТ ЗА УПОТРЕБА НА СЪСТАВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

1. СЪСТАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

"ЕО" декларацията се прилага спрямо съставните елементи на оперативна съвместимост, включени в оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна мрежа, както е цитирано в член 3. Тези съставни елементи на оперативна съвместимост могат да бъдат:

1.1. Многоцелеви съставни елементи

Това са съставни елементи, които не са специфични за железопътната система и които могат да се използват като такива в други области.

1.2. Многоцелеви съставни елементи със специфични характеристики

Това са съставни елементи, които сами по себе си, не са специфични за железопътната система, но които трябва да показват определени работни характеристики, когато се използват за железопътни цели.

1.3. Специфични съставни елементи

Това са съставни елементи, които се прилагат само в железопътната система.

2. ОБХВАТ

"ЕО" декларацията обхваща:

- или оценката на нотифициран орган или органи за присъщото съответствие на един съставен елемент на оперативна съвместимост, разгледан отделно, на техническите спецификации, които трябва да се постигнат;

- или оценката/преценката на нотифициран орган или органи за годността за употреба на един съставен елемент на оперативна съвместимост, разгледан в неговата железопътна среда и, по-специално в случаи, когато се включват и връзките, по отношение на техническите спецификации и в частност тези от функционален характер, които подлежат на проверка.

Процедурите за оценка, прилагани от нотифицираните органи на етапите на проектиране и производство, се създават на база на определените в Решение 93/465 модули, в съответствие с предвидените в ТСОС условия.

3. СЪДЪРЖАНИЕ НА "ЕО" ДЕКЛАРАЦИЯТА

"ЕО" декларацията за съответствие или годност за употреба и придружаващите я документи трябва да имат дата и да са подписани.

Декларацията трябва да е написана на същия език, на който са написани инструкциите и трябва да съдържа следното:

- позовавания на директивата;
- наименование и адрес на производителя или неговия упълномощен представител, установен в Общността (дава се търговското наименование и пълния адрес, в случая на упълномощен представител се дава също и търговското наименование на производителя или конструктора);
- описание на съставния елемент на оперативна съвместимост (производство, тип и др.);
- описание на процедурата, която се следва, за да се декларира съответствие или годност за употреба (член 13);
- всички съответни описания, на които отговаря съставния елемент на оперативна съвместимост и по-специално условията за използването му;
- наименование и адрес на нотифицирания орган или органи, включени в процедурата по отношение съвместимостта или годността за употреба и дата на сертификата за изпитване заедно с, там където е подходящо, срок и условия на валидност на сертификата;
- където е подходящо, референции към европейски спецификации;
- идентификация на подписващия, упълномощен да се ангажира от името на производителя или на упълномощения представител на производителя, установен в Общността.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМИ

“ЕО” декларацията за проверка и придружаващите я документи трябва да имат дата и да са подписани.

Декларацията трябва да е написана на същия език, на който е написано техническото досие и трябва да съдържа следното:

- позовавания на директивата;
- наименование и адрес на доставчика или неговия упълномощен представител установен в Общността (дава се търговското наименование и пълния адрес; в случая на упълномощен представител се дава също и търговското наименование на доставчика);
- кратко описание на подсистемата;
- наименование и адрес на нотифицирания орган, извършил предвидената в член 18 “ЕО” проверка;
- референции на документите, съдържащи се в техническото досие;
- всички съответни временни или окончателни разпоредби, които трябва да спазва подсистемата и по-специално, където е подходящо, всякакви ограничения или условия за експлоатация;
- ако е временна: срок на валидност на “ЕО” декларацията;
- самоличност на подписващия.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

ПРОЦЕДУРА ЗА ПРОВЕРКА НА ПОДСИСТЕМИ

1. ВЪВЕДЕНИЕ

“ЕО” проверката е процедура, посредством която по искане на доставчик или на неговия упълномощен представител, установен в Общността, нотифициран орган проверява и удостоверява, че една подсистема:

- отговаря на изискванията на директивата;
- отговаря на изискванията на другите разпоредби, произтичащи от Договора и може да бъде пусната в действие.

2. ЕТАПИ

Подсистемата се проверява на всеки един от следните етапи:

- цялостно проектиране;
- изграждане на подсистемата, включително по-специално строителни дейности, сглобяване на съставните елементи, цялостна настройка;
- окончателно изпитване на подсистемата.

3. СЕРТИФИКАТ

Нотифицираният орган, отговарящ за “ЕО” проверката изготвя сертификата за съответствие предназначен за доставчика или за упълномощения му представител, установен в Общността, който от своя страна изготвя “ЕО” декларация за проверка, предназначена за надзорния орган в държавата-членка, в която подсистемата се намира и/или експлоатира.

4. ТЕХНИЧЕСКО ДОСИЕ

Техническото досие, придружаващо декларацията за проверка се съставя както следва:

- за инфраструктура: чертежи на инженерната конструкция, документи за одобряване на изкопните и арматурните работи, доклади за изпитване и проверка на бетона;
- за другите подсистеми: общи и детайлни чертежи в съответствие с изпълнението, електрически и хидравлични диаграми, диаграми на вериги за контрол, описание на системите за обработка на данни и автоматика, ръководства за експлоатация и поддържане и др.;
- списък на включените в подсистемата съставни елементи на оперативна съвместимост, предвидени в член 3.

- копия от "ЕО" декларациите за съвместимост и годност за употреба, които трябва да притежават гореописаните съставни елементи в съответствие с член 13 от директивата, придружени където е подходящо, от съответните калкулации и копие от протоколите за изпитване и изследване, проведени от нотифицираните органи въз основа на общите технически спецификации.

- сертификат от нотифицирания орган, отговарящ за "ЕО" проверката, придружен от съответните калкулации и приподписан от него, удостоверяващ, че проектът отговаря на разпоредбите на настоящата директива и споменаващ всякакви резерви, отбелязани по време на извършване на работата, които не са оттеглени. Сертификатът следва да бъде придружен също от протоколите за изпитания и проверки, изготвени от същия орган в изпълнение на задачите му, уточнени в точки 5.3 и 5.4.

5. МОНИТОРИНГ

5.1. Целта на "ЕО" мониторинга е да осигури изпълнението по време на производството на подсистемата на задълженията, произтичащи от техническото досие.

5.2. Нотифицираният орган, отговарящ за проверка на производството трябва да има постоянен достъп до строителни обекти, производствени цехове, складови помещения и където е подходящо, до съоръжения за изпитване и за производство на сглобяеми строителни елементи, и по-общо, до всички помещения, които той счита за необходими за изпълнение на задачите си. Доставчикът или упълномощеният от него представител, установен на територията на Общността, трябва да му изпрати или да осигури изпращането на негов адрес на всички необходими документи и по-специално касаещите подсистемата планове за изпълнение и техническа документация.

5.3. Нотифицираният орган, отговарящ за проверката на изпълнението трябва да извършва периодични проверки, за да се увери в изпълнението на изискванията на директивата. Той трябва да предостави копие от отчета за проверката на отговарящите за изпълнението лица. Той може да изиска да присъства на някои етапи от операциите по изграждането.

5.4. Нотифицираният орган може в допълнение на това да извършва неочаквани посещения на работните обекти и производствените цехове. По време на такива проверки нотифицираният орган може да извършва пълни или частични проверки. Той трябва да предостави копие от отчета за инспекция или където е подходящо, копие от отчета за проверка на отговарящите за изпълнението лица.

6. ПРЕДСТАВЯНЕ НА ДОКУМЕНТИ

При възложителя или неговия упълномощен представител, установен на територията на Общността трябва да се депозира цялото досие, посочено в параграф 4 в подкрепа на сертификата за съответствие, издаден от нотифицирания орган, отговарящ за проверката на подсистемата в действие. Досието трябва да бъде

приложено към “ЕО” декларацията за проверка, която възложителят изпраща до надзорния орган в заинтересованата държава-членка.

Копие от досието се съхранява от доставчика през целия експлоатационен живот на подсистемата. То трябва да се изпрати на всички други държави-членки, които го изискат.

7. ПУБЛИКУВАНЕ

Всеки нотифициран орган трябва периодично да публикува съответна информация по отношение на:

- получени заявки за “ЕО” проверки;
- издадени сертификати за съответствие;
- отказани сертификати за съответствие.

8. ЕЗИК

Досиетата и кореспонденцията във връзка с процедурите на “ЕО” проверка трябва да се пишат на официален език на държавата-членка, в която се е установил възложителят или неговият упълномощен представител в Общността, или на език приет от възложителя.

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

МИНИМАЛНИ КРИТЕРИИ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ВЗЕМАТ ПРЕДВИД ОТ ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ ПРИ ОПРЕДЕЛЯНЕТО НА НОТИФИЦИРАНИТЕ ОРГАНИ

1. Органът, неговият директор и персонала, отговарящ за извършването на проверките, не може да се намесват нито директно, нито като упълномощени представители в проектирането, производството, изграждането, маркетинга или поддържането на съставните елементи на оперативна съвместимост или на подсистеми или пък в използването им. Това не изключва възможността за обмяна на техническа информация между производителя или конструктора и този орган.
2. Органът и персоналот, отговарящи за проверките трябва да извършват проверките с възможно най-голяма професионална честност и възможно най-голяма техническа компетентност и да не са подложени на никакъв натиск или стимул, по-специално от финансово естество, който би могъл да повлияе на тяхната преценка или на резултатите от инспекцията, по-специално от лица или от групи лица, засегнати от резултатите от проверките.
3. Органът трябва да разполага с персонал и да притежава средствата, необходими за адекватното техническо и административно изпълнение на задачите, свързани с проверките. Той трябва да има също достъп до съоръженията, които са необходими за извънредните проверки.
4. Отговарящият за проверките персонал трябва да притежава:
 - подходящо техническо и професионално образование;
 - добро познаване на изискванията, свързани с извършването от тях проверки, както и достатъчен опит в тези проверки;
 - необходимата способност да изготвят сертификатите, отчетите и докладите, които съставляват официалния отчет за извършените проверки.
5. Трябва да бъде гарантирана независимостта на персонала, извършващ проверките. Възнаграждението на никое длъжностно лице не трябва да се формира въз основа на броя на проверките или на резултатите от тези проверки.
6. Органът трябва да направи застраховка гражданска отговорност, освен ако този риск се покрива от държавата в съответствие с националното законодателство или освен ако проверките се извършват директно от тази държава-членка.
7. Персоналот на органа е професионално задължен да спазва секретност по отношение на всичко, което му стане известно в процеса на изпълнение на задълженията си (с изключение на компетентните административни власти в държавата в случаите, когато те изпълняват тези дейности) по силата на

настоящата директива или разпоредби на националното законодателство по прилагането на директивата.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

ОСНОВНИ ПРАВИЛА, СПАЗВАНИ ОТ СЪВМЕСТНИЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕН ОРГАН (СПО)

1. В съответствие с общите стандартизационни процедури на Общността, СПО трябва да работи открито и прозрачно, въз основа на консенсус и независимо от всякакви лични интереси. За тази цел, всички членове на трите категории, представени в СПО—управляващите инфраструктури, железопътните компании и индустрията, трябва да имат възможността да изразяват своето мнение в процеса на изготвяне на ТСОС в съответствие с процедурните правила на СПО и преди окончателното изготвяне на проекта за ТСОС от СПО.
2. Ако СПО не притежава необходимата вещина за изготвянето на конкретна ТСОС, той трябва да информира Комисията незабавно.
3. СПО трябва да сформира работните групи, необходими за изготвянето на проектите за ТСОС; тези работни групи трябва да притежават гъвкава, ефективна структура. За целта, броя на експертите трябва да е ограничен. Трябва да се осигури балансирано представителство между управляващите инфраструктури и железопътните компании от една страна, и индустрията от друга; подходящ баланс трябва да се намери между различните националности. Експерти от държави извън Общността, могат да участват в работата на работните групи като наблюдатели.
4. Всякакви затруднения, възникващи във връзка с настоящата директива и които не могат да бъдат решени от работните групи на СПО, се докладват незабавно на Комисията.
5. Всички работни документи, необходими за мониторинга на работата на СПО, трябва да се представят на разположението на Комисията и Комитета, посочен в член 21.
6. СПО трябва да предприеме всички необходими мерки за запазване поверителността на всяка важна информация, която му става известна в процеса на дейността му.
7. СПО трябва да предприеме всички необходими мерки за да информира всички свои членове и всички експерти, участващи в работните групи за резултатите от работата на посочения в член 21 Комитет и за препоръките, направени от Комитета и от Комисията.