

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/387 НА КОМИСИЯТА**от 9 март 2020 година****за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1302/2014 и (ЕС) 2016/919 по отношение на разширяването на областта на употреба и преходните фази****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

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

като има предвид, че:

- (1) Съгласно член 54, параграфи 2 и 3 от Директива (ЕС) 2016/797 превозните средства, за които са били издадени разрешения за въвеждане в експлоатация преди 15 юни 2016 г., получават ново разрешение за пускане на пазара в съответствие с член 21 от посочената директива, преди да могат да бъдат експлоатирани в една или повече мрежи, които все още не са обхванати от първоначалното им разрешение. Тези превозни средства трябва да съответстват на действащите технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) или за тях да има разрешение за неприлагане на тези ТСОС съгласно член 7, параграф 1 от посочената директива. Същевременно една от целите на Директива (ЕС) 2016/797 е рационализирането и хармонизирането на процедурите по издаване на разрешения на равнището на Съюза с цел да се улесни свободното движение на превозни средства. За целта в точка 7.6.1 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията ⁽²⁾ и точка 7.5.2.3 от приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 ⁽³⁾ се съдържа призив за разработване на разпоредби за гъвкавост по отношение на съответствието със ТСОС. Посочените разпоредби следва да определят какво равнище на гъвкавост може да бъде предоставено в случай на разширяване на областта на употреба на превозни средства, въведени в експлоатация преди 15 юни 2016 г., като се спазват съществените изисквания, поддържа се подходящото ниво на безопасност и, където е практически осъществимо, се подобрява. Поради това посочените регламенти следва да бъдат съответно изменени. Разпоредбата във връзка с „разширяване на областта на употреба“ обхваща и случая на превозни средства, които се нуждаят от изменения, за да се гарантира техническата съвместимост с новата мрежа или новите мрежи; В този случай непроменените части на превозното средство остават утвърдени по преходното разрешение. Ограниченията по предишните разрешения продължават да се прилагат. По същите причини подобни разяснения трябва да предоставят и за Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията ⁽⁴⁾.
- (2) Налице са различаващи се подходи между нотифицираните органи и разрешаващите органи в железопътния сектор по отношение на прилагането на различните преходни разпоредби, определени в точки 7.1.1.2—7.1.1.8 и точка 7.1.3.1 от приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014. Има също така и различаващи се подходи в железопътния сектор по отношение на срока на валидност на ЕО сертификата за изследване на типа или проекта в случай на промени в съществуващ тип подвижен състав, както е посочено в точка 7.2.2.2 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013 и точка 7.1.2.2 от приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014. В допълнение към това, по-нататъшното хармонизиране, с което се намаляват различията спрямо целевата система, е от съществено значение за намаляване на разходите за железопътните предприятия и за осигуряване на тяхната оперативна съвместимост и конкурентоспособност. Поради това изброените по-горе разпоредби следва да се изменят с цел да се избегне различно прилагане на посочените преходни разпоредби и срокове на валидност на сертификатите, като същевременно бъдещите преходни периоди следва да се насочат предимно към конкретни изисквания с голямо въздействие върху текущи проекти, вместо с тях да се предоставят общи изключения, по начин, който ще доведе до съвременно намаляване на различията с приемащата система, като същевременно предоставя прогнозируемост и правна сигурност, които са необходими на сектора. Това следва да бъде постигнато в рамките на пакета за преразглеждане на ТСОС за цифровия железопътен превоз и екологичния товарен превоз (пълен преразглеждане от 2022 г.), за което Комисията изпрати искане до Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз на 24 януари 2020 г.

⁽¹⁾ ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44.

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

⁽³⁾ Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 228).

⁽⁴⁾ Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията от 27 май 2016 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 158, 15.6.2016 г., стр. 1).

- (3) Освен това държавите членки и секторът откриха определени технически и редакционни грешки в някои от тези разпоредби, а Република Словакия откри, че общият специфичен случай, определен в раздел 7.3.2.1 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията (ТСОС за товарни вагони) следва да се прилага и за нейната мрежа с междурелсие 1520 mm. Тези грешки следва да бъдат поправени.
- (4) Съгласно Решение (ЕС) 2017/1474 в ТСОС следва да се посочи дали е необходимо да бъдат уведомени повторно органите за оценка на съответствието, които са били уведомени въз основа на предишна версия на ТСОС, и дали следва да се прилага опростена процедура за уведомяване. Настоящият регламент води до ограничени промени и няма да бъде необходимо повторно уведомяване на органите, уведомени въз основа на предишна версия на ТСОС.
- (5) С настоящия регламент ТСОС се изменя така, че да се постигне по-нататъшна оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза, да се подобри и развие международният железопътен транспорт, да се допринесе за постепенното създаване на вътрешния пазар и да се допълнят ТСОС с оглед покриване на съществените изисквания. С регламента се дава възможност да се постигнат целите и да бъдат спазени съществените изисквания на Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁽⁵⁾ и Директива (ЕС) 2016/797. Поради това настоящият регламент следва да бъде пряко приложим във всички държави членки, включително в държавите членки, които са уведомили Агенцията и Комисията съгласно член 57, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797, че са удължили срока за транспониране и поради това продължават да прилагат Директива 2008/57/ЕО най-късно до 15 юни 2020 г. Нотифицираните органи, действащи съгласно Директива 2008/57/ЕО в държавите членки, които са удължили срока за транспониране, следва да могат да издават „ЕО“ сертификат в съответствие с настоящия регламент дотогава, докато Директива 2008/57/ЕО се прилага в държавата членка, в която те са установени.
- (6) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета, посочен в член 51, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Изменения на ТСОС товарни вагони

Регламент (ЕС) № 321/2013 се изменя, както следва:

- 1) в член 3 се добавя следната буква г):
„г) когато областта на употреба е разширена в съответствие с член 54, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797, се прилагат разпоредбите на раздел 7.2.2.4 от приложението към настоящия регламент;“;
- 2) приложението се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент.

Член 2

Изменения на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“

Регламент (ЕС) № 1302/2014 се изменя, както следва:

- 1) в член 3 параграф 2 се заменя със следното:
„2. ТСОС не се отнася за съществуващия подвижен състав на железопътната система в Съюза, който вече е влязъл в експлоатация по цялата железопътна мрежа на която и да е държава членка или по част от нея на 1 януари 2015 г., освен когато
 - а) е обект на обновяване или модернизация в съответствие с раздел 7.1.2 от приложението към настоящия регламент; или
 - б) областта на употреба е разширена в съответствие с член 54, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797, като в този случай се прилагат разпоредбите на раздел 7.1.4 от приложението към настоящия регламент.“;
- 2) в член 11, параграф 1, във втората алинея уводното изречение се заменя със следното:
„Те обаче продължават да се прилагат, без да се засягат точки 7.1.1.4 — 7.1.1.8 от приложението, по отношение на:“;
- 3) приложението се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

⁽⁵⁾ Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1).

Член 3

Изменения на ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“

Регламент (ЕС) 2016/919 се изменя, както следва:

1) в член 2 параграф 2 се заменя със следното:

- „2. ТСОС не се прилага за съществуващи подсистеми „контрол, управление и сигнализация по железопътната линия“ и „бордови контрол, управление и сигнализация“ на въведена в експлоатация железопътна система в цялата или в част от железопътната мрежа на която и да е държава членка в деня на влизане в сила на настоящия регламент, освен когато
- подсистемата е обект на обновяване или модернизация в съответствие с раздел 7 от приложението към настоящия регламент; или
 - областта на употреба е разширена в съответствие с член 54, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797, като в този случай се прилагат разпоредбите на раздел 7.4.2.4 от приложението към настоящия регламент;“

2) приложението се изменя в съответствие с приложение III към настоящия регламент.

Член 4

Органи за оценка на съответствието

- Нотификациите на органите за оценка на съответствието за целите на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1302/2014 и (ЕС) 2016/919 остават валидни въз основа на тези регламенти, изменени с настоящия регламент.
- Органите за оценка на съответствието, нотифицирани в съответствие с Директива 2008/57/ЕО, могат да издават „ЕО“ сертификат за проверка и „ЕО“ сертификат за съответствие или за годност за използване на съставните елементи на оперативната съвместимост в съответствие с настоящия регламент, доколкото Директива 2008/57/ЕО се прилага в държавата членка, в която са установени, в съответствие с член 57, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797 и най-късно до 15 юни 2020 г.

Член 5

Влизане в сила

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

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

Съставено в Брюксел на 9 март 2020 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013 се изменя, както следва:

- 1) В точка 4.2.2.2 се добавя заглавието „Якост на единицата“;
- 2) В точка 6.1.2.2 между първата и втората алинея се добавя следната алинея:
„Разрешено е алтернативно доказване на съответствието съгласно точка 6.1.2.4а.“;
- 3) в точка 6.1.2.3 преди буква б) се добавя следната алинея:
„Разрешено е алтернативно доказване на съответствието съгласно точка 6.1.2.4а.“;
- 4) в точка 6.1.2.4 в края на точката се добавя следната алинея:
„Разрешено е алтернативно доказване на съответствието съгласно точка 6.1.2.4а.“;
- 5) Между точка 6.1.2.4 и точка 6.1.2.5 се добавя следната точка 6.1.2.4а:

„Когато стандартите EN, посочени в точки 6.1.2.2, 6.1.2.3 и 6.1.2.4, не обхващат предложеното техническо решение, се разрешава използването на други стандарти за доказване на съответствието на механичното поведение на сглобката на колооста, механичните характеристики на колелата и механичната устойчивост и умората на оста; В такъв случай нотифицираният орган трябва да провери дали алтернативните стандарти са част от технически съгласуван набор стандарти, приложим за проектирането, конструирането и изпитването на колоосите, съдържащ специфични изисквания по отношение на сглобката на колооста, колелата и кожусите на осите:

- сглобка на колооста,
- механична якост,
- характеристики, свързани с умората на материала,
- допустими гранични напрежения,
- термомеханични характеристики.

За доказването, изисквано по-горе, може да се прибегва само до стандарти, които са публично достъпни. Проверката, която се извършва от нотифицирания орган, следва да гарантира съответствието между методиката на алтернативните стандарти, допусканията, направени от заявителя, предвиденото техническо решение и предвидената област на употреба.“;

- б) В точка 7.2.2.2 трите алинеи, които следват непосредствено след таблица 11а, се заменят със следното:

При издаването на ЕО сертификат за изследване на типа или на проекта, нотифицираният орган, избран от структурата, управляваща измененията, може да се позовава на:

- първоначалния ЕО сертификат за изследване на типа или на проекта за неизменените части от проекта или за изменените части от проекта, които обаче не засягат съответствието на подсистемата, ако той все още е валиден (в продължение на 10-годишния период на етап Б),
- допълнителния ЕО сертификат за изследване на типа или на проекта (който изменя първоначалния сертификат) за изменените части от проекта, които засягат съответствието на подсистемата с последната преработена версия на настоящата ТСОС, която е в сила към дадения момент.

Срокът на валидност на ЕО сертификата за изследване на типа или на проекта за изменения тип, вариант или версия на типа е ограничен до 10 години от датата на издаване, като не превишава 14 години от датата на определяне на нотифициран орган от заявителя на първоначалния тип подвижен състав (началото на фаза А на първоначалния сертификат за изследване на типа или на проекта).“;

- 7) в точка 7.2.2.2, редът „4.2.4.3.2.1 Работна спирачка“ в таблица 11а се заменя със следното:

„4.2.4.3.2.1 Работна спирачка	Спирачен път	Изменение на спирачен път с повече от $\pm 10\%$ <i>Забележка:</i> Спирачен процент (наричан също така „лямбда“ или „процент на спирачната маса“) или спирачна маса, които могат да бъдат получени от характеристиките на забавянето чрез изчисление (пряко или въз основа на спирачния път). Разрешената промяна е същата ($\pm 10\%$).	N/A
	Максимално отрицателно ускорение за състоянието на натоварване „максимална скорост при нормален полезен товар“ при максималната проектна скорост.	Изменение с повече от $\pm 10\%$ на максималното средно отрицателно ускорение на спирачката	N/A“

- 8) в точка 7.2.2.3 първата алинея се заменя със следното:

„В допълнение към точка 7.2.2.2, когато обхватът на изменението оказва въздействие върху основните параметри, които не попадат в обхвата на ЕО декларацията, за съществуващи единици, получили първо разрешение за въвеждане в експлоатация преди 1 януари 2015 г., се прилагат следните правила“;

- 9) в точка 7.2.2.3 третата алинея се заменя със следното:

„Специфичното правило, посочено в алинеята по-горе, не е приложимо при изменения, засягащи основните параметри, класифицирани като изменения съгласно член 21, параграф 12, буква а) и посочени в таблица 11б. За тези изменения изискванията на ТСОС трябва задължително да бъдат изпълнени“;

- 10) добавя се следната точка 7.2.2.4.:

„7.2.2.4. Правила за разширяване на областта на употреба на съществуващи единици, които имат разрешение в съответствие с Директива 2008/57/ЕО или които са въведени в експлоатация преди 19 юли 2010 г.

- 1) При отсъствие на цялостно съответствие с настоящата ТСОС, точка 2 се прилага по отношение на единици, които отговарят на следните условия, когато се иска разширяване на областта им на употреба в съответствие с член 21, параграф 13 от Директива (ЕС) 2016/797:

1. Те са получили разрешение в съответствие с Директива 2008/57/ЕО или са въведени в експлоатация преди 19 юли 2010 г.;
2. Те са регистрирани с „Потвърден“ регистрационен код „00“ в националния регистър на подвижния състав в съответствие с Решение № 2007/756/ЕО на Комисията (*) или в Европейския регистър на превозните средства в съответствие с Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията (**) и се поддържа в безопасно състояние в съответствие с Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията (**).

Следните разпоредби за разширяване на областта на употреба се прилагат и в комбинация с ново разрешение съгласно определението в член 14, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/545.

- 2) Разрешението за разширяване на областта на употреба на единиците, посочени в точка 1, се основава на съществуващото разрешение, ако има такова, на техническата съвместимост между единицата и мрежата в съответствие с член 21, параграф 3, буква г) от Директива (ЕС) 2016/797 и съответствието с основните проектни характеристики, посочени в таблица 11а от настоящата ТСОС, като се вземат предвид всички ограничения.

Заявителят осигурява „ЕО декларация за проверка“, придружена от технически документи, които доказват съответствието с изискванията, определени в настоящата ТСОС, или с разпоредби с равностоен ефект за всеки основен параметър, посочен в колона 1 на таблица 11а от настоящата ТСОС, като си служи с един или с няколко от следните елементи:

- а) съответствие с изискванията на настоящата ТСОС, както е посочено по-горе;
- б) съответствие със съответните изисквания, определени в предишна ТСОС, както е посочено по-горе;

- в) съответствие с алтернативни спецификации, за които се смята, че имат равностоен ефект като съответните изисквания, определени в настоящата ТСОС, както е посочено по-горе;
- г) Доказателство, че изискванията за техническа съвместимост с мрежата на разширената област на употреба са еквивалентни с изискванията за техническа съвместимост с мрежата, за която единицата вече има разрешение или в която вече е въведена в експлоатация. Такова доказателство се предоставя от заявителя, като то може да се основава на информацията в регистъра на железопътната инфраструктура (РИНФ).
- 3) Еквивалентният ефект от алтернативните спецификации на настоящата ТСОС (точка 2, буква в)) и еквивалентността на изискванията за техническа съвместимост с мрежата с мрежата (точка 2, буква г)) се удостоверяват и документират от заявителя чрез прилагане на процедурата на управление на риска, определена в приложение I към Регламент (ЕС) № 402/2013. Заявителят предоставя положителна оценка от оценяващ орган (ОМБ за ОР).
- 4) В допълнение към изискванията, посочени в точка 2 и където е приложимо, заявителят представя „ЕО“ декларация за проверка, придружена от технически досиета, които доказват съответствието със следното:
- а) специфичните случаи, свързани с част от разширената област на употреба, вписана в настоящата ТСОС, ТСОС „Шум“ (Регламент (ЕС) № 1304/2014) и ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“ (Регламент (ЕС) 2016/919));
- б) националните правила, посочени в член 13, параграф 2, букви а), в) и г) от Директива (ЕС) 2016/797, за които е изпратена нотификация в съответствие с член 14 от посочената директива.
- 5) Разрешаващият орган трябва да направи обществено достояние чрез уебстраницата на Агенцията данните на алтернативните спецификации, посочени в точка 2, буква в), както и изискванията за техническа съвместимост с мрежата, посочени в точка 2, буква г), на основание на които се издават разрешения за разширение на областта на употреба.
- 6) Когато дадено разрешено возило се е ползвало от неприлагане на ТСОС или на част от тях съгласно член 9 от Директива 2008/57/ЕО, заявителят следва да поиска дерогация (и) в държавите членки, включени в разширената област на употреба, в съответствие с член 7 от Директива (ЕС) 2016/797.
- 7) В съответствие с член 54, член 2 от Директива (ЕС) 2016/797, вагоните, използвани съгласно Regolamento Internazionale Veicoli (RIV), се разглеждат като имащи разрешения в съответствие с условията, при които са използвани, като това се отнася и за областта на употреба, в която се експлоатират. Вследствие на изменение, което налага ново разрешение за пускане на пазара в съответствие с член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797, вагоните, които са получили разрешение съгласно последно споразумение RIV, запазват областта си на употреба, в която се експлоатират без допълнителни проверки на непроменените части.

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

(**) Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията от 25 октомври 2018 година за определяне на спецификации за регистрите на превозните средства, посочени в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, и за изменение и отмяна на Решение 2007/756/ЕО на Комисията (ОВ L 268, 26.10.2018 г., стр. 53).

(***) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията от 16 май 2019 г. за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозни средства, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията (ОВ L 139 I, 27.5.2019 г., стр. 360).“

11) В точка 7.3.2.1 първото изречение се заменя със следното:

„Единици, които се движат между държава членка и трета държава с мрежа с междурелсие 1520 mm: специфичен случай — Финландия, Полша, Република Словакия и Швеция.“;

12) в точка 7.3.2.2 последната алинея се заменя със следното:

„Взаимно признати в съответствие с точка 7.1.2 единици и единиците, снабдени с бордово оборудване за следене на състоянието на буксовите лагери, са освободени от този специфичен случай. Освобождаването на единиците в съответствието в съответствие с точка 7.1.2 не се прилага, когато се използват други методи за оценка на съответствието съгласно точка 6.1.2.4а.“;

13) в точка 7.3.2.5 заглавието се заменя със следното:

„7.3.2.5. Характеристики на колоосите, колелата и осите (точки 4.2.3.6.2 и 4.2.3.6.3.)

Специфичен случай — Обединено кралство (за Великобритания)“;

14) Точка 7.6.1. — „Правила за разширяване на областта на употреба за съществуващия подвижен състав, който не попада в обхвата на ЕО декларацията за проверка“ се заменя със:

„7.6.1. *Правила за прилагане*

На 24 януари 2020 г. Комисията изпрати искане до Агенцията за железопътен транспорт относно подготовката за преразглеждане на пакета за ТСОС за цифровия железопътен превоз и екологосъобразния товарен превоз (преглед от 2022 г.).

Съгласно Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията, пакетът за преразглеждане на ТСОС за цифровия железопътен превоз и екологосъобразния товарен превоз (преглед от 2022 г.) включва разпоредби за преразглеждане и, ако е възможно, опростяване на стратегията за прилагане на ТСОС, по начин, който осигурява постепенно, но своевременно намаляване на отклоненията от целевата система, като същевременно се осигуряват необходимите за сектора предвидимост и правна сигурност. Тези разпоредби обхващат бъдещите преходни периоди, както и въпроса за срока на валидност на сертификатите на съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите.

Освен това, със същата цел за осигуряване на постепенно, но своевременно намаляване на отклоненията от целевата система, като същевременно се осигуряват необходимите за сектора предвидимост и правна сигурност, се разглеждат разпоредби, които предоставят гъвкавост при прилагането на актуализираните версии на стандартите, включително за въведените с приложение I (ТСОС WAG 2019) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията (*).

(*) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията от 16 май 2019 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1299/2014, (ЕС) № 1301/2014, (ЕС) № 1302/2014, (ЕС) № 1303/2014 и (ЕС) 2016/919 на Комисията и Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията относно привездането в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета и изпълнението на специфичните цели, определени в Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията (ОВ L 139 I, 27.5.2019 г., стр. 108)“;

15) в допълнение В, „Допълнителни незадължителни условия“ се добавя следната точка в края на допълнението:

„20. **Динамични характеристики при движение**

Комбинацията от максимална експлоатационна скорост и максимално допустим недостиг на надвишение се посочва в таблица Н.1 от EN 14363:2016.

Приема се, че единиците, оборудвани с вече наложила се ходова част, както е описано в глава 6 от EN 16235:2013, са в съответствие с това изискване.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Приложението към Регламент (ЕС) № 1302/2014 се изменя, както следва:

- 1) в точка 4.2.2.5, точка 5) текстът „пореден номер 8, таблица 1, раздел 5)“ се заменя с „пореден номер 8, таблица 1, раздел 4)“;
- 2) в точка 4.2.2.5, точка 6) текстът „пореден номер 8, таблица 3, раздел 5)“ се заменя с „пореден номер 8, таблица 2, раздел 5)“;
- 3) в точка 4.2.2.5 точка 7) се заменя със следното:

„7) В обхвата на настоящата ТСОС „скорост на сблъсък“ и „друг участник в сблъсъка“, когато сценарии 1 и 2 се прилагат по отношение на оборудваните с автоматични централни буферни спрягове локомотиви, които могат да упражняват теглителна сила над 300 kN при спряга, описани в таблица 2 на спецификацията, посочена в допълнение Й-1, пореден номер 8 става:

— 20 km/h вместо 36 km/h за сценарии 1 и 2; и

— еталонният вагон, описан в допълнение Г вместо еталонния вагон, описан е приложение В.1 на спецификацията, посочена в допълнение Й-1, пореден номер 8 за сценарий 2.

Забележка: такава голяма теглителна сила е необходимо да могат да упражняват тежкотоварните локомотиви, използвани за превоз на товари.“;

- 4) В точка 6.2.3.7 се добавя следното изречение в края на точка 7):

„Проверката, извършвана от нотифицирания орган, осигурява съгласуваността между методиката на алтернативните стандарти, допусканията, направени от заявителя, предвидяното техническо решение и предвидената област на употреба.“;

- 5) в точка 7.1.2.2 точка 11) се заменя със следното:

„11. При издаването на ЕО сертификат за изследване на типа или на проекта, нотифицираният орган, избран от структурата, управляваща измененията, може да се позовава на:

— първоначалния ЕО сертификат за изследване на типа или на проекта за неизменените части от проекта или за изменените части от проекта, които обаче не засягат съответствието на подсистемата, ако той все още е валиден (в продължение на 7-годишния период на етап Б),

— допълнителния ЕО сертификат за изследване на типа или на проекта (който изменя първоначалния сертификат) за изменените части от проекта, които засягат съответствието на подсистемата с последната преработена версия на настоящата ТСОС, която е в сила към дадения момент.

Срокът на валидност на ЕО сертификата за изследване на типа или на проекта за изменения тип, вариант или версия на типа е ограничен до 7 години от датата на издаване, като не превишава 14 години от датата на определяне на нотифициран орган от заявителя на първоначалния тип подвижен състав (началото на фаза А на първоначалния сертификат за изследване на типа или на проекта).“;

- 6) в точка 7.1.3.1 точка 4 се заменя със следното:

„4. Основата за оценяване по ТСОС на определен тип се определя за периода на етап А, чиято продължителност е максимум седем години. Без да се засягат разпоредбите на точки 7.1.1.4 — 7.1.1.8, по време на периода на етап А основата за оценяване за ЕО проверка, която нотифицираният орган трябва да използва, не се променя.“;

- 7) добавя се следната точка 7.1.4:

„7.1.4. *Правила за разширяване на областта на употреба на съществуващия подвижен състав, който има разрешение в съответствие с Директива 2008/57/ЕО, или който е в експлоатация преди 19 юли 2010 г.*

- 1) При липса на пълно съответствие с настоящата ТСОС, когато се иска разширяване на областта на употреба на подвижния състав, който отговаря на дадените по-долу условия, в съответствие с член 21, параграф 13 от Директива (ЕС) 2016/797, се прилага точка 2:

а) той има разрешение в съответствие с Директива 2008/57/ЕО или е въведен в експлоатация пред 19 юли 2010 г.;

б) той е регистриран като „валиден“ с регистрационен код „00“ в националния регистър на подвижния състав в съответствие с Решение за изпълнение (ЕС) 207/756 на Комисията (*) или в Европейския регистър на превозните средства в съответствие с Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията (**), и се поддържа в безопасно експлоатационно състояние в съответствие с Решение за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията (***) .

Следните разпоредби за разширяване на областта на употреба се прилагат и в комбинация с ново разрешение съгласно член 14, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/545.

- 2) Разрешението за разширяване на областта на употреба на подвижния състав, посочена в точка 1, се издава на основание на съществуващо разрешение, ако има такова, и на техническата съвместимост между подвижния състав и мрежата в съответствие с член 21, параграф 3, буква г) от Директива (ЕС) 2016/797 и съответствието с основните проектни характеристики от таблици 17а и 17б от настоящата ТСОС, като се вземат предвид всички ограничения.

Заявителят трябва да предостави „ЕО“ декларация за проверка „придружена от технически досиета, които доказват съответствието с изискванията, определени в настоящата ТСОС, или с разпоредби с равностоен ефект за всеки основен параметър, посочен в колона 1 в таблица 16а и 17а, по отношение на следните точки на настоящата ТСОС:

- 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (при преминаване през секции за разделяне на фазите или системите), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 и 4.2.12.6
- 4.2.5.3 в Италия
- 4.2.5.3.5 и 4.2.9.2.1 в Германия

Чрез едно или комбинация от следните:

- а) съответствие с изискванията, определени в настоящата ТСОС, както е посочено по-горе;
 - б) съответствие със съответните изисквания, определени в предходна ТСОС, както е посочено по-горе;
 - в) съответствие с алтернативни спецификации, за които се смята, че имат равностоен ефект на съответните изисквания, определени в настоящата ТСОС, както е посочено по-горе;
 - г) доказателство, че изискванията за техническа съвместимост с мрежата на разширената област на употреба са еквивалентни с изискванията за техническа съвместимост с мрежата, за която подвижният състав вече има разрешение, или в която вече е въведен в експлоатация. Такова доказателство се предоставя от заявителя, като то може да се основава на информацията от регистъра на железопътната инфраструктура (РИНФ).
- 3) Еквивалентният ефект от алтернативните спецификации на настоящата ТСОС (точка 2, буква в)) и еквивалентността на изискванията за техническа съвместимост с мрежата с мрежата (точка 2, буква г)) се удостоверяват и документират от заявителя чрез прилагане на процедурата на управление на риска, определена в приложение I към Регламент (ЕС) № 402/2013. Обосновката трябва да бъде оценена и потвърдена от орган по оценка.
- 4) В допълнение към изискванията, споменати и посочени в точка 2, и където е приложимо, заявителят представя „ЕО“ декларация за проверка, придружена от технически досиета, които доказват съответствието със следното:
- а) специфичните случаи, свързани с част от разширената област на употреба, вписана в настоящата ТСОС, ТСОС „Шум“ (Регламент (ЕС) № 1304/2014) и ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“ (Регламент (ЕС) 2016/919));
 - б) националните правила, посочени в член 13, параграф 2, букви а), в) и г) от Директива (ЕС) 2016/797, за които е изпратена нотификация в съответствие с член 14 от посочената директива.
- 5) Разрешаващият орган трябва да направи обществено достояние чрез уебстраницата на Агенцията данните на алтернативните спецификации, посочени в точка 2, буква в), както и изискванията за техническа съвместимост с мрежата, посочени в точка 2, буква г), на основание на които се издават разрешения за разширение на областта на употреба.
- б) Когато дадено разрешено возило се е ползвало от неприлагане на ТСОС или на част от тях съгласно член 9 от Директива 2008/57/ЕО, заявителят следва да поиска дерогация (и) в държавите членки, включени в разширената област на употреба, в съответствие с член 7 от Директива (ЕС) 2016/797.

7) В съответствие с член 54, член 2 от Директива (ЕС) 2016/797, пътническите вагони, използвани съгласно Regolamento Internazionale Carrozze (RIC), се разглеждат като имащи разрешения в съответствие с условията, при които са използвани, като това се отнася и за областта на употреба, в която се експлоатират. Вследствие на изменение, което налага ново разрешение за пускане на пазара в съответствие с член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797, вагоните, които са получили разрешение съгласно последно споразумение RIV, запазват областта си на употреба, в която се експлоатират без допълнителни проверки на непроменените части.

- (*) Решение 2007/756/ЕО на Комисията от 9 ноември 2007 г. за приемане на обща спецификация на националния регистър на подвижния състав, предвиден в член 14, параграфи 4 и 5 от директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО (ОВ L 305, 23.11.2007 г., стр. 30).
- (**) Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията от 25 октомври 2018 година за определяне на спецификации за регистрите на превозните средства, посочени в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, и за изменение и отмяна на Решение 2007/756/ЕО на Комисията (ОВ L 268, 26.10.2018 г., стр. 53).
- (***) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/779 на Комисията от 16 май 2019 г. за установяване на подробни разпоредби относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на превозни средства, в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията (ОВ L 139 I, 27.5.2019 г., стр. 360).“

8) Точка 7.5.2.3. „Правила за разширяване на областта на употреба за съществуващия подвижен състав, който не попада в обхвата на ЕО декларацията за проверка“ се заменя с:

„7.5.2.3. Правила за прилагане

На 24 януари 2020 г. Комисията изпрати искане до Агенцията за железопътен транспорт относно подготовката за преразглеждане на пакета за ТСОС за цифровия железопътен превоз и екологосъобразния товарен превоз (преглед от 2022 г.).

Съгласно Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията, пакетът за преразглеждане на ТСОС за цифровия железопътен превоз и екологосъобразния товарен превоз (преглед от 2022 г.) включва разпоредби за преразглеждане и, ако е възможно, опростяване на стратегията за прилагане на ТСОС, по начин, който осигурява постепенно, но своевременно намаляване на отклоненията от целевата система, като същевременно се осигуряват необходимите за сектора предвидимост и правна сигурност. Тези разпоредби обхващат бъдещите преходни периоди, както и въпроса за срока на валидност на сертификатите на съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите.

Освен това, със същата цел за осигуряване на постепенно, но своевременно намаляване на отклоненията от целевата система, като същевременно се осигуряват необходимите за сектора предвидимост и правна сигурност, се разглеждат разпоредби, които предоставят гъвкавост при прилагането на актуализираните версии на стандартите, включително за въведените с приложение IV (ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ 2019 г.) към Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията (*).

- (*) Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията от 16 май 2019 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1299/2014, (ЕС) № 1301/2014, (ЕС) № 1302/2014, (ЕС) № 1303/2014 и (ЕС) 2016/919 на Комисията и Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията относно привеждането в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета и изпълнението на специфичните цели, определени в Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията (ОВ L 139 I, 27.5.2019 г., стр. 108).“;

9) допълнение Г се заменя със следното:

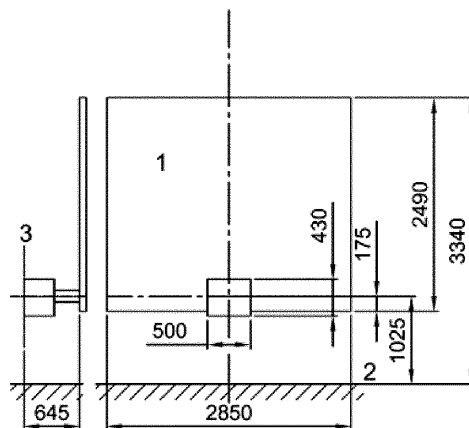
„Допълнение Г

Еталонен вагон за локомотиви, оборудвани с автоматични централни буферни спрягове, които могат да упражняват теглителна сила над 300 kN при спярга

За сблъсъци между влаков състав и вагон, като и двата са оборудвани със спрягове за голямо натоварване, вагонът се представя с маса от 80 t, която има само една степен на свобода в направление на постъпателното движение. Геометрията на връзката с вагона е показана на фигура Г.1. Приема се, че краят на стената и главата на спярга са негъвкави. Те са оборудвано с централен спярг с ход 110 mm и характеристика усиле-преместване, показана на фигура Г.2. Общата способност за поглъщане на енергия от спярга на вагона е 77 kJ.

Геометрията на главата на спряга и височината над главата на релсата е същата, както и на удрящия влаков състав. Надлъжното разстояние между равнината на спряга и стената на вагона трябва да бъде 645 mm. С цел опростяване се позволява да се моделира главата на спряга, като се използват геометрията и височината, посочени на фигура Г.1.

Размерите са в милиметри

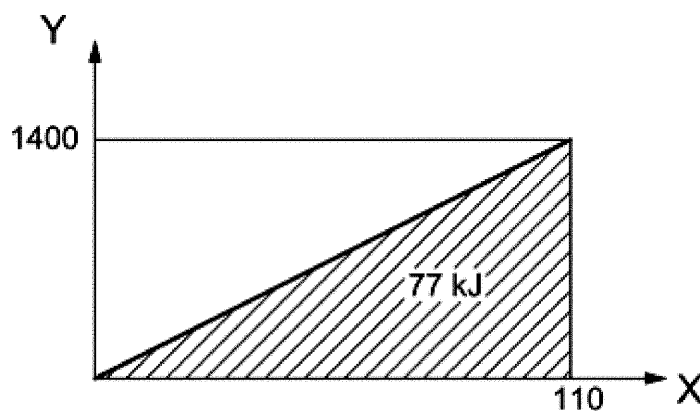


Легенда:

1. Край на вагона
2. Горна повърхност на релсата
3. Равнина на спряга

Фигура Г.1

Връзка на вагона с централния спряг



Легенда:

- X усилие на спряга — спряг в kN
X Преместване в mm

Фигура Г.2

Характеристика на спряга за вагони“

10) в допълнение Й-1 пореден номер 8 от таблицата се заменя със следното:

„8	Пасивни мерки за безопасност — общи положения	4.2.2.5	EN 15227:2008+A1:2010	съответни точки ¹ Освен приложение А
	Пасивни мерки за безопасност — категоризация			4 — таблица 1
	Пасивни мерки за безопасност — сценарии			5 — таблица 2, 6
	Пасивна безопасност — плут за отстраняване на препятствия			6.5“

11) в допълнение Й-1 пореден номер 10 от таблицата се заменя със следното:

„10	Маркировка — повдигане с кран и с крик	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19“
-----	--	---------	-----------------	---------

12) в допълнение Й-1 пореден номер 36 от таблицата се заменя със следното:

„36	Условия на околната среда — плуг за отстраняване на препятствия	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	съответни точки ¹⁴
-----	---	-----------	------------------------	-------------------------------

13) В приложение Й-2, пореден номер 2 от таблицата се заличава.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

В приложението към Регламент (ЕС) 2016/919 се добавя следната точка 7.4.2.4:

„7.4.2.4 Правила за разширяване на областта на употреба за съществуващи превозни средства

Когато се иска разширяване на областта на употреба за съществуващи возила в експлоатация, които са регистрирани в националния регистър на подвижния състав в съответствие с Решение 2007/756 на Комисията (*), или в Европейския регистър на превозните средства в съответствие с Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията (**), се прилагат следните правила:

- 1) возилата трябва да отговарят на съответните конкретни разпоредби, които се прилагат в специалните случаи, посочени в член 13, параграф 2, букви а), в) и г) от Директива (ЕС) 2016/797, които са нотифицирани в съответствие с член 14 от посочената директива. Освен това, в случаи на частично изпълнение на изискванията на настоящата ТСОС се прилагат разпоредбите на точка 6.1.1.3, подточка 3)
- 2) Не е необходимо возилата, които вече са оборудвани с ETCS или GSM-R, да бъдат модернизирани, освен когато това се изисква за техническа съвместимост.
- 3) На возилата, които все още не са оборудвани с ETCS, се монтира ETCS, като тя трябва да съответства на спецификации #2 или #3, посочени в таблици А 2.2. и А 2.3 от приложение А. Освен когато се налага от съображения за техническа съвместимост, изискването за оборудване с ETCS не се прилага по отношение на:
 - а) возила, които не са специално проектирани за експлоатация по високоскоростни линии (***), ако имат разрешение от преди 1 януари 2015 г.;
 - б) возила, които не са специално проектирани за експлоатация по високоскоростни линии, които имат разрешение към 1 януари 2015 г., и които попадат в една от следните ситуации:
 - i) ако са предназначени изключително за експлоатация в една държава членка извън коридорите, посочени в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2017/6, и извън линиите, осигуряващи връзките с основните европейски пристанища, разпределителни гари, товарни терминали и зони на товарен транспорт, посочени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013;
 - ii) ако са предназначени за трансгранична експлоатация извън TEN, а именно до първата гара в съседна държава или до първата гара, където съществуват връзки в посока към съседната държава, използващи само линии извън TEN;
 - в) возила в държавите членки, които прилагат член 7.4.3, параграф 2, където областта на употреба след разширяването на областта на употреба се намира изключително в рамките на една и съща държава членка, освен когато областта на употреба включва повече от 150 km от секция, оборудвана с ETCS към момента на разширяването на областта на употреба, или която ще бъде оборудвана с ETCS до 5 години след разширяването на областта на употреба на тези возила;
 - г) подвижни съоръжения за изграждане и поддръжка на железопътна инфраструктура
 - д) маневрени локомотиви.
- 4) На возилата, които все още не са оборудвани с радиовръзка за гласова комуникация GSM-R, се монтира радиовръзка за гласова комуникация GSM-R в кабината и те се привеждат в съответствие със спецификациите, посочени в таблици А 2.1, А 2.2 и А 2.3 от приложение А, когато возилото е предназначено за употреба в мрежа, която включва поне една точка, оборудвана с GSM-R, освен ако се монтира върху заварена система за радиовръзка, която е съвместима със система от клас В, вече инсталирана в превозното средство.
- 5) На возила, които все още не са оборудвани с GSM-R за данни от ETCS, се монтира радиовръзка GSM-R само за данни в кабината и те се привеждат в съответствие със спецификациите, посочени в таблици А 2.1, А 2.2 и А 2.3 от приложение А, когато се изисква на возило да се монтира ETCS в съответствие с точка 3, а то е предназначено да се експлоатира в мрежа в разширената област на употреба, оборудвана само с ETCS ниво 2 или 3.
- 6) Когато дадено разрешено возило се е ползвало от неприлагане на ТСОС или на част от тях съгласно член 9 от Директива 2008/57/ЕО, заявителят следва да поиска дерогация (и) в държавите членки, включени в разширената област на употреба, в съответствие с член 7 от Директива (ЕС) 2016/797.“

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

(**) Решение за изпълнение (ЕС) 2018/1614 на Комисията от 25 октомври 2018 г. за определяне на спецификации за регистрите на превозните средства, посочени в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, и за изменение и отмяна на Решение 2007/756/ЕО на Комисията (ОВ L 268, 26.10.2018 г., стр. 53).

(***) както е посочено в приложение 1 към Директива (ЕС) 2016/797.“