



**РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**  
**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,**  
**ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА**

---

---

**ПРИЛОЖЕНИЕ 4**



**СТРАТЕГИЯ ЗА ВНЕДРЯВАНЕ НА**  
**ТСОС „ЛОКОМОТИВИ И ПЪТНИЧЕСКИ**  
**ПОДВИЖЕН СЪСТАВ”**  
**НА КОНВЕНЦИОНАЛНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА**  
**СИСТЕМА**  
**РЕШЕНИЕ № 2011/291/ЕС**

**м. юни 2013 г.**

**гр. София**

## СЪДЪРЖАНИЕ

	Стр.
СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА, ИЗПОЛЗВАНИ В ОБЩАТА И ИНДИВИДУАЛНИТЕ СТРАТЕГИИ .....	2
СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ .....	3
I ВЪВЕДЕНИЕ .....	4
II ЕВРОПЕЙСКА И НАЦИОНАЛНА ПРАВНА РАМКА НА СТРАТЕГИЯТА .....	4
III ОБХВАТ НА СТРАТЕГИЯТА .....	5
IV ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ В НАЦИОНАЛНАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ТСОС ЗА ПОДСИСТЕМА „ЛОКОМОТИВИ И ПЪТНИЧЕСКИ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ” НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА КОНВЕНЦИОНАЛНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА .....	6
V ГЛАВНА ЦЕЛ И ПОДЦЕЛИ НА СТРАТЕГИЯТА .....	8
VI ОСНОВНИ ДЕЙНОСТИ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА РЕАЛИЗИРАНЕ НА ГЛАВНАТА ЦЕЛ И ПОДЦЕЛИТЕ НА СТРАТЕГИЯТА .....	10
VII СИСТЕМА ЗА МОНИТОРИНГ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРАТЕГИЯТА .....	12
VIII ВЪЗМОЖНОСТИ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА СТРАТЕГИЯТА .....	14

## СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

ECTF	Финансова програма на ЕИБ за инвестиции в екологично чист транспорт (European Clean Transport Facility)
EN	Европейска норма
ERTMS	Европейска система за управление на трафика в железопътния транспорт (European Rail Traffic Management System)
IEC	Международна електротехническа комисия (International Electrotechnical Commission)
JASPERS	Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions
t	Тон
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа (Trans-European transport network)
UIC	Международен съюз на железниците (International Union of Railways)
БДЖ	Български държавни железници
БДС	Български държавен стандарт
ДФЕС	Договор за функциониране на Европейския съюз
ЕБВР	Европейска банка за възстановяване и развитие
ЕЗФРСР	Европейски земеделски фонд за развитие на селските райони
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕО	Европейска Общност
ЕП	Европейски парламент
ЕС	Европейски съюз
ЕСФ	Европейски социален фонд
ЕФ	Европейски фонд
ЕФМДР	Европейски фонд за морско дело и рибарство
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ИА ЖА	Изпълнителна агенция “Железопътна администрация”
ДП НК ЖИ	Държавно предприятие „Национална компания железопътна инфраструктура”
КФ	Кохезионен фонд
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
ПСС НА	Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния железопътен състав
ПЖПС	
ПЧП	Публично-частно партньорство
СЕОС	Съставни елементи на оперативната съвместимост
ТСОС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост

**СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ**

<b>Таблица №</b>	<b>Наименование</b>	<b>Стр.</b>
<b>1</b>	<b>Цели, задачи, действия и срокове за изпълнение на стратегията за подсистема “Локомотиви и пътнически подвижен състав” за конвенционалната железопътна система</b>	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>Концепция за закупуване на нов подвижен състав</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Необходими средства за покриване изискванията за оперативна съвместимост</b>	<b>12</b>

## **I. ВЪВЕДЕНИЕ**

Настоящата стратегия е разработена с цел привеждане в съответствие на локомотивния парк и парка от пътнически подвижен състав в Република България с изискванията на ТСОС на подсистема „Локомотиви и пътнически подвижен състав” (Решение № 2011/291/ЕС) на трансевропейската конвенционална и високоскоростна железопътни системи, издадена на основание Директива 2008/57/ЕС, на националната и ведомствена нормативна база, на прилаганите технически решения при проектирането, въвеждането в експлоатация, обновяването, реконструкцията, модернизацията, експлоатацията и поддържането на елементите на подсистемата на територията на страната, а също и на условията за безопасност и опазване здравето на населението и персонала, както и за неговата професионална квалификация.

Прилагането на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав” следва да отчита конкретните критерии по отношение на техническата и експлоатационна съвместимост както с останалите подсистеми на железопътната система – инфраструктура, енергия, лица с намалена подвижност, системи за контрол управление и сигнализация, експлоатация и управление на движението, поддържане, телематични приложения за превоз на товари и пътнически услуги, така и критериите за безопасност и здраве, опазване на околната среда, в т. ч. както за съществуващите, така и за онези, които предстои да бъдат пуснати в експлоатация. Тези изисквания за съвместимост налагат извършването на сложен технико-икономически анализ, за всеки конкретен случай и взимане предвид на:

- ✓ връзките между различните подсистеми, дефинирани в Директива 2008/57/ЕО;
- ✓ общите и специфичните характеристики на подвижния състав и
- ✓ техническите и експлоатационни параметри на наличния парк на подвижния състав.

Тези обстоятелства налагат разработването на стратегия, осигуряваща практическата реализация на изискванията, посочени в ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”.

## **II. ЕВРОПЕЙСКА И НАЦИОНАЛНА ПРАВНА РАМКА НА СТРАТЕГИЯТА**

Настоящата стратегия дава реална възможност за постигане на основните изисквания за железопътния транспорт, посочени в ТСОС, като безопасност, надеждност и годност, опазване на живота и здравето на пътниците и работещия персонал, опазване на околната среда, постигане на техническа и оперативна съвместимост и достъпността на хората с намалена подвижност.

Европейската рамка е нормативно определена с Решение № 2011/291/ЕС и Директива 2008/57/ЕО.

Националната рамка е свързана с общото законодателство и вътрешната нормативна уредба на транспортната система на страната.

Основните закони, които имат пряко отношение за решаване на въпросите за реализацията на стратегията са: Закон за железопътния транспорт, Закон за техническите изисквания към продуктите, Закон за здравословни и безопасни условия на труд, и др. Важни въпроси са уредени и в наредбите с национално значение: Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна

система с железопътната система в рамките на Европейския съюз, Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт и други.

### **III. ОБХВАТ НА СТРАТЕГИЯТА**

Обхватът на настоящата стратегия е съобразен с основната цел на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”, а именно адаптиране на подвижния състав и постигане на оптимална оперативна съвместимост на конвенционалните и високоскоростни железопътни системи. Това предполага цялостен стратегически подход относно развитието на европейските железопътни системи, за което основен ангажимент имат железопътните предприятия–превозвачи и управителят на железопътната инфраструктура.

#### **Географски обхват**

Географският обхват на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав” включва:

- трансевропейската конвенционална железопътна мрежа (TEN-T), както е дефинирана в Приложение I, точка 1.1 „Железопътна мрежа”;
- високоскоростната трансевропейска железопътна мрежа, описана в Приложение II, раздел 2.1. на Директива 2008/57/ЕС;
- други части от цялостната европейска железопътна система, така както е посочено в Приложение I, раздел 4 от Директива 2008/57/ЕС.

От географския обхват на ТСОС се изключват случаите, визирани в член 1(3) от Директива 2008/57/ЕС.

#### **Технически и функционален обхват**

За изпълнението на изискванията на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”, в контекста на националните особености на железопътния сектор са взети предвид техническите изисквания, предписани в чл.1 и Приложение II, раздел 2.7 на Директива 2008/57/ЕС.

Тази ТСОС е приложима за пътнически подвижен състав от европейската железопътна система, който е определен в раздел 1.2 “Географски обхват” на настоящата ТСОС, в т.ч.:

- Самоходни влакове с топлинна или електрическа тяга;
- Топлинни или електрически тягови единици;
- Пътнически вагони;
- Мобилна железопътна техника за строителство и поддръжка на железопътната инфраструктура.

#### **➤ Съществени изисквания**

Съществените изисквания на ТСОС за подсистема „Локомотиви и пътнически подвижен състав” за конвенционалната железопътна система се отнасят до:

- Безопасност;
- Надеждност и годност;
- Опазване на здравето на хората;

- Опазване на околната среда;
- Техническа съвместимост;
- Достъпност.

Изключителните изисквания са посочени и номерирани в Приложение III на Директива 2008/57/ЕС и са посочени в Глава 4 от тази ТСОС.

#### **IV. ТЕКУЩО СЪСТОЯНИЕ НА ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ В НАЦИОНАЛНАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ТСОС ЗА ПОДСИСТЕМА „ПОДВИЖЕН СЪСТАВ – ЛОКОМОТИВИ И ПЪТНИЧЕСКИ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ” НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА КОНВЕНЦИОНАЛНА ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА**

Състоянието на параметричната, оперативната и конструктивно-технологичната съвместимост между СЕОС, използвани в рамките на предмета и обхвата на анализа (и в реална експлоатация в националната железопътна мрежа) и изискванията за целта, посочени в ТСОС за подсистема „Локомотиви и пътнически подвижен състав” е определено на основата на:

- 400 бр. пътнически вагони за международно съобщение;
- 300 бр. магистрални локомотива;
- 50 бр. мотриси.

Посочените количества са приблизителни и с висока динамика, в рамките на всяка една календарна година.

##### **1. Спасителни купли**

Към настоящия момент в експлоатация са около 600 броя спасителни купли (по два броя на возило), които **отговарят на изискванията** на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”.

Технико-нормативната им база не включва европейски, национални или вътрешноведомствени изисквания, в т.ч. и стандартизационни.

Изпитването на спасителните купли трябва да се извършва от оторизиран (сертифициран и/или нотифициран) орган.

##### **2. Колела**

В употреба са около 6 400 броя колела, отговарящи напълно на изискванията на тази ТСОС.

Технико-нормативната им база включва стандарти БДС EN 13261, БДС EN 13262 и БДС EN 13715, Наредба 58 и V.P.I. M 04.

##### **3. Система за предпазване на колелата от приплъзване**

Системите са налични на всяко едно от возилата в експлоатация в националната железопътна мрежа (по един брой на возило).

Технико-нормативната им база включва стандарти EN 15595, EN 13715, EN 13749 и Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния железопътен пътнически състав на БДЖ /ПСС НА ПЖПС/

Изпитването на системите за предпазване на колелата от приплъзване трябва да се извършва от оторизиран (сертифициран и/или нотифициран) орган.

#### **4. Предни светлини**

Устройствата за осигуряване на изискването са налични и действащи на съответните превозни средства. Те **отговарят на изискванията** на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”.

Технико-нормативната им база включва фиш UIC 640 и Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния железопътен състав на БДЖ /ПСС НА ПЖПС/

Изпитването на предните светлини трябва да се извършва от оторизиран (сертифициран и/или нотифициран) орган.

#### **5. Обозначителни светлини**

Устройствата за осигуряване на изискването са налични и действащи на съответните превозни средства. Те **отговарят на изискванията** на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”.

Технико-нормативната им база включва фиш UIC 640 и Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния железопътен състав на БДЖ /ПСС НА ПЖПС/

Изпитването на обозначителните светлини трябва да се извършва от оторизиран (сертифициран и/или нотифициран) орган.

#### **6. Задни светлини**

Устройствата за осигуряване на изискването са налични и действащи на съответните превозни средства. Те **отговарят на изискванията** на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”.

Технико-нормативната им база включва фиш UIC 640 и Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния железопътен състав на БДЖ /ПСС НА ПЖПС/

Изпитването на задните светлини трябва да се извършва от оторизиран (сертифициран и/или нотифициран) орган.

#### **7. Клаксони**

Устройствата за осигуряване на изискването са налични и действащи на съответните превозни средства. Те **отговарят на изискванията** на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”.

Технико-нормативната им база включва Правилник за ремонт и изпитване на спирачните системи на подвижния железопътен състав на БДЖ /ПСС НА ПЖПС/

Изпитването на клаксоните трябва да се извършва от оторизиран (сертифициран и/или нотифициран) орган.

#### **8. Пантограф. Контактна лента на пантографната глава**

В експлоатация са общо около 700 броя (по два броя на локомотив, мотриси), **отговарящи на изискванията** на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”.

Технико-нормативната им база включва EN 50206-1, IEC 60494-1, UIC 608.

Изпитването на пантограф - контактната лента на пантографната глава трябва да се извършва от оторизиран (сертифициран и/или нотифициран) орган.



### **9. Главен прекъсвач**

Към настоящия момент в употреба са около 400 броя главни прекъсвачи (по един брой на локомотив и по два броя на мотора)

Технико-нормативната им база включва стандарти EN 60077-3 и EN 60077-4.

Изпитването главните прекъсвачи трябва да се извършва от оторизиран (сертифициран и/или нотифициран) орган.

### **10. Връзка за изпразване на тоалетната**

В действие са общо около 700 броя връзки за изпразване на тоалетната (по два броя на вагон), които **не отговарят на изискванията** на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”.

За тези устройства няма действаща технико-нормативна база.

Изпитването на връзките за изпразване на тоалетната трябва да се извършва от оторизиран (сертифициран и/или нотифициран) орган.

### **11. Входяща връзка за водните резервоари**

В действие са общо около 800 броя входящи връзки за водните резервоари (по два броя на вагон), които не отговарят на изискванията на ТСОС.

За тези устройства няма действаща технико-нормативна база.

Изпитването на входящите връзки за водните резервоари трябва да се извършва от оторизиран (сертифициран и/или нотифициран) орган.

## **V. ГЛАВНА ЦЕЛ И ПОДЦЕЛИ НА СТРАТЕГИЯТА**

**Главна цел** на настоящата стратегия е изпълнение на изискванията на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”, за да се осигури свободно движение на железопътните возила по оперативно съвместимите железопътни трасета, както и да се осигури безконфликтно, допълващо се изпълнение на изискванията на ТСОС във връзките с другите подсистеми, дефинирани в Директива 2008/57/ЕО.

На тази основа са формулирани следните главни подцели:

#### **Първа главна подцел:**

Актуализиране на националната нормативна база и въвеждане на ТСОС, както и валидиране на европейските нормативи посочени в ТСОС, засягащи експлоатационните изисквания, ремонта и поддръжката на подвижния състав.

#### **Втора главна подцел:**

Осигуряване новите тягови возила, да отговарят на изискванията на ТСОС „Локомотиви и пътнически вагони”, да съответстват на измененията на железопътната система на ЕС и на динамично променящи се характеристики на железопътния транспорт в страната.

Закупуване или рециклиране на тягов подвижен състав, поетапно през следващите 10-30 години, и на необходимите средства за осигуряване пълното съответствие с техническите спецификации за оперативна съвместимост.

#### **Трета главна подцел:**

Новите пътнически вагони да отговарят на изискванията на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”, да съответстват на измененията на комуникациите и

условията на експлоатация, както и на изискванията за превоз на лица с намалена подвижност.

Поетапно осигуряване на пътнически подвижен състав и на необходимите средства за постигане на пълното съответствие с техническите спецификации за оперативна съвместимост.

За успешната реализация на главните цели са дефинирани следните хоризонтални подцели:

*Осигуряване на общите изисквания, посочени в техническата спецификация за оперативна съвместимост, в т. ч.:*

- **безопасност**, включваща 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, които трябва да са такива, че да гарантират равнище на сигурност, съответстващо на целите за развитие на националната железопътна мрежа, включително при най-неблагоприятните експлоатационни условия;

- **надеждност и годност**, включващи контролирането и поддържането на системите и елементите на подвижния състав, осигуряващи функционирането им при определени условия;

- **опазване на здравето на хората**, в контекста на използваните материали във влаковете и железопътната инфраструктура;

- **техническа съвместимост**, целяща постигането на съвместимост между техническите характеристики на отделните елементи на подвижния състав и на влаковете като цяло, а също така и с тези на инфраструктурата.

*Осигуряване на специфичните изисквания за подсистемите енергия и инфраструктура.*

Основните задачи за постигане на стратегическите подцели на стратегията са:

**За първата подцел:**

- Актуализиране на техническите изисквания в Наредба 58, както и правилниците за поддръжка и ремонт с оглед променените условия на поддръжка и експлоатация от въвеждане на ТСОС;
- Изграждане на звена за оперативна съвместимост, които да се занимават с въвеждането, поддържането и обновяването на подвижния железопътен състав.

**За втората подцел:**

- Осигуряване на нов тягов подвижен състав чрез закупуване или рециклиране, отговарящ на всички изисквания на оперативната съвместимост.

**За третата подцел:**

- Осигуряване на нов пътнически подвижен състав чрез закупуване или рециклиране, отговарящ на всички изисквания на оперативната съвместимост.

За изпълнението на посочените задачи се разработва Национален план на Република България за внедряване на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”, който следва да съдържа:

- ✓ основните дейности за постигане на изискванията на спецификацията;

- ✓ правата, задълженията и отговорностите, сроковете и продължителността на всяка една от дейностите;
- ✓ разходите и ползите при и от реализацията на всяка една от дейностите;
- ✓ линеен график за изпълнението.

За успешната реализация на стратегическите цели и произтичащите от тях подцели и задачи е предвидено изграждането на **Система за мониторинг**, съобразена със специфичните особености на предмета и обекта на стратегията.

## VI. ОСНОВНИ ДЕЙСТВИЯ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА РЕАЛИЗИРАНЕ НА ГЛАВНАТА ЦЕЛ И ПОДЦЕЛИТЕ НА СТРАТЕГИЯТА

*Таблица 1, Таблица 2 и Таблица 3* излагат в систематизиран вид основните действия, мерки и инструменти за реализирането на главната цел, подцелите и задачите на стратегията за внедряване на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”. Информацията, синтезирана в тези таблици, се явява и като индикативна времева и финансова рамка при изготвянето на *Плана на Република България за внедряване на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”*.

**Таблица 1**

**Цели, задачи, действия и срокове за изпълнение на стратегията за подсистема “Локомотиви и пътнически подвижен състав” за конвенционалната железопътна система**

Подцели	Задачи	Действия/мерки	Срок за изпълнение		
			Период		Времетраене
			от	до	
1. Актуализиране на националната нормативна база и въвеждане на ТСОС, както и валидиране на европейски нормативи посочени в ТСОС, засягащи експлоатационните изисквания, ремонта и поддръжката на подвижния състав.	Актуализиране на техническите изисквания в Наредба № 58, както и правилниците за поддръжка и ремонт с оглед променените условия на поддръжка и експлоатация от въвеждане на ТСОС.	Създаване на работни групи под централно ръководство от ИА ЖА, които да актуализират националните правилници и разпоредби.	2013г.	2015г.	2г.
	Изграждане на звена за оперативна съвместимост, които се занимават с въвеждането, поддържането и обновяването на				

*Стратегия за внедряване на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав” на конвенционалната железопътна система*

	подвижния железопътен състав.				
2.Осигуряване новите тягови возила, да отговарят на изискванията на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”, да съответстват на измененията на железопътната система на ЕС и на динамично променящите се характеристики на железопътния транспорт в страната.	Осигуряване на нов тягов подвижен състав чрез закупуване или рециклиране, отговарящ на всички изисквания на оперативната съвместимост.	ИА ЖА да информира превозвачите и собствениците на железопътни возила за новите условия в железопътния транспорт и те съответно да планират необходимите средства според собствените нужди.	2013г.	2030г.	17г.
3.Осигуряване новите пътнически вагони, да отговарят на изискванията на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”, да съответстват на измененията на комуникациите и условията на експлоатация, както и на изискванията за превоз на лица с намалена подвижност.	Осигуряване на нов пътнически подвижен състав чрез закупуване или рециклиране, отговарящ на всички изисквания на оперативната съвместимост.	ИА ЖА да информира превозвачите и собствениците на железопътни возила за новите условия в железопътния транспорт и те съответно да планират необходимите средства според собствените нужди.	2013г.	2030г.	17г.

**Таблица 2**

**Концепция за закупуване на нов подвижен състав**

*/брой возила/*

<b>Вид подвижен състав</b>	<b>до 2015 г.</b>	<b>от 2015 г. до 2020 г.</b>	<b>от 2020 г. до 2030 г.</b>	<b>Общо</b>
Локомотиви	20 електрически 0 дизел	100 електрически 30 дизел	120 електрически 60 дизел	240 електрически 90 дизел
Мотриси	50	70	150	270

Пътнически вагони	200	50	150	400
-------------------	-----	----	-----	-----

**Таблица 3**

**Концепция за закупуване на нов подвижен състав**

*Необходими средства за покриване изискванията за оперативна съвместимост  
/в хил. евро/*

Вид подвижен състав	до 2015 г.	от 2015 г. до 2020 г.	от 2020 г. до 2030 г.	Общо
Локомотиви	7200 електрически	36 000 електрически 10 800 дизел	43 200 електрически 21 600 дизел	118 800
Мотриси	18 000	25 200	54 000	97 200

**Забележка:** В таблицата са посочени средствата, които ще са необходими за бордово оборудване за тяговия състав, което ще позволи движение по оперативно съвместима инфраструктура. Не е взета предвид цената на отделните возила, като цяло. Съгласно приетата Стратегия за внедряване на ERTMS в Република България, средно за едно возило са необходими 360 000 €.

## VII. СИСТЕМА ЗА МОНИТОРИНГ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРАТЕГИЯТА

### 1. Цели

- Перманентно набиране и системно анализиране на информацията, необходима за управление на процесите и дейностите за постигане на целите, задачите и мерките, залегнали в настоящата стратегия за внедряване на ТСОС “Локомотиви и пътнически подвижен състав”;
- Оценка на съответствието между заложените цели и дейности в стратегията и степента на тяхното изпълнение;
- Идентификация на възможните проблеми;
- Разработване и предприемане на коригиращи действия, при необходимост.

### 2. Обхват и съдържание

Мониторингът включва наблюдение и оказване на въздействие върху ключови дейности и задачи, в съответствие със залегналите в стратегията главни цели, подцели и задачи.

Системата за мониторинг следва да обхваща следните основни елементи:

- *Главни цели и подцели*

Включват се главните цели и подцели, залегнали в стратегията. За постигането им е необходимо да се разработи Национален план на Република България за внедряване на ТСОС за подсистема “Локомотиви и пътнически подвижен състав”.

- ***Задачи, произтичащи от главните цели и подцели***

За изпълнение на задачите на стратегията следва да бъдат конкретизирани действията и мерките, чрез които те ще бъдат изпълнени, съответните им периоди и срокове, както и отговорните институции за тяхната реализация.

- ***Действия и мерки***

Конкретните действия и мерки трябва да са съобразени със сроковете и периодите за изпълнение на задачите.

- ***Срок на изпълнение***

Заложените срокове за изпълнение трябва да са съобразени с Плана на Република България за внедряване на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав ” и с технологията на работа, при максимална паралелност и координираност на дейностите по реализация на мерките.

- ***Ресурси***

Чрез системата за мониторинг се наблюдава използването на ресурсите по размер, структура, видове и източници на финансиране.

- ***Обща стойност***

Общата стойност за реализирането на стратегията се определя на база необходимите ресурси за внедряване на ТСОС “Локомотиви и пътнически подвижен състав”.

- ***Източници на финансиране***

Източниците на финансиране се определят във връзка с възможностите и инструментите, посочени в раздел VIII на тази стратегия.

- ***Отговорни институции за мониторинг***

- Железопътни превозвачи извършващи пътнически и товарни превози;
- Сертифицираните предприятия за поддръжка.

- ***Отговорни институции за надзор (Директива 2004/49/ЕО)***

Национален орган по безопасността (ИА ЖА, съгласно чл. 6, ал. 3 от Закона за железопътния транспорт).

За коректно разпределяне на отговорностите, задълженията и ресурсите задължително се идентифицират всички дейности и мерки, отнасящи се към съответните системи и подсистеми на ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав”.

- ***Отговорни институции за изпълнение на стратегията и плана за внедряване***

- Железопътни превозвачи извършващи пътнически и товарни превози;
- Стопанисващи возилата;

- Нотифицирани органи за оценка на съответствието или годността за употреба на съставните елементи на оперативна съвместимост и проверка на подсистемите.

- **Индикатори**

Системата за мониторинг изисква разработване на конкретни индикатори и съответстващите им количествени показатели по цели и задачи, които да обхващат действията и мерките, сроковете за изпълнение, използването на ресурсите, както и да дават възможност за количествена и качествена оценка на изпълнението на всяка от задачите и степента на постигане на целите на стратегията.

Системата за мониторинг включва и:

- Честота и методология за извършване на наблюденията;
- Технически средства и информационни източници;
- Административни процедури;
- Система за регистрация, анализ и отчитане на резултатите;
- Методика за анализ на разходите и ползите от проектите;
- Подсистема за мониторинг на проектите.

## **VIII. ВЪЗМОЖНОСТИ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА СТРАТЕГИЯТА**

Възможностите и инструментите за финансиране са посочени в Общата стратегия.