

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2008/57/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ

від 17 червня 2008 року

про оперативну сумісність/ інтероперабельність залізничних систем у межах Співтовариства

(Оновлена)

- ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,
- Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства та, зокрема, статті 71 та 156,
- Беручи до уваги пропозицію Комісії,
- Беручи до уваги висновок Європейського економічного та соціального комітету ⁽¹⁾,
- Після консультування з Комітетом регіонів,
- Діючи відповідно до процедури, зазначеної у статті 251 Договору ⁽²⁾,
- Оскільки:
- (1) Директива Ради 96/48/ЄС від 23 липня 1996 року про сумісність / інтероперабельність транс'європейських високошвидкісних залізничних систем ⁽³⁾ та Директива 2001/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 19 березня 2001 року про сумісність/ інтероперабельність транс'європейської стандартної залізничної системи ⁽⁴⁾ були суттєво змінені Директивою 2004/50/ЄС Європейського Парламенту та Ради ⁽⁵⁾. Оскільки вносяться нові зміни, необхідно оновлювати Директиви для потреб ясності та поєднувати їх положення у єдиний інструмент з метою спрощення.
- (2) Для того, щоб громадяни Союзу, суб'єкти господарювання, регіональні та місцеві органи влади могли повноцінно користуватись перевагами встановлення зони без внутрішніх кордонів, необхідно, зокрема, підвищити зв'язок та сумісність національних залізничних мереж та доступ до них шляхом запровадження будь-яких необхідних заходів у сфері технічної стандартизації, як це передбачено статтею 155 Договору.
- (3) Підписуючи Протокол, прийнятий в Кіото 12 грудня 1997 року, Європейський Союз зробив крок у напрямку зменшення викиду газів, що призводять до ефекту теплиці. Ця мета передбачає узгодження у балансі між різними видами транспорту і тому збільшує конкурентоспроможність залізничного транспорту.
- (4) Стратегія інтеграції розвитку навколишнього середовища та постійного розвитку Співтовариства у питаннях транспортної політики підкреслює необхідність зменшення впливу транспорту на навколишнє середовище.
- (5) Комерційні операції залізничного транспорту по всій залізничній мережі потребують особливо високої сумісності між характеристиками інфраструктури та самого транспорту та ефективного зв'язку між інформаційними та комунікативними системами різних управлінь інфраструктури та залізничних підприємств. Рівень ефективності, безпеки, якості обслуговування та витрат залежить від сумісності, зв'язку та, зокрема, від інтероперабельності залізничної системи.
- (6) Держави-члени відповідальні за забезпечення відповідності правилам безпеки, здоров'я та захисту прав споживачів, що стосуються залізничних мереж під час їх проектування, спорудження, підготовки та експлуатації.
- (7) Існують суттєві відмінності між національними регламентами та внутрішніми правилами, технічними специфікаціями, які застосовуються на залізницях, оскільки вони включають технології, що є специфічними для галузей національної промисловості, та передбачають спеціальні розміри,
- ⁽¹⁾ ОВ С 256, 27.10.2007, с. 39.
- ⁽²⁾ Позиція Європейського Парламенту від 11 грудня 2007 року та Рішення Ради від 14 травня 2008 року.
- ⁽³⁾ ОВ L 235, 17.9.1996, с. 6. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії 2007/32/ЄС (ОВ L 141, 2.6.2007, с. 63).
- ⁽⁴⁾ ОВ L 110, 20.4.2001, с. 1. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою 2007/32/ЄС.
- ⁽⁵⁾ Директива 2004/50/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року, що вносить зміни до Директиви Ради 96/48/ЄС про сумісність/ інтероперабельність транс'європейської високошвидкісної залізничної системи та Директиви 2001/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради про сумісність/ інтероперабельність транс'європейської стандартної залізничної системи (ОВ L 164, 30.4.2004, с. 114. Зі змінами відповідно до ОВ L 220, 21.6.2004, с. 40).

- прилади та характеристики. Ця ситуація перешкоджає вільному пересуванню залізничного транспорту в межах Співтовариства.
- (8) Протягом багатьох років ця ситуація створювала дуже тісні зв'язки між галузями національної промисловості та національними залізницями, що заважало конкурентоспроможності ринків. З метою підвищення конкурентоспроможності на світовому рівні ці галузі промисловості потребують відкритого, конкурентного Європейського ринку.
- (9) Тому необхідно визначити основні вимоги до залізничної системи всього Співтовариства.
- (10) Для цих цілей першим кроком Ради було прийняття 23 липня 1996 року Директиви 96/48/ЄС. Європейський Парламент та Рада відповідно прийняли Директиву 2001/16/ЄС.
- (11) Набрання чинності Директивами 2001/12/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року, що вносять зміни до Директиви Ради 91/440/ЄС про розвиток залізниць Співтовариства ⁽¹⁾, 2001/13/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року, що вносить зміни до Директиви Ради 95/18/ЄС про ліцензування залізничних підприємств ⁽²⁾ та 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року про розміщення виробничих потужностей залізничної інфраструктури та стягнення платежів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікати безпеки ⁽³⁾ вплинула на імплементацію інтероперабельності. Щодо інших видів транспорту розширення прав доступу повинно супроводжуватись відповідними заходами гармонізації. Тому необхідно запровадити інтероперабельність до всієї мережі шляхом розширення зони впливу Директиви 2001/16/ЄС. Також необхідно розширити правову базу Директиви 2001/16/ЄС до положень статті 71 Договору, на якому базується Директива 2001/12/ЄС.
- (12) Розробка технічних специфікацій інтероперабельності (TSI) виявила необхідність висвітлення зв'язку між обов'язковими вимогами та TSI з одного боку, та між Європейськими стандартами та іншими нормативними документами з іншого. Зокрема, необхідно встановити чітку межу між стандартами чи частинами стандартів, які мають бути обов'язковими з метою досягнення цілей цієї Директиви, та «гармонізованими» стандартами, що були розроблені у дусі нового підходу до технічної гармонізації та стандартизації.
- (13) Як правило, Європейські специфікації розробляються у дусі нового підходу до технічної гармонізації та стандартизації. Вважається, що вони відповідають певним обов'язковим вимогам цієї Директиви, зокрема, щодо складових та координації інтероперабельності. Ці Європейські специфікації чи їх частини не є обов'язковими, тому не можна на них посилатись у TSI. Посилання на ці Європейські стандарти опубліковуються у *Офіційному віснику Європейського Союзу*, а держави-члени публікують посилання на національні стандарти замість посилань на Європейські стандарти.
- (14) TSI можуть у визначених випадках посилатись на Європейські стандарти чи специфікації, якщо це необхідно з метою досягнення цілей цієї Директиви. Такі посилання мають певні наслідки, які необхідно описувати. Зокрема, ці Європейські стандарти чи специфікації стають обов'язковими з моменту застосування TSI.
- (15) TSI встановлюють умови, яким повинні відповідати складові інтероперабельності, та процедуру досягнення відповідності. Крім того, необхідно встановити, щоб кожна складова проходила процедуру досягнення відповідності використанню, визначеному у TSI та отримала відповідний сертифікат.
- (16) При розробці нових TSI завжди потрібно забезпечувати відповідність існуючій ліцензованій системі. Це підвищить конкурентоспроможність залізничного транспорту та перешкодить здійсненню непотрібних витрат при виконанні вимоги по вдосконаленню чи оновленню діючих ліцензованих підсистем з метою забезпечення зворотної відповідності. У цих виняткових випадках, коли неможливо забезпечити відповідність, TSI можуть встановити рамку, необхідну для вирішення того, чи потребують діючі підсистеми повторного ліцензування, та відповідних строків його здійснення.
- (17) З причин безпеки необхідно встановити вимогу до держав-членів щодо присвоєння ідентифікаційного коду кожній одиниці транспорту, що ставиться на обслуговування. Ця одиниця транспорту потім повинна вноситься у національний реєстр транспортних засобів. Ці реєстри повинні бути відкритими для всіх держав-членів та окремих суб'єктів господарювання Співтовариства. Реєстри повинні бути незмінними у питаннях формату даних. Тому вони повинні підпадати під дію єдиних операційних та технічних специфікацій.
- (18) Необхідно затвердити процедуру, якою потрібно керуватись у випадках застосування обов'язкових вимог до підсистем, що ще не були охоплені детально специфікаціями у відповідних TSI. У таких випадках органами, відповідальними за дотриманням процедур оцінювання та перевірки,

⁽¹⁾ ОВ L 75, 15.3.2001, с.1.⁽²⁾ ОВ L 75, 15.3.2001, с.26.⁽³⁾ ОВ L 75, 15.3.2001, с. 29. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою 2007/58/ЄС (ОВ L 315, 3.12.2007, с. 44).

- повинні бути органи, зазначені у статті 20 Директив 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС.
- (19) Відмінність між високошвидкісною залізничною системою та стандартною залізничною системою не є підставою для створення двох окремих директив. Процедури розробки TSI ідентичні в обох системах, так як і процедури сертифікації складових та підсистем інтероперабельності. Обов'язкові вимоги є майже однаковими, так як і поділ системи на підсистеми, для яких потрібна розробка технічних специфікацій. Крім того, оскільки залізничний транспорт повинен вільно переміщуватись з високошвидкісних до стандартних мереж, відповідні технічні специфікації суттєво збігаються. Робота над розробкою TSI показала, що для певних підсистем один TSI може підходити для обох систем. Тому слід поєднати Директиви 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС.
- (20) Директива 2004/50/ЄС, що мала на меті прогресивне розширення сфери дії Директиви 2001/16/ЄС, викликала прийняття нових TSI чи перегляд вже існуючих. Коли ця Директива набуде чинності, сфера її дії охопить стандартні та високошвидкісні Європейські мережі, як це встановлено Рішенням № 1692/96/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 липня 1996 року про Інструкції Співтовариства з питань розвитку транс'європейської транспортної мережі⁽¹⁾, та транспортні засоби цих мереж. Сфера дії буде розширена на всю мережу та всі транспортні засоби за умови, що оцінка результатів обґрунтує економічну користь цього заходу.
- (21) З огляду на поступовий підхід в подолання перешкод інтероперабельності залізничних систем та час, необхідний для прийняття TSI, необхідно вжити заходів для запобігання прийняття державами-членами нових правил чи здійснення проєктів, що збільшують відмінності у поточній системі.
- (22) Прийняття поступового підходу відповідає потребам мети інтероперабельності залізничної системи, яка характеризується старою національною інфраструктурою та транспортними засобами, що потребують великих інвестицій для адаптації чи оновлення, та, зокрема, необхідно приділити увагу звільненню від накладення штрафів залізничного транспорту *vis-à-vis* інших видів транспорту.
- (23) У своїй Законодавчій Резолюції від 10 березня 1999 року про комплекс заходів стосовно залізниць Європейський Парламент визнав можливим прогресивне відкриття залізничного сектору разом із найшвидшою та найефективнішою технічною гармонізацією.
- (24) Рада на своєму засіданні 6 жовтня 1999 року запропонувала Комісії розробити стратегію
- вдосконалення інтероперабельності залізничного транспорту та зменшення кількості затворів з огляду на подолання технічних, адміністративних та економічних перешкод інтероперабельності мереж, гарантуючи за умов нагальності високий рівень безпеки, профпідготовки та кваліфікації залученого персоналу.
- (25) Відповідно до Директиви Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства⁽²⁾, залізничні компанії повинні були розширити доступ до залізничних мереж держав-членів, що у свою чергу передбачає інтероперабельність інфраструктури, обладнання, рухомих ешелонів, систем управління, включаючи ті кваліфікації персоналу, умови гігієни та безпеки на роботі, що необхідні для функціонування та обслуговування відповідних підсистем та імплементації кожних TSI. Тим не менше, метою цієї Директиви не є гармонізування робочих умов у залізничному секторі.
- (26) З огляду на обсяг та складність залізничної системи практично важливо поділити її на наступні підсистеми: інфраструктура, контрольно-команда та сигнальна система, енергія, рухомий ешелон, операційне управління та управління рухом транспорту, заявки для пасажирів з питань обслуговування та передачі даних електронними мережами, вантажні послуги. Для кожної з цих підсистем необхідно визначити обов'язкові вимоги та технічні специфікації для всього Співтовариства, зокрема, враховуючи складові та координацію, з метою виконання цих обов'язкових вимог. Ця ж система поділена на фіксовані та мобільні елементи, що охоплюють з одного боку мережу, що складається з ліній, станцій, терміналів та всіх видів нерухомого обладнання, необхідного для забезпечення безпечної та тривалої роботи системи та з іншого боку – всіх транспортних засобів цієї мережі. Тому для цілей цієї Директиви транспортний засіб складається з однієї підсистеми (рухомий ешелон) та де, це можливо, з однієї чи більше частин чи інших підсистем (переважно це частина контрольно-командної чи сигнальної систем на самому транспортному засобі та частина енергетичної підсистеми).
- (27) Імплементація положень про інтероперабельність залізничної системи не повинна створювати невинуватих перешкод у питаннях ефективності існуючої залізничної мережі кожної держави-члена, але повинна заохотити до прийняття мети інтероперабельності.
- (28) TSI також мають вплив на умови використання залізничного транспорту користувачами, і тому необхідно проінформувати цих користувачів про всі аспекти, що стосуються залізничного транспорту.

(1) ОВ L 228, 9.9.1996, с. 1. Рішення з останніми змінами, внесеними Регламентом Ради (ЄС) № 1791/2006 (ОВ L 363, 20. 12.2006, с. 1).

(2) ОВ L 237, 24.8.1991, с. 25. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою 2007/58/ЄС.

- (29) Кожна держава-член повинна мати можливість не застосовувати певні TSI у спеціальних випадках за умови, що існують процедури, використання котрих виправдовує це відхилення. Стаття 155 Договору передбачає врахування потенційної економічної ефективності проектів видів діяльності Співтовариства у сфері інтероперабельності.
- (30) Складання TSI та їх застосування до залізничної системи не повинні перешкоджати запровадженню технологічних інновацій, які повинні спрямовуватись на підвищення економічної ефективності.
- (31) Інтероперабельність залізничної системи, зокрема, у сфері обслуговування вантажу, повинна створювати умови ще більшої інтероперабельності між різними видами транспорту.
- (32) З метою дотримання положень про процедури закупівель у залізничному секторі та, зокрема, Директиви 2004/17/ЄС Європейського Парламенту та Ради ⁽¹⁾, підрядні установи повинні включати технічні специфікації до генеральної документації чи до кожного договору. З цією метою необхідно створити базу Європейських специфікацій в якості посилення на ці технічні специфікації.
- (33) Особливий інтерес для Співтовариства становить міжнародна система стандартизації, що розробляє стандарти, що використовуються у міжнародній торгівлі та відповідають вимогам політики Співтовариства. Тому Європейські органи стандартизації повинні підтримувати співробітництво з міжнародними органами стандартизації.
- (34) Підрядні установи повинні встановити подальші вимоги, необхідні для завершення Європейських специфікацій чи інших стандартів. Ці специфікації повинні відповідати обов'язковим вимогам, що були гармонізовані на рівні Співтовариства, та яким повинні відповідати залізничні системи.
- (35) Процедури оцінки відповідності чи придатності до використання складових повинні базуватись на використанні модулів, передбачених Рішенням Ради
- 93/465/ЄЕС ⁽²⁾. З метою прискорення промислового розвитку необхідно затвердити процедури, що включають систему контролю за якістю.
- (36) Сумісність складових часто пов'язується зі сферою використання з метою гарантування інтероперабельності системи, а не тільки з їх вільним рухом на ринку Співтовариства. Придатність до використання більшості критичних складових, що стосуються безпеки, доступності чи системи економії, повинні проходити відповідну оцінку. Тому для виробника необхідно ставити маркування Комісії ЄС на складові, що підпадають під дію цієї Директиви. Достатньою підставою для декларації виробника про сумісність є оцінка сумісності та/чи придатності до використання.
- (37) Тим не менше, виробники зобов'язані ставити маркування Комісії ЄС на визначені компоненти з метою посвідчення їх відповідності іншим положенням Співтовариства, що стосуються цих компонентів.
- (38) На час вступу у дію TSI на ринку вже діє певна кількість складових інтероперабельності. Тому необхідно передбачити перехідний період для інтеграції цих складових у підсистему, навіть якщо вони не відповідають відповідним TSI.
- (39) Підсистеми залізничної системи повинні проходити процедуру перевірки. Ця перевірка повинна дати змогу органам, відповідальним за посвідчення початку їх роботи, бути впевненими, що на стадіях проектування, будівництва та початку роботи результат відповідатиме чинним регламентам, технічним та операційним положенням. Перевірка також дає можливість виробникам покладатись на рівнозначність перевірки незалежно від країни. Тому необхідно затвердити один чи більше модулів, що визначають принципи та умови перевірки підсистем Комісії ЄС.
- (40) Після початку роботи підсистеми необхідно здійснювати перевірки відповідності їх роботи та обслуговування обов'язковим вимогам. Відповідно до Директиви 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку на залізницях Співтовариства (Директива безпеки залізниці) ⁽³⁾ відповідальність за

⁽¹⁾ Директива 2004/17/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року, що координує процедури закупівель для установ, що діють у водному, енергетичному, транспортному та поштовому секторах (ОВ L 134, 30.4.2004, с.1). Директива з останніми змінами, внесеними Регламентом Комісії (ЄС) № 213/2008 (ОВ L 74, 15.3.2008, с. 1).

⁽²⁾ Рішення Ради 93/465/ЄЕС від 22 липня 1993 року, що стосується модулів для різних фаз процедур оцінки сумісності та правил нанесення та використання маркування Комісії ЄС, що призначені для використання у технічних гармонізаційних директивах (ОВ L 220, 30.8.1993, с. 23).

⁽³⁾ ОВ L 164, 30.4.2004, с. 44. Зі змінами, зазначеними у ОВ L 220, 21.6.2004, с. 16.

- дотримання цих вимог покладається на менеджерів інфраструктури чи залізницю за підзвітні підсистеми. Держави-члени можуть перевіряти відповідність цим вимогам при видачі сертифікатів та свідоцтв безпеки відповідно до статей 10 та 11 Директиви безпеки залізниць.
- (41) Для питань, пов'язаних з залізничним транспортом, необхідно визначити процедуру початку експлуатації, беручи до уваги визначення транспорту, що складається з однієї чи більше підсистем. Крім того, так як Директиви 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС стосуються нових та вдосконалених підсистем, а Директива 2004/49/ЄС – вже експлуатуємого транспорту, всі положення, що стосуються авторизації початку експлуатації транспорту, повинні бути інтегровані у цю Директиву. Крім того, з огляду на спрощення початку експлуатації транспорту та зменшення адміністративних обтяжень необхідно додати процедуру авторизації типів транспорту. З метою спрощення цієї процедури та допомоги у визначенні типу транспорту необхідно створити та керувати Європейським реєстром авторизованих типів транспортних засобів з боку Європейського залізничного агентства (далі – Агентство).
- (42) Досвід показав, що імплементація такої процедури на національному рівні часто ускладнена, зокрема, з боку різних національних вимог, яким бракує прозорості чи які навіть дублюють одна одну. Тому ця процедура натикається на велику перешкоду у створенні нових залізниць, зокрема, у секторі обслуговування вантажів. Тому необхідно вжити заходів у напрямку висвітлення та спрощення процедур авторизації транспортних засобів. По-перше, необхідно встановити принцип достатності однієї авторизації для всієї залізничної мережі Співтовариства. По-друге, процедура авторизації транспортних засобів, які відповідають TSI, повинна бути простішою та швидшою у випадках невідповідності TSI. По-третє, необхідно якомога частіше застосовувати принцип взаємного визнання: якщо транспорт вже експлуатується в одній державі-члені, то інша держава-член не повинна встановлювати непотрібні вимоги та проводити зайві перевірки окрім випадків строгої необхідності перевірки сумісності транспортного засобу з відповідною мережею. З цією метою необхідно класифікувати та порівняти за переліком національні правила з метою визначення сфери впливу національних правил у питаннях вимог, ефективності та безпеки. По-четверте, необхідно дотримуватись принципу правової визначеності результатів процедури. З цією метою за відсутності рішення національного органу з питань безпеки в межах встановленого строку ініціатору авторизації повинно бути дозволено експлуатувати транспортний засіб. Така авторизація є можливою, якщо цей засіб вже був авторизований у іншій державі-члені. Крім того, тільки для залізниць чи менеджерів інфраструктури можливим є належне проходження сертифікації відповідно до Директиви 2004/49/ЄС на право експлуатації транспорту під свою повну відповідальність.
- (43) Процедури авторизації для транспортних засобів, що відповідають та не відповідають TSI, є різними. Можуть виникнути випадки, коли складно обрати належну процедуру. Транспорт, що відповідає TSI, є тим транспортом, що відповідає всім відповідним чинним TSI, включаючи щонайменше TSI щодо рухомих ешелонів. Це означає, що значна частина обов'язкових вимог вже встановлена. Наприклад, до вступу у дію стандартних TSI щодо локомотивів, ці локомотиви вважаються такими транспортними засобами, що не відповідають TSI, навіть якщо вони відповідають іншим відповідним чинним TSI на час початку їх експлуатації.
- (44) Якщо певні технічні аспекти обов'язкових вимог не повністю охоплюються TSI, то вони визначаються у додатках до TSI як прогалини. Якщо транспорт, що відповідає TSI, вже авторизований в одній державі-члені, то додаткова авторизація повинна враховувати ці прогалини, що стосуються технічної сумісності транспортних засобів з мережею.
- (45) Перелік параметрів, які необхідно перевірити у зв'язку з початком експлуатації транспортного засобу, що не відповідає TSI, є ключовим елементом досягнення інтероперабельності залізничних систем, зокрема, у питаннях, пов'язаних з діючим транспортом. Цей перелік враховує досвід обмеженої кількості мереж. Тому необхідно, щоб Агентство переглянуло параметри Додатка VII та склало рекомендації, які вважає доцільними, для Комісії.
- (46) Процедура Європейської Ради щодо перевірки повинна базуватись на TSI. Ці TSI керуються положеннями статті 18 Директиви 93/38/ЄС. Зазначені органи, відповідальні за контроль за процедурами оцінки сумісності та придатності та процедурами оцінки підсистем, повинні, зокрема, за відсутності будь-яких Європейських специфікацій, якомога ретельніше координувати їх рішення.
- (47) Зазначені органи повинні бути структурованими у такий спосіб, що відповідає критеріям до цього органу у всіх секторах нового підходу технічної гармонізації та перевірки сумісності, особливо критеріям незалежності та компетенції.

- (48) TSI регулярно проходять перегляд. При виявленні помилок процедура ad hoc повинна бути проведена таким чином, щоб тимчасовий план виправлення спочатку узгоджувався у контексті комітету та потім опубліковувався Агентством. Це дозволить більш раннє використання цього плану акціонерами, включаючи промисловість, проінформовані органи та органи влади, не чекаючи формального перегляду TSI Комісією. З метою уникнення плутанини з офіційними виправленнями Комісії використовується технічний термінологічний висновок. Ця процедура відповідає мандату, схваленому Комісією у Рішенні від 13 липня 2007 року, що стосується рамочного мандату для Європейського залізничного агентства про ефективність певних видів діяльності відповідно до Директив 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС. Тим не менше, якщо TSI потребують змін через важливу чи критичну помилку, необхідно застосовувати процедуру ревізії.
- (49) Визначення власників транспортних засобів повинно бути якомога ближчим до визначення, що давалось у 1999 році Конвенцією, що стосується міжнародного перевезення залізничним транспортом (COTIF). Багато установ можуть вважатись власниками транспортних засобів, а саме компаніями, що здійснюють діяльність з рухомими ешелонами, компаніями, що здають у лізинг транспортні засоби залізницям, залізницями чи менеджерами інфраструктури, що використовують транспортні засоби для обслуговування інфраструктури. Ці установи використовують ці транспортні засоби за своїм призначенням через залізничні підприємства та менеджерів інфраструктури. З метою уникнення будь-яких сумнівів власник повинен бути зазначений у національному реєстрі транспортних засобів.
- (50) Заходи, необхідні для імплементації цієї Директиви, повинні бути прийнятими відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року, що затверджує процедури застосування повноважень імплементації, наданих комісії ⁽¹⁾.
- (51) Зокрема, Комісія повинна мати повноваження на прийняття та внесення змін до TSI. Так як ці заходи мають загальну сферу впливу та мають на меті виправлення необов'язкових елементів цієї Директиви, зокрема, шляхом доповнення новими необов'язковими елементами, то ці заходи повинні затверджуватись відповідно до регулюючої процедури, передбаченої статтею 5а Рішення 1999/468/ЄС.
- (52) У разі, якщо через причини терміновості не можна дотриматись нормальних часових меж регулюючої процедури, Комісія повинна мати можливість застосувати термінову процедуру, передбачену частиною 6 статті 5а Рішення 1999/468/ЄС, для затвердження заходів виправлення необов'язкових елементів цієї Директиви шляхом доповнення її TSI чи внесення змін.
- (53) Так як мета цієї Директиви, а саме інтероперабельність в межах залізничної системи всього Співтовариства, не може бути досягнута державами-членами через те, що жодна з них не готова до здійснення відповідних кроків по досягненню інтероперабельності, і тому її краще досягнути на рівні Співтовариства, то Співтовариство може затверджувати належні заходи відповідно до принципу субсидіарності, встановленого статтею 5 Договору. Відповідно до принципу пропорційності, встановленого тією ж статтею, ця Директива не виходить за рамки досягнення своєї мети.
- (54) Відповідно до пункту 34 Міжгалузевої угоди про краще законотворення ⁽²⁾ держави-члени заохочуються до складання та опублікування ними самими та в інтересах Співтовариства власних таблиць співвідношення між цією Директивою та перехідними заходами.
- (55) Обов'язок внесення цієї Директиви до національного законодавства регламентується тими положеннями, що відзначають значну зміну у порівнянні з попередніми Директивами. Обов'язок заміни незмінених положень регламентується попередніми Директивами.
- (56) Стаття 14 Директиви 2004/49/ЄС та Директив 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС скасовується,

УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

ГЛАВА I

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1

Мета та сфера дії

1. Ця Директива встановлює умови досягнення інтероперабельності залізничної системи Співтовариства за умов дотримання положень Директиви 2004/49/ЄС. Ці умови стосуються проектування, будівництва, початку експлуатації, оновлення, вдосконалення, експлуатації та обслуговування частин системи. Також вони стосуються професійних кваліфікацій та умов безпеки персоналу, що бере участь в експлуатації та обслуговуванні.
2. Досягнення цієї мети повинно привести до встановлення оптимального рівня технічної гармонізації та зробити можливим таке:

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999, с. 23. Рішення з останніми змінами, внесеними Рішенням 2006/512/ЄС (ОВ L 200, 22.7.2006, с. 11).

⁽²⁾ ОВ C 321, 31.12.2003, с. 1.

-
- (a) Спростити, вдосконалити та розвинути послуги міжнародного залізничного транспорту в межах Європейського Союзу та з третіми країнами;

- (b) Сприяти прогресивному становленню внутрішнього ринку обладнання та послуг для будівництва, оновлення, вдосконалення та експлуатації залізничної системи в межах Співтовариства;
- (c) Сприяти інтероперабельності залізничної системи в межах Співтовариства.
3. Держави-члени можуть виключити із заходів імплементації цієї Директиви:
- (a) Метро, трамваї та інші еkleктичні залізничні системи;
- (b) Мережі, що функціонально відокремлені від залізничної системи та призначені тільки для обслуговування місцевих, міських чи приміських пасажирів, та залізниці, що одноособово функціонують на цих мережах;
- (c) Приватну залізничну інфраструктуру та транспортні засоби, що призначені виключно для такої інфраструктури, що використовується її власником для здійснення вантажних операцій;
- (d) Інфраструктуру та транспортні засоби виключно місцевого, історичного чи туристичного використання.
4. Сфера дії TSI повинна бути прогресивно розширена на всю залізничну систему відповідно до статті 8, включаючи доступ до терміналів та головних портових споруд, що обслуговують чи потенційно обслуговують більше одного користувача, без шкоди застосуванню TSI відповідно до статті 9.
- (e) «підсистеми» означає результат поділу залізничної системи відповідно до Додатку II. Ці підсистеми, для яких встановлюються обов'язкові вимоги, можуть бути структурними чи функціональними;
- (f) «складові інтероперабельності» означає всі елементарні компоненти, групи компонентів, збірні вузли чи цілі агрегати обладнання, що складають чи призначені для складання підсистеми, від якої прямо чи опосередковано залежить інтероперабельність залізничної системи. Складові охоплюють матеріальні та нематеріальні об'єкти, такі як програмне забезпечення;
- (g) «обов'язкові вимоги» означає всі умови, встановлені у Додатку III, яким повинна відповідати залізнична система, підсистеми та складові інтероперабельності, включаючи координацію;
- (h) «Європейські специфікації» означає єдині технічні специфікації, Європейське технічне свідоцтво чи національні стандарти, що замінюють Європейські стандарти, визначені у Додатку XXI Директиви 2004/17/ЄС;
- (i) «технічні специфікації інтероперабельності (TSI)» означає специфікації, прийняті відповідно до цієї Директиви, якими охоплюється кожна підсистема чи частина підсистеми з метою виконання обов'язкових вимог та забезпечення інтероперабельності залізничної системи;
- (j) «заявлені органи» означає органи, відповідальні за оцінку сумісності чи придатності до використання складових інтероперабельності чи проведення процедури Комісії ЄС щодо перевірки підсистем;
- (k) «базові параметри» означає всі регуляторні, технічні ч операційні умови, які є важливими для інтероперабельності та визначені у відповідних TSI;
- (l) «особливий випадок» означає будь-яку частину залізничної системи, яка регулюється спеціальними положеннями TSI, тимчасовими чи сталими, через географічні, топографічні чи міські перешкоди чи перешкоди сумісності діючої системи. Це може включати, зокрема, залізничні лінії та мережі, ізольовані від Співтовариства, розмірі рухомих ешелонів, розміри колій чи відстань між коліями та потягами, що призначені виключно для місцевого, регіонального чи історичного використання, та потяги з третіх країн чи потяги, місцем призначення котрих є треті країни;

Стаття 2

Визначення

Для цілей цієї Директиви:

- (a) «транс'європейська залізнична система» означає стандартну транс'європейську та високошвидкісну залізничні системи, визначені у пунктах 1 та 2 Додатку I;
- (b) «інтероперабельність» означає властивість залізничної системи підтримувати безпечний та безперебійний рух потягів на необхідних рівнях ефективності для цих ліній. Ця властивість залежить від регулюючих, технічних та операційних умов дотримання обов'язкових вимог;
- (c) «потяг» означає залізничний потяг, що рухається на власних колесах по залізничним лініям тягою чи без неї. Потяг складається з однієї чи декількох структурних та функціональних підсистем чи частин таких підсистем;
- (d) «мережа» означає лінії, станції, термінали та всі види нерухомого обладнання, необхідного для забезпечення безпечної та безперебійної експлуатації залізничної системи;

- (m) «вдосконалення» означає будь-яку значну модифікацію підсистеми чи частини підсистеми, яка підвищує загальну ефективність підсистеми;
- (n) «оновлення» означає будь-яку заміну щодо підсистеми чи частини підсистеми, яка не змінює загальну ефективність підсистеми;
- (o) «діюча залізнична система» означає структуру, що складається з ліній та нерухомого обладнання діючої залізничної системи та потягів всіх категорій та будь-якого походження, що ухажуються по цій інфраструктурі;
- (p) «заміна у рамці обслуговування» означає будь-яку заміну компонентів частинами ідентичної функціональності та ефективності у рамці запобіжного чи коректуючого обслуговування;
- (q) «початок експлуатації» означає всі операції по приведенню підсистеми чи потягу до діючого стану;
- (r) «підрядна установа» означає приватну чи публічну установу, що здійснює проектування та/чи будівництво, чи оновлення, чи вдосконалення підсистеми. Ця установа може бути залізницею, менеджером інфраструктури чи власником, чи концесіонером, відповідальним за здійснення проекту;
- (s) «власник» означає особу чи установу, що будучи власником потягу чи маючи право на його використання, експлуатує потяг у якості транспортного засобу та зареєстрована у національному реєстрі потягів, зазначеному у статті 33;
- (t) «проект на останній стадії розвитку» означає будь-який проект, стадія планування/ будівництва якого досягла рівня, за якого зміна технічних специфікацій є непринятною для держави-члена. Це обмеження може бути правовим, договірним, економічним, фінансовим, соціальним чи пов'язаним з навколишнім середовищем та повинно бути належним чином обґрунтованим.
- (u) «гармонізовані стандарти» означає будь-які Європейські стандарти, прийняті Європейськими органами стандартизації, переліченими у Додатку I Директиви 98/34/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 22 червня 1998 року, що встановлює процедуру забезпечення інформацією з питань технічних стандартів та регламентів та правил послуг Інформаційного суспільства ⁽¹⁾, разом із мандатом Комісії, складеним відповідно до процедури, зазначеної у частині 3 статті 6 зазначеної Директиви, які разом з іншими стандартами надають вирішення з питань сумісності з правовими положеннями;
- (v) «національний орган з питань безпеки» означає орган з питань безпеки, визначений у частині (g) статті 3 Директиви 2004/49/ЄС;
- (w) «тип» означає тип потяга, що визначає основні характеристики проектування потягу, визначені сертифікатом посвідчення типу, описаного у модулі В Рішення 93/465/ЄЄС;
- (x) «серія» означає сукупність ідентичних потягів одного типу;
- (y) «Агентство» означає Європейське залізничне агентство, створене Регламентом (ЄС) № 881/2004 Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року, що засновує Європейське залізничне агентство (Регламент агентства) ⁽²⁾;
- (z) «установа, відповідальна за обслуговування» означає установу, відповідальну за обслуговування потягу, зареєстровану у національному реєстрі потягів.

Стаття 3

Загальна сумісність

1. Ця Директива встановлює положення для кожної підсистеми, складових інтероперабельності, кооперації, процедур та умов загальної сумісності залізничної системи, необхідних для досягнення інтероперабельності.
2. Положення цієї Директиви застосовуються до всіх інших пов'язаних положень Співтовариства. Тим не менше, щодо складових інтероперабельності, включаючи координацію, відповідність обов'язковим вимогам цієї Директиви, можуть складатись індивідуальні Європейські специфікації.

Стаття 4

Обов'язкові вимоги

1. Залізнична система, підсистеми та складові інтероперабельності, включаючи координацію, повинні відповідати обов'язковим вимогам.
2. Інші технічні специфікації, зазначені у статті 34 Директиви 2004/17/ЄС, які є необхідними для завершення Європейських специфікацій чи інших стандартів, що використовуються в межах Співтовариства, не повинні суперечити обов'язком вимогам.

ГЛАВА II

ТЕХНІЧНІ СПЕЦИФІКАЦІЇ ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ

Стаття 5

Зміст TSI

1. Кожна підсистема повинна регулюватись одними TSI. Якщо необхідно, то підсистема може регулюватись декількома TSI, а одні TSI можуть

⁽¹⁾ ОВ L 204, 21.7.1998, с. 37. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Ради 2006/96/ЄС (ОВ L 363, 20.12.2006, с. 81).

⁽²⁾ ОВ L 164, 30.4.2004, с. 1. Зі змінами, внесеними ОВ L 220, 21.6.2004, с. 3.

охоплювати декілька підсистем. Рішення про розробку чи перегляд TSI та визначення технічної та географічної сфери дії потребує наявності мандату відповідно до частини 1 статті 6.

2. Підсистеми повинні відповідати чинним TSI на час початку їх експлуатації, вдосконалення чи оновлення відповідно до цієї Директиви. Ця відповідність повинна підтримуватись протягом всього часу експлуатації підсистеми.

3. Задля досягнення мети, зазначеної у статті 1, кожні TSI повинні:

- (a) Відображати свою сферу дії (частину мережі чи потягів, зазначених у Додатку I; підсистему чи частину підсистеми, зазначених у Додатку II);
- (b) Встановлювати обов'язкові вимоги для кожної підсистеми та координацію з іншими підсистемами;
- (c) Затверджувати функціональні та технічні специфікації, обов'язкові для підсистеми та її координації з іншими підсистемами. За необхідності, ці специфікації можуть бути різними в залежності від використання підсистеми, наприклад, за категоріями ліній, маточин коліс та/чи потягів, зазначених у Додатку I;
- (d) Визначати складові інтероперабельності та координації, які повинні охоплюватись Європейськими специфікаціями, включаючи Європейські стандарти, необхідні для досягнення інтероперабельності в межах залізничної системи;
- (e) Затверджувати до кожного випадку процедуру оцінки сумісності чи придатності до використання складових інтероперабельності з одного боку чи перевірку Комісії ЄС підсистем з іншого. Ці процедури повинні базуватись на модулях, визначених Директивою 93/465/ЄЕС;
- (f) Визначати стратегію імплементації TSI. Зокрема, необхідно визначити стадії поступового переходу від поточної ситуації до кінцевої, за якої нормою вважатиметься відповідність TSI;
- (g) Визначити для залученого персоналу професійні кваліфікації, умови здоров'я та безпеки на роботі, необхідні для експлуатації та обслуговування підсистеми та для імплементації TSI.

4. Кожні TSI повинні складатись на результатах перевірки діючої підсистеми та визначати цільову підсистему, яку поступово можна створити в розумні строки. Тому поступове прийняття TSI та відповідність ним допоможе в досягненні інтероперабельності залізничної системи.

5. TSI повинні належним чином зберігати сумісність існуючої залізничної системи кожної держави-члена. З цією метою необхідно розробити положення для кожного особливого випадку кожних TSI з огляду на

мережу та потяги. Особлива увага повинна приділятися розміру потягів, ширині колій чи відстані між коліями та потягами з третіх країн чи потягами, місце призначення котрих – треті країни. Для кожного особливого випадку TSI повинні встановлювати правила імплементації елементів TSI, визначених у пунктах з (c) по (g) частини 3.

6. Якщо певні технічні аспекти обов'язкових вимог не охоплюються TSI, вони повинні позначатись у додатках до TSI як прогалини, до яких застосовуються положення частини 3 статті 17.

7. TSI не повинні бути перешкодою для рішень держав-членів, що стосуються експлуатації інфраструктур, призначених для руху потягів, не охоплених TSI.

8. TSI можуть містити чіткі посилання на Європейські чи міжнародні стандарти чи специфікації чи технічну документацію, видану Агентством, якщо це необхідно з метою досягнення мети цієї Директиви. У такому випадку ці стандарти, специфікації (чи їх частини) чи технічна документація вважається додатками до TSI та стають обов'язковими з моменту вступу у дію TSI. За відсутності таких стандартів, специфікацій чи технічних документів посилання можуть бути зроблені на інші визначені нормативні документи. У такому випадку це стосується документів, що є загальнодоступними.

Стаття 6

Прийняття, перегляд та видання TSI

1. Проект TSI та подальші зміни до TSI складаються Агентством за мандатом Комісії відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у частини 3 статті 29 цієї Директиви. Вони складаються відповідно до статей 3 та 12 Регламенту (ЄС) № 881/2004 у співробітництві зі сторонами, зазначеними у цих статтях.

Зміна необов'язкових елементів цієї Директиви шляхом заміни їх TSI чи змінами до них ухвалюється відповідно до регулюючої процедури, зазначеної у частини 4 статті 29.

За умов терміновості Комісія може застосувати термінову процедуру, зазначену у частини 5 статті 29.

2. Агентство відповідає на перегляд, оновлення TSI та розробку рекомендацій для Комісії з метою врахування технологічних розробок чи соціальних

потреб. Комісія повинна інформувати комітет, зазначений у статті 29, про ці рекомендації.

3. Кожен проект TSI повинен розроблятися у дві стадії.

По-перше, Агентство повинно визначити основні параметри TSI, координації з іншими підсистемами та будь-які інші особливі випадки за такої необхідності. Для кожного з цих параметрів та координації встановлюються найбільш ефективні альтернативні рішення, технологічно та економічно обґрунтовані.

По-друге, Агентство повинно скласти проекти TSI на основі цих основних параметрів. У разі необхідності Агентство враховує технічний прогрес, вже проведені роботи зі стандартизації, сторони та дослідні роботи. Загальна оцінка затрат та прибутку від імплементації TSI додається до проекту TSI. Ця оцінка повинна відображати приблизний результат для всіх суб'єктів господарювання та операторів.

4. Складання, прийняття та перегляд TSI (включаючи основні параметри) повинні враховувати витрати та прибуток технічних рішень, координації з метою визначення та імплементації найбільш ефективного рішення. Держави-члени повинні брати участь у цій оцінці шляхом надання відповідних даних.

5. Комітет, зазначений у статті 29, повинен регулярно отримувати інформацію про підготовчі роботи над TSI. Під час цих робіт Комісія може за запитом комітету вимагати перевірку альтернативних рішень та внесення до додатків до проекту TSI оцінки витрат та прибутку від цих альтернативних рішень.

6. При прийнятті TSI дата набрання їх чинності встановлюється відповідно до регулюючої процедури, зазначеної у частині 4 статті 29. У випадках початку експлуатації одночасно декількох різних підсистем з причин технічної сумісності дата набрання чинності TSI така ж.

7. Складання, прийняття та перегляд TSI повинні враховувати думку користувачів про характеристики, що прямо чи опосередковано впливають на умови, за яких вони використовуються підсистеми. З цією метою Агентство повинно консультувати асоціації та органи, що представляють користувачів, під час складання та перегляду TSI. Агентство повинно додати до проекту TSI звіт результатів цієї консультації.

Перелік асоціацій та органів складається Комісією за

погодженням з комітетом відповідно до дорадчої процедури, зазначеної у частині 2 статті 29, та може бути перевірений та оновлений за запитом держави-члена за ініціативою Комісії.

8. Складання, прийняття та перегляд TSI повинні враховувати думку соціальних партнерів відповідно до умов, зазначених у пункті (g) частини 3 статті 5.

З цією метою соціальним партнерам надається консультація до складання, прийняття чи перегляду TSI комітетом, зазначеним у статті 29.

Соціальні партнери консультуються у контексті Комітету секторного діалогу, застосованого відповідно до Рішення Комісії 98/500/ЄС від 20 травня 1998 року про заснування Комітетів секторного діалогу, що здійснюють Діалог між соціальними партнерами на Європейському рівні⁽¹⁾, які повідомляють свою думку протягом трьох місяців.

9. Якщо перегляд TSI веде до зміни вимог, то нова версія TSI повинна забезпечувати сумісність з підсистемами, що почали експлуатуватись, відповідно до попередніх TSI.

У випадку необхідності нової авторизації, оновлення чи вдосконалення цих підсистем через обґрунтовані причини безпеки чи інтероперабельності кінцеві строки виправляються у TSI чи державами-членами.

10. TSI опубліковуються Комісією у *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

Стаття 7

Прогалини у TSI

1. Якщо після прийняття виявляється, що TSI не повністю відповідають обов'язковим вимогам, комітет, зазначений у статті 29, може отримати консультацію за запитом держави-члена чи за ініціативою Комісії.

Комісія може витребувати технічний висновок від Агентства. Комісія за сприянням комітету повинна провести аналіз цього технічного висновку.

2. Якщо TSI потребують внесення змін через незначну помилку та це не виправдовує терміновий перегляд, Комісія може внести пропозицію використання технічного висновку, не чекаючи перегляду TSI, відповідно до частини 1 статті 6. У цьому випадку Агентство повинно опублікувати технічний висновок.

3. Якщо TSI потребують внесення змін через важливу чи критичну помилку, негайно застосовується процедура перегляду, зазначена у частині 1 статті 6.

(¹) ОВ L 225, 12.8.1998, с. 27. Рішення з останніми змінами, внесеними Регламентом (ЄС) № 1792/2006 (ОВ L 362, 20.12.2006, с. 1).

Розширення сфери дії TSI

1. Комісія повинна прийняти відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у частини 3 статті 29, один чи декілька мандатів, спрямованих на розробку нових TSI та/чи перегляду вже прийнятих TSI з метою охоплення ще не врегульованих ліній та потягів.

2. Перший мандат повинен визначати першу групу нових TSI та/чи змін до TSI, які будуть прийняті до 2012 року, за умов дотримання частини 5 статті 5 щодо можливості особливих випадків та дотримання статті 9 щодо можливості порушень за особливих умов. Цей перший мандат повинен бути складеним на основі рекомендацій Агентства з огляду на розробку та/чи зміну TSI із врахуванням ефективності затрат кожного заходу на рівні Співтовариства. З цією метою необхідно врахувати пункт 4 Додатку I та необхідний баланс між, з одного боку, цілями безперерйного руху потягів та технічною гармонізацією та, з іншого боку, транс'європейським, національним, регіональним чи місцевим рівнями руху потягів.

3. До здійснення розширення сфери дії TSI на всю залізничну систему здійснюються:

- (a) Авторизація початку експлуатації
 - Потягів та вмонтованих контрольно-командної та сигнальної підсистем, що будуть використовуватись хоча б частково на частини мережі, що не охоплюється TSI,
 - Інфраструктури, енергії та колійної контрольно-командної та сигнальної систем частин мережі, що ще не охоплюються TSI,

здійснюється відповідно до національних правил, зазначених у статті 8 Директиви 2004/49/ЄС, чи за необхідності – частини 3 статті 17 цієї Директиви;

- (b) Авторизації початку експлуатації потягів, що рідко використовуються на частини мережі, що не охоплюється TSI, здійснюється відповідно до статей 21 та 27 та національних правил, зазначених у статті 8 Директиви 2004/49/ЄС, чи за необхідності – частини 3 статті 17 цієї Директиви.

4. Держава-член не повинна застосовувати нові чи переглянуті TSI, прийняті відповідно до частини 2, якщо відповідні TSI публікуються, коли проекти

Стаття 9**Відхилення**

1. За відсутності відповідних спеціальних випадків держава-член не повинна застосовувати TSI відповідно до цієї статті у наступних випадках:

- (a) Для запропонованих нових підсистем, для оновлення чи вдосконалення діючої підсистеми чи для будь-якого елемента, зазначеного у частини 1 статті 1 на останній стадії розвитку чи при виконанні договору на час опублікування цих TSI;
- (b) Для будь-якого проекту, що стосується оновлення чи вдосконалення діючої підсистеми, розміри, ширина колії, відстань між коліями чи еkleктична напруга цих TSI не сумісна з діючою підсистемою;
- (c) Для запропонованої нової підсистеми чи для запропонованого оновлення чи вдосконалення діючої підсистеми на території держави-члена, якщо її залізнична система відокремлена ч ізолювана морем чи внаслідок спеціальних географічних умов від решти Співтовариства;
- (d) Для будь-якого запропонованого оновлення, розширення чи вдосконалення діючої підсистеми, якщо застосування TSI поставить під загрозу економічну життєздатність проекту та/чи сумісність залізничної системи держави-члена;
- (e) Якщо через аварію чи природну катастрофу умови термінового ремонту мережі економічно чи технічно не дозволяють частково чи повністю застосовувати відповідні TSI;
- (f) Для потягів з чи до третіх країн ширина колії, відмінна від головної залізничної мережі в межах Співтовариства.

2. У випадках, зазначених у частини 1, держава-член повинна надсилати Комісії документ з інформацією, встановленою у Додатку IX. Комісія повинна аналізувати заходи, запропоновані державою-членом, та інформувати комітет, зазначений у статті 29.

3. У випадку, зазначеному у пункті (a) частини 1, протягом одного року після набрання чинності TSI кожна держава-член повинна надсилати Комісії перелік проектів, що здійснюються на своїй території та перебувають на останній стадії розробки.

4. У випадках, зазначених у пунктах (а), (с) та (е) частини 1, Комісія повинна перевіряти сумісність документу та інформувати держав-членів про результати аналізу. Якщо це необхідно, то складаються рекомендації щодо застосування специфікації. Держава-член може негайно застосовувати альтернативні положення, зазначені у Додатку IX.

5. У випадках, зазначених у пунктах (b), (d) та (f) частини 1, Комісія повинна вирішити відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у частині 3 статті 29, питання щодо прийняття запиту на відхилення. У випадку, зазначеному у пункті (b) частини 1, рішення Комісії не повинно охоплювати розміри потягів та ширину колій. Комісія повинна прийняти рішення протягом 6 місяців з моменту отримання запиту разом із документом. За відсутності такого рішення вважається, що запит прийнято. Не зважаючи на рішення Комісії у випадку, зазначеному у пункті (f) частини 1, держава-член може застосувати альтернативні положення, зазначені у Додатку IX.

6. Всі держави-члени мають бути проінформованими про результати аналізу та процедури, зазначених у частинах 4 та 5.

ГЛАВА III

СКЛАДОВІ ІНТЕОПЕРАБЕЛЬНОСТІ

Стаття 10

Розміщення на ринку складових інтероперабельності

1. Держави-члени повинні вживати необхідних заходів по відношенню до складових інтероперабельності для забезпечення:

(а) Розміщення їх на ринку, якщо вони дозволяють досягти інтероперабельності залізничної системи за умови дотримання обов'язкових вимог;

(b) Використання їх виключно у сфері використання та за умови належного встановлення та обслуговування.

Ці положення не повинні перешкоджати розміщенню цих складових на ринку для інших цілей.

2. Держави-члени не можуть на своїй території та на основі цієї Директиви забороняти чи перешкоджати розміщенню на ринок складових інтероперабельності для їх використання у залізничній системі, якщо вони відповідають цій Директиві. Зокрема, вони можуть не вимагати перевірок, що були вже проведені у складі процедури Комісії ЄС щодо декларації сумісності чи придатності до використання, компоненти яких встановлені у Додатку IV.

Стаття 11

Сумісність чи придатність до використання

1. Держави-члени повинні врахувати ті складові інтероперабельності, які мають декларацію Комісії ЄС про сумісність та придатність до використання, що відповідають обов'язковим вимогам цієї Директиви.

2. Всі складові інтероперабельності повинні проходити процедуру оцінки сумісності та придатності до використання, визначені у відповідних TSI, та мати відповідний сертифікат.

3. Держави-члени повинні враховувати, що складові інтероперабельності відповідають обов'язковим вимогам, якщо відповідають умовам, встановленими TSI чи відповідними Європейськими специфікаціями, розробленими для виконання цих умов.

4. Запасні частини підсистем, що вже почали експлуатуватись на момент набрання чинності TSI, можуть бути встановленими у ці підсистеми без проходження процедури, зазначеної у частині 2.

5. TSI можуть охоплювати на перехідний період залізничну продукцію, що визначається TSI складовими інтероперабельності, що вже були розміщені на ринок на час набрання чинності з TSI. Такі складові повинні відповідати вимогам частини 1 статті 10.

Стаття 12

Невідповідність Європейських специфікацій обов'язковим вимогам

Якщо на думку держави-члена чи Комісії Європейської специфікації, що використовуються прямо чи опосередковано з метою досягнення мети цієї Директиви, не відповідають обов'язковим вимогам, комітет, зазначений у статті 29, повинен бути про це проінформований, а Комісія повинна вжити найбільш відповідні заходи:

(а) Часткове чи повне скасування специфікацій чи їх змін після консультації з Комітетом, заснованим Директивою 98/34/ЄС, якщо справа стосується Європейських стандартів, чи

(b) Перегляд TSI відповідно до статті 7.

Стаття 13

Процедура для декларації Комісії ЄС про сумісність чи придатність до використання

1. З метою отримання декларації ЄС про сумісність чи придатність до використання складових інтероперабельності виробник чи його уповноважений представник, заснований у Співтоваристві, повинен виконати положення відповідного TSI.

2. Якщо TSI вимагає проведення оцінки сумісності чи придатності до використання складових інтероперабельності, то це здійснює проінформований орган, якому було подану відповідну заявку від виробника чи його уповноваженого представника, заснованих у Співтоваристві.

3. Якщо складові інтероперабельності регулюються іншими директивами Співтовариства, що охоплюють інші аспекти, то декларація Комісії ЄС про сумісність

чи придатність до використання у такому випадку повинна зазначати, що складові інтероперабельності також відповідають вимогам відповідних директив.

4. Якщо ні виробник, ні його уповноважений представник, засновані у Співтоваристві, не відповідають положенням частин 1 та 3, то ці положення є обов'язковими для всіх, хто розміщує складові інтероперабельності. Ці ж положення застосовуються до всіх, хто складає складові інтероперабельності чи частини складових інтероперабельності, що мають різне походження, та для виробників, що використовують складові інтероперабельності для своїх потреб.

5. Без шкоди положенням статті 14:

(a) якщо держава-член виявляє, що декларація Комісії ЄС про сумісність була складена неналежним чином, то виробник чи його уповноважений представник, засновані у Співтоваристві, повинні, якщо це необхідно, відновити складову інтероперабельності до стану сумісності чи припинити порушення відповідно до умов, встановлених державою-членом;

(b) якщо несумісність зберігається, держава-член повинна вжити відповідних заходів з метою заборони розміщення на ринок відповідної складової інтероперабельності чи забезпечення її виключення з ринку відповідно до процедури, передбаченої статтею 14.

Стаття 14

Несумісність складових інтероперабельності обов'язковим вимогам

1. Якщо держава-член вважає, що розміщення складових інтероперабельності, охоплених декларацією Комісії ЄС про сумісність чи придатність до використання, на ринок є небажаним у разі їх використання за призначенням, то з метою дотримання обов'язкових вимог держава-член повинна вжити всіх необхідних заходів щодо обмеження сфери їх застосування, заборони їх використання чи вилучення з ринку. Держава-член повинна повідомити Комісію про ці заходи та навести їх причини, зазначаючи, зокрема, у разі неповідомлення причини цього через:

- (a) Невідповідність обов'язковим вимогам;
- (b) Неправильне застосування Європейських специфікацій, якщо воно є важливим у даній ситуації;
- (c) Неадекватність Європейських специфікацій.

2. Комісія повинна якомога швидше проконсультувати сторони. Якщо після консультацій Комісія встановить, що захід є виправданим, то вона

повинна повідомити про це державу-члена, що є ініціатором, та інших держав-членів. Якщо після консультації Комісія встановить, що захід є не виправданим, то вона повинна повідомити про це державу-члена, що є ініціатором, та виробника чи його уповноваженого представника, заснованих в межах Співтовариства. Якщо рішення, зазначене у частині 1, виправдане через прогалину у Європейських специфікаціях, то застосовується процедура, визначена статтею 12.

3. Якщо складові інтероперабельності, що мають декларацію Комісії ЄС про сумісність, не є відповідними, то компетентна держава-член повинна вжити відповідних заходів проти укладачів цієї декларації та повідомити про це Комісію та інші держави-члени.

4. Комісія повинна забезпечити, щоб держави-члени були проінформованими про перебіг та результати цієї процедури.

ГЛАВА IV

ПІДСИСТЕМИ

Стаття 15

Процедура початку експлуатації

1. Без порушення Глави V кожна держава-член повинна авторизувати початок експлуатації тих структурних підсистем залізничної системи, що розташовані чи працюють на території держави-члена

З цією метою держави-члени повинні вживати відповідних заходів для забезпечення, щоб ці підсистеми почали експлуатуватись тільки після їх проектування, будівництва чи установки таким чином, щоб це дозволяло виконувати обов'язкові вимоги, що їх регулюють при інтеграції в залізничну систему. Зокрема, вони повинні перевіряти:

- Технічну сумісність цих підсистем з системою, до якої вони інтегруються,
- Безпечну інтеграцію цих підсистем відповідно до частини 3 статті 4 та частини 3 статті 6 Директиви 2004/49/ЄС.

2. Кожна держава-член повинна перевіряти до початку експлуатації ці підсистеми на предмет їх відповідності положенням експлуатації та обслуговування відповідних TSI.

3. Після початку експлуатації цих підсистем перевірки здійснюються щодо:

- (a) Інфраструктур у контексті отримання та нагляду свідоцтв безпеки відповідно до статті 11 Директиви 2004/49/ЄС;
- (b) Потягів у контексті отримання та нагляду свідоцтв безпеки відповідно до статті 10 Директиви 2004/49/ЄС.

З цією метою застосовуються процедури оцінки та перевірки, встановлені відповідними структурними та функціональними TSI.

Стаття 16

Вільний рух підсистем

Без порушення положень частини 1 статті 15 держава-член не може на своїй території та з підстав, що стосуються цієї Директиви, забороняти, обмежувати чи перешкоджати будівництву, початку експлуатації та експлуатації структурних підсистем залізничної системи, які відповідають обов'язковим вимогам. Зокрема, вона не може вимагати проведення перевірок, що вже були здійснені:

- У складі процедури, пов'язаної з декларацією Комісії ЄС про перевірку, компоненти якої встановлені у Додатку V,
- Чи у інших державах-членах до чи після набрання чинності цією Директивою з огляду на перевірку відповідності ідентичним вимогам за ідентичних робочих умов.

Стаття 17

Сумісність з TSI та національними правилами

1. Держави-члени повинні вважати інтероперабельними та відповідними обов'язковим вимогам структурні підсистеми залізничної системи, що охоплюються декларацією Комісії ЄС про перевірку.

2. Перевірка інтероперабельності відповідно до обов'язкових вимог структурних підсистем залізничної системи встановлюється відповідними TSI у разі їх наявності.

3. Держави-члени повинні скласти для кожної підсистеми перелік технічних правил для імплементації обов'язкових вимог та надсилати цей перелік Комісії, якщо

- Не існує відповідних TSI, чи
- Мало місце повідомлення про відхилення відповідно до статті 9, чи
- Особливий випадок передбачає застосування технічних правил, не включених у відповідні TSI.

Цей перелік надсилається:

- Кожен раз при його зміні до 30 квітня 2005 року відповідно до частини 3 статті 16 Директиви 96/48/ЄС та частини 3 статті 16 Директиви 2001/16/ЄС, чи
- Після повідомлення про відхилення, чи
- Після опублікування відповідних TSI.

У цьому випадку держави-члени також повинні повідомити органи, відповідальні за проведення процедури перевірки, зазначеної у статті 18, цих технічних регламентів.

Комісія повинна надіслати цю інформацію Агентству, яке її опублікує.

Держави-члени повинні зробити доступним повний текст правил за запитом Комісії. З метою уникнення створення перешкод та з огляду на подальшу класифікацію національних правил відповідно до статті 27 Комісія повинна контролювати за введенням нових правил державами-членами. Якщо Комісія вважатиме, що нові правила є підставою для судової дискримінації чи прихованого обмеження операцій між державами-членами, то приймається рішення, адресоване відповідній державі-члену, відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у частині 3 статті 29.

Держави-члени можуть не присвоювати правилам та обмеженням виключно місцеву природу. У таких випадках держави-члени повинні зазначити ці правила та обмеження у реєстрах інфраструктури, зазначених у статті 35.

Держави-члени повинні забезпечувати, щоб технічні правила опубліковувались зрозумілою мовою та були доступними всім менеджерам інфраструктури, залізницям та суб'єктам, що подали заявки на авторизацію початку експлуатації.

Стаття 18

Процедура отримання декларації Комісії ЄС про перевірку

1. З метою отримання декларації Комісії ЄС про перевірку особа, що подала відповідну заявку, повинна запросити компетентний орган до проведення процедури перевірки Комісії ЄС, зазначеної у Додатку VI. Ініціатором може бути підрядна установа ч виробник чи його уповноважений представник з меж Співтовариства.

2. Робота органу, відповідального за перевірку Комісії ЄС підсистем, починається на стадії проектування та охоплює весь виробничий період до стадії прийняття, коли підсистема починає експлуатуватись. Також охоплюється перевірка координації підсистеми з системою, до якої вона інкорпорується, на основі даних відповідних TSI та реєстрів, передбачених статтями 34 та 35.

3. Орган відповідальний за складання технічного документу, що прикріплюється до декларації Комісії ЄС про перевірку. Цей технічний документ повинен містити всі необхідні документи, що стосуються характеристик підсистем та у разі необхідності – всі документи, що посвідчують сумісність складових інтероперабельності. Документ повинен також містити всі елементи, що стосуються умов та

обмежень використання та інструкцій з обслуговування, постійного чи рутинного моніторингу та налагодження.

4. Орган може видавати допоміжні посвідчення проведення перевірки для охоплення певних стадій процедури перевірки чи певних частин підсистеми. У цьому випадку застосовуються процедура, зазначена у Додатку VI.

5. Якщо це дозволяють TSI, то орган може видавати свідоцтва сумісності для партій підсистем чи певних частин цих підсистем.

Стаття 19

Невідповідність підсистем обов'язковим вимогам

1. Якщо держава-член вважає, що структурна підсистема, охоплена декларацією Комісії ЄС з доданим технічним документом, не повністю відповідає цій Директиві та, зокрема, не відповідає обов'язковим вимогам, то держава-член може витребувати проведення додаткових перевірок.

2. При здійсненні запиту держава-член повинна повідомляти Комісію про це та про всі додаткові перевірки. Комісія повинна проконсультувати зацікавлені сторони.

3. При здійсненні запиту держава-член повинна зазначити причину невідповідності цій Директиві через:

- (a) Невідповідність обов'язковим вимогам, TSI чи неправильне застосування TSI. У цьому випадку Комісія повинна повідомити про це державу-члена, в якій було складено особою, яка в ній проживає, декларацію Раді Європи про перевірку та вимагати вжиття відповідних заходів від держави-члена;
- (b) Неадекватність TSI. У цьому випадку застосовується процедура внесення змін до TSI, зазначена у статті 7.

Стаття 20

Початок експлуатації діючих підсистем після оновлення чи вдосконалення

1. У разі проведення оновлення чи вдосконалення підрядна установа чи виробник повинні надіслати державі-члену документ з описом проекту. Держава-член повинна перевірити цей документ та, враховуючи стратегію імплементації, визначену у TSI, вирішити питання необхідності нової авторизації початку експлуатації через обсяги робіт в межах значення цієї Директиви.

Така нова авторизація початку експлуатації вимагається, коли загальний рівень безпеки підсистеми ставиться під загрозу через відповідні роботи. Якщо необхідна нова авторизація, держава-член вирішує питання сфери дії TSI щодо цього проекту.

Держава-член повинна прийняти рішення не пізніше 4 місяців з моменту отримання завершеного документа від особи, яка подала заявку.

2. Якщо авторизація необхідна, а TSI не повністю застосовуються, держави-члени повинні надіслати Комісії наступну інформацію:

- Причину не повного застосування TSI,
- Технічні характеристики проблеми з TSI,
- Органи, відповідальні за проведення процедури перевірки, зазначеної у статті 18.

3. Комісія повинна надсилати інформацію, зазначену у частині 2, Агентству, яке її опублікує.

ГЛАВА V

ПОТЯГИ

Стаття 21

Авторизація початку експлуатації

1. До використання на мережі потяг повинен пройти авторизацію початку експлуатації національним органом з питань безпеки, який є компетентним для цієї мережі, якщо інше не передбачено цією Главою.

2. Авторизація потягу, що відповідає TSI, здійснюється відповідно до статті 22 чи 23.

3. Авторизація потягу, що не відповідає TSI, здійснюється відповідно до статті 24 чи 25.

4. Потяг авторизованого типу проходить авторизацію відповідно до статті 26.

5. Авторизація, надана однією державою-членом, є дійсною у всіх державах-членах без порушення положень статей 23 та 25, що стосуються додаткових авторизацій. Держави-члени повинні визначити шляхом прийняття спеціальних національних правил чи через національні положення, що імплементують цю Директиву, необхідність додаткових авторизацій відповідно до положень статті 23 щодо потягів, що відповідають TSI, та відповідно до статті 25 щодо потягів, що не відповідають TSI.

6. Ініціатори авторизації початку експлуатації повинні керуватись рішенням компетентного національного органу з питань безпеки відповідно

до статей 22 та 23 чи статей 24 та 25. Авторизація початку експлуатації може встановлювати умови використання та інші обмеження.

7. Будь-яке рішення компетентного національного органу з питань безпеки про відмову в початку експлуатації повинно бути належним чином обгрунтоване. Особа, що подала заяву може протягом 1 місяця з дня отримання відмови вимагати перегляду рішення компетентним національним органом з питань безпеки за умови наведення обгрунтованих причин. Національний орган з питань безпеки протягом 2 місяців з моменту отримання вимоги повинен підтвердити чи скасувати своє рішення. У разі незадоволення вимог сторони, ця сторона може вимагати перегляду рішення з обгрунтованих причин органом, призначеним компетентною державою-членом відповідно до частини 3 статті 17 Директиви 2004/49/ЄС. Держави-члени можуть створити регулюючий орган відповідно до статті 30 Директиви 2001/14/ЄС для здійснення процедур перегляду.

8. За відсутності рішення компетентного національного органу з питань безпеки, зазначеного у частині 7 статті 23 та частині 5 статті 25, протягом визначеного терміну авторизація початку експлуатації вважається пройденою після 3 місяців з моменту закінчення встановленого терміну. Авторизації, зазначені у цій частині, є дійсними тільки для мережі, якій компетентний національний орган з питань безпеки не протидіяв протягом встановленого терміну.

9. Національний орган з питань безпеки, що має намір скасувати видану ним авторизацію початку експлуатації чи авторизацію, надану стороні відповідно до частини 8, повинен застосувати процедуру перегляду сертифікатів безпеки, зазначених у частині 5 статті 10 Директиви 2004/49/ЄС, чи за необхідності – процедуру перегляду авторизацій безпеки, зазначену у частині 2 статті 11 зазначеної Директиви.

10. У випадку застосування процедури компетентний орган з питань перегляду, зазначений у частині 7, може витребувати від Агентства висновок, що повинен бути виданий протягом 1 місяця з моменту отримання заявки та наданий стороні, для компетентного органу з питань перегляду та компетентного національного органу з питань безпеки, який відмовляється від надання авторизації.

11. Щодо потягів, що рухаються між державами-членами та третіми країнами на мережі, ширина колій якої відрізняється від ширини колій головної залізничної мережі в межах Співтовариства, та щодо яких можуть застосовуватись відхилення відповідно до частини 5 статті 9 чи які регулюються спеціальними випадками, національними правилами, зазначеними у статтях 22 та 24, можуть укладатись міжнародні угоди, якщо вони відповідають законодавству Співтовариства.

12. Авторизації початку обслуговування, видані до 19 липня 2008 року, включаючи авторизації за міжнародними угодами, зокрема RIC (Regolamento Internazionale Carozze) та RIV (Reglamento Internazionale Veicoli), залишаються дійсними відповідно до умов видачі авторизацій. Ці положення мають пріоритет перед положеннями статей 22 та 25.

13. Держави-члени можуть видавати авторизації для початку експлуатації серій потягів. З цієї метою національні органи з питань безпеки

повідомити сторону про відповідну процедуру.

14. Авторизації початку експлуатації, видані відповідно до цієї статті, не повинні суперечити іншим умовам для залізниць та менеджерів інфраструктури щодо експлуатації таких потягів на відповідній мережі відповідно до статей 9, 10 та 11 Директиви 2004/49/ЄС.

Стаття 22

Перша авторизація початку експлуатації потягів, що відповідають TSI

1. Ця стаття застосовується до вагонів, які відповідають чинним на момент початку експлуатації TSI за умови, що значна частина обов'язкових вимог визначена у цих TSI та що відповідні TSI про рухомі ешелони набрали чинності та застосовуються.

2. Перша авторизація видається національним органом у наступних випадках:

- (a) Якщо структурні підсистеми потягів були авторизованими відповідно до положень Глави IV, авторизація видається без подальших перевірок;
- (b) Щодо потягів зі всіма необхідними деклараціями Комісії ЄС про перевірку, передбачені статтею 18, критерії перевірки національним органом з питань безпеки з огляду на видачу авторизації початку експлуатації можуть стосуватись лише:
 - Технічної сумісності між підсистемами потягів та їх безпечною інтеграцією відповідно до частини 1 статті 15,
 - Технічної сумісності між потягом та мережею,
 - Національних правил з питань прогалін,
 - Національних правил, що стосуються лише особливих випадків, визначених у TSI.

Стаття 23

Додаткові авторизації початку експлуатації потягів, що відповідають TSI

1. Потяги, що повністю відповідають TSI, що охоплюють всі аспекти підсистем за відсутності особливих випадків та прогалін, що стосуються

виключно технічної сумісності потягів з мережею, не повинні проходити будь-які додаткові авторизації початку експлуатації протягом періоду їх роботи на мережах, що відповідають TSI в інших державах-членах, чи виконувати умови, визначені у відповідних TSI.

2. Щодо потягів, що почали експлуатуватись відповідно до статті 22 але не охоплюються частиною 1, держави-члени повинні вирішувати питання необхідності додаткових авторизацій на їх території. У цьому випадку застосовуються частини з 3 по 7.

3. Сторона повинна надіслати національному органу з питань безпеки документ про потяг чи тип потягу та опис його призначення на мережі. Документ повинен містити наступну інформацію:

- (a) Документарні докази авторизації початку обслуговування в іншій державі-члені відповідно до статті 22;
- (b) Копію технічного документу, зазначеного у Додатку VI. Він повинен включати, якщо потяги обладнані засобами запису інформації, інформацію про процедуру збирання даних, що дозволяє зчитувати та оцінювати інформацію, якщо ця інформація не гармонізована відповідними TSI;
- (c) Записи історії обслуговування потягу та, якщо це необхідно, записи про технічні модифікації, здійснені після авторизації;
- (d) Докази технічних та операційних характеристик, що показують сумісність потягу з інфраструктурами та нерухомим обладнанням, включаючи природні умови, систему енергозабезпечення, контрольно-командну та сигнальну системи, розміри потягу та розміри інфраструктури, максимально допустиме навантаження на вісь та інші параметри мережі.

4. Критерії перевірки національним органом з питань безпеки можуть стосуватись лише:

- Технічної сумісності між потягом та мережею, включаючи національні правила, що регулюють прогаліни з метою досягнення сумісності,
- Національні правила, що регулюють спеціальні випадки, визначені у TSI.

5. Національний орган з питань безпеки може витребувати додаткову інформацію, проведення аналізів ризиків відповідно до пункту (a) частини 3 статті 6 Директиви 2004/49/ЄС чи тестувань мережі з метою перевірки критеріїв, зазначених у частині 4. Тим не менше, після прийняття документу, зазначеного у статті 27 цієї Директиви, національний орган з питань безпеки може провести таку перевірку тільки на підставі національних правил, що регулюють Групи В чи С зазначеного документу.

6. Національний орган з питань безпеки повинен визначити після консультації зі стороною сферу дії та зміст додаткової інформації, аналізів ризиків та тестувань. Менеджер інфраструктури за погодженням зі стороною повинен здійснити всіх заходів з метою забезпечення проведення тестувань протягом 3 місяців з моменту отримання заявки від сторони. За необхідності національний орган з питань безпеки повинен вжити заходів щодо забезпечення проведення цих тестувань.

7. Всі заявки на проведення авторизації початку експлуатації, подані відповідно до цієї статті, вирішуються рішенням національного органу з питань безпеки, яке приймається у найближчі строки, але не пізніше:

- (a) 2 місяців після подачі документу, зазначеного у частині 3;
- (b) У разі необхідності – одного місяця після надання будь-якої додаткової інформації за запитом національного органу з питань безпеки;
- (c) За необхідності – одного місяця після надання результатів будь-яких тестувань за запитом національного органу з питань безпеки.

Стаття 24

Перша авторизація початку експлуатації потягів, що не відповідають TSI

1. Ця стаття застосовується до потягів, що не відповідають TSI, чинним на момент початку експлуатації, включаючи потяги, що підпали під дію відхилень, чи якщо значна частина обов'язкових вимог не встановлена у TSI.

2. Перша авторизація видається національним органом з питань безпеки наступним чином:

- Щодо технічних аспектів, передбачених TSI, застосовується процедура Комісії ЄС щодо перевірки,
- Щодо інших технічних аспектів застосовуються національні правила, зазначені у частині 3 статті 17 цієї Директиви та статті 8 Директиви 2004/49/ЄС.

Перша авторизація є дійсною лише на мережі держави-члена, що її видала.

Стаття 25

Додаткові авторизації початку експлуатації потягів, що не відповідають TSI

1. Щодо потягів, що були авторизованими на початок експлуатації у одній державі-члені відповідно до частини 12 статті 21 чи статті 24, інші держави-члени можуть вирішувати питання необхідності додаткових авторизацій на своїй території.

2. Сторона повинні надіслати національному органу з питань безпеки технічний документ потягу чи типу потягу разом із детальним планом

його використання на мережі. Документ повинен містити наступну інформацію:

- (a) Документарні докази авторизації початку експлуатації в іншій державі-члені разом із документацією процедури доказування відповідності чинним вимогам безпеки, включаючи, якщо це необхідно, інформацію про відхилення відповідно до статті 9;
- (b) технічні дані, програму обслуговування та операційні характеристики. Вони повинні включати, якщо потяги обладнані засобами запису інформації, інформацію про процедуру збирання даних, що дозволяє зчитувати та оцінювати інформацію відповідно до пункту (c) частини 2 статті 20 Директиви 2004/49/ЄС;
- (c) Записи історії обслуговування потягу та, якщо це необхідно, записи про технічні модифікації, здійснені після авторизації;
- (d) Докази технічних та операційних характеристик, що показують сумісність потягу з інфраструктурами та нерухомим обладнанням, включаючи природні умови, систему енергозабезпечення, контрольну-командну та сигнальну системи, розміри потягу та розміри інфраструктури, максимально допустиме навантаження на вісь та інші параметри мережі.

3. Інформація, зазначена у пунктах (a) та (b) частини 2, може не потребувати підтвердження для національного органу з питань безпеки, якщо він здатен продемонструвати без порушення статті 16 існування значного ризику для безпеки. Після прийняття документу, зазначеного у статті 27, національний орган з питань безпеки може не застосовувати з цього приводу правила Групи А, перелічені у даному документі.

4. Національний орган з питань безпеки може вилучити додаткову інформацію, проведення аналізів ризиків відповідно до пункту (a) частини 3 статті 6 Директиви 2004/49/ЄС чи тестувань мережі з метою перевірки відповідності інформації, зазначеної у пунктах (c) та (d) частини 2 цієї статті, чинним національним правилам, надісланих Комісії відповідно до статті 8 Директиви 2004/49/ЄС чи статті 17 цієї Директиви. Тим не менше, після прийняття документу, зазначеного у статті 27 цієї Директиви, національний орган з питань безпеки може провести таку перевірку тільки на підставі національних правил, що регулюють Групи В чи С зазначеного документу.

Національний орган з питань безпеки повинен визначити після консультації зі стороною сферу дії та зміст додаткової інформації, аналізів ризиків та тестувань. Менеджер інфраструктури за погодженням зі стороною повинен здійснити всі заходи з метою забезпечення проведення тестувань протягом 3 місяців з моменту

отримання заявки від сторони. За необхідності національний орган з питань безпеки повинен вжити заходів щодо забезпечення проведення цих тестувань.

5. Всі заявки на проведення авторизації початку експлуатації, подані відповідно до цієї статті, вирішуються рішенням національного органу з питань безпеки, яке приймається у найближчі строки, але не пізніше:

- (a) 4 місяці після подачі технічного документу, зазначеного у частині 2;
- (b) За разі необхідності – 2 місяців після надання будь-якої додаткової інформації чи аналізу ризиків за запитом національного органу з питань безпеки відповідно до частини 4;
- (c) За необхідності – 2 місяців після надання результатів будь-яких тестувань за запитом національного органу з питань безпеки відповідно до частини 4.

Стаття 26

Авторизація типів потягів

1. Держави-члени можуть видавати авторизації типів потягів.

2. Тим не менше, якщо держави-члени авторизують потяг, вони повинні одночасно авторизувати тип потягу.

3. Потяг, який відповідає типу, що вже авторизований у державі-члені, авторизується тою ж державою-членом на підставі декларації сумісності цього типу, поданої стороною без подальших перевірок. Тим не менше, якщо відповідні положення TSI та національних правил, на підставі яких тип потягу був авторизований, були змінені, держави-члени повинні вирішити питання оновлення чи залишення дійсності авторизації типу, що була вже видана. Критерії перевірки національним органом з питань безпеки оновленої авторизації типу можуть стосуватись лише змінених правил. Оновлення авторизації типу не впливає на авторизації потягів, виданих на підставі раніше авторизованих типів.

4. Типовий зразок декларації сумісності типу повинен бути прийнятий Комісією до 19 липня 2009 року на підставі проекту, підготовленого Агентством, та відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у частині 3 статті 29.

5. Декларація сумісності типу встановлюється відповідно до:

- (a) Для потягів, що відповідають TSI, процедури перевірки відповідних TSI;
- (b) Для потягів, що не відповідають TSI, процедур перевірки, визначених модулями чи Е Рішення 93/465/ЄС. За необхідності Комісія може ухвалити процедуру перевірки ad hoc відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у частині 3 статті 29.

6. Сторона може подати заявки на авторизація одночасно у декількох державах-членах. У цьому випадку національні органи з питань безпеки повинні співпрацювати з огляду на спрощення процедури та зменшення адміністративних затрат.

7. Авторизації типів повинні реєструватись у Європейських реєстрах авторизованих типів потягів, зазначених у статті 34. Ця реєстрація повинна передбачати занесення даних про державу-члена, в якій було авторизовано тип потягу.

Стаття 27

Класифікація національних правил

1.3 метою спрощення процедури авторизації початку експлуатації потягів, зазначених у статті 25, національні правила повинні бути класифіковані відповідно до Додатку VII.

2. За умови дотримання частини 3 статті 30 Агентство повинно до 19 січня 2009 року переглянути параметри розділу 1 Додатку VII та внести відповідні рекомендації Комісії.

3. Агентство повинно розробити рекомендації для документу посилань, що містить посилання на всі національні правила, що застосовуються державами-членами для початку експлуатації потягів. Національні органи з питань безпеки повинні співпрацювати з Агентством з цього питання.

4. Комісія повинна ухвалити документ посилань та приймати будь-які рішення щодо його оновлення на основі рекомендацій Агентства відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у частині 3 статті 29.

ГЛАВА VI

ЗАЯВЛЕНІ ОРГАНИ

Стаття 28

Заявлені органи

1. держави-члени повинні повідомляти Комісію та інші держави-члени про органи, відповідальні за проведення процедури оцінки сумісності чи придатності до використання, зазначеної у статті 13, та процедури перевірки, зазначеної у статті 18, зазначаючи зони впливу та ідентифікаційні номери, отримані заздалегідь від Комісії. Комісія повинна опубліковувати у *Офіційному віснику Європейського Союзу* перелік органів, їх ідентифікаційних номерів та зони впливу та оновлювати цей перелік.

2. Держави-члени повинні застосовувати критерії, передбачені Додатком VIII, оцінювання заявлених органів. Органи, що відповідають критеріям оцінки, передбаченим Європейськими стандартами, вважаються такими, що відповідають критеріям Додатку VIII.

3. Держава-член повинна відкликати схвалення від органу, що більше не відповідає критеріям, зазначеним у Додатку VIII. Вона повинна про це повідомити Комісію та інші держави-члени.

4. Якщо держава-член чи Комісія вважає, що орган заявлений іншою державою-членом, не відповідає критеріям, зазначеним у Додатку VIII, Комісія повинна проконсультувати з приводу цього сторони. Комісія повинна повідомити відповідну державу-члена про будь-які зміни, необхідні для заявленого органу з метою збереження свого статусу.

5. Комісія повинна заснувати координаційну групу заявлених органів (далі – Координаційна група), яка вирішує будь-які питання застосування процедури оцінки сумісності чи придатності до використання, зазначеної у статті 13, процедури перевірки, зазначеної у статті 18, чи застосування TSI. Представники держав-членів можуть брати участь у роботі Координаційної групи в якості спостерігачів.

Комісія та спостерігачі повинні інформувати комітет, зазначений у статті 29, про роботу, проведено у рамках Координаційної групи. Комісія, якщо це необхідно, може вносити пропозиції з питань вжиття заходів для вирішення проблем. Координація заявлених органів може здійснюватись відповідно до частини 4 статті 30.

6. Перше з повідомлень, зазначених у статті 39, також повинно сприяти імплементації критеріїв, визначених у Додатку VIII, та за необхідності – пропонувати відповідні заходи.

ГЛАВА VII

КОМІТЕТ ТА РОБОЧА ПРОГРАМА

Стаття 29

Діяльність Комітету

1. Комітет, заснований статтею 21 Директиви 96/48/ЄС (далі – Комітет), сприяє Комісії у здійсненні її діяльності.

2. Якщо посилання робляться на цю частину, застосовуються статті 3 та 7 Рішення 1999/468/ЄС, враховуючи положення статті 8 даного Рішення.

3. Якщо посилання робиться на цю частину, застосовуються статті 5 та 7 Рішення 1999/468/ЄС, враховуючи положення статті 8 даного Рішення.

Тривалість періоду, встановленого у частині 6 статті 5 Рішення 1999/468/ЄС, встановлюється у 3 місяці.

4. Якщо посилання робиться на цю частину, застосовуються частини з 1 по 5 статті 5а та стаття 7 Рішення 1999/468/ЄС, враховуючи положення статті 8 даного Рішення.

5. Якщо посилання робиться на цю частину, застосовуються частини 1, 2, 4 та 6 статті 5а та стаття 7 Рішення 1999/468/ЄС, враховуючи положення статті 8 даного Рішення.

Стаття 30

Додаткові завдання

1. Комісія може призначити Комітету вирішення будь-якого питання щодо імплементації цієї Директиви. За необхідності Комісія може прийняти рекомендації з питань імплементації відповідно до дорадчої процедури, зазначеної у частині 2 статті 29.

2. Комітет може вирішувати будь-які питання інтероперабельності залізничної системи, включаючи питання інтероперабельності між залізничною системою Співтовариства та залізничною системою третіх країн.

3. Заходи зміни необов'язкових елементів цієї Директиви, що мають відношення до адаптації Додатків з II по IX, приймаються відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у частині 4 статті 29.

4. За необхідності Комітет може створювати робочі групи з метою допомоги у здійсненні своїх завдань, зокрема, координації діяльності заявлених органів.

Стаття 31

Робоча програма

1. Комісія складає робочу програму, враховуючи сферу дії, зазначену у статті 8, зміни TSI, передбачені частиною 1 статті 6, та інші зобов'язання, передбачені цією Директивою. Комісія повинна інформувати Комітет про складання та оновлення цієї програми.

2. Робоча програма повинна складатись з наступних стадій:

(a) Розробка основного проекту моделі залізничної системи Співтовариства Агентством, основаного на переліку підсистем (Додаток II) з метою гарантування узгодженості між TSI. Ця модель повинна включати, зокрема, різноманітні складові системи та координації та слугувати джерелом посилання з метою визначення сфер використання кожних TSI;

(b) Розробка модельної структури розробки TSI;

(c) Розробка методу аналізування ефективності рішень, встановлених у TSI;

(d) Прийняття мандатів, необхідних для складання TSI;

(e) Визначення основних параметрів для кожних TSI;

(f) Ухвалення проектів програм стандартизації;

(g) Управління перехідним періодом між датою набрання чинності Директиви 2004/50/ЄС та опублікуванням TSI, включаючи прийняття системи посилань, зазначеної у статті 36.

ГЛАВА VIII

РЕЄСТРИ МЕРЕЖІ ТА ПОТЯГІВ

Стаття 32

Система нумерації потягів

1. Всі потяги, допущені до експлуатації на залізничній системі Співтовариства, повинні мати Європейський номер потягу (EVN), що присвоюється під час першої авторизації початку експлуатації.

2. Сторона, що подала заявку на отримання першої авторизації, відповідальна за відповідність потягу EVN.

3. EVN визначається у TSI про управління транспортом.

4. Потягу присвоюється тільки один раз, якщо інше не встановлено у TSI про управління транспортом.

5. Не зважаючи на частину 1, якщо потяги перевозяться чи призначені до перевезення з чи до третіх країн, ширина колій в яких відрізняється від ширини колій головної залізничної системи Співтовариства, держави-члени можуть приймати потяги, ідентифіковані відповідно до інших систем кодування.

Стаття 33

Національні реєстри потягів

1. Кожна держава-член повинна вести реєстри потягів, авторизованих на їх території. Ці реєстри повинні відповідати наступним критеріям:

(a) Відповідати єдиним специфікаціям, зазначеним у частині 2;

(b) Оновлюватись органом, незалежним від всіх залізниць;

(с) Бути доступним для всіх органів з питань безпеки та органів розслідування, призначених відповідно до статей 16 та 21 Директиви 2004/49/ЄС. Також бути доступними на будь-яку законну вимогу регуляторним органам, призначеним відповідно до статті 30 Директиви 2001/14/ЄС, та Агентству, залізницям, менеджерам інфраструктури та особам чи організаціям, що реєструють потяги чи визначені у реєстрах.

2. Єдині специфікації для реєстру приймаються відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у частині 3 статті 29, та на основі проекту специфікацій, підготовленого Агентством. Цей проект специфікацій повинен включати зміст, форматування даних, функціональну та технічну архітектуру, робочий режим, включаючи способи обміну інформацією, правила внесення даних та консультування. Для кожного потягу реєстр повинен включати щонайменше наступну інформацію:

- (a) EVN;
- (b) Посилання на декларацію Комісії ЄС про перевірку та орган, що її видав;
- (c) Посилання на Європейський реєстр авторизованих потягів, зазначений у статті 34;
- (d) Ідентифікація власника потягу та користувача;
- (e) Обмеження використання потягу;
- (f) Установа, відповідальна за обслуговування.

3. Власник реєстрації повинен реєструвати всі модифікації даних, що вносяться до національного реєстру потягів, знищення потягу чи рішення про припинення подальшої реєстрації потягу в органі держави-члена, де потяг була зареєстровано.

4. Якщо справа не стосується національних реєстрів держав-членів, кожна держава-член повинна оновлювати свій реєстр модифікаціями інших держав-членів.

5. Якщо потяги почали експлуатуватись вперше в третій країні та отримали авторизацію початку експлуатації в державі-члені на її території, то ця держава-член повинна забезпечити, щоб дані, зазначені у пунктах з (d) по (f) частини 2, були отримані з національного реєстру потягів. Дані, зазначені у пункті (f) частини 2, можуть бути замінені даними з критичних питань безпеки, що мають відношення до графіку обслуговування.

Стаття 34

Європейський реєстр авторизованих типів потягів

1. Агентство засновує та керує реєстром типів потягів, авторизованих державами-членами щодо початку їх експлуатації на залізничній мережі

Співтовариства. Цей реєстр повинен відповідати наступним критеріям:

- (a) Бути публічним та доступним у електронному вигляді;
- (b) Відповідати єдиними специфікаціям, зазначеним у частині 4;
- (c) Бути пов'язаним з усіма національними реєстрами потягів.

2. Цей реєстр повинен включати наступні деталі кожного типу потягу:

- (a) Технічні характеристики типу потягу, визначені у відповідних TSI;
- (b) Найменування виробника;
- (c) Дати, посилання та держави-члени, що видали авторизації для цього типу потягу, включаючи всі обмеження та припинення авторизацій.

3. При видачі авторизації типу, її модифікації, затриманні чи відізванні на території держави-члена національний орган з питань безпеки цієї держави-члена повинен повідомити про це Агентство, щоб останній здійснив оновлення реєстру.

4. Єдині специфікації для реєстру приймаються відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у частині 3 статті 29, та на основі проекту специфікацій, підготовленого Агентством. Цей проект специфікацій повинен включати зміст, форматування даних, функціональну та технічну архітектуру, робочий режим, включаючи способи обміну інформацією, правила внесення даних та консультування.

Стаття 35

Реєстр інфраструктури

1. Кожна держава-член повинна опублікувати реєстр інфраструктури та оновлювати його на основі проведення перевірок, зазначених у частині 2. Цей реєстр повинен відображати основні риси кожної підсистеми чи частини підсистеми (основні параметри) та їх співвідношення з рисами, встановленими чинними TSI. Р цією метою кожні TSI повинні відображати інформацію, яку необхідно включити у реєстр інфраструктури.

2. Агентство повинно розробити проект специфікацій для цього реєстру, враховуючи його зовнішній вигляд та форматування, перевірку та інструкції по використанню, враховуючи відповідний перехідний період для інфраструктур, що почали експлуатуватись до набрання чинності цієї Директиви. Комісія повинна приймати специфікації відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у частині 3 статті 29.

ГЛАВА IX

ПЕРЕХІДНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 36

Проект систем послань

1. Агентство повинно розробляти відповідно до статей 3 та 12 Регламенту (ЄС) № 881/2004 та на основі інформації, наданої державами-членами відповідно до частини 3 статті 17 цієї Директиви, технічну документацію з текстів відповідних міжнародних угод, проект системи послань технічних правил з метою підтримання поточного показника інтероперабельності мереж та потягів, що будуть охоплені цією Директивою відповідно до статті 1 цієї Директиви. За необхідності Комісія може приймати систему послань відповідно до регуляторної процедури, зазначеної у частині 3 статті 29 цієї Директиви.

2. Після прийняття цієї системи послань держави-члени повинні повідомити Комісію про свій намір щодо прийняття будь-яких національних положень чи розвитку будь-якого проекту на своїй території, який відрізняється від системи послань.

ГЛАВА X

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 37

Мотивація

Будь-яке рішення, прийняте відповідно до цієї Директиви, що стосується оцінки сумісності чи придатності до використання складових інтероперабельності, перевірки підсистем залізничної системи чи будь-яке рішення, прийняте відповідно до статей 7, 12, 14 та 19, повинно бути обґрунтованим. Залучена сторона у найближчі строки інформується про результати, чинні правові засоби держави-члена та часові межі використання цих засобів.

Стаття 38

Приведення у відповідність законодавства

1. Держави-члени повинні прийняти закони, регламенти та адміністративні положення, необхідні для виконання статті 1, статті 2, частини 2 статті 4, частин 2, 5, 6 та 8 статті 5, частин 1, 2, 3, 9 та 10 статті 6, статі 7, статті 8, статті 9, частин 4 та 5 статті 11, статті 12, частини 5 статті 13, статті 15, статті 16, статті 17, частин 1, 2, 4 та 5 статті 18, частини 3 статті 19, статей з 20 по 27, частин 4 та 6 статті 28, статей з 32 по 25 та Додатків з I по IX не пізніше 19 липня 2010 року. Вони повинні надіслати Комісії відповідні документи.

При прийнятті цих заходів, вони повинні містити посилання на цю Директиву чи супроводжуватись таким посиланням при їх офіційному опублікуванні. Методи здійснення таких послань встановлюються державами-членами. Держави-члени повинні надіслати Комісії текст основних положень національного закону, який вони приймають у сфері дії цієї Директиви.

2. Зобов'язання приведення у відповідність законодавства та імплементації Глав IV, V, та VII VIII цієї Директиви не поширюються на Республіку Кіпр та Республіку Мальта, поки не буде засновано на їх територіях залізничних систем.

Тим не менше, як тільки публічне чи приватне підприємство подає офіційну заявку на будівництво залізничної лінії, яка сполучається з одним чи більше залізничними підприємствами, відповідні держави-члени повинні привести у відповідність своє законодавство з метою імплементації Глав, зазначених у першому пункті, протягом 1 року з моменту отримання заявки.

Стаття 39

Звітність та інформація

1. Кожен 3 роки та вперше 19 липня 2011 року Комісія повинна звітувати перед Європейським Парламентом та Радою про прогрес у напрямку досягнення інтероперабельності залізничної системи. Цей звіт також повинен включати аналіз випадків, встановлених у статті 9.

2. Комісія повинна до 19 липня 2013 року опублікувати звіт, що включає аналіз застосування Глави V та досягнень у взаємному прийнятті потягів у Співтоваристві у питаннях тривалості та вартості процедур для сторін. За необхідності звіт також сприятиме подальшому спрощенню процедур авторизації потягів. У цьому випадку аналізуються декілька варіантів співробітництва між національним органом з питань безпеки та Агентством.

3. Агентство повинно розробляти та регулярно оновлювати інструмент, що за запитом держави-члена чи Комісії буде таблицею рівня інтероперабельності залізничної системи. Цей інструмент використовує інформацію, включену у реєстри, передбачені статтями 33, 34 та 35.

Стаття 40

Скасування актів

Від 19 липня 2010 року скасовуються Директиви 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС без порушення зобов'язань держав-членів, що стосуються часових меж приведення у відповідність законодавства та застосування зазначених Директив.

Посилання на скасовані Директиви вважаються посиланнями на цю Директиву та розглядаються відповідно до кореляційної таблиці Додатку XI.

Стаття 14 Директиви 2004/49/ЄС скасовується від
19 липня 2008 року.

Стаття 41

Набрання чинності

Ця Директива набирає чинності з дня, наступного
після її опублікування у *Офіційному віснику*
Європейського Союзу.

Для Ради

Президент

J. LENARCIC

Стаття 42

Адресати

Ця Директива адресована державам-членам.

Вчинено у Страсбурзі 17 червня 2008 року.

Для Європейського Парламенту

Президент

H.-G. POTTERING

*ДОДАТОК I***СФЕРА ДІЇ****1. Транс'європейська стандартна залізнична система****1.1. Мережа**

Мережа транс'європейської стандартної залізничної системи складається зі стандартних ліній транс'європейської транспортної мережі, визначеної у Рішенні № 1692/96/ЄС.

Для цілей цієї Директиви ця мережа може бути поділена на наступні категорії:

- Лінії, призначені для обслуговування пасажирів,
- Лінії змішаного використання (пасажирів та вантаж),
- Лінії, спеціально спроектовані чи вдосконалені для здійснення вантажних послуг,
- Пасажирські станції
- Вантажні станції, включаючи термінали по обслуговуванню декількох видів транспорту
- Лінії, що з'єднують вищезазначені елементи.

Ця мережа включає управління транспортом, системи слідкування та навігації, технічні прилади обробки даних та телекомунікації, призначені для обслуговування пасажирів дальнього сполучення та вантажних послуг на мережі з метою забезпечення безпечної та гармонічної роботи мережі та ефективного управління транспортом.

1.2. Потяги

Транс'європейська стандартна залізнична система охоплює всі потяги, що рухаються по частині чи по всій транс'європейській стандартній залізничній системі, включаючи:

- Самохідні парові чи електричні потяги
- Парові чи електричні локомотиви
- Вантажні вагони, включаючи потяги, призначені для перевезення вантажівок.

Також можуть включатись рухомі конструкції інфраструктури залізниці та обладнання обслуговування.

Кожна з вищезазначених категорій може бути поділена на:

- Потяги міжнародного використання,
- Потяги національного використання

2. Транс'європейська високошвидкісна залізнична система**2.1. Мережа**

Мережа транс'європейської високошвидкісної залізничної системи складається з високошвидкісних ліній транс'європейської транспортної мережі, зазначеної у Рішенні № 1692/96/ЄС.

Високошвидкісні лінії повинні включати:

- Спеціально збудовані високошвидкісні лінії, обладнані для швидкостей понад 250 км/год.,
- Спеціально вдосконалені високошвидкісні лінії, обладнані для швидкостей біля 200 км/год.,

- Спеціально вдосконалені високошвидкісні лінії, що мають особливості в результаті топографічних, рельєфних чи містобудівельних перешкод, через які швидкість потребує регулювання. Ця категорія також включає з'єднувальні лінії між високошвидкісною та стандартною мережами, лінії вздовж станцій, доступ до терміналів тощо, швидкість руху по яким високошвидкісних рухомих ешелонів становить стандартну швидкість.

Ця мережа включає управління транспортом, системи слідкування та навігації, технічні прилади обробки даних та телекомунікації, призначені для обслуговування пасажирів дальнього сполучення та вантажних послуг на мережі з метою забезпечення безпечної та гармонічної роботи мережі та ефективного управління транспортом.

2.2 Потяги

Транс'європейська високошвидкісна залізнична система охоплює потяги, що рухаються:

- На швидкості не менше 250 км/год. по лініям, спеціально збудованим для високих швидкостей. За особливих умов швидкість може перевищувати 300 км/год.
- Чи на швидкості біля 200 км/год. по лініям секції 2.1 за умови сумісності з рівнями навантаження цих ліній.

Крім того, потяги з максимальною швидкістю менше 200 км/год., що рухаються по всій чи частині транс'європейської високошвидкісної мережі за умови сумісності з рівнями навантаження цієї мережі, повинні відповідати вимогам щодо забезпечення безпечної роботи цієї мережі. З цією метою TSI для стандартних потягів також встановлюють вимоги їх безпечної експлуатації на високошвидкісних мережах.

3. Сумісність залізничної системи

Якість залізничних послуг в Європі залежить поміж іншим від сумісності між характеристиками мережі (у широкому розумінні, наприклад, нерухомі частини всіх підсистем) та характеристиками потягів (включаючи бортові компоненти всіх підсистем). Від цієї сумісності залежить рівень ефективності, безпеки, якості обслуговування та витрат.

4. Розширення сфери дії

4.1 Підкатегорії мережі та потягів

Сфера дії TSI повинна бути розширена на всю залізничну систему відповідно до частини 4 статті 1. З метою забезпечення ефективної інтероперабельності необхідно розробити підкатегорії категорій мережі та потягів, зазначених у цьому Додатку. За необхідності функціональні та технічні специфікації, зазначені у частині 3 статті 5, можуть відрізнятися в залежності від підкатегорії.

4.2 Збереження коштів

Аналіз ефективності запропонованих заходів повинен враховувати також наступні питання:

- Вартість запропонованого заходу,
- Прибуток від інтероперабельності розширення сфери дії на окремі підкатегорії мережі та потягів,
- Зменшення загальних витрат та зборів внаслідок економії та кращої експлуатації потягів,

- Зменшення витрат на інвестування, обслуговування/експлуатацію внаслідок збільшення конкуренції між виробниками та компаніями обслуговування,

- Покращення у сфері охорони навколишнього середовища внаслідок вдосконалення залізничної системи,

- Збільшення рівня безпеки під час роботи.

Крім того, оцінка виявить можливий вплив на операторів та суб'єктів господарювання.

ПІДСИСТЕМИ**1. Перелік підсистем**

Для цілей цієї Директиви залізнична система може бути поділена на одну з наступних підсистем:

(a) Структурні зони:

- Інфраструктура,
- Енергетика,
- Контрольно-командна та сигнальна системи,
- Рухомий ешелон;

(b) Функціональні зони:

- Управління транспортом,
- Обслуговування,
- Телематика для пасажирів та вантажні послуги.

2. Опис підсистем

Для кожної підсистеми чи частини підсистеми Агентством під час складання відповідного проекту TSI пропонується перелік складових та аспектів інтероперабельності.

Без шкоди у виборі аспектів та складових інтероперабельності чи порядку їх регулювання TSI підсистеми включають, зокрема, наступні складові:

2.1 Інфраструктура

Колія, станції, інженерні споруди (мости, тунелі тощо), пов'язана інфраструктура станцій (платформи, зони доступу, включаючи потреби осіб з обмеженими фізичними спроможностями тощо), захисне обладнання та обладнання безпеки.

2.2 Енергія

Система електрифікації, включаючи високовольтні лінії та бортові електричні прилади вимірювання обладнання.

2.3. Контрольно-командна та сигнальна системи

Все обладнання, необхідне для забезпечення безпеки, керування та контролю за рухом потягів, авторизованих на рух по мережі.

2.4. Управління тар спортом та експлуатацією

Процедури та пов'язане обладнання, що забезпечує одночасну роботу різних структурних підсистем як під час нормальної, так і під час зниженої експлуатації, зокрема, профпідготовка, водіння потягами, планування руху потягів та управління потягами.

Професійні кваліфікації, що можуть бути необхідними для здійснення закордонного обслуговування.

2.5 *Телематика*

Відповідно до Додатку I ця підсистема включає 2 елементи:

- (a) Довідники з питань обслуговування пасажирів, включаючи системи надання інформації до та під час поїздки, бронювання, систему оплати, управління багажем, управління зв'язками між потягами та іншими видами транспорту;
- (b) Довідники з вантажних послуг, включаючи інформаційні системи (поточний моніторинг вантажу та потягів), системи розміщення, бронювання, оплати, виставлення рахунку-фактури, управління зв'язками з іншими видами транспорту та складання електронних супровідних документів.

2.6 *Рухомий ешелон*

Структура, командна та контрольна системи всього обладнання потягу, тягове та обертаюче обладнання, гальмівна система, система зчеплення, ходова частина (приводи, вісі тощо), підвіска, двері, інтерфейс людина/машина (водій, екіпаж, пасажери, включаючи осіб з обмеженими фізичними можливостями), прилади активного та пасивного захисту, індивідуальні засоби захисту для пасажирів та екіпажу.

2.7 *Обслуговування*

Процедури, пов'язане обладнання, центри логістики обслуговування та резервів, що забезпечують обов'язкове коректуючі та запобіжне обслуговування з метою встановлення інтеперабельності залізничної системи та гарантування необхідної ефективності.

ОБОВ'ЯЗКОВІ ВИМОГИ**1. Загальні вимоги****1.1. Безпека**

- 1.1.1. Проектування, будівництво, збірка, обслуговування, моніторинг критичних компонентів безпеки та особливо компонентів, пов'язаних з рухом потягів повинні гарантувати безпеку на рівні, що відповідає цілям мережі, включаючи рівень безпеки за надзвичайних ситуацій.
- 1.1.2. Параметри, що характеризують зв'язок між колесами та колією, повинні відповідати вимогам стабільності, необхідних для забезпечення безпечного руху на найбільших швидкостях. Параметри гальмівної системи повинні гарантувати можливість зупинки в межах гальмівного шляху на максимально допустимій швидкості.
- 1.1.3. Всі компоненти повинні витримувати нормальні та граничні навантаження, визначені на період їх експлуатації. Проблеми безпеки внаслідок будь-яких випадкових обставин повинні вирішуватись відповідними засобами.
- 1.1.4. Проектування нерухомого обладнання, рухомих ешелонів та вибір матеріалів повинні бути спрямованими на обмеження виникнення, поширення та наслідків вогню та диму у разі пожежі.
- 1.1.5. Все обладнання працівників не повинно перешкоджати безпечній роботі приладів чи здоров'ю та безпеки користувачів за умови їх використання за призначенням, хоча із порушенням відповідних інструкцій.

1.2. Надійність та доступність

Моніторинг та обслуговування нерухомих чи рухомих компонентів, що беруть участь у русі потягів, повинно бути організованим, здійсненим та обчисленим таким чином, щоб вони працювали за встановлених умов.

1.3. Здоров'я

- 1.3.1. Матеріали, що внаслідок способу їх застосування становлять небезпеку для здоров'я, не повинні використовуватись на потягах та в залізничній інфраструктурі.
- 1.3.2. Ці матеріали повинні вибиратись та розміщуватись таким чином, щоб не відбувалось виділення отруйних та небезпечних газів та диму, зокрема, під час пожежі.

1.4. Захист навколишнього середовища

- 1.4.1. Вплив будівництва та роботи залізничної системи на навколишнє середовище повинен оцінюватись та враховуватись на стадії проектування системи відповідно до чинних положень Співтовариства.
- 1.4.2. Матеріали потягів та інфраструктури повинні запобігати емісії газів та диму, які є шкідливими та небезпечними для навколишнього середовища, зокрема, у разі виникнення пожежі.
- 1.4.3. Рухомі ешелони та системи енергопостачання повинні бути спроектовані та виготовлені таким чином, щоб дотримувалась електромагнітна сумісність з обладнанням, приладами та публічними чи приватними мережами, з якими будуть взаємодіяти.
- 1.4.4. Робота залізничної системи повинна враховувати чинні регламенти про звуковий шум.

1.4.5. Експлуатація залізничної системи не повинна викликати недопустимий рівень ґрунтової вібрації для діяльностей та зон, що знаходяться поблизу інфраструктури та знаходяться у нормальному стані.

1.5. *Технічна сумісність*

Технічні характеристики інфраструктури та нерухомого обладнання повинні відповідати технічним характеристикам потягів залізничної системи.

Якщо досягнення сумісності є складним на певній частині мережі, то можлива імплементація тимчасових рішень по забезпеченню сумісності.

2. **Вимоги до кожної підсистеми**

2.1. *Інфраструктура*

2.1.1. Безпека

Необхідно вжити відповідних заходів з метою обмеження доступу чи небажаного втручання в роботу обладнання.

Необхідно вжити заходів для обмеження небезпеки, на яку наражаються особи, зокрема, під час проїзду потягів станціями.

Інфраструктура публічного доступу повинна бути таким чином спроектована та збудована, щоб обмежувались небезпеки для людини (стабільність, доступ, евакуація, платформи тощо).

Необхідно встановити відповідні положення з метою врахування умов безпеки у дуже довгих тунелях та віадуках.

2.2. *Енергія*

2.2.1. Безпека

Робота енергопостачальних систем не повинна шкодити безпеці потягів чи осіб (користувачів, персоналу, осіб, що проживають вздовж ліній, та третіх осіб).

2.2.2. Захист навколишнього середовища

Функціонування електричної та термальної енергопостачальних систем не повинна шкодити середовищу понад встановлені норми.

2.2.3. Технічна сумісність

Електрична/термальна енергопостачальні системи повинні:

- Дозволяти потягам досягати встановлених рівнів ефективності,
- Щодо електричної енергопостачальної системи бути сумісною зі зібраними приладами потягів.

2.3. *Контрольно-командна та сигнальна системи*

2.3.1. Безпека

Обладнання та процедури контрольно-командної та сигнальної систем повинно дозволяти потягам рухатись на рівні безпеки, що відповідає цілям мережі. Контрольно-командна та сигнальна системи повинні допомагати безпечному руху потягів, яким дозволено переміщуватись на несприятливих умовах.

2.3.2. Технічна сумісність

Вся інфраструктура та всі рухомі ешелони, збудовані чи розроблені після прийняття сумісних контрольно-командної та сигнальної системи, повинні бути пристосовані під ці системи.

Обладнання контрольно-командної та сигнальної систем, установлене у кабіні водія, повинне дозволяти нормальне функціонування за встановлених умов по всій залізничній системі.

2.4. *Рухомий ешелон*

2.4.1. Безпека

Структури рухомих ешелонів та зв'язки між потягами повинні бути спроектованими таким чином, щоб забезпечувався захист пасажирів та рухомих частин у разі зіткнення чи сходу з колії.

Електричне обладнання не повинно шкодити безпеці та функціонуванню обладнання контрольно-командної та сигнальної систем.

Технології гальмування та навантаження повинні бути сумісними з проектуванням колій, інженерних структур та сигнальних систем.

Необхідно вжити заходів обмеження доступу до електричних складових з метою збереження безпеки осіб.

У випадку небезпеки приладі повинні дозволити пасажирам повідомити про це водія та супровідний персонал.

Двері доступу повинні входити до системи відкриття та закриття, що гарантує безпеку пасажирів.

Необхідно передбачити та позначити аварійні виходи.

Необхідно встановити відповідні положення з метою врахування особливих умов безпеки у довгих тунелях.

Аварійна система освітлення з достатньою інтенсивністю та тривалістю є обов'язковою вимогою для всіх потягів.

Потяги повинні бути обладнані системою публічного звернення , яка забезпечує зв'язок пасажирів з персоналом.

2.4.2. Надійність та доступність

Проектування обладнання для забезпечення життєдіяльності, рушійне, гальмове обладнання та контрольно-командна система повинні за особливо несприятливої ситуації підтримати рух потягу без значних наслідків для експлуатації мого обладнання.

2.4.3. Технічна сумісність

Електричне обладнання повинно бути сумісним з роботою обладнання контрольно-командної та сигнальної систем.

При електричній тязі характеристики електричних приладів повинні дозволяти потягу рухатись від енергопостачальних систем залізничної системи.

Характеристики рухомого ешелону повинні дозволяти потягу рухатись по лінії свого призначення, враховуючи відповідні кліматичні умови.

2.4.4. Контроль

Потяги повинні бути обладнаними записуючими засобами. Дані, зібрані цими засобами, та їх обробка повинні бути гармонізованими.

2.5. *Обслуговування*

2.5.1. Здоров'я та безпека

Технічне обладнання та процедури, що застосовуються у центрах, повинні забезпечити безпечну роботу підсистеми та не наражати на небезпеку здоров'я та безпеку.

2.5.2. Захист навколишнього середовища

Технічне обладнання та процедури, що застосовуються у центрах, не повинні шкодити навколишньому середовищу вище встановлених нормативів.

2.5.3. Технічна сумісність

Обладнання для обслуговування рухомих ешелонів повинно гарантувати той рівень безпеки, здоров'я та комфорту на всьому рухомому ешелоні, для якого вони призначені.

2.6. *Управління експлуатацією та транспортом*

2.6.1. Безпека

Регулювання правил експлуатації мережі, кваліфікації водіїв, бортового персоналу та персоналу контрольних центрів повинні забезпечувати безпечну експлуатацію, враховуючи різні вимоги закордонного та національного обслуговування.

Операції, інтервали обслуговування, профпідготовка, кваліфікації персоналу обслуговування, контрольних центрів та система контролю за якістю, встановлені операторами у контрольних центрах та центрах обслуговування повинні забезпечувати високий рівень безпеки.

2.6.2. Надійність та доступність

Операції, періоди обслуговування, профпідготовка, кваліфікації персоналу обслуговування та персоналу контрольних центрів та система контролю за якістю, встановлені операторами у контрольних центрах та центрах обслуговування, повинні забезпечувати високий рівень надійності та доступності.

2.6.3. Технічна сумісність

Регулювання правил експлуатації мережі, кваліфікації водіїв, бортового персоналу та персоналу контрольних центрів повинні забезпечувати безпечну експлуатацію, враховуючи різні вимоги закордонного та національного обслуговування.

Телематичні операції, пов'язані з вантажем та пасажирями

2.7.1. технічна сумісність

Обов'язкові вимоги телематичних довідників гарантують мінімальну якість обслуговування пасажирів та перевізників товарів особливо з огляду на технічну сумісність.

Необхідно вжити заходів для забезпечення:

- Щоб бази даних, програмне забезпечення та протоколи передачі даних розроблялись з метою забезпечення максимальної передачі даних між довідниками та операторами за виключенням конфіденційної комерційної інформації,
- Щоб гарантувався легкий доступ до інформації для користувачів.

2.7.2. Надійність та доступність

Методи використання, управління, оновлення та обслуговування цих баз даних, програмного забезпечення та протоколів передачі даних повинні гарантувати ефективність цих систем та якість обслуговування.

2.7.3. Здоров'я

Координація між цими системами та користувачами повинна відповідати мінімальним правилам ергономіки та охорони здоров'я.

Необхідно передбачити підходящі рівні єдності та залежності для зберігання чи передачі інформації з питань безпеки.

ДОДАТОК IV

ДЕКЛАРАЦІЯ КОМІСІЇ ЄС ПРО СУМІСНІСТЬ ТА ПРИДАТНІСТЬ ДО ВИКОРИСТАННЯ СКЛАДОВИХ ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ

1. Складові інтероперабельності

Декларація Комісії ЄС стосується складових інтероперабельності, що стосуються інтероперабельності залізничної системи, зазначеної у статті 3. Ці складові інтероперабельності можуть бути:

1.1. Складовими багатопрофільного використання

Ці складові не є характерними для залізничної системи та можуть використовуватись також і інших сферах.

1.2. Складовими багатопрофільного використання, що мають спеціальні характеристики

Ці складові не є характерними для залізничної системи, але можуть показувати спеціальні рівні ефективності при їх використанні у залізничній системі.

1.3. Характерними складовими

Ці складові є характерними для залізничної системи.

2. Сфера дії

Декларація Комісії ЄС охоплює одне з наступного:

- Оцінку заявленим органом чи органами сумісності з технічними специфікаціями кожної складової інтероперабельності окремо,
- Оцінку/висновок заявленим органом чи органами придатності до використання складових інтероперабельності в межах залізничної системи та особливо у випадках наявності координації з огляду на технічні специфікації, особливо функціонального призначення.

Процедури оцінки, імплементовані заявленими органами на стадії проектування та виробництва, розробляються відповідно до модулів, визначених у Рішенні 93/465/ЄЕС за умов, визначених у TSI.

3. Зміст декларації Комісії ЄС

Декларація Комісії ЄС про сумісність чи придатність до використання та супровідні документи повинні містити дату та бути підписаними.

Декларація повинна бути складена мовою, якою складені інструкції, та повинна містити наступні дані:

- Посилання на Директиви,
- Найменування та адресу виробника чи його уповноваженого представника, заснованого в межах Співтовариства (торгове найменування та повна адреса; торгова адреса виробника, якщо стороною є його представник),
- Опис складових інтероперабельності (модель, тип тощо),

- Опис процедури встановлення сумісності чи придатності до використання (стаття 13),
- Опис характеристик складових інтероперабельності та умови їх експлуатації,
- Найменування та адресу заявленого органу чи органів, що проводили процедуру встановлення сумісності чи придатності до використання, дату проведення оцінки та за необхідності тривалість та умови дійсності сертифікату,
- За необхідності повивання на Європейські специфікації,
- Визначення органу, що має право підпису від імені виробника чи його уповноваженого представника, заснованих у межах Співтовариства.

ДОДАТОК V

ДЕКЛАРАЦІЯ КОМІСІЇ ЄС ПРО ПЕРЕВІРКУ ПІДСИСТЕМ

Декларація Комісії ЄС про перевірку та супровідні документи повинні містити дату та бути підписаними.

Декларація повинна бути складена мовою, якою складений технічний документ, та містити наступні дані:

- Посилання на Директиви,
- Найменування та адресу виробника чи його уповноваженого представника, заснованого в межах Співтовариства (торгове найменування та повна адреса; торгова адреса виробника, якщо стороною є його представник),
- Короткий опис підсистеми,
- Найменування та адресу заявленого органу, що проводив перевірку Комісії ЄС відповідно до статті 18,
- Повинання технічний документ,
- Всі тимчасові та обов'язкові положення для підсистем та, зокрема, за необхідності всі обмеження чи умови експлуатації,
- Тривалість дійсності тимчасової декларації Комісії ЄС,
- Визначення сторони, що підписала декларацію.

ДОДАТОК VI

ПРОЦЕДУРА КОМІСІЇ ЄС ЩОДО ПЕРЕВІРКИ ПІДСИСТЕМ**1. Вступ**

Ця перевірка є процедурою перевірки та сертифікації заявленим органом підсистеми на предмет:

- Відповідності цій Директиві,
- Відповідності іншим регламентам, що відповідають Договору, та готовності до експлуатації.

2. Стадії

Підсистема перевіряється за такими стадіями:

- Загальне проектування,
- Робота: конструкція підсистеми, включаючи, зокрема, види діяльності цивільної інженерії, виробництво, збірка, загальне налагодження,
- Кінцеве тестування підсистеми.

На стадії проектування (включаючи тестування типу) та виробництва сторона може подати заявку на проведення оцінки на першому кроці.

У цьому випадку ця оцінка веде до однієї чи більше посередніх перевірок (ISV), виданих заявленим органом, обраним стороною. Заявлений орган у свою чергу складає декларацію Комісії ЄС про сумісність посередніх підсистем відповідним стадіям.

3. Сертифікат

Заявлений орган, відповідальний за проведення перевірки Комісії ЄС, оцінює проектування та виробництво підсистеми та складає сертифікат перевірки для сторони, що у свою чергу складає декларацію Комісії ЄС про перевірку для наглядового органу держави-члена, де розташована чи працює підсистема.

За можливості заявлений орган враховує ISV та з метою видання сертифікату Комісії ЄС про перевірку:

- Перевіряє підсистему на предмет:
 - Відповідності ISV стадій проектування та виробництва, якщо сторона подала до органу заявку на ці дві фази, чи
 - Відповідності всім аспектам ISV стадії проектування, якщо сторона подала до органу заявку тільки на цю фазу,
- Перевіряє на предмет відповідності вимогам TSI та оцінює елементи проектування та виробництва, що не охоплені ISV стадій проектування та/чи виробництва.

4. Технічний документ

Технічний документ, що супроводжує декларацію перевірки, повинен бути складеним:

- Для інфраструктури: інженерно-структурні плани, записи про земляні роботи та посилення, звіти тестувань та інспекцій бетону тощо,
- Для інших підсистем: генеральні та детальні графіки виконання роботи, електричні та гідравлічні діаграми, діаграми ланки управління, опис обробки даних та автоматичних систем, довідники з експлуатації та обслуговування тощо,
- Перелік складових інтероперабельності, зазначених у статті 3, об'єднаних у підсистему,
- Копії декларацій Комісії ЄС про сумісність чи придатність до використання складових інтероперабельності відповідно до статті 13 Директиви у супроводі відповідних обчислень та копії записів тестувань та перевірок, проведених заявленими органами на підставі єдиних технічних специфікацій,
- За можливості: ISV та декларацію/декларації Комісії ЄС про сумісність посередніх підсистем, що супроводжують сертифікат Комісії ЄС про перевірку, включаючи результати перевірки їх дійсності заявленим органом,
- Підписаний дійсний сертифікат від заявленого органу, відповідального до проведення перевірки Комісії ЄС, у супроводі відповідних обчислень, що встановлює відповідність проекту цій Директиві та містить всі застереження, виявлені під час експлуатації. Сертифікат також повинен супроводжуватись звітами інспекції та аудиту, складеними тим же органом у зв'язку з виконанням його завдання відповідно до розділів 5.3 т 5.4.

5. Моніторинг

5.1. Метою моніторингу Комісії ЄС є забезпечення виконання зобов'язань, зазначених у технічному документі, під час виробництва підсистеми.

5.2 Заявлений орган, відповідальний за перевірку виробництва, повинен мати постійний доступ до зон будівництва, робочих майстерень, складів та за необхідності – до споруд для проведення тестувань, поруд, де відбувається виготовлення, та до всіх приміщень, які будуть необхідними для виконання його завдань. Сторона повинна надіслати цьому органу всі документи, необхідні для цих цілей та, зокрема, плани імплементації та технічну документацію підсистем.

5.3. Заявлений орган, відповідальний за перевірку імплементації, повинен періодично проводити аудити з метою підтвердження відповідності Директиві. Він зобов'язаний надати особам, відповідальним за імплементацію, звіт проведення аудиту. Органу може знадобитись бути присутнім на певних стадіях будівництва.

5.4. Крім того, заявлений орган може здійснювати незаплановані візити до робочих зон чи робочих майстерень. Під час таких візитів заявлений орган може проводити повні чи вибіркові аудити. Він повинен надати особам, відповідальним за проведення імплементації, звіт проведення огляду та за можливості - звіт проведення аудиту.

5.5. З метою застосування декларації Комісії ЄС придатності до використання, зазначеної у розділі 2 Додатку IV, заявлений орган повинен бути спроможним проводити моніторинг підсистеми, на яку монтуються складові інтероперабельності, з метою оцінки, якщо цього вимагають TSI, придатності до використання у залізничній сфері.

6. Надання документів

Заповнений документ, зазначений у частині 4, повинен подаватись стороною з метою підтримки ISV за його наявності, виданого заявленим органом, відповідальним за це, чи з метою підтримки сертифікату сумісності, виданого заявленим органом, відповідальним за проведення перевірки підсистеми у робочому порядку. Документ повинен додаватись до ISV та/чи декларації Комісії ЄС про перевірку, який надсилається стороною наглядовому органу відповідної держави-члена.

Копія документа повинна зберігатись у сторони протягом строку експлуатації підсистеми. Копія документа може бути надіслана будь-якій іншій державі-члену за її запитом.

7. Опублікування

Кожен заявлений орган повинен періодично опубліковувати інформацію, що стосується:

- Отриманий заявок на проведення перевірки Комісії ЄС,
- Виданих чи скасованих ISV,
- Виданих чи скасованих сертифікатів проходження перевірки,
- Скасованих сертифікатів сумісності.

8. Мова

Документи та листи, що стосуються процедур перевірки Комісії ЄС, повинні бути складеними мовою держави-члена, в якій засновано сторону, чи мовою, яку прийняла сторона.

ДОДАТОК VII

ПАРАМЕТРИ ПЕРЕВІРКИ У ЗВ'ЯЗКУ З ПОЧАТКОМ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОТЯГІВ, ЩО НЕ ВІДПОВІДАЮТЬ TSI, ТА КЛАСИФІКАЦІЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ПРАВИЛ**1. Перелік параметрів**

1. Загальна інформація

- Інформація про чинне національне законодавство,
- Спеціальні національні умови,
- Довідник з обслуговування,
- Операційний журнал.

2. Інтерфейси інфраструктури

- Пантографи
- Бортове постачальне обладнання та датчики електромагнітної сумісності, розміри потягів,
- Різноманітне обладнання для забезпечення безпеки, зокрема, контрольно-командна та система зв'язку між потягами.

3. Характеристики рухомого ешелону

- Рушійна сила потягу,
- Надбудови потягу,
- Рушійний та буферний прилади,
- Ходова частина,
- Колеса/підшипники,
- Гальмівна система,
- Технічні системи, що потребують моніторингу, наприклад, система стисненого повітря,
- Лобові/бокові вікна,
- Двері,
- Обладнання для проходження,
- Контрольні системи (програмне забезпечення),
- Системи питної та стічної води,
- Захист навколишнього середовища,
- Протипожежний захист,
- Здоров'я та безпека на робочих місцях,
- Цистерни та вагони-цистерни,
- Контейнери розвантаження під тиском,

- Захист вантажу,
- Маркування,
- Технології зварення.

2. Класифікація правил

Національні правила, що стосуються параметрів, визначених у розділі 1, розділяються на три групи. До них не відносяться правила та заборони локального характеру. Їх перевірка передбачає взаємну угоду між залізничним підприємством та менеджерами інфраструктури.

Група А

Група А охоплює:

- Міжнародні стандарти,
- Національні правила, що з точки зору безпеки залізничного транспорту, є ідентичними національним правилам інших держав-членів.

Група В

Група В охоплює правила, що не ввійшли до Групи А чи С або ще неможливо їх віднести до однієї з цих груп.

Група С

Група С охоплює правила, що є необхідними та пов'язаними з характеристиками технічної інфраструктури з метою забезпечення безпечної та інтероперабельної експлуатації мережі (наприклад, розміри потягів).

**МІНІМАЛЬНІ КРИТЕРІЇ, ЯКІ НЕОБХІДНО ВРАХУВАТИ ПРИ ЗАЯВЛЕННІ ОРГАНУ
ДЕРЖАВОЮ-ЧЛЕНОМ**

1. Орган, його Директор та персонал, відповідальний за проведення перевірок, не можуть безпосередньо чи через представників брати участь у використанні, проектуванні, виробництві, будівництві, маркетингу чи обслуговуванні складових інтероперабельності чи підсистем. Це не виключає можливість обміну технічною інформацією між виробником та цим органом.
2. Орган та персонал, відповідальний за проведення перевірок, повинні проводити перевірки з найвищим рівнем професіоналізму та технічної компетенції та повинні бути під тиском чи спрямованими на отримання заохочення, зокрема, фінансового, що може значно вплинути на їх рішення чи результати їх перевірки, зокрема, з боку інших працівників під впливом результатів перевірок.
Зокрема, орган та персонал, відповідальний за проведення перевірок, повинні бути функціонально незалежними від органів влади, що видають авторизації початку експлуатації відповідно до цієї Директиви, ліцензії відповідно до Директиви 95/18/ЄС та сертифікатів безпеки відповідно до Директиви 2004/49/ЄС, та від органів, що проводять розслідування нещасних випадків.
3. Орган повинен наймати персонал та володіти засобами, обхідними для адекватного виконання технічних та адміністративних завдань, пов'язаних з цими перевітками. Орган також повинен мати доступ до обладнання, необхідного для виняткових перевірок.
4. Персонал, відповідальний за проведення перевірок, повинен мати:
 - Відповідні технічні та професійні знання,
 - Достатні знання вимог до процедур перевірок, що вони здійснюють,
 - Здатність складати сертифікати, робити записи та звіти, що становлять собою формальний запис проведених перевірок.
5. Незалежність персоналу, відповідального за проведення перевірок, повинна гарантуватись. Жодна посадова особа не повинна отримувати винагороди, аніж на основі кількості проведених перевірок чи результатів цих перевірок.
6. Орган повинен страхувати цивільну відповідальність, якщо ця відповідальність не страхується державою відповідно до національного законодавства чи якщо перевірки виконуються безпосередньо державою-членом.
7. Персонал органу обмежені збоку професійної секретності щодо всіх даних, про які вони дізнаються під час виконання своїх обов'язків (за винятком компетентних адміністративних органів та органів розслідування нещасних випадків у державі, де вони здійснюють свої обов'язки, та органів розслідування нещасних випадків, відповідальних за розслідування нещасних випадків, викликаних помилкою складових інтероперабельності чи підсистем) відповідно до цієї Директиви чи будь-яким положенням національного законодавства, що імплементують цю Директиву.

*ДОДАТОК IX***КОМПЛЕКТ ДОКУМЕНТІВ ДЛЯ ЗАПИТУ НА ВІДХИЛЕННЯ**

При поданні запиту на відхилення держави-члени повинні надати наступні документи:

- (a) Лист з описом запропонованого відхилення для Комісії.
- (b) Комплект документів, прикріплений до листа, повинен включати щонайменше:
 - Опис роботи, товарів та послуг, що є предметом відхилення, із зазначенням дат, географічних, операційних та технічних зон,
 - Точне посилання на TSI (чи їх частину), для яких потрібне відхилення,
 - Точне посилання та деталі альтернативних положень, які будуть застосовані,
 - Для запитів, зроблених відповідно до пункту (a) частини 1 статті 7, потрібне підтвердження останньої стадії розробки проекту,
 - Виправдання відхилення, включаючи основні причини технічної, економічної, комерційної, операційної та/чи адміністративної природи,
 - Будь-яка інша інформація, що виправдовує запит на здійснення відхилення,
 - Опис заходів, які держава-член пропонує здійснити з метою запровадження кінцевої інтеоперабельності проекту. Цей опис не потрібен у випадку незначного відхилення.

Документація повинна бути надана у паперовому вигляді та електронною версією з метою її поширення серед членів Комітету.

ДОДАТОК X

ЧАСТИНА А**Скасовані директиви**

(відповідно до статті 40)

Директива 96/48/ЄС Директива 2001/16/ЄС Директива 2004/49/ЄС	Тільки стаття 14
--	------------------

ЧАСТИНА В**Часові межі внесення у національне законодавство**

(відповідно до статті 40)

Директива	Кінцевий термін внесення
96/48/ЄС	9 квітня 1999 року
2001/16/ЄС	20 квітня 2003 року
2004/49/ЄС	30 квітня 2006 року

ДОДАТОК XI

КОРЕЛЯЦІЙНА ТАБЛИЦЯ

Директива 96/48/ЄС	Директива 2001/16/ЄС	Директива 2004/49/ЄС
Стаття 1(1)	Стаття 1(1)	Стаття 1(1)
Стаття 1(2)	Стаття 1(2)	Стаття 1(2)
—	—	Стаття 1(3)
—	Стаття 1(3)	Стаття 1(4)
Стаття 2, вступна частина	Стаття 2, вступна частина	Стаття 2, вступна частина
Стаття 2 від (а) по (l)	Стаття 2(a) to (l)	Стаття 2(a) по (b) та з (e) по (m)
—	—	Стаття 2(c) та (d)
Стаття 2(n)	Стаття 2(m)	Стаття 2(n)
Стаття 2(o)	Стаття 2(n)	Стаття 2(o)
Стаття 2(m)	Стаття 2(o)	Стаття 2(p)
Стаття 2(p)	Стаття 2(p)	Стаття 2(q)
—	—	Стаття 2(r) по (z)
Статті 3, 4 та 5	Статті 3, 4 та 5	Статті 3, 4 та 5(1) по (5)
Стаття 5(6)	Стаття 5(7)	Стаття 5(7)
—	—	Стаття 5(6)
—	—	Стаття 5(8)
Стаття 6(1) по (8)	Стаття 6(1) по (8)	Стаття 6(1) по (8)
—	—	Стаття 6(9) по (10)
—	—	Статті 7 та 8
Стаття 7	Стаття 7	Стаття 9
Стаття 8	Стаття 8	Стаття 10(1)
Стаття 9	Стаття 9	Стаття 10(2)
Стаття 10(1) по (3)	Стаття 10(1) по (3)	Стаття 11(1) по (3)
—	Стаття 10(6)	Стаття 11(4)
—	—	Стаття 11(5)
Статті 11 – 13	Статті 11 – 13	Статті 12 по 14
Стаття 14(1) та (2)	Стаття 14(1) по (2)	Стаття 15(1) та (2)
Стаття 14(3)	Стаття 14(3)	Стаття 20
Стаття 14(4) та (5)	Стаття 14(4) та (5)	Стаття 33
—	—	Стаття 15(2) та (3)
Статті 15 та 16	Статті 15 – 16	Статті 16 та 17
Стаття 16(3)	Стаття 16(3)	Стаття 17(3)
—	—	—
Стаття 18(1) до (3)	Стаття 18(1) по (3)	Стаття 18(1) по (3)
—	—	Стаття 18(4) та (5)
Стаття 19	Стаття 19	Стаття 19
Стаття 20	Стаття 20	Стаття 28
—	—	Статті 21 – 27
Стаття 21(1) до (3)	Стаття 21(1) по (3)	Стаття 29(1) по (3)
—	—	Стаття 29(4) та (5)
—	—	—
Стаття 21a(1)	Стаття 22	Стаття 30(2)
Стаття 21(4)	21(4)	Стаття 30(4)
Стаття 21a(2)	Стаття 21a	Стаття 30(1)
Стаття 21b	—	—
Стаття 21c	Стаття 21b	Стаття 30(3)

Директива 96/48/ЄС	Директива 2001/16/ЄС	Директива 2004/49/ЄС
Стаття 22	Стаття 26	Стаття 37
Стаття 22а	Стаття 24	Статті 34 та 35
—	—	Стаття 32
—	Стаття 23	Стаття 31
—	Стаття 25	Стаття 36
Стаття 23	Стаття 27	Стаття 38
Стаття 24	Стаття 28	Стаття 39
—	—	Стаття 40
Стаття 25	Стаття 29	Стаття 41
Стаття 26	Стаття 30	Стаття 42
Додатки I – VI	Додатки I – VI	Додатки I – VI
—	—	Додаток VII
Додаток VII	Додаток VII	Додаток VIII
—	—	Додатки IX – XI