

**Директива (ЄС) 2016/797 Європейського Парламенту та Ради****від 11 травня 2016****про інтероперабельність залізничної системи в рамках Європейського Союзу****(Переглянуто)****(Текст має значення для ЄЄЗ)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, і зокрема в статті 91 (1) і статей 170 і 171,

Беручи до уваги пропозицію від Європейської комісії,

Після передачі проекту законодавчого акту до національних парламентів,

Беручи під увагу думки Європейського економічного і соціального комітету [\(1\)](#),

Беручи під увагу думку Комітету регіонів [\(2\)](#),

Діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури [\(3\)](#),

Беручи до уваги:

(1) Директиву 2008/57 / ЄС Європейського парламенту та Ради [\(4\)](#) була істотно змінена кілька разів. Оскільки повинні бути зроблені подальші поправки, то Директива повинна бути переглянута в інтересах ясності.

(2) Для того, щоб дати можливість громадянам Союзу, економічним операторам та компетентним органам в повній мірі скористатися перевагами, що випливають із створення єдиної європейської залізничної галузі, доцільно, зокрема, поліпшення взаємозв'язку і сумісності національних залізничних мереж, а також поліпшення доступу до цих мереж і для здійснення будь-яких заходів, які можуть бути необхідні в галузі технічного нормування та стандартизації, як це передбачено в статті 171 Договору про функціонування Європейського Союзу (TFEU).

(3) Прагнення до взаємодії в рамках залізничної системи Союзу має спонукати до формулювання оптимального рівня технічної гармонізації і дозволить полегшити, покращити і розвинути міжнародні залізничні транспортні послуги в рамках Союзу, а також з третіми країнами, а також сприяти поступовому створенню внутрішнього ринку обладнання та послуг для будівництва, поновлення, модернізації і експлуатації залізничної системи Союзу.

(4) Для того, щоб сприяти завершенню єдиної європейської залізничної зони, скоротити витрати і знизити тривалість дозвільних процедур і підвищити безпеку на залізницях, доцільно впорядкувати і узгодити процедури авторизації на рівні Союзу.

(5) Метро, трамваї та інші легкорейкові системи відповідають в багатьох державах-членах місцевим технічним вимогам. Такі місцеві системи громадського транспорту, як правило, не підлягають ліцензуванню в рамках Союзу. Трамваї і легкі залізничні системи є, крім того, часто підпорядковуються дорожньому законодавству як частина загальної інфраструктури. З цих причин, такі локальні системи не мають потреби бути сумісними і тому повинні бути виключені зі сфери застосування цієї Директиви. Це не забороняє державам-членам застосування положень цієї Директиви до місцевих залізничних систем на добровільних засадах, якщо вони вважатимуть це за необхідне.

(6) Трамвай-поїзд являє собою суспільно-транспортну концепцію, яка дозволяє комбіновані операції на обох типах залізничної інфраструктури - легкій і важкій. Держави-члени повинні дозволити виключити зі сфери застосування заходи, що забезпечують виконання цієї Директиви, так як ці транспортні засоби в основному використовуються на легкій залізничній інфраструктурі, але оснащені деякими компонентами важких залізниць необхідними для того, щоб

- здійснювати транзит на замкнутій і обмеженій ділянці важкої залізничної інфраструктури, лише з метою підключення. Коли трамвайні потяги використовують залізничну інфраструктуру, повинна бути забезпечена відповідність усім обов'язковим вимогам, а також відповідність очікуваному рівню безпеки на відповідних лініях. Для транскордонних сполучень, компетентні органи повинні співпрацювати.
- (7) Комерційна експлуатація поїздів по всій мережі залізниць вимагає, зокрема, чудової сумісності між характеристиками інфраструктури і транспортних засобів, а також ефективного взаємозв'язку інформаційних і комунікаційних систем різних менеджерів інфраструктури і залізничних підприємств. Рівні продуктивності, безпека, якість обслуговування і вартість залежать від такої сумісності та взаємозв'язку, яку забезпечує зокрема, інтероперабельність залізничної системи Союзу.
- (8) Нормативно - правова база залізниць на рівні Союзу і держав членів повинна встановити чіткі ролі і обов'язки по забезпеченню дотримання правил техніки безпеки, охорони здоров'я та захисту прав споживачів, по відношенню до мережі залізниць. Ця Директива не повинна призводити до зниження рівня безпеки або збільшення коштів на утримання залізничної системи Союзу. З цією метою заснувано залізничне Агентство Європейського союзу ("Агентство"), встановлене Регламентом (ЄС) 2016/796 Європейського парламенту і Ради <sup>(5)</sup> і національні органи безпеки повинні взяти на себе повну відповідальність за авторизацію, яку вони видають.
- (9) Існують значні відмінності між національними правилами, внутрішніми правилами і технічними умовами, які можуть застосовуватись до рейкових систем, підсистем і компонентів, так як вони включають методи, які є специфічними для національних галузей промисловості так як в них застосовуються конкретні розміри і пристрої, а також специфічні властивості(характеристики). Така ситуація може перешкодити пересуванню поїзда без перешкод по всій території Союзу.
- (10) З метою підвищення конкурентоспроможності на світовому рівні, залізничні виробники Союзу вимагають відкритого і конкурентного ринку.
- (11) Тому доцільно визначити основні вимоги, що ставляться до залізничної інтероперабельності для всього Союзу, які повинні застосовуватися до кожної залізничної системи.
- (12) Розробка технічних специфікацій інтероперабельності ('TCI') показала необхідність уточнення взаємозв'язку між обов'язковими вимогами і TCI, з одного боку, і європейськими стандартами та іншими документами нормативного характеру, з іншого боку. Зокрема, чітке розмежування слід провести між стандартами або частинами стандартів, які повинні бути обов'язковими з метою досягнення цілей цієї Директиви, і гармонізованими стандартами, що не були розроблені відповідно до Регламенту (ЄС) № 1025/2012 Європейського парламенту і Ради <sup>(6)</sup>. Там, де строго необхідно, TCI може зробити пряме посилання на європейські стандарти або технічні умови, які стають обов'язковими з моменту застосування TCI.
- (13) Для того, щоб дійсно підвищити конкурентоспроможність залізничного сектора Союзу без спотворення конкуренції між основними учасниками системи залізничного союзу, TCI і рекомендації Агентства, пов'язані з цими TCI повинні бути складені з дотриманням принципів відкритості, консенсусу і прозорості, як визначено в Додатку II до Регламенту (ЄС) № 1025/2012.
- (14) Якість залізничних перевезень в Союзі залежить, між іншим, від чудової сумісності між характеристиками мережі (в найширшому сенсі, тобто нерухомих частин всіх підсистем) і транспортних засобів (в тому числі бортових компонентів всіх підсистем). Рівні продуктивності, безпека, якість обслуговування і вартість залежать від цієї сумісності.

- (15) TSI мають прямий або потенційний вплив на співробітників, що беруть участь в експлуатації і технічному обслуговуванні підсистем. Тому при підготовці TSI, Агентство повинно консультуватися з соціальними партнерами, де це доречно.
- (16) В TSI повинні бути викладені всі умови, яким повинні відповідати складові інтеоперабельності, і процедури, яким необхідно слідувати при оцінці відповідності. Крім того, необхідно вказати, що кожен компонент повинен пройти процедуру оцінки відповідності та придатності для використання, зазначену в TSI і повинен мати відповідний сертифікат, що включає або оцінку відповідності функціональної сумісності компонента, який розглядається в ізоляції, технічним специфікаціям, вимоги яких повинні бути виконані, або оцінку придатності для використання з точки зору оперативної сумісності компонента, який розглядається в рамках свого залізничного середовища, у відповідності з вимогами технічних специфікацій.
- (17) При розробці нової TSI, завжди повинна ставитись мета, щоб забезпечити сумісність з існуючими підсистемами. Це допоможе підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту та не допустити непотрібних додаткових витрат за рахунок потреб у модернізації або оновлення існуючих підсистем для забезпечення зворотної сумісності. У тих виняткових випадках, коли не буде можливо забезпечити сумісність, TSI повинна забезпечити можливість визначити організацію, яка необхідна для прийняття рішення, чи потребує існуюча підсистема нового рішення або авторизації для введення в експлуатацію або розміщення на ринку, і відповідні терміни.
- (18) Якщо деякі технічні аспекти, що стосуються основних вимог не можуть бути повністю охоплені в TSB, ті аспекти, які все ще потребують вирішення, повинні зазначатися в додатку до цього TSI, як відкриті точки. Для тих відкритих точок, а також для конкретних випадків, а також з метою дотримання сумісності з існуючими системами, національні правила, які можуть бути прийняті в державі-члені будь-яким компетентним національним, регіональним або місцевим органом влади, повинні бути прийняті. Щоб уникнути зайвих перевірок і непотрібних адміністративних труднощів, національні правила повинні бути класифіковані (оцінені) для встановлення еквівалентності між національними правилами різних держав-членів, що охоплюють одні й ті ж теми.
- (19) Повинні бути вказані процедури, яким повинні слідувати в разі наявності важливих вимог, що повинні застосовуватися до підсистеми, які ще не були охоплені в відповідних TSI. В такому випадку, органами, відповідальними за проведення оцінки відповідності та процедур перевірки повинні бути призначені органи, згадані в цій Директиві.
- (20) Ця Директива повинна застосовуватися до всієї залізничної системи Союзу і сфера TSI повинна бути розширена, щоб покрити транспортні засоби та мережі, що не входять до транс-європейської залізничної системи. Тому, Додаток I до Директиви 2008/57 / ЄС повинен бути спрощений.
- (21) Функціональні та технічні характеристики можуть бути досягнені за допомогою підсистем і їх інтерфейси можуть варіюватися в залежності від підсистем що використовуються, наприклад, в залежності від категорій ліній і транспортних засобів, зокрема, для забезпечення узгодженості між високошвидкісними і звичайними залізничними системами.
- (22) З метою забезпечення послідовного впровадження залізничної інтеоперабельності в рамках всього Союзу, і поступового скорочення різноманітних успадкованих систем, в TSI слід вказати положення, які повинні застосовуватися в разі оновлення або модернізації існуючих підсистем і можуть включатись пропозиції, щодо поетапного досягнення цільової системи. Однак для того, щоб зберегти залізничний сектор конкурентоспроможним і для запобігання надмірних витрат, вступ в силу нового або зміненого TSI не повинен призводити до негайної адаптації транспортних засобів та інфраструктури до нових специфікацій.
- (23) В TSI слід вказати, коли модернізація і оновлення(ремонт) інфраструктури та транспортних засобів вимагають нової авторизації(дозволу). У всіх випадках для модернізації та ремонту інфраструктури, заявник повинен представити через універсальний магазин, зазначений в Регламенті (ЄС) 2016/796, файл в національний орган з безпеки, так що

він може вирішити, чи буде новий дозвіл необхідним на основі критеріїв, викладених у цій Директиві. У разі модернізації та ремонту транспортних засобів, які мають авторизацію (дозвіл) на розміщення на ринку, заявник повинен бути в змозі вирішити, чи потрібно йому отримати нову авторизацію від національного органу безпеки або Агентства на основі критеріїв, встановлених в цій директиві.

- (24)З урахуванням поступового підходу до усунення перешкод на шляху до взаємодії залізничної системи союзу і часу, необхідного для прийняття ТСІ, слід вжити заходів, щоб уникнути ситуації, коли держави-члени приймають нові національні правила або здійснюють проекти, які збільшують різноманітність існуючих систем.
- (25)Для того, щоб усунути перешкоди на шляху до інтероперабельності, і як наслідок розширення сфери охоплення ТСІ на всю систему залізниць Союзу, обсяг національних правил слід поступово скорочувати. Національні правила які відносяться строго до існуючих систем слід відрізнити від тих, які необхідні для покриття відкритих точок в ТСІ. Правила останнього типу повинні бути поступово вилучені в результаті закриття відкритих точок в ТСІ.
- (26)Національні правила повинні бути розроблені і опубліковані таким чином, що будь-який потенційний користувач національної мережі міг зрозуміти їх. Такі правила часто посилаються на інші документи, такі як національні стандарти, європейські стандарти, міжнародні стандарти або інші технічні характеристики, які можуть бути частково або повністю захищені правами на інтелектуальну власність. Таким чином, обов'язок публікації не повинен застосовуватися до документів, зазначених прямо чи опосередковано в національних правилах.
- (27)Ухвалення поетапного підходу задовольняє цілі інтероперабельності залізничної системи Союзу, яка характеризується старою національною інфраструктурою і транспортними засобами, що вимагають значних інвестицій для адаптації або модернізації, і особливу увагу слід приділити підтримці конкурентоспроможності залізничному транспорту до інших видів транспорту.
- (28)З урахуванням масштабів і складності залізничної системи союзу, виявилось необхідним, з практичної точки зору, розбити її на наступні підсистеми: інфраструктура, системи СЦБ, бортові системи контролю, управління і сигналізації, енергетика, рухомий склад, управління перевізним процесом, технічне обслуговування і телематичні додатки для пасажирських і вантажних перевезень. Для кожної з цих підсистем, основні вимоги повинні бути встановлені і визначені технічні характеристики, зокрема, щодо компонентів і інтерфейсів, для того, щоб задовольнити ці основні вимоги. Однакові системи розбиваються на фіксовані і мобільні елементи, що містять, з одного боку, мережу, яка складається з ліній, станцій, терміналів, а також всіх видів стаціонарного обладнання, необхідних для забезпечення безпечної та безперебійної роботи системи і, з іншого боку, всіх транспортних засобів, що рухаються в цій мережі. Таким чином, для цілей цієї Директиви, транспортний засіб складається з однієї підсистеми (рухомого складу) і де це може бути застосовано інші підсистеми (в основному підсистеми командно-бортового контролю і сигналізації). Хоча система розділена на кілька елементів, Агентство повинно зберегти розгляд системи в цілому, з метою забезпечення сумісності та безпеки.
- (29)Конвенція Організації Об'єднаних Націй про права інвалідів, до якої приєднався Союз, встановлює доступність в якості одного із основних принципів і вимагає від держав-учасниць вживати належних заходів з метою забезпечення доступу осіб з обмеженими можливостями на рівних засадах з іншими, в тому числі шляхом розробки, прийняття і контролю за впровадженням мінімальної кількості стандартів і керівних принципів, які стосуються доступності. Доступність для інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю є важливою вимогою для сумісності залізничної системи Союзу.
- (30)Жодна людина не може бути піддана дискримінації, прямо або побічно, у зв'язку з інвалідністю. Для того, щоб забезпечити, щоб всі громадяни Союзу могли користуватися перевагами в результаті створення єдиного європейського залізничного району, держави-члени повинні просувати залізничну систему, доступну для всіх.
- (31)Впровадження положень про сумісність системи залізничного союзу не повинно призводити до невикористаних витрат, і підірвати збереження сумісності існуючих залізничних мереж.

- (32) TSI також впливають на умови використання залізничного транспорту користувачами, і тому необхідно проконсультувати користувачів з різних аспектів щодо них, в тому числі і організації інвалідів, де це доречно.
- (33) Кожній державі-члену має бути дозволено не застосовувати певні TSI в обмеженій кількості в належним чином обґрунтованих ситуаціях. Ці ситуації і процедури, яких необхідно дотримуватися в разі незастосування даного TSI повинні бути чітко визначені.
- (34) Складання TSI і їх застосування в системі залізниць Союзу не повинні перешкоджати технологічним інноваціям, які повинні бути спрямовані на поліпшення економічних показників.
- (35) З метою дотримання відповідних положень, що стосуються процедур закупівель в залізничному секторі та, зокрема, тих, які викладені в Директиві 2014/25 / ЄС Європейського парламенту та Ради (7), Сторони при заключенні договору повинні включати технічні специфікації в загальні документи (що регламентують заключення договорів) або в умови кожного контракту. З цією метою, необхідно розробити збір правил, які служитимуть в якості посилання на ці технічні специфікації.
- (36) Міжнародна система стандартизації здатна генерувати стандарти, які фактично використовуються тими, хто бере участь в міжнародній торгівлі і які відповідають вимогам політики Союзу і були б в інтересах Союзу. Тому Європейські організації з стандартизації повинні продовжувати співпрацю з міжнародними організаціями зі стандартизації.
- (37) Сторонами (замовник і виробник) при замовленні проектування, будівництві, ремонті або модернізації підсистеми можуть бути залізничне підприємство, менеджер інфраструктури, підприємство, яке відповідає за обслуговування, власник або орендар, відповідальний за проект. Договірні організації повинні визначити вимоги, необхідні для виконання європейських специфікацій або інших стандартів. Ці специфікації повинні відповідати основним вимогам, які були узгоджені на рівні Союзу і які задовольняють залізничну систему союзу.
- (38) Процедури, що регулюють оцінку відповідності або придатності до використання складових частин повинні ґрунтуватися на використанні модулів для процедур оцінки відповідності, придатності для використання і перевірки 'ЕС', які будуть використовуватися в TSI, прийнятих в рамках цієї Директиви. Наскільки це можливо, і в цілях сприяння промислового розвитку, доцільно розробити процедури, пов'язані з системою контролю якості.
- (39) Відповідність складових частин пов'язана, головним чином, з сферою їх застосування, з тим щоб гарантувати функціональну сумісність системи, а не тільки їх вільне переміщення на ринку Союзу. Придатність для використання найбільш важливих складових частин, що стосуються безпеки, доступності або системи економії, повинна бути оцінена. Тому немає необхідності для виробника, щоб прикріпити «CE» маркування компонентів, які підлягають цій Директиви. На підставі оцінки відповідності та/або придатності для використання, декларація виробника про відповідність має бути достатньою.
- (40) Проте виробники зобов'язані кріпити "CE" маркування певних компонентів для посвідчення їх відповідності іншому законодавству Союзу, яке відноситься до них.
- (41) Коли TSI вступає в силу, цілий ряд складових інтероперабельності вже знаходяться на ринку. Перехідним періодом повинно бути передбачено, що ці компоненти можуть бути інтегровані в підсистему, навіть якщо вони не строго відповідають цьому TSI.

- (42)Складові підсистем залізничної системи Союзу повинні піддаватися процедурі перевірки. Ця перевірка повинна дозволити організаціям, відповідальним за їх впровадження в експлуатацію або розміщення на ринку, отримати впевненість, що проектування, будівництво та введення в експлуатацію, проведено відповідно до діючих правил і технічних та експлуатаційних положень. Це також повинно забезпечити, що виробники будуть в змозі розраховувати на рівне ставлення у всіх державах-членах.
- (43)Після того, як підсистема введена в експлуатацію, або на ринок, слід подбати, щоб переконатися, що вона працює і підтримується відповідно до основних вимог, що ставляться до неї. Відповідно до директиви (ЄС) 2016/798 Європейського парламенту і Ради <sup>(8)</sup>, відповідальність за виконання цих вимог лежить, для відповідних підсистем, на менеджері інфраструктури, залізничному підприємстві або на організації, відповідальній за технічне обслуговування, кожен відповідає за свою власну частину.
- (44)Коли в процесі роботи виявляється, що транспортний засіб або тип транспортного засобу не відповідає одній з основних вимог, що застосовуються до нього, залізничними підприємствами, зацікавленими в приведенні транспортного засобу в відповідність, повинні бути прийняті необхідні коригувальні заходи. Крім того, якщо ця невідповідність призводить до серйозного ризику безпеки, повинна бути забезпечена можливість національним органам безпеки, відповідальним за контроль функціонування транспортного засобу, для вжиття необхідних тимчасових заходів безпеки, в тому числі безпосереднього обмеження або тимчасового припинення відповідного процесу. Якщо коригувальні заходи є недостатніми і залишається серйозний ризик безпеки, породжений невідповідністю, національному органу з безпеки або Агентству повинно бути дозволено скасувати або змінити авторизацію(дозвіл). Серйозний ризик для безпеки в даному контексті слід розуміти як серйозне недотримання встановлених законом зобов'язань або вимог безпеки, які можуть самі по собі або в ряді непрямих подій привести до аварії або серйозної аварії. Процес відкликання повинен супроводжуватись відповідним обміном інформацією між Агентством і національними органами безпеки, в тому числі з використанням реєстрів.
- (45)Відповідні функції і обов'язки всіх учасників процесу повинні бути роз'яснені щодо процедур розміщення на ринку і використання транспортних засобів, а також для проведення обслуговування, чи ремонту.
- (46)Агентство і національні органи безпеки повинні співпрацювати і ділитися компетенцією в міру необхідності для видачі дозволів з урахуванням безпеки. З цією метою повинні бути підписані угоди про співпрацю між Агентством і національними органами безпеки.
- (47)Для того, щоб гарантувати, що обладнання Європейської системи управління залізничним рухом (ЕСУЗР) відповідає відповідним чинним технічним вимогам, і запобігти додатковим вимогам щодо ЕСУЗР відносно інтероперабельності, Агентство повинно діяти як орган системи ЕСУЗР. З цією метою Агентство повинно відповідати за оцінку технічних рішень, переглянутих перед тим як будь який тендер, пов'язаний з обладнанням ЕСУЗР буде запущений або опублікований, для того, щоб перевірити, чи ці технічні рішення відповідають відповідним ТСІ і повністю сумісні. Будь-якого повторення між цією оцінкою Агентством і задачами уповноважених органів у процедурі перевірки слід уникати. У зв'язку з цим заявник повинен повідомити Агентству, якщо процедура перевірки, яка здійснюється уповноваженим органом вже почалася або якщо сертифікат відповідності вже отриманий. Заявник повинен мати можливість вибору, щоб провести таку оцінку з боку Агентства або по кожному окремому проекту ЕСУЗР або для комбінації проектів, лінії, групи ліній або мережі.
- (48)Вступ в силу цієї Директиви не повинен затримувати впровадження ЕСУЗР проектів, для яких процес тендера чи процес підписання договору вже завершився.
- (49)Для того, щоб полегшити розміщення на ринку транспортних засобів і зниження адміністративного тягаря, повинне бути введено поняття авторизації транспортного засобу для розміщення на ринку, який діє на всій території Союзу. У той час як дозволи на розміщення на ринку дозволяють заключення комерційних угод щодо транспортних засобів в будь-якому місці на ринку Союзу, транспортний засіб може бути використано тільки в межах області, яку охоплює його дозвіл. У цьому контексті, будь-яке розширення сфери застосування потребує оновленого дозволу на транспортний засіб. Необхідно, щоб транспортні засоби вже авторизовані відповідно до попередніх директив також отримати дозвіл

на розміщення на ринку, якщо вони призначені для використання в мережах, які не підпадають під їх дозволи.

- (50) Коли область застосування обмежена до мережі або мережі в межах однієї держави-члена, заявник повинен мати можливість вибрати куди подавати свою заявку на отримання авторизації транспортного засобу, через єдиний портал, зазначений в Регламенті (ЄС) 2016/796, в національний орган безпеки цієї держави-члена або агентство. Вибір зроблений заявником повинен бути закінчений, поки процедура не буде завершена або припинена.
- (51) Відповідна процедура повинна бути доступна, щоб дозволити заявникові оскаржити рішення або бездіяльність, Агентства або національного органу безпеки. Крім того, повинні бути створені чіткі процедурні положення вирішення спорів для вирішення ситуацій, коли Агентство та національні органи безпеки не згодні з оцінками, зробленими у процесі видачі дозволів на транспортні засоби.
- (52) Формуючи конкретні заходи, в тому числі угоди про співпрацю, слід брати до уваги конкретні географічні та історичні особливості деяких держав-членів, забезпечуючи при цьому належне функціонування внутрішнього ринку.
- (53) Якщо операція обмежена мережами, які потребують спеціальних знань за географічними або історичними причинами, і де такі мережі ізольовані від решти залізничної системи Союзу, має бути забезпечена можливість заявнику виконати необхідні формальності на місці, шляхом взаємодії з відповідним національним органом безпеки. В цьому випадку, з метою зниження адміністративного тягаря і витрат, в угодах про співпрацю, які будуть укладені між Агентством та відповідними національними органами безпеки, повинно бути передбачено, належний розподіл задач, без упередження, прийняття агентством остаточної відповідальності за видачу дозволу.
- (54) Залізничні мережі, розташовані в країнах Балтії (Естонія, Латвія і Литва) мають колії шириною 1 520 мм, яка є такою ж, як і в сусідніх третіх країнах, але відрізняється від основної мережі залізниць в рамках Союзу. Ці Балтійські мережі успадкували загальні технічні та експлуатаційні вимоги, які забезпечують по факту взаємодію між ними, і, в зв'язку з цим, авторизація транспортного засобу, отримана в одній з цих держав-членів може бути дійсною для іншої частини цих мереж. Для полегшення ефективного і пропорційного розподілу ресурсів для авторизації транспортних засобів для розміщення на ринку або авторизації типу транспортних засобів, а також для зниження фінансового та адміністративного тягаря для заявника, в таких випадках, конкретні угоди про співпрацю між Агентством і відповідними національними органами безпеки повинні включати в себе, в разі необхідності, можливість укладання контрактів на такі завдання для цих національних органів безпеки.
- (55) Держави-члени, які мають значну частку залізничних перевезень з третіми країнами, що мають такі ж залізничні колії, які відрізняються від основної мережі залізниць в рамках Союзу, повинні бути в змозі підтримувати різні процедури видачі дозволів на транспортний засіб для вантажних вагонів і пасажирських вагонів, які є в загальному користуванні з цими третіми країнами.
- (56) Для простеження і з міркувань безпеки, компетентні органи держав-членів повинні присвоїти європейський номер транспортного засобу транспортному засобу, коли власник транспортного засобу просить це зробити. Інформація про транспортний засіб повинна потім бути введена в реєстр транспортних засобів. Реєстри транспортних засобів повинні бути відкриті для ознайомлення усім державам-членам і деякими економічним гравцям в рамках Союзу. Регістри транспортних засобів повинні бути узгоджені щодо формату даних. Тому вони повинні бути охоплені загальними експлуатаційними та технічними специфікаціями. З метою зниження адміністративного тягаря і надмірних витрат, Комісія повинна прийняти специфікацію для європейського реєстра транспортних засобів, який буде включати національні реєстри транспортних засобів, з метою створення загального інструменту, в той же самий час це дозволяє підтримувати додаткові функції, пов'язані з конкретними потребами держав-членів.
- (57) Для забезпечення відстеження транспортних засобів і їх історії, посилання на авторизацію транспортних засобів для розміщення на ринку повинні бути записані разом з іншими даними транспортного засобу.

- (58) Слід встановити процедури для перевірки сумісності між транспортними засобами та маршрутами, на яких вони будуть розгорнуті після отримання авторизації транспортного засобу для розміщення на ринку і до того як транспортний засіб будуть використані залізничними підприємствами в їх області застосування, як зазначено в авторизації транспортного засобу для розміщення на ринку.
- (59) Призначені органи, відповідальні за розгляд процедури оцінки відповідності та придатності для використання складових частин, разом з процедурою оцінки підсистем, повинні, зокрема, у відсутності будь-якої європейської специфікації, узгоджувати свої рішення настільки, наскільки це можливо.
- (60) Прозора акредитація, як це передбачено в Регламенті (ЄС) № 765/2008 Європейського Парламенту та Ради <sup>(9)</sup>, забезпечує необхідний рівень довіри до сертифікатів відповідності, які повинні визнаватися національними органами державної влади на всій території Союзу, щоб бути найкращим способом демонстрації технічної компетентності уповноважених органів і, з урахуванням відповідних змін, органів, призначених для перевірки відповідності національними правилами. Тим не менше, національні органи повинні мати можливість прийняти рішення про те, що вони мають необхідність проведення цієї оцінки самостійно. У таких випадках, з метою демонстрації належного рівня достовірності оцінок, проведених іншими національними органами, вони повинні надати Комісії та іншим державам – членам, необхідні документальні докази підтвердження відповідності регулюючим вимогам, зроблені органами по оцінці відповідності.
- (61) Ця директива повинна бути обмежена встановленням вимог інтероперабельності для інтероперабельності компонентів і підсистем. Для того, щоб полегшити дотримання цих вимог, необхідно передбачити презумпцію відповідності для компонентів інтероперабельності і підсистем, які відповідають гармонізованим стандартам, прийнятим відповідно до Регламенту (ЄС) № 1025/2012 з метою висвітлення докладних технічних характеристик, що відносяться до цих вимог.
- (62) Заходи, вжиті відповідно до цієї Директиви, повинні доповнюватися ініціативами, спрямованими на надання фінансової підтримки інноваційним та сумісним технологіям в секторі залізничного транспорту Союзу.
- (63) Для того, щоб доповнити несуттєві елементи цієї Директиви, право приймати акти відповідно до статті 290 ТФЕУ повинно бути передано Комісії, відносно конкретних аспектів кожного TSI. Це має особливе значення, так як Комісія виконує відповідні консультації, в ході своєї підготовчої роботи, в тому числі на рівні експертів. Комісія, при підготовці і складанні делегованих актів, повинна забезпечити одночасну, своєчасну і належну передачу відповідних документів до Європейського Парламенту та Ради.
- (64) З метою забезпечення єдиних умов для реалізації цієї Директиви, на Комісію повинні бути покладені повноваження по впровадженню, пов'язані з: TSI і поправками до TSI, в тому числі поправок, необхідних для усунення недоліків в TSI; шаблонами декларації відповідності "ЄС" або придатності для використання компонентів інтероперабельності компонентів і супровідних документів; Інформацією, яка повинна бути включена в файл, який повинен супроводжувати запит про незастосування одного або декількох TSI або їх частин, формату та методів передачі цього файлу і, при необхідності, рішення про незастосування TSI; класифікація визначених національних правил по різних групах з метою полегшення перевірки сумісності між нерухомим та мобільним устаткуванням; подробиці процедури перевірки "ЄС" і процедури перевірки національним правилам та шаблони для декларації перевірки "ЄС" та шаблони для документів технічної документації, яка повинна супроводжувати декларацію перевірки, а також шаблони для сертифікатів перевірки; практичні механізми для цілей авторизації транспортного засобу; модель декларації відповідності типу і, в разі необхідності, спеціальні модулі для оцінки відповідності; національні реєстри транспортних засобів, Європейський реєстр транспортних засобів і реєстр дозволів на розміщення типу на ринку; і загальні технічні вимоги, які стосуються змісту, формату даних, функціональної і технічної архітектури, робочий режим і правила для введення даних і консультації для реєстру інфраструктури. Ці повноваження повинні здійснюватися відповідно до Регламенту (ЄС) № 182/2011 Європейського Парламенту та Ради <sup>(10)</sup>.
- (65) TSI повинні переглядатися через регулярні проміжки часу. Коли недоліки виявлені в TSI, Агентству повинно бути запропоновано надати роз'яснення, які, за певних умов, можуть бути опубліковані і використовуватися всіма



зацікавленими сторонами (в тому числі виробниками та уповноваженими органами) як схвалений спосіб підтвердження відповідності до моменту перегляду ТСІ.

- (66) Акти, які планується впровадити, що встановлюють новий ТСІ або змінюють ТСІ, повинні відображати конкретні цілі, встановлені Комісією шляхом делегованих актів.
- (67) Необхідні певні організаційні кроки, для того, щоб підготувати Агентство до його зростаючої ролі відповідно до цієї Директиви. Отже, слід передбачити відповідний перехідний період. Протягом цього періоду Комісія повинна розглянути прогрес, досягнутий Агентством в підготовці до його зростаючої ролі. Після цього, Комісія повинна періодично звітувати про прогрес, досягнутий у здійсненні цієї Директиви. Зокрема, в доповіді слід оцінити процес авторизації транспортного засобу, випадки, коли ТСІ не застосовуються, і використання реєстрів. Комісія повинна також повідомити про заходи, вжиті щодо ідентифікації та відстеження безпеки критично важливих компонентів.
- (68) Необхідно, надати державам-членам, національним органам безпеки і зацікавленим сторонам достатньо часу для підготовки до виконання положень цієї Директиви.
- (69) Оскільки мета цієї Директиви, а саме інтероперабельність залізничної системи на загальносоюзному масштабі, не може бути в достатній мірі досягнута державами-членами, але може швидше, з огляду на її масштаби і наслідки, бути краще досягнута на рівні Союзу, Союз може вжити заходів відповідно до принципу субсидіарності, закріпленому в статті 5 Договору про Європейський Союз. Відповідно до принципу пропорційності, як це викладено в цій статті, ця Директива не виходить за рамки того, що необхідно для досягнення цієї мети.
- (70) Обов'язок впровадження цієї Директиви в національне законодавство повинен бути обмежений тими положеннями, які представляють собою істотну поправку в порівнянні з Директивою 2008/57/ ЄС. Обов'язок впроваджувати положення, які не змінилися виникає відповідно до Директиви 2008/57 / ЄС.
- (71) Ця директива повинна бути неупередженою щодо зобов'язань держав-членів, що стосуються часу впровадження в національне законодавство директив, про що йшлося в частині В Додатка V,

ПРИЙНЯЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

## глава I

### ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

#### Стаття 1

#### Предмет і сфера застосування

1. Ця Директива встановлює умови чкі повинні бути виконані для забезпечення взаємодії в рамках залізничної системи союзу в манері, сумісній з Директивою (ЄС) 2016/798 з метою визначення оптимального рівня технічної гармонізації, щоб зробити можливим полегшення, покращення і розвиток залізничних транспортних послуг в рамках Союзу, так і з третіми країнами, і внести свій вклад в завершення єдиної європейської залізничної галузі та поступового досягнення внутрішнього ринку. Ці умови стосуються проектування, будівництва, введення в експлуатацію, модернізації, оновлення, експлуатації та технічного обслуговування частин цієї системи, а також професійної кваліфікації та стану здоров'я і безпеки по відношенню до співробітників, які виконують його експлуатацію та технічне обслуговування ,
2. Ця Директива встановлює положення, що стосуються кожної підсистеми, компонентів інтероперабельності, інтерфейсів і процедур, і умов загальної сумісності залізничної системи Союзу необхідних для досягнення їх взаємодії.
3. Ця Директива НЕ поширюється на:

- (А) метрополітени;
- (Б) трамваї і легкі залізничні транспортні засоби та інфраструктура, що використовуються виключно цими транспортними засобами;
- (С) мережі, які функціонально відокремлені від іншої частини залізничної системи Союзу і призначені тільки для роботи місцевих, міських або приміських пасажирських перевезень, а також підприємств що працюють виключно на цих мережах.

4. Держави-члени можуть виключити зі сфери застосування заходи, що забезпечують виконання цієї Директиви:

- (А) залізнична інфраструктура в приватній власності, в тому числі роз'їзди, що використовуються власником або оператором з метою їх власної вантажної діяльності або для перевезення людей в некомерційних цілях, а також транспортні засоби, що використовуються виключно на такій інфраструктурі;
- (Б) інфраструктура і транспортні засоби, зарезервовані для строго локального, історичного чи туристичного використання;
- (С) легкорейкова інфраструктура іноді використовується важкими залізничними транспортними засобами відповідно до умов експлуатації системи швидкісного трамвая, де це необхідно для цілей підключення лише тих транспортних засобів;
- (Д) транспортні засоби, які використовуються в основному на легкій залізничній інфраструктурі, але оснащені, тільки в цілях підключення, деякими важкими залізничними компонентами, необхідними для того, щоб здійснювати транзит на замкнутій і обмеженій ділянці важкої залізничної інфраструктури.

5. У разі трамвайних потягів, які працюють в системі залізниць Союзу, і немає ТСІ, які застосовуються до цих трамвайних потягів, то застосовуються такі положення:

- (А) Зацікавлені держави-члени повинні забезпечити, щоб національні правила або інші відповідні доступні заходи були вжиті з метою забезпечення того, щоб такі трамвайні потяги відповідали відповідним основним вимогам;
- (Б) Держави-члени можуть прийняти національні правила, для того, щоб визначити процедуру авторизації, що застосовується до таких трамвайних потягів. Орган, що видав авторизацію транспортного засобу, проводить консультації з відповідним національним органом безпеки з метою забезпечення того, щоб змішана експлуатація трамвайних потягів та важких залізничних поїздів відповідала всім необхідним вимогам, а також відповідним загальним цілям безпеки ('ЗЦБ');
- (С) в відступ від положень статті 21, у разі транскордонної операції, з метою видачі дозволів на транспортний засіб, повинні співпрацювати відповідні компетентні органи.

Цей пункт не поширюється на транспортні засоби виключені зі сфери застосування цієї Директиви відповідно до пунктів 3 і 4.

**Визначення**

Для цілей цієї Директиви:

- (1) "Залізнична система Союзу" означає елементи, перераховані в Додатку I;
- (2) «інтероперабельність» означає здатність залізничної системи забезпечити безпечний і безперебійний рух поїздів, забезпечивши необхідний рівень продуктивності;
- (3) "Транспортний засіб" означає залізничний транспортний засіб, придатний для руху на колесах залізничними лініями, з або без тяги; транспортний засіб складається з однієї або декількох структурних і функціональних підсистем;
- (4) "Мережа" означає лінії, станції, термінали, і всі види стаціонарного обладнання, необхідного для забезпечення безпечної та безперебійної роботи системи залізничного транспорту Союзу;
- (5) 'Підсистеми' означає структурні або функціональні частини залізничної системи союзу, як це передбачено в Додатку II;
- (6) "Мобільна підсистема" означає підсистему рухомий склад і бортові підсистеми управління і сигналізації;
- (7) "компонент інтероперабельності" означає будь-яку елементарну складову, групу компонентів, складальний вузол або повністю складене устаткування яке включене або має бути включене до підсистеми, від якої залежить сумісність залізничної системи безпосередньо або опосередковано, в тому числі як матеріальних об'єктів і нематеріальних об'єктів;
- (8) "Продукт" означає продукт, отриманий через виробничий процес, включаючи інтероперабельність компонентів і підсистем;
- (9) "Основні вимоги" означає всі умови, викладені в Додатку III, які повинні бути виконані залізничною системою Союзу, підсистемами, а також інтероперабельність компонентів, в тому числі інтерфейсів;
- (10) "Європейська специфікація" означає специфікацію, яка потрапляє в одну з наступних категорій:
  - загальна технічна специфікація, як це визначено в додатку VIII Директиви 2014/25 / ЄС,
  - Європейський технічний висновок, про який йдеться в статті 60 Директиви 2014/25 / ЄС, або
  - європейський стандарт, як це визначено в пункті (б) статті 2 (1) Регламенту (ЄС) № 1025/2012;

- (11) "Технічна специфікація інтероперабельності" (ТСІ) означає специфікацію, яка була прийнята відповідно до цієї Директиви, за допомогою якої охоплена кожна підсистема або частина підсистеми з метою задоволення основних вимог і забезпечення інтероперабельності залізничної системи Союзу;
- (12) "Базовий параметр" означає будь-який нормативний, технічний або оперативний стан, який має вирішальне значення для функціональної сумісності та вказується у відповідному ТСІ;
- (13) "Особливий випадок" означає будь-яку частину залізничної системи, яка потребує спеціального положення в ТСІ, або тимчасово або постійно, через географічні, топографічні або міські обмеження навколишнього середовища або зачіпають сумісність з існуючою системою, зокрема, залізничні лінії і мережі, відокремлені від інших частин Союзу, габарити, колії або простір між коліями і транспортні засоби, строго призначені для місцевого, регіонального або історичного використання, а також транспортні засоби, що походять або призначені для третіх країн;
- (14) «Модернізація» означає будь-яку велику роботу з модифікації підсистеми або її частини, яка призводить до зміни в технічній документації, що додається до декларації перевірки «ЕС», якщо технічний файл існує, і яка підвищує загальну продуктивність підсистеми;
- (15) "Відновлення" означає будь-яку важливу роботу з заміщення підсистеми або її частини, яка не змінює загальну продуктивність підсистеми;
- (16) «Існуюча залізнична система» означає інфраструктуру, що складається з ліній і стаціонарних установок існуючої мережі залізниць, а також з транспортних засобів усіх категорій і походження, що рухаються по цій інфраструктурі;
- (17) «Заміна в рамках технічного обслуговування» означає будь-яку заміну компонентів по частинах з ідентичними функціями і продуктивністю в рамках профілактичного або позапланового технічного обслуговування;
- (18) «Трамвайний потяг» означає транспортний засіб, призначений для комбінованого використання і на легкій залізничній інфраструктурі і важкій залізничній інфраструктурі;
- (19) «Введення в експлуатацію» означає всі операції, за допомогою яких підсистема впроваджується в свою постійну експлуатацію;
- (20) «Підприємство-замовник» означає державну або приватну особу, яка замовляє розробку і/або будівництво або відновлення або модернізацію підсистеми;
- (21) «Утримувач» означає фізичну або юридичну особу, яка, будучи власником транспортного засобу або має право на його використання, експлуатує транспортний засіб в якості транспортного засобу і зареєстрований в цій іпостасі в реєстрі транспортного засобу, як зазначено в статті 47;
- (22) «Заявник» означає фізичну або юридичну особу, що подає запит на авторизацію, будь то залізничне підприємство, менеджер інфраструктури або будь-яка фізична особа або юридична особа, наприклад виробник, власник або утримувач; для цілей статті 15, «заявник» означає особу, що укладає контракт або виробник або його уповноважений

представник; для цілей статті 19 "заявник" означає фізичну або юридичну особу, що подає запит в Агентство для прийняття рішення по затвердженню технічних рішень, передбачених для ЄСУЗР проектів обладнання бічного краю;

- (23) «Проект знаходиться на завершальній стадії розробки» означає будь-який проект який знаходиться на стадії планування або будівництва і досяг точки, коли зміна технічних характеристик, може поставити під загрозу життєздатність проекту, відносно запланованого;
- (24) «Гармонізований стандарт» означає європейський стандарт, як це визначено в пункті (с) статті 2 (1) Регламенту (ЄС) № 1025/2012;
- (25) «Національний орган безпеки» означає орган з безпеки, як це визначено в пункті (7) статті 3 Директиви (ЄС) 2016/798;
- (26) 'Тип' означає тип транспортного засобу, який визначає основні проектні характеристики транспортного засобу, яка охоплюється типом або сертифікатом перевірки типу, що описано у відповідному модулі верифікації;
- (27) 'Серія' означає певну кількість однакових транспортних засобів певного типу;
- (28) 'Суб'єкт, який відповідає за технічне обслуговування' ("ECM") означає юридичну особу, відповідальну за технічне обслуговування, як це визначено в пункті (20) статті 3 Директиви (ЄС) 2016/798;
- (29) 'Лёгкорейковий' означає міську та / або приміську залізничну транспортну систему з удароміцністю C-III або C-IV (відповідно до EN 15227: 2011) та максимальну міцність транспортного засобу 800 кН (поздовжнє стискує зусилля в області з'єднання); легкі залізничні системи можуть мати свої власні правила руху, або мати спільні з дорожнім рухом, і, як правило, не обмінюються транспортними засобами з пасажирськими або вантажними перевезеннями далекого слідування;
- (30) «Національні правила» означає усі обов'язкові правила, прийняті в державі-члені, незалежно від органу, що видав їх, які містять залізничні вимоги безпеки або технічні вимоги, крім тих, які встановлені Союзом або міжнародними правилами, які застосовуються в цій державі-члені на залізничними підприємствами, операторами інфраструктури або третіми особами;
- (31) Проектний робочий стан "означає режим нормального робочого стану і передбачувані погіршення умов (включаючи знос) в межах діапазону і умов використання, зазначених в технічних і експлуатаційних файлах;
- (32) «Область використання транспортного засобу» означає мережу або мережу в межах держави-члена або групи держав-членів, в яких транспортний засіб призначений для використання;
- (33) «Прийнятні заходи щодо сумісності» означає необов'язкові думки, видані Агентством для визначення шляхів встановлення відповідності основним вимогам;

- (34) «Прийнятні національні заходи сумісності» означає необов'язкові думки, видані державами-членами, щоб визначити способи встановлення відповідності національним правилам;
- (35) «Розміщення на ринку» означає перше введення на ринок інтероперабельних компонентів Союзу, підсистеми або транспортного засобу готового до роботи в своєму запроєктованому робочому стані;
- (36) «Виробник» означає будь-яку фізичну або юридичну особу, яка виробляє продукт у вигляді інтероперабельних компонентів, підсистем або транспортних засобів, або має їх спроектованими або виготовленими, і здійснює продаж під своїм ім'ям або торговою маркою;
- (37) «Уповноважений представник» означає будь-яку фізичну або юридичну особу, засноване в рамках Союзу, яка отримала письмове доручення від виробника або замовника діяти від імені цього виробника або замовника щодо зазначених завдань;
- (38) «Технічна специфікація» означає документ, який прописує технічні вимоги, які повинні досягатися за допомогою продукту, підсистеми, процесу або послуги;
- (39) «Акредитація» означає акредитацію, як це визначено в пункті (10) статті 2 Регламенту (ЄС) № 765/2008;
- (40) «Національний орган з акредитації» означає національний орган з акредитації, як це визначено в пункті (11) статті 2 Регламенту (ЄС) № 765/2008;
- (41) «Оцінка відповідності» означає процес, що демонструє, чи були виконані зазначені вимоги щодо продукції, процесу, послуги, підсистеми, особи або органу;
- (42) «Орган з оцінки» означає підприємство, яке було уповноважено або призначено нести відповідальність за діяльність з оцінки відповідності, включаючи калібрування, випробування, сертифікацію та інспекції; орган з оцінки відповідності класифікується як «уповноважений орган» після уповноваження державою-членом; орган з оцінки відповідності класифікується як «призначений орган» після призначення державою-членом;
- (43) «Людина з обмеженими можливостями» та «людина з обмеженими фізичними можливостями» включає будь-яку особу, яка має постійне або тимчасове фізичне, психічне, інтелектуальне або сенсорне порушення які при взаємодії з різними бар'єрами можуть заважати повному і ефективному використанню цієї особою транспорту на рівних засадах з іншими пасажирами або чия рухливість при використанні транспорту знижується через вік;
- (44) «Оператор інфраструктури» означає менеджер інфраструктури, як це визначено в пункті (2) статті 3 Директиви 2012/34 / ЄС Європейського парламенту та Ради [\(11\)](#);
- (45) «Залізничне підприємство» означає залізничне підприємство, як це визначено в пункті (1) статті 3 Директиви 2012/34 / ЄС, а також будь-яке інше державне або приватне підприємство, діяльність якого полягає в забезпеченні перевезень вантажів і / або пасажирів залізницею на тій підставі, що підприємство забезпечує тягу; це також включає

підприємства, які забезпечують тільки тягу.

### Стаття 3

#### Основні вимоги

1. Рейкова система Союзу, підсистеми та компоненти інтероперабельності, включаючи інтерфейси повинні відповідати відповідним основним вимогам.
2. Технічні характеристики, згадані в статті 60 Директиви 2014/25 / ЄС, які необхідні для виконання європейських специфікацій або інших стандартів, які використовуються в рамках Союзу, не повинні суперечити основним вимогам.

### глава II

#### ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО СУМІСНОСТІ

### Стаття 4

#### зміст TCI

1. Кожна з підсистем, визначених у Додатку II, повинна бути охоплена одним TCI. У разі необхідності, підсистема може бути покрита декількома TCI і один TCI може охоплювати кілька підсистем.
2. Основні підсистеми повинні відповідати TCI і національним правилам, що діють на момент запиту на отримання авторизації на введення в експлуатацію відповідно до цієї Директиви та без шкоди для пункту (е) пункту 3.  
Транспортні засоби повинні відповідати TCI і національним правилами, що діють на момент запиту на отримання авторизації на розміщення на ринку відповідно до цієї Директиви та без шкоди для пункту (е) пункту 3.  
Відповідність і сумісність основних підсистем і транспортних засобів повинні постійно підтримуватися, поки вони знаходяться у використанні.
3. У тій мірі, яка необхідна для досягнення цілей цієї Директиви, про які йдеться в статті 1, кожна з TCI повинна:

(A)вказати, сферу дії (частина мережі або транспортних засобів, зазначених у Додатку I, підсистема або частина підсистеми, згадані в Додатку II);

(B)визначити основні вимоги для кожної відповідної підсистеми і її інтерфейсів в зв'язку з іншими підсистемами;

(C)встановити функціональні і технічні характеристики для виконання підсистемами і її інтерфейсами по відношенню до інших підсистем. При необхідності, ці характеристики можуть змінюватися в залежності від використання підсистеми, наприклад, відповідно до категорій лінії, роз'ємів і / або транспортних засобів, передбачених в Додатку I;

(D)визначити компоненти інтероперабельності та інтерфейси, які повинні бути охоплені європейськими специфікаціями, в тому числі європейським стандартами, які необхідні для забезпечення взаємодії в рамках системи залізничного союзу;

(E)ситуації, для кожного конкретного випадку, і які процедури повинні бути використані для оцінки відповідності або придатності для використання компонентів інтероперабельності, з одного боку, або перевірки підсистем "ЄС", з іншого боку. Ці процедури повинні ґрунтуватися на модулях, визначених у рішенні Комісії 2010/713 / ЄС ([12](#));

(F)вказати стратегію застосування TCI. Зокрема, необхідно вказати етапи, які будуть виконані, з урахуванням передбачуваних витрат і вигод, і очікувані наслідки для зацікавлених сторін, яких це торкнеться, для того, щоб зробити поступовий перехід від існуючої ситуації до кінцевої ситуації, в якій відповідність з TCI повинна бути нормою. Де скоординоване здійснення TCI необхідно, наприклад, уздовж коридору або між операторами інфраструктури і

залізничними підприємствами, стратегія може включати в себе пропозиції щодо поетапного впровадження;

(Г)вказати, для відповідних співробітників, професійну кваліфікацію та стан здоров'я і безпеки на робочому місці, необхідні для експлуатації та технічного обслуговування вищезазначеної підсистеми, а також для застосування ТСІ;

(Н)вказати положення, застосовні до існуючих підсистем та транспортних засобів, зокрема в разі модернізації та відновлення, і в таких випадках, які роботи з модифікації вимагають запит для нової авторизації;

(І)вказати параметри транспортних засобів і основних підсистем, які слід перевірити за допомогою залізничного підприємства та процедури, які повинні застосовуватися для перевірки цих параметрів після отримання авторизації транспортного засобу для розміщення на ринку і перед першим використанням транспортного засобу, щоб забезпечити сумісність між транспортним засобом і маршрутами, на яких вони будуть експлуатуватися.

4. Кожен ТСІ повинен бути складений на основі вивчення існуючої підсистеми і відображати цілі підсистеми, які можуть бути досягнені поступово в розумні терміни. Відповідно, прийняття ТСІ і їх дотримання повинно поступово полегшити досягнення сумісності залізничної системи Союзу.

5. ТСІ повинні зберігати належним чином сумісність існуючої залізничної системи кожної держави-члена. Для цієї мети, можуть бути передбачені окремі випадки для кожного ТСІ, відносно мережі і транспортних засобів і, зокрема, для габариту, ширини колії або відстані між коліями і транспортних засобів, що походять з третіх країн або призначені для них. Для кожного конкретного випадку, ТСІ обговоримо правила впровадження елементів ТСІ, передбачених в пунктах (с) (г) пункту 3.

6. Якщо деякі технічні аспекти, що відповідають основним вимогам не можуть бути охоплені явно в ТСІ вони повинні бути чітко визначені в додатку до ТСІ як відкриті точки.

7. ТСІ не повинні перешкоджати державам-членам приймати рішення про використання інфраструктури для руху транспортних засобів, не охоплених ТСІ.

8. ТСІ може містити роз'яснення, чітко визначене посилання на європейські або міжнародні стандарти або технічні умови або технічні документи, опублікованих Агентством, де це строго необхідно для досягнення цілей цієї Директиви. В такому випадку, ці стандарти або технічні умови (або їх відповідні частини) або технічні документи повинні розглядатися в якості додатків до даних ТСІ і стають обов'язковими з моменту застосування ТСІ. При відсутності таких стандартів або технічних умов або технічних документів, а також до їх розробки, можна посперитися на інші чітко визначені нормативні документи, які легко доступні і в вільному доступі.

#### Стаття 5

#### Розробка, прийняття і перегляд ТСІ

1. Для того, щоб визначити конкретні завдання кожного з ТСІ, Комісія повинна мати право приймати делеговані акти відповідно до статті 50 щодо, зокрема, і в відповідних випадках:

(А) географічний і технічний обсяг ТСІ;

(Б) застосовні основні вимоги;

(С)перелік нормативних, технічних і експлуатаційних умов, які будуть узгоджені на рівні підсистем і на рівні інтерфейсів між підсистемами і їх очікуваний рівень гармонізації;

(D)Особливості залізничних процедур оцінки відповідності та придатності для використання компонентів



інтероперабельності;

(E) Особливі залізнично-процедурні для оцінки перевірки підсистем "ЄС";

(F) категорії співробітників, що беруть участь в експлуатації і технічному обслуговуванні відповідних підсистем і загальні цілі для встановлення мінімальних вимог до професійної кваліфікації та стану здоров'я і безпеки для відповідних співробітників;

(G) будь-які інші необхідні елементи, які необхідно прийняти до уваги для забезпечення функціональної сумісності відповідно до статті 1 (1) і (2) в межах залізничної системи Союзу, такі як узгодження ТСІ з європейськими та міжнародними стандартами або технічними умовами.

При прийнятті цих делегованих актів, Комісія повинна обґрунтувати необхідність нової або істотно зміненої ТСІ в тому числі її вплив на існуючі правила і технічні специфікації.

2. З метою забезпечення однакового впровадження делегованих актів, зазначених у пункті 1, Комісія може просити проект ТСІ і поправки Агентства до нього і внести відповідні рекомендації Комісії.

Кожен процес проектування ТСІ повинен складатися з наступних етапів:

(A) Агентство має визначити основні параметри для ТСІ, а також інтерфейси з іншими підсистемами і будь-які інші особливі випадки, які можуть знадобитися;

(B) Агентство повинно скласти проект ТСІ на основі основних параметрів, зазначених в пункті (a). Там, де це доречно, Агентство приймає до уваги технічний прогрес, вже проведені роботи по стандартизації, вже виготовлені партії і визнані дослідницькі роботи.

3. При проектуванні або перегляді кожного ТСІ, в тому числі основних параметрів, Агентство приймає до уваги оцінку витрат і вигод від усіх технічних рішень, розглянутих разом з інтерфейсами між ними, з тим, щоб розробити і впровадити найбільш ефективні рішення. Така оцінка повинна вказувати можливий вплив на всіх операторів і економічних суб'єктів, що беруть участь і належним чином враховувати вимоги Директиви (ЄС) 2016/798. Держави-члени повинні взяти участь в цій оцінці за допомогою надання, при необхідності, необхідних даних.

4. Агентство готує проект ТСІ і поправки до них відповідно до статей 5 і 19 Регламенту (ЄС) 2016/796 при виконанні критеріїв відкритості, консенсусу і прозорості, як це визначено в додатку II до Правил (ЄС) № 1025/2012 ,

5. Комітет, згаданий у статті 51 ( «Комітет») повинен періодично інформуватися про підготовчу роботу по ТСІ. В ході цієї роботи, відповідно до делегованих актів, зазначених у пункті 1 цієї статті, Комісія може формулювати будь-яку сферу дії або корисні рекомендації з розробки ТСІ та аналіз витрат і вигод. Зокрема, Комісія може вимагати, щоб розглядалися альтернативні рішення і що оцінка витрат і вигод цих альтернативних рішень будли викладені в доповіді, що додається до проекту ТСІ.

6. Якщо різні підсистеми повинні бути введені в експлуатацію одночасно з причин технічної сумісності, строки застосування відповідного ТСІ повинні бути однаковими.

7. При розробці, прийнятті або перегляді ТСІ, Агентство бере до уваги думки користувачів щодо характеристик, які безпосередньо впливають на умови, в яких вони використовують підсистеми. З цією метою Агентство консультується з асоціаціями та органами, що представляють користувачів в ході розробки проекту і аналізу ТСІ. Воно повинно долучити до проекту ТСІ доповідь про результати цих консультацій.

8. Відповідно до статті 7 Регламенту (ЄС) 2016/796, Комісія при сприянні комітету, повинна скласти і періодично оновлювати список асоціацій і пасажирських органів для консультацій. Цей список може бути переглянуто і оновлено на прохання будь-якої держави-члена або з ініціативи Комісії.

9. При розробці або перегляді ТСІ, Агентство приймає у ваги думку соціальних партнерів щодо професійної кваліфікації та стану здоров'я і безпеки на роботі, зазначені в пункті (г) статті 4 (3). З цією метою Агентство проводить консультації з соціальними партнерами до подання рекомендацій Комісії з ТСІ і поправок до них. Соціальні партнери повинні бути проконсультовані в рамках комітету секторального Діалогу, створеного відповідно до рішення Комісії 98/500 / ЄС <sup>(13)</sup>. Соціальні партнери повинні надати свою думку протягом трьох місяців після проведення консультацій.

10. Коли перегляд ТСІ призводить до зміни вимог, нова версія ТСІ повинна забезпечувати сумісність з підсистемами, зданими в експлуатацію відповідно до колишніх версій ТСІ.

11. Комісія встановлює, шляхом впровадження актів, ТСІ для реалізації конкретних цілей, викладених в делегованих актах, зазначених у пункті 1. Ці акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 51 (3). Вони повинні включати в себе всі елементи, перераховані в статті 4 (3) і відповідати всім вимогам, викладеним у статті 4 (4) (6) і (8).

#### *Стаття 6*

##### **Недоліки в ТСІ**

1. Якщо після його прийняття, представляється, що ТСІ має недоліки, то до ТСІ повинні бути внесені зміни відповідно до статті 5 (11). У разі необхідності, Комісія застосовує цю процедуру без затримки. Такі недоліки повинні включати випадки, які можуть привести до небезпечних операцій в державі-члені.

2. До розгляду в ТСІ Комісія може запитати думку від Агентства. Комісія аналізує думку Агентства і інформує комітет про свої висновки.

3. На прохання Комісії, думка Агентства, про яку йдеться в пункті 2, може містити прийнятні пропозиції щодо відповідності і, отже, може бути використана для оцінки проектів, до прийняття переглянутого ТСІ.

4. Будь-який член мережі представницьких органів, зазначених у статті 38 (4) Регламенту (ЄС) 2016/796 може повідомити Комісію про можливі недоліки ТСІ.

#### *Стаття 7*

##### **Незастосування ТСІ**

1. Держави-члени можуть дозволити заявникові не застосовувати один або більше ТСІ або їх частини в наступних випадках:

(А) для пропонованої нової підсистеми або її частини, для оновлення або модернізації існуючої підсистеми або її частини, або для будь-якого елемента, зазначеного в статті 1 (1), який знаходиться на завершальній стадії виробництва або який є предметом діючого договору на дату застосування ТСІ;

(Б) коли після аварії або стихійного лиха, відсутні умови для швидкого відновлення мережі з частково або повним застосуванням відповідного ТСІ по причині економічної або технічної недоречності, в цьому випадку незастосування ТСІ повинна бути обмежена періодом до відновлення мережі;

(С) для будь-якого пропонованого поновлення, розширення або модернізації існуючої підсистеми або її частини, коли застосування ТСІ може поставити під загрозу економічну життєздатність проекту і / або сумісність залізничної системи в державі-члені, наприклад, по відношенню до габаритів, колії, відстань між коліями або електричної напруги;

(Д) для транспортних засобів, що прибувають з або збираються для передачі в треті країни, колії яких відрізняються від основної мережі залізниць в рамках Союзу;

(Е) для пропонованої нової підсистеми або для запропонованого оновлення або модернізації існуючої підсистеми на території заінтересованої держави-члена, коли його залізнична мережа відділена або ізольована морем або розділена в результаті особливих географічних умов від залізничної мережі іншої частини Союзу.

2. У випадку, зазначеному в пункті (а) пункту 1, зацікавлена держава-член має повідомити Комісії, протягом одного року після вступу в силу кожного ТСІ перелік проектів, які приймаються в межах її території та які, на думку відповідної держави-члена, знаходяться на просунутій стадії розробки.

3. У випадках, зазначених у пунктах (а) і (б) пункту 1, зацікавлена держава-член має повідомити Комісії про своє рішення не застосовувати один або більше ТСІ або їх частини.

4. У випадках, зазначених у пунктах (а), (с), (d) і (е) пункту 1 цієї статті, зацікавлена держава-член має подати Комісії прохання про незастосування ТСІ або їх частини, в супроводному файлі, що містить обґрунтування запиту, а також із зазначенням альтернативних положень, які держава-член має намір використовувати замість ТСІ. У випадку, зазначеному в пункті (е) пункту 1 цієї статті, Комісія аналізує запит і вирішує, чи слід приймати чи не приймати його на підставі повноти і узгодженості інформації, що міститься у файлі. У випадках, зазначених у пунктах (с) і (г) пункту 1 цієї статті, Комісія приймає своє рішення шляхом реалізації актів на основі такого аналізу. Ці акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 51 (3).

У випадках, зазначених в абзаці третьому статті 21 (6), заявник повинен представити файл в Агентство. Агентство має звернутися до відповідних органів безпеки і надати свою остаточну думку Комісії.

5. Комісія, за допомогою реалізації Закону, встановлює інформацію що повинна міститися в файлі, як зазначено в пункті 4, необхідний формат цього файлу і методи, які будуть використовуватися для його передачі. Цей акт повинен бути прийнятий відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 51 (3).

6. В очікуванні рішення Комісії, держава-член може застосовувати альтернативні положення, зазначені в пункті 4 без затримки.

7. Комісія виносить своє рішення протягом чотирьох місяців з моменту подання запиту за умови надання повного файлу. При відсутності такого рішення, запит вважається погодженим.

8. Держави-члени повинні бути поінформовані про результати аналізу і про результати процедури, викладеної в пункті 4.

### глава III

#### Компоненти інтероперабельності

##### Стаття 8

#### Умови розміщення на ринку компонентів інтероперабельності

1. Держави-члени повинні вжити всіх необхідних заходів для забезпечення того, щоб компоненти інтероперабельності:

(А) розміщувались на ринку тільки якщо вони забезпечують досягнення інтероперабельності в рамках залізничної системи союзу і в той час задовольняють основні вимоги;

(Б) використовуються в їх області використання за призначенням, встановлені і обслуговуються відповідним чином.

Цей пункт не перешкоджає розміщенню на ринку цих складових в інших випадках.

2. Держави-члени не повинні, на своїй території і відповідно до цієї Директиви, забороняти, обмежувати або перешкоджати розміщенню на ринку оперативної сумісності складових частин для використання в залізничній системі Союзу, якщо ці складові виконують цю Директиву. Зокрема, вони не вимагають перевірки, якщо перевірка вже проводилась в рамках процедури декларування відповідності "ЕС" або придатності для використання, як це передбачено в статті 10.

##### Стаття 9

#### Відповідність або придатність для використання

1. Держави-члени та Агентство розглядає питання про те, що інтероперабельність компонентів відповідає основним вимогам, якщо вона відповідає умовам, викладеним у відповідному ТСІ або відповідних європейських специфікацій, розроблених для дотримання цих умов. Декларація відповідності "ЕС" або придатності для використання, повинні підтвердити, що інтероперабельність компонентів була перевірена відповідно до процедур, викладених у відповідному ТСІ для оцінки відповідності або придатності для використання.

2. У разі, якщо цього вимагає ТСІ, декларація "ЄС" має супроводжуватися:

(А) сертифікатом, виданим уповноваженим органом або органами, з внутрішньої відповідності компонентів інтероперабельності, розглянутих в ізоляції, технічним специфікаціям, які повинні бути виконані;

(Б) сертифікат, виданий уповноваженим органом або органами, придатності для використання компонентів інтероперабельності, розглянутих в межах свого залізничного середовища, особливо у випадку відповідних функціональних вимог.

3. Декларація "ЄС" повинна бути датована і підписана виробником або його уповноваженим представником.

4. Комісія встановлює, шляхом реалізації актів, шаблон декларації відповідності "ЄС" або придатності для використання компонентів інтероперабельності і перелік супровідних документів. Ці виконавчі акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданих в статті 51 (3).

5. Запасні частини для підсистем, які вже здані в експлуатацію, коли відповідний ТСІ вступає в силу, можуть бути встановлені в цих підсистемах, без умови дотримання пункту 1.

6. ТСІ може передбачити перехідний період для залізничних продуктів, визначених цими ТСІ як компонентів інтероперабельності, які вже розміщені на ринку, коли ТСІ вступить в силу. Такі компоненти повинні відповідати статті 8 (1).

#### *Стаття 10*

#### **Порядок декларування відповідності або придатності для використання "ЄС"**

1. Для того щоб встановити декларацію відповідності або придатності для використання "ЄС" для компонентів інтероперабельності, виробник або його уповноважений представник повинен застосовувати положення, викладені у відповідному ТСІ.

2. У разі, якщо відповідна ТСІ так вимагає, оцінка відповідності або придатності для використання компонентів інтероперабельності здійснюється за допомогою уповноваженого органу, якому виробник або його уповноважений представник подав заявку.

3. Якщо компоненти інтероперабельності є предметом інших правових актів Союзу, куди входять інші питання, в декларації відповідності або придатності для використання "ЄС" повинно бути зазначено, що компоненти інтероперабельності також відповідають вимогам цих інших правових актів.

4. Якщо ні виробник, ні його уповноважений представник не виконали зобов'язання, викладені в пунктах 1 і 3, ці зобов'язання повинні бути покладені на будь-яку особу, яка розміщує компоненти інтероперабельності на ринку. Для цілей цієї Директиви, одні і ті ж зобов'язання повинні застосовуватися до будь-якої особи, яка збирає компоненти інтероперабельності, або частини компонентів інтероперабельності, що мають різне походження, або виготовляє компоненти інтероперабельності для власного використання.

5. Якщо держава-член вважає, що декларація "ЄС" була складена неналежним чином, вону повинна переконатись, що компоненти інтероперабельності не перебувають на ринку. В такому випадку, виробник або його уповноважений представник зобов'язаний відновити компоненти інтероперабельності до стану відповідності, відповідно до умов, встановлених цією державою-членом.

#### *Стаття 11*

#### **Невідповідність компонентів інтероперабельності основним вимогам**

1. Якщо держава-член приходить до висновку що компоненти інтероперабельності покриваються декларацією відповідності або придатності для використання "ЄС" і розміщені на ринку, якщо вони використовуються за призначенням, навряд чи відповідають основним вимогам, ця держава-член вживає всіх необхідних кроків, щоб обмежити сферу їх застосування, заборонити їх використання, зняти їх з ринку або відкликати їх. Держава-член негайно інформує про це Комісію, Агентство та інші держави-члени про вжиті заходи, і дати обґрунтування свого рішення, заявивши, зокрема, чим викликана нездатність відповідати:

(А) невиконання основних вимог;

(Б) неправильне застосування європейських специфікацій, де застосування таких специфікацій визначено;

(С) Недостатність європейських специфікацій.

2. Агентство, по мандату Комісії, повинне почати процес консультацій із зацікавленими сторонами без затримок і в будь-якому випадку протягом 20 днів з дня отримання цього мандату. Якщо після цієї консультації, Агентство встановлює, що цей захід є необґрунтованим, то воно повинна негайно інформувати про це Комісію, держави-члена, яка взяла на себе ініціативу, а також інші держави-члени, а також виробника або його уповноваженого представника. У разі, якщо Агентство встановлює, що захід виправданий, воно повинно негайно інформувати держави-члени.

3. У разі, якщо рішення, згадане в пункті 1 обґрунтоване в зв'язку з неадекватністю європейських специфікацій, держави-члени, Комісія або Агентство, в разі необхідності, повинні застосовуватися один або декілька з таких заходів:

(А) часткове або повне зняття відповідної специфікації з публікацій, що їх містять;

(Б) якщо відповідна специфікація є гармонізованим стандартом, обмежити або зняти цей стандарт відповідно до статті 11 Регламенту (ЄС) № 1025/2012;

(С) Переглянути ТСІ відповідно до статті 6.

4. Якщо компонент інтероперабельності, який має декларацію відповідності "ЄС" не відповідає основним вимогам, компетентна держава-член вживає належних заходів щодо будь-якої особи, яка склала декларацію та інформує про це Комісію та інші держави-члени відповідно.

#### глава IV

#### ПІДСИСТЕМИ

##### Стаття 12

#### Вільне переміщення підсистем

Без шкоди для положень глави V, держави-члени не можуть, на їх території, і з причин, пов'язаних з цією Директивою, забороняти, обмежувати або перешкоджати будівництву, розміщенні для обслуговування і експлуатації структурних підсистем, що складають систему залізниць, які відповідають основним вимогам. Зокрема, вони не можуть вимагати перевірок, які вже проводилися:

(А) як частина процедури, яка веде до декларації перевірки «ЄС»; або

(Б) в інших державах-членах, до або після вступу в силу цієї Директиви, з метою контролю за дотриманням однакових вимог при однакових умовах експлуатації.

##### Стаття 13

#### Відповідність між ТСІ і національними правилами

1. Агентство та національні органи безпеки повинні розглядати як відповідність основним вимогам, ті структурні підсистеми, складових залізничної системи, на які є, в залежності від обставин, декларація перевірки «ЄС» встановлена посиланням на ТСІ, відповідно до статті 15, або декларація про перевірку, встановлена посиланням на національні правила відповідно до статті 15 (8), або обидві декларації.

2. Національні правила оцінки відповідності основним вимогам і, у відповідних випадках, прийнятні національні методи оцінки відповідності, можуть застосовуватися в наступних випадках:

- (А) якщо ТСІ не покривають або не повністю покривають, деякі аспекти, що відповідають основним вимогам, в тому числі відкриті точки, як зазначено в статті 4 (6);
- (Б) Якщо про незастосування одного або декількох ТСІ або їх частин було повідомлено відповідно до статті 7;
- (С) якщо конкретний випадок вимагає застосування технічних правил, які не включені до відповідного ТСІ;
- (D) національні правила, що використовуються для встановлення існуючих систем, обмежуються метою оцінки технічної сумісності транспортного засобу з мережею;
- (Е) мережі і транспортні засоби, які не віднесені до ТСІ;
- (F) як невідкладний тимчасовий запобіжний захід, зокрема, після аварії.

#### Стаття 14

##### Повідомлення про національні правила

1. Держави-члени повинні повідомити Комісію та Агентства про існуючі національні правила, зазначені у статті 13 (2) в наступних випадках:

- (А) якщо про національне правило(а) було/не було повідомлено до 15 червня 2016 року. В цьому випадку вони повинні бути повідомлені до 16 грудня 2016 року;
- (Б) Кожен раз, коли правила змінюються;
- (С) коли новий запит був представлений відповідно до статті 7 для незастосування ТСІ;
- (D) якщо національні правила стають зайвими після публікації або перегляду відповідних ТСІ.

2. Держави-члени повинні повідомити повний текст національних правил, згаданих в пункті 1 через відповідну інформаційну систему відповідно до статті 27 Регламенту (ЄС) 2016/796.

3. Держави-члени повинні забезпечити, щоб національні правила, зазначені в пункті 1, в тому числі ті, які стосуються інтерфейсів між транспортними засобами та мережами, були легко доступні, знаходились у вільному доступі і були сформульовані в термінології, щоб всі зацікавлені сторони могли їх зрозуміти. Держави-члени можуть попросити надати додаткову інформацію про ці національні правила.

4. Держави-члени можуть встановити нові національні правила тільки в наступних випадках:

(А) коли ТСІ не в повній мірі відповідають основним вимогам;

(Б) як невідкладний запобіжний захід, зокрема, після аварії.

5. Держави-члени повинні представити через відповідну інформаційну систему відповідно до статті 27 Регламенту (ЄС) 2016/796, проекти нових національних правил для Агентства і Комісії для розгляду до передбачуваного введення пропонованого нового правила в національній правовій системі, своєчасно і в установлені терміни, згадані в статті 25 (1) Регламенту (ЄС) 2016/796 і надати обґрунтування для введення нового національного правила. Держави-члени повинні переконатись, щоб проект був досить розвиненим, щоб дозволити Агентству здійснювати свою експертизу відповідно до статті 25 (2) Регламенту (ЄС) 2016/796.

6. Коли вони приймають нове національне правило, держави-члени повинні повідомити його Агентству і Комісії через відповідну інформаційну систему відповідно до статті 27 Регламенту (ЄС) 2016/796.

7. У разі термінових превентивних заходів, держави-члени можуть прийняти і застосовувати нове національне правило негайно. Це правило повинне бути надіслане повідомленням відповідно до статті 27 (2) Регламенту (ЄС) 2016/796 і з урахуванням оцінки Агентства відповідно до статті 26 (1), (2) і (5) цих Правил.

8. При повідомленні національного правила, згаданого в пункті 1 або нового національного правила, держави-члени повинні надати обґрунтування необхідності цього правила для того, щоб виконати основну вимогу які ще не охоплені відповідною ТСІ.

9. Проект національних правил та національні правила, згадані в пункті 1, повинні бути розглянуті Агентством відповідно до процедур, викладених в статтях 25 і 26 Регламенту (ЄС) 2016/796.

10. Комісія встановлює, шляхом реалізації актів, класифікацію заявлених національних правил в різних групах з метою полегшення взаємного визнання в різних державах-членах і розміщення на ринку транспортних засобів, в тому числі сумісності між обладнанням стаціонарного та мобільного зв'язку. Ці виконавчі акти повинні спиратися на прогрес, досягнутий Агентством в області взаємного визнання і повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 51 (3).

Агентство повинно класифікувати національні правила, які повідомили згідно з цією статтею відповідно до виконавчих актів, згаданих у першому абзаці.

11. Держави-члени можуть прийняти рішення не повідомляти правила і обмеження строго локального характеру. У таких випадках, держави-члени повинні внести ці правила і обмеження в реєстри інфраструктури, зазначені у статті 49.

12. Національні правила повідомлені в відповідно з цією статтею, не підлягають процедурі повідомлення, викладеній в директиві (ЄС) 2015/1535 Європейського парламенту і Ради <sup>(14)</sup>.

13. Національні правила не повідомлені відповідно до цієї статті, не застосовуються для цілей цієї Директиви.

#### Стаття 15

#### Порядок для встановлення декларації перевірки "ЄС"

1. Для того щоб видати декларацію перевірки "ЄС", необхідну для розміщення на ринку і розміщення в обслуговуванні, відповідно до розділу V, заявник повинен надати заявку органу з оцінки відповідності або органам, які він вибрав для цієї мети, щоб застосувати "процедуру перевірки ЄС", викладену в додатку IV.

2. Заявник повинен встановити декларацію перевірки підсистеми "ЄС". Заявник повинен вказати на свою відповідальність, що відповідна підсистема була предметом відповідних процедур перевірки і що вона задовольняє вимогам відповідного законодавства Союзу і будь-яких відповідних національних правил. Декларація перевірки "ЄС" та супровідні документи повинні бути датовані і підписані заявником.

3. Завдання уповноваженого органу, відповідального за перевірку підсистеми "ЄС" починається на стадії проектування і охоплює весь період від виготовлення до прийомки перед тим як підсистема вийде на ринок або в експлуатацію. Це виконується згідно з відповідним ТСІ і охоплює також перевірку інтерфейсів даної підсистеми з системою, в яку вона включена.

4. Заявник несе відповідальність за складання технічної документації, яка повинна супроводжувати декларацію перевірки "ЄС". Цей технічний файл повинен містити всі необхідні документи, що стосуються характеристик підсистеми і, де це доречно, всі документи, які підтверджують відповідність компонентів інтероперабельності. Він також повинен містити всі

елементи, що стосуються умов і обмежень використання і інструкції, що стосуються обслуговування, постійного або регулярного моніторингу, наладки і технічне обслуговування.

5. У разі відновлення або модернізації підсистеми, в результаті поправки до технічної документації і зачіпає дійсні процедури вже проведені перевірки, заявник повинен оцінити потребу в новій декларації перевірки «ЄС».

6. Уповноважений орган може видавати проміжні документи перевірки, щоб охопити певні етапи процедури перевірки або певні частини підсистеми.

7. Якщо відповідні ТСІ дозволяють, уповноважений орган може видавати свідоцтва про перевірку для одної або декількох підсистем або окремих частин цих підсистем.

8. Держави-члени повинні призначити органи, відповідальні за проведення процедури перевірки щодо національних правил. У зв'язку з цим, призначені органи несуть відповідальність за виконання цих завдань. Без шкоди для положень статті 30, держава-член може призначити уповноважений орган, як призначений орган, в цьому випадку весь процес може здійснюватися одним органом з оцінки відповідності.

9. Комісія може визначати, шляхом реалізації актів:

(А) деталі процедур перевірки "ЄС" для підсистем, в тому числі процедури перевірки в разі національних правил та документів, які подаються заявником для цілей цієї процедури;

(Б) шаблони для декларації перевірки "ЄС", в тому числі і в разі модифікації підсистеми або в разі додаткових перевірок, проміжного звіту про перевірку, а також шаблони для документів технічної документації, яка повинна супроводжувати ці заявки, а також шаблони для сертифікату про перевірку.

Ці виконавчі акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої статтею 51 (3).

#### *Стаття 16*

##### **Невідповідність підсистем основним вимогам**

1. Якщо держава-член вважає, що структурна підсистема охоплена декларацією перевірки "ЄС" в супроводі технічної документації не повністю відповідає положенням цієї Директиви і, зокрема, не відповідає основним вимогам, вона може зажадати здійснення додаткових перевірок.

2. Держава-член, яка зробила запит негайно інформує Комісію про будь-які запрошені додаткові перевірки і викладені причини цього. Комісія проводить консультації із зацікавленими сторонами.

3. Держава-член, яка зробила запит повинна вказати чи невідповідність цій директиві в повній мірі пояснюється наступними факторами:

(А) недотримання суттєвим вимогам або ТСІ або неправильне застосування ТСІ, в цьому випадку Комісія негайно інформує про це державу-члена, де перебуває людина, яка розробила декларацію перевірки "ЄС" з помилками і повинна вимагати, щоб держава-член вжила відповідні заходи;

(Б) неадекватність в ТСІ в цьому випадку повинні застосовуватися процедура внесення поправок в ТСІ, про яку йдеться в статті 6.

#### *Стаття 17*

##### **презумпція відповідності**

Інтероперабельність компонентів і підсистем, які відповідно до узгоджених стандартів або їх частин, посилання на які були опубліковані в *Офіційному журналі Європейського Союзу*, повинні вважатися такими, що відповідають основним вимогам, які охоплюються цими стандартами або їх частинами.



**РОЗМІЩЕННЯ НА РИНКУ ТА ВВЕДЕННЯ В ЕКСПЛУАТАЦІЮ***Стаття 18***Авторизація на введення в експлуатацію стаціонарних установок**

1. Колійні ланцюги управління і сигналізації, енергетичних та інфраструктурних підсистем повинні бути введені в експлуатацію тільки тоді, коли вони призначені, виготовлені і встановлені таким чином, щоб задовольнити основні вимоги, і отримано відповідний дозвіл, відповідно до пунктів 3 і 4.

2. Кожен національний орган з безпеки повинен авторизувати введення в експлуатацію підсистем енергетики, інфраструктури і колійних ланцюгів управління і сигналізації, які розташовані або експлуатуються на території її держави-члена.

3. Національні органи безпеки повинні надати детальні вказівки про те, як отримати авторизації, згадані в цій статті. Керівництво по застосуванню (документ), що містить опис і роз'яснення вимог для цих авторизацій і перелік необхідних документів, повинні бути надані заявникам безкоштовно. Агентство і національні органи безпеки повинні співпрацювати в напрямку поширення такої інформації.

4. Заявник має подати запит на отримання авторизації на введення в експлуатацію стаціонарних установок до національного органу безпеки. Заява повинна супроводжуватися файлом, який включає в себе документальні свідчення:

(A) декларацію про перевірку, згадану в статті 15;

(B) технічну сумісність підсистем з системою, в яку вони інтегруються, встановлені на підставі відповідного ТCI, національних правил та реєстрів;

(C) безпечна інтеграція підсистем, визначена на основі відповідного ТCI, національних правил і методів загальної безпеки («МЗБ»), викладених у статті 6 Директиви (ЄС) 2016/798;

(D) в разі підсистеми залізничної сигналізації і управління включеної до Європейської системи управління рухом поїздів (ETCS) і / або глобальна система мобільного зв'язку - Залізничне (GSM-R) обладнання, позитивне рішення Агентства, видане відповідно до статті 19 цієї Директиви; і, в разі зміни до проекту тендерних специфікацій або до опису передбачуваних технічних рішень, які відбулися після прийняття позитивного рішення, відповідно результати процедури, зазначеної в статті 30 (2) Регламенту (ЄС) 2016/796.

5. Протягом одного місяця з моменту отримання запиту заявника, національний орган безпеки інформує заявника про те, що файл є повним або просить відповідну додаткову інформацію, встановивши розумний термін для її надання.

Національний орган з безпеки повинен перевірити повноту, актуальність і змістовність файлу, і, в разі колійного ERTMS обладнання, наявність позитивного рішення Агентства, виданого відповідно до статті 19 цієї Директиви і, в разі якщо це застосовно, узгодженість з результатом процедури, зазначеної в статті 30 (2) Регламенту (ЄС) 2016/796. Після такої перевірки, національний орган з безпеки повинен видати авторизацію на введення в експлуатацію стаціонарних установок або повідомити заявника про своє негативне рішення, протягом заздалегідь визначеного, розумного періоду часу, і, у будь-якому разі, протягом чотирьох місяців з моменту отримання всієї відповідної інформації.

6. У разі оновлення або модернізації існуючих підсистем, заявник повинен відправити файл з описом проекту до національного органу з безпеки. Протягом одного місяця з моменту отримання запиту заявника, національний орган безпеки інформує заявника про те, що файл є повним або запросити відповідну додаткову інформацію, встановивши розумний термін для її надання. Національний орган безпеки, в тісній співпраці з Агентством в разі колійних ERTMS проектів, перевіряє файл і приймає рішення, чи потрібно новий дозвіл на розміщення в експлуатацію, на підставі наступних критеріїв:

(A) Передбачені роботи можуть негативно вплинути на загальний рівень безпеки даної підсистеми;

- (Б) Це вимога відповідних ТСІ;
- (С) Це вимога національних планів імплементації, встановлених державами-членами; або
- (D) зміни вносяться до значень параметрів, на підставі яких авторизацію було вже видано.

Національний орган з безпеки повинен прийняти рішення протягом заздалегідь визначеного, розумного періоду часу, і, у всякому разі, протягом чотирьох місяців з моменту отримання всієї необхідної інформації.

7. Рішення про відмову запиту на авторизацію для розміщення в експлуатацію стаціонарних установок повинні бути належним чином обґрунтовані національним органом безпеки. Заявник може протягом одного місяця з моменту отримання негативного рішення, представити прохання про те, щоб національний орган безпеки переглянув своє рішення. Заява повинна супроводжуватися обґрунтуванням. Національний орган з безпеки повинен мати два місяці після одержання прохання про перегляд, для того, щоб підтвердити або скасувати своє рішення. Якщо негативне рішення національного органу безпеки підтверджується, заявник може подати апеляцію в апеляційні інстанції, призначені відповідною державою-членом відповідно до статті 18 (3) Директиви (ЄС) 2016/798.

#### Стаття 19

### Гармонізоване впровадження ERTMS в Союзі

1. У разі підсистем колійного управління і сигналізації, пов'язаних з ERTMS і / або GSM-R обладнання, Агентство повинно забезпечити гармонізоване впровадження ERTMS в Союзі.

2. З метою забезпечення гармонізованого впровадження ERTMS і взаємодії на рівні Союзу, перед будь-яким оголошенням для тендерів, пов'язаних з ERTMS колійним обладнанням, Агентство повинно перевірити, що передбачені технічні рішення, повністю сумісні з відповідними ТСІ і тому повністю інтероперабельні.

3. Заявник повинен подати заявку на підтвердження до Агентства. Додатково, до окремих проектів ERTMS або для комбінації проектів, лінії, групи ліній або мережі, повинен даватись супроводжувальний файл, який включає:

- (А) проекту тендерної специфікації або опис передбачуваних технічних рішень;
- (Б) документальне підтвердження умов, необхідних для технічної та експлуатаційної сумісності підсистеми з транспортними засобами, призначеними для роботи на відповідній мережі;
- (С) документальне підтвердження відповідності передбачених технічних рішень, з відповідними ТСІ;
- (D) будь-які інші відповідні документи, такі як національні думки органів безпеки, декларації про перевірку або сертифікати відповідності.

Цей додаток і інформація про всі додатки, етапи відповідних процедур і їх результати, а також, де це може бути застосовано, запити та рішення Апеляційної ради, повинні бути представлені через універсальний портал, згаданий в статті 12 Регламенту (ЄС) 2016/796.

Національні органи безпеки можуть видати висновок за заявкою на офіційне затвердження або заявнику до подачі заяви або в Агентство після такого подання.

4. Протягом одного місяця з моменту отримання запиту заявника, Агентство повідомляє заявника про те, що файл є повним або запросити відповідну додаткову інформацію, встановивши розумний термін для їх надання.

Агентство виносить позитивне рішення, або інформує заявника про можливі недоліки, протягом заздалегідь визначеного, розумного періоду часу, і в будь-якому випадку, протягом двох місяців з моменту отримання всієї необхідної інформації. Агентство має опиратися свою думку на файл заявника та на можливі думки національних органів безпеки.

Якщо заявник згоден з недоліками, виявленими Агентством, заявник повинен виправити розробку проекту і внести новий запит на затвердження до Агентства.

Якщо заявник не згоден з недоліками, виявленими Агентством, застосовуються процедура, згадана в пункті 5.

У випадку, зазначеному в пункті (а) статті 7 (1), заявник не повинен запитувати нову оцінку.

5. Якщо рішення Агентства не є позитивним, воно повинно бути належним чином обґрунтоване Агентством. Заявник може протягом одного місяця з моменту отримання такого рішення, представити мотивований запит про те, щоб агентство переглянуло своє рішення. Агентство має підтвердити або скасувати своє рішення протягом двох місяців з дати отримання запиту. Якщо Агентство підтверджує своє попереднє рішення, заявник має право подати апеляцію до Апеляційної ради, встановленої відповідно до статті 55 Регламенту (ЄС) 2016/796.

6. У разі зміни до проекту тендерних специфікацій або до опису передбачуваних технічних рішень, які відбулися після прийняття позитивного рішення, заявник повинен повідомити, без невинуватої затримки, Агентство та національний орган з безпеки за допомогою універсального порталу, згаданого в статті 12 Регламенту (ЄС) 2016/796. У цьому випадку, повинні застосовуватися стаття 30 (2) цього Регламенту.

#### *Стаття 20*

### **Розміщення на ринку мобільних підсистем**

1. Мобільні підсистеми повинні бути розміщені на ринку заявником, тільки якщо вони спроектовані, виготовлені і встановлені таким чином, щоб задовольнити основні вимоги.

2. Зокрема, заявник повинен гарантувати, що відповідну заяву про перевірку було надано.

#### *Стаття 21*

### **авторизація транспортного засобу для розміщення на ринку**

1. Заявник повинен поставити транспортний засіб на ринок тільки після того, як отримав авторизацію транспортного засобу для розміщення на ринку, виданий Агентством відповідно до пунктів з 5 до 7 або національним органом безпеки відповідно до пункту 8.

2. У своїй заявці на авторизацію транспортного засобу для розміщення на ринку, заявник повинен вказати область використання транспортного засобу. Заявка повинна містити докази того, що технічна сумісність між транспортним засобом і мережею області використання була перевірена.

3. Заява на отримання авторизації транспортного засобу для розміщення на ринку має супроводжуватися файлом щодо транспортного засобу або типу транспортного засобу і в тому числі документальні свідчення:

(А) розміщення на ринку мобільних підсистем з яких транспортний засіб складається відповідно до статті 20, на підставі декларації перевірки «ЄС»;

(Б) технічна сумісність підсистем, зазначених у пункті (а) всередині транспортного засобу, встановлюється на підставі відповідного ТСІ, а також, де це може бути застосовано, національними правилами;

(С) безпечна інтеграція підсистем, зазначених у пункті (а) всередині транспортного засобу, встановлюється на підставі відповідного ТСІ, і де це може бути застосовано, національними правилами, і СУБ, згаданих в статті 6 Директиви (ЄС) 2016/798;

(Д) технічна сумісність транспортного засобу з мережею в області використання, зазначена в пункті 2, встановлюється на підставі відповідного ТСІ і, де це може бути застосовано, національними правилами, реєстрами інфраструктури та СУБ

з оцінки ризиків, згаданою в статті 6 директиви (ЄС) 2016/798.

Ці додатки і інформація про всі додатки, етапів відповідних процедур і їх результати, а також, де це може бути застосовано, запити та рішення Апеляційної ради, повинні бути представлені через універсальний портал, згаданий в статті 12 Регламенту (ЄС) 2016/796.

Всякий раз, коли необхідні випробування для того, щоб отримати документальне підтвердження технічної сумісності, згаданої в пунктах (б) і (г) першого підпункту, національні органи безпеки, які беруть участь можуть видавати тимчасові дозволи заявнику використовувати транспортний засіб для практичної перевірки на мережі. Оператор інфраструктури, за погодженням з заявником, докладає всіх зусиль, щоб гарантувати, що будь-які випробування будуть проведені протягом трьох місяців з моменту отримання запиту заявника. Там, де це доречно, національний орган з безпеки повинен вжити заходів, щоб переконатись, що випробування були проведені.

4. Агентство або, в разі пункту 8, національний орган з безпеки повинен видавати авторизацію транспортних засобів для розміщення на ринку або повідомити заявника про своє негативне рішення протягом заздалегідь визначеного, розумного періоду часу, і в будь-якому випадку протягом чотирьох місяців з моменту отримання всієї відповідної інформації від заявника. Агентство, або, у випадках, передбачених в пункті 8, національний орган з безпеки, застосовує практичні заходи по процедурі видачі авторизації, яка встановлюється у відповідності з впровадженням Закону, як про це йдеться в пункті 9. Ці авторизації повинні допускати транспортні засоби, для розміщення на ринку Союзу.

5. Агентство може видавати авторизації транспортних засобів для розміщення на ринку щодо транспортних засобів, що мають область використання в одній або декількох державах-членах. Для того, щоб видавати такі дозволи, Агентство повинно:

(А) оцінити елементи файлу, зазначені в пунктах (б), (с) і (д) в абзаці першому пункту 3, з метою перевірки повноти, актуальності та узгодженості файлу по відношенню до відповідного ТCI; і

(Б) передати файл заявника національним органам безпеки, які торкаються передбачуваної області застосування для оцінки файлу з метою перевірки його повноти, актуальності та узгодженості у відповідності пункту (д) в абзаці першому пункту 3 і до елементів, зазначених в пунктах (а), (б) і (с) першого підпункту пункту 3 в відношенні до відповідних національних правил.

В рамках оцінок відповідно до пунктів (а) і (б) і в разі обґрунтованих сумнівів, Агентство або національні органи безпеки можуть зажадати, щоб випробування проводилися на мережі. Для того, щоб полегшити ці випробування, національні органи безпеки, які беруть участь можуть видавати тимчасові дозволи заявнику використовувати транспортний засіб для випробувань в мережі. Менеджер інфраструктури докладає всіх зусиль до того, що будь-яке таке випробування проводиться протягом трьох місяців з моменту отримання запиту Агентства або національного органу безпеки.

6. Протягом одного місяця з моменту отримання запиту заявника, Агентство повідомляє заявника про те, що файл є повним або просить відповідну додаткову інформацію, встановивши розумний термін для її надання. Що стосується повноти, актуальності та узгодженості файлу, Агентство може також оцінити елементи, зазначені в пункті (г) пункту 3.

Агентство має в повній мірі враховувати оцінки відповідно до пункту 5, перш ніж приймати рішення про видачу авторизації транспортного засобу для розміщення на ринку. Агентство видає дозвіл на розміщення на ринку, або повідомляє заявника про своє негативне рішення, протягом заздалегідь визначеного, розумного строку, і в будь-якому випадку протягом чотирьох місяців з моменту отримання всієї необхідної інформації.

У разі незастосування одного або декількох ТCI або їх частин, згаданих в статті 7, Агентство видає дозвіл на транспортний засіб тільки після застосування процедури, викладеної в цій статті.

Агентство приймає на себе повну відповідальність за авторизації, які видає.

7. Коли агентство не згодне з негативною оцінкою, проведеною одним або декількома національними органами безпеки відповідно до пункту (б) пункту 5, він інформує про це орган або органи, про який йде мова, з викладенням причин своєї незгоди. Агентство і національний орган безпеки або органи повинні співпрацювати з метою досягнення взаємоприйнятної оцінки. У разі необхідності, відповідно до рішення Агентства і національного органу безпеки або органів, цей процес повинен також включати заявника. Якщо ніска взаємоприйнятне рішення не може бути узгоджене протягом одного місяця після того, як Агентство повідомило національний орган безпеки або органи про свою незгоду, Агентство приймає остаточне рішення, якщо національний орган безпеки або органи не передали це питання на арбітраж до Апеляційної Ради установлені відповідно до статті 55 Регламенту (ЄС) 2016/796. Апеляційна рада приймає рішення про те, чи підтвердити проект рішення Агентства протягом одного місяця на прохання національного органу безпеки або органів.

У разі, якщо Апеляційна рада погоджується з Агентством, Агентство приймає рішення без зволікання.

Якщо Апеляційна рада згодна з негативною оцінкою національного органу з безпеки, Агентство видає дозвіл на область використання, за винятком частини мережі, яка отримала негативну оцінку.

У разі, якщо агентство не погоджується з позитивною оцінкою одного або декількох органів національної безпеки відповідно до пункту (б) пункту 5, воно інформує про це орган або органи, про які йде мова, з викладенням причин своєї незгоди. Агентство і національний орган безпеки або органи повинні співпрацювати з метою узгодження взаємоприйнятної оцінки. У разі необхідності, відповідно до рішення Агентства і національного органу безпеки або органів, цей процес повинен також включати заявника. Якщо ніяке взаємоприйнятне рішення не може бути узгоджене протягом одного місяця після того, як Агентство повідомило національний орган з безпеки і органи про свою незгоду, Агентство приймає остаточне рішення.

8. У разі, якщо область застосування обмежена до мережі або мережі в межах тільки однієї держави-члена, національний орган безпеки цієї держави-члена може, під свою відповідальність і коли заявник просить про це, видати авторизацію транспортного засобу для розміщення на ринку. Для видачі таких дозволів, національний орган з безпеки повинен оцінити файл по відношенню до елементів, зазначених у пункті 3, і відповідно до процедур, які будуть засновані в реалізації Закону, прийняті відповідно до пункту 9. Протягом одного місяця з дня отримання прохання заявника, національний орган безпеки інформує заявника про те, що файл є повним або запросити відповідну додаткову інформацію. Авторизація може також бути дійсною без розширення області використання для транспортних засобів, що рухаються до станцій в сусідні держави-члени з аналогічними характеристиками мережі, коли ці станції знаходяться близько до кордону, після консультацій з компетентними національними органами безпеки. Ці консультації можуть проводитися на індивідуальній основі або викладені в угоді про транскордонний рух між національними органами з безпеки.

Якщо область застосування обмежується територією однієї держави-члена та в разі невжиття одного або декількох ТСІ або їх частин, як зазначено в статті 7, національний орган з безпеки видає дозвіл на транспортний засіб тільки після застосування процедури, що викладена в цій статті.

Національний орган з безпеки повинен нести повну відповідальність за авторизацію яку видає.

9. 16 червня 2018 року, Комісія може прийняти шляхом імплементації практичних рекомендацій, що визначають:

(А) Яким чином вимоги до авторизації транспортного засобу для розміщення на ринку і для авторизації даного типу транспортного засобу, викладені в цій статті повинні бути виконані заявником і перелік необхідних документів;

(Б) деталі процесу авторизації, такі як процедурні етапи та терміни для кожної стадії процесу;

(С) як вимоги, викладені в цій статті, повинні виконуватись Агентством і національним органом безпеки на різних етапах процесу подачі заявки і авторизації в тому числі при оцінці файлів заявників.

Ці виконавчі акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 51 (3). Вони повинні брати до уваги досвід, накопичений в ході підготовки угод про співпрацю, про які йдеться в пункті 14 цієї статті.

10. В Авторизації Транспортного засобу для розміщення на ринку має бути зазначено:

(А) область(і) використання;

(Б) значення параметрів, викладених в ТСІ і, де це може бути застосовано, в національних правилах, для перевірки технічної сумісності між транспортним засобом і області застосування;

(С) відповідність транспортного засобу з відповідними ТСІ і рядом національних правил, що відносяться до параметрів, зазначених в пункті (б);

(D) умови використання транспортного засобу та інші обмеження.

11. Будь-яке рішення про відмову в авторизації транспортного засобу для розміщення на ринку або виключення частини мережі відповідно до негативної оцінки, як зазначено в пункті 7 повинно бути належним чином обґрунтовано. Заявник може протягом одного місяця з моменту отримання негативного рішення, просити Агентство або національний орган безпеки, в разі потреби, переглянути рішення. Агентство або національний орган з безпеки повинен мати два місяці після одержання прохання про перегляд, тля того, щоб підтвердити або скасувати своє рішення.

Якщо негативне рішення Агентства підтверджується, заявник може подати апеляцію до Апеляційної ради, призначеної відповідно до статті 55 Регламенту (ЄС) 2016/796.

Якщо негативне рішення національного органу безпеки підтверджується, заявник може подати апеляцію до органу оскарження відповідно до національного законодавства. Держави-члени можуть призначити регулюючий орган, згаданий у статті 55 Директиви 2012/34 / ЄС для цілей даної процедури оскарження. У цьому випадку, застосовується стаття 18 (3) Директиви (ЄС) 2016/798.

12. У разі відновлення або модернізації існуючих транспортних засобів, які вже мають авторизацію на транспортний засіб для розміщення на ринку, нова авторизація транспортного засобу для розміщення на ринку потрібна, якщо:

(A) зміни внесені до значень параметрів, зазначених в пункті (б) пункту 10, які знаходяться за межами діапазону допустимих параметрів, визначених в TCI;

(B) або передбачені роботи можуть зробити негативний вплив на загальний рівень безпеки даного автомобіля;

(C) Це вимога відповідних TCI.

13. У разі, якщо заявник бажає розширити область використання транспортного засобу, який вже було авторизовано, він повинен доповнити файл з відповідними документами, зазначеними в пункті 3 стосовно додаткової області застосування. Заявник повинен надати файл Агентству, яке після виконання процедур, передбачених в пунктах з 4 до 7, видає оновлену авторизацію, що охоплює розширену область використання.

Якщо заявник отримав дозвіл на транспортний засіб відповідно до пункту 8 і бажає розширити область використання в межах цієї держави-члена, він повинен доповнити файл з відповідними документами, зазначеними в пункті 3 стосовно додаткової області застосування. Він являє файл в національний орган безпеки, який повинен після виконання процедур, передбачених в пункті 8, випустити оновлений дозвіл, що охоплює розширену область використання.

14. Для цілей пунктів 5 і 6 цієї статті, Агентство укладає угоди про співпрацю з національними органами з безпеки відповідно до статті 76 Регламенту (ЄС) 2016/796. Ці угоди можуть укладатись для конкретних випадків або бути рамковими угодами, а також можуть включати в себе один або кілька національних органів безпеки. Вони повинні містити докладний опис завдань і умов для кінцевих результатів, часові обмеження, що застосовуються до їх отримання, а також пропорції розподілу коштів, що підлягають сплаті заявником. Вони можуть також включати в себе конкретні механізми співпраці в разі мереж, які потребують спеціальних знань за географічними або історичними причинами, з метою скорочення адміністративного тягаря і витрат для заявника. Там, де такі мережі ізольовані від решти залізничної системи Союзу, такі конкретні механізми співпраці можуть включати в себе можливість укладення контрактів на завдання з відповідним органам національної безпеки, коли це необхідно для того, щоб забезпечити ефективне і пропорційний розподіл ресурсів для вирішення. Ці угоди повинні бути заключені до того, як Агентство отримає завдання для авторизації відповідно до статті 54 (4) цієї Директиви.

15. У разі тих держав-членів, чії залізничні мережі мають ширину колії, яка відрізняється від основної мережі залізниць в рамках Союзу і спільно використовують ідентичні технічні і експлуатаційні вимоги з сусідніми третіми країнами, в доповнення до угод про співпрацю, про які йдеться в пункт 14, всі національні органи з безпеки що знаходяться в тих державах-членах, повинні укласти з Агентством багатосторонню угоду з метою визначення умов, при яких авторизація транспортного засобу, випущеного в одній з цих держав-членів діє і для інших держав-членів.

16. Ця стаття не застосовується до вантажних вагонів або пасажирських вагонів, що знаходяться в спільному використанні з третіми країнами, ширина колії яких відрізняється від основної мережі залізниць в рамках Союзу і авторизовані відповідно до іншої процедури авторизації транспортного засобу. Правила, які регламентують порядок авторизації таких транспортних засобів повинні бути опубліковані і доведені до відома Комісії. Відповідність цих транспортних засобів основним вимогам цієї Директиви повинна бути забезпечена зацікавленим залізничним

підприємством шляхом впровадження своєї системи управління безпекою. Комісія, на основі доповіді Агентства може дати висновок про те що такі правила відповідають цілям цієї Директиви. Якщо такі правила не сумісні, зацікавлені держави-члени і Комісія можуть співпрацювати з метою складання відповідних заходів, які необхідно прийняти, за участю відповідних міжнародних органів, якщо це необхідно.

17. Держава-член може прийняти рішення не застосовувати цю статтю на локомотивах або самохідних поїздах призначених для транскордонних операцій, що прибувають з третіх країн і призначені працювати, до станції, яка знаходиться недалеко від кордону на її території. Відповідність таких транспортних засобів основним вимогам цієї Директиви повинна бути забезпечена зацікавленим залізничним підприємством в рамках своєї системи управління безпекою та, у відповідних випадках, відповідно до статті 10 (9) Директиви (ЄС) 2016/798.

#### Стаття 22

### Реєстрація транспортних засобів, авторизованих для розміщення на ринку

1. Перед тим як транспортний засіб буде використаний в перший раз, і після того, як авторизація для розміщення на ринку відповідно до статті 21 буде надана, він повинен бути зареєстрований в реєстрі транспортних засобів, про який йдеться в статті 47, на прохання утримувача ,

2. Коли область використання транспортного засобу обмежується територією однієї держави-члена, він повинен бути зареєстрований в цій державі-члені.

3. Коли область використання транспортного засобу охоплює територію понад однієї держави-члена, вона повинна бути зареєстрована в одній з цих держав-членів.

#### Стаття 23

### Перевірки перед використанням авторизованих транспортних засобів

1. Перед тим як залізничне підприємство використає транспортний засіб в галузі використання, зазначеній в його авторизації на розміщення на ринку, воно повинен перевірити:

(А)що транспортний засіб було дозволено для розміщення на ринку відповідно до статті 21 та зареєстровано в установленому порядку;

(Б)що транспортний засіб сумісний з маршрутом на підставі реєстру інфраструктури, відповідних TCI або будь-якої відповідної інформації, яка буде представлена оператором інфраструктури безкоштовно і в розумні строки, якщо такий реєстр не існує або є неповним; і

(С)що транспортний засіб належним чином інтегрований в склад поїзда, де він призначений для роботи, з урахуванням системи управління безпекою, як викладено в статті 9 Директиви (ЄС) 2016/798 і TCI з експлуатації і управління рухом.

2. Для цілей пункту 1, залізничне підприємство може проводити випробування у співпраці з оператором інфраструктури.

Оператор інфраструктури, за погодженням з заявником, докладає всіх зусиль, щоб гарантувати, що будь-які випробування будуть проведені протягом трьох місяців з моменту отримання запиту заявника.

#### Стаття 24

### Тип авторизації транспортних засобів

1. Агентство або національний орган з безпеки може, в разі необхідності, відповідно до процедури, викладеної в статті 21, надають авторизацію типу транспортного засобу. Заява на отримання авторизації типу транспортного засобу та інформація про всі додатки, етапи відповідних процедур і їх результатів, а також, де це може бути застосовано, запити та рішення Апеляційного ради, повинні бути представлені через універсальний портал, згаданий в Статті 12 Регламенту (ЄС) 2016/796.

2. Якщо Агентство або національний орган безпеки видає авторизацію на транспортний засіб для розміщення на ринку, вона в той же час, як питання запиту заявника, авторизації тип транспортного засобу, яке пов'язане з тією ж самою галузі використання транспортного засобу.

3. У разі зміни будь-яких відповідних положень в ТСІ або національних правил, на підставі яких було видано дозвіл типу транспортного засобу, ТСИ або національного правила визначають, чи залишається дозвіл на тип транспортного засобу вже надані дійсним або потреби бути відновлений. Якщо це дозвіл має бути відновлено, перевірки, проведені Агентством або національним органом безпеки може стосуватися тільки змінені правила.

4. Комісія встановлює, шляхом реалізації актів, модель декларування відповідності типу. Ці виконавчі акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 51 (3).

5. Декларація відповідності типу повинна видаватись відповідно до:

(А) процедури перевірки за відповідним ТСІ; або

(Б) якщо ТСІ не застосовуються, процедури оцінки відповідності, як це визначено в модулі В + D, В + F і Н1 в рішенні № 768/2008 / ЄС Європейського парламенту та Ради [\(15\)](#).

6. У разі необхідності, Комісія може прийняти для імплементації акти, що встановлюють спеціальні модулі для оцінки відповідності. Ці імplementовані акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 51 (3).

7. Авторизації типу транспортних засобів, повинні бути зареєстровані в Європейському реєстрі авторизованих типів типів транспортних засобів, зазначених у статті 48.

#### Стаття 25

##### Відповідність транспортних засобів з авторизацією типу транспортного засобу

1. Транспортний засіб або ряд транспортних засобів, які відповідно до авторизації типу транспортного засобу, без подальших перевірок, отримують авторизацію транспортного засобу відповідно до статті 21 на підставі декларації відповідності цього типу транспортного засобу, поданого заявником.

2. Поновлення авторизації типу транспортного засобу, як зазначено в статті 24 (3) не впливає на транспортний засіб авторизований для розміщення на ринку, що було зроблено раніше на підставі попередньої авторизації для розміщення цього типу транспортного засобу на ринку.

#### Стаття 26

##### Невідповідність транспортних засобів або типів транспортних засобів основним вимогам

1. Коли залізничне підприємство знаходить, під час роботи, що транспортний засіб, який воно використовує не відповідає одній з застосованих істотних вимог, воно повинно вжити необхідних заходів щодо виправлення становища з метою приведення транспортного засобу у відповідність. Крім того, воно може інформувати Агентство та будь-які національні органи з безпеки зацікавлених сторін про вжиті заходи. Якщо залізничне підприємство має докази того, що недотримання існували вже в той час, коли було видано авторизацію на розміщення на ринку, воно інформує Агентство та будь-які інші національні органи безпеки зацікавлених сторін.

2. Коли національному органу безпеки стає відомо, наприклад, в процесі нагляду, передбаченого у статті 17 Директиви (ЄС) 2016/798, що транспортний засіб або тип транспортного засобу, які авторизовано на розміщення на ринку або агентством, відповідно до статті 21 (5) або статті 24, або національним органом безпеки, відповідно до статті 21 (8) або статті 24, при застосовуванні за призначенням, не відповідає одній з застосованих істотних вимог, він інформує залізничне підприємство яке використовує транспортний засіб або тип транспортного засобу і просить його вжити необхідні заходи щодо виправлення становища з метою приведення транспортного засобу (ів) в відповідність. Національний орган безпеки інформує Агентство та будь-які інші національні органи безпеки зацікавлених сторін, в тому числі і на території, де розгляд заявки на отримання авторизації на розміщення на ринку на транспортний засіб того ж типу триває.

3. Коли в випадках, зазначених у пунктах 1 або 2 цієї статті, коригувальні заходи, що застосовуються на залізничному підприємстві не забезпечують відповідність застосованим основним вимогам і якщо невідповідність веде до серйозного ризику безпеки, національні органи безпеки можуть застосовувати тимчасові заходи безпеки відповідно до їх повноважень, відповідно до статті 17 (6) Директиви (ЄС) 2016/798. Тимчасові заходи безпеки у вигляді зупинення дозволу типу транспортного засобу можуть бути застосовані паралельно національним органом безпеки або Агентством і підлягають розгляду в судовому порядку і арбітражній процедурі, викладеній в статті 21 (7).

4. У випадках, зазначених у пункті 3, Агентство або національний орган безпеки, який видав авторизацію, після огляду ефективності будь-яких заходів, що вживаються для усунення серйозної загрози для безпеки, може прийняти рішення скасувати або змінити авторизацію, коли доведено, що істотна вимога не була виконана в момент авторизації. З цією



метою вони повинні повідомити про своє рішення власнику авторизації на розміщення на ринку або авторизації даного типу транспортного засобу, обґрунтувавши своє рішення. Утримувач може, протягом одного місяця з моменту отримання рішення Агентства або національного органу з безпеки, просити їх переглянути рішення. В цьому випадку рішення про відкликання має бути тимчасово призупинено. Агентство або національний орган з безпеки повинен мати один місяць з дати отримання прохання про перегляд, для того щоб підтвердити або скасувати своє рішення.

Там, де це доречно, в разі виникнення розбіжностей між Агентством і національним органом безпеки щодо необхідності обмежити або відкликати авторизацію, то повинна бути запущена процедура арбітражного розгляду, передбачена в статті 21 (7). Якщо в результаті цієї процедури авторизація на транспортний засіб не є ні обмежена ні анульована, тимчасові заходи безпеки, зазначені в пункті 3 цієї статті, повинні бути припинені.

5. Якщо рішення Агентства підтверджується, власник авторизації транспортного засобу може подати апеляцію до того, як Апеляційна рада, призначена відповідно до статті 55 Регламенту (ЄС) 2016/796 протягом терміну, згаданого в статті 59 цього Положення. Якщо рішення національного органу безпеки підтверджено, власник авторизації транспортного засобу може подати апеляцію протягом двох місяців з моменту отримання повідомлення про це рішення, в рамках національного судового перегляду, згаданого в статті 18 (3) Директиви (ЄС) 2016/798. Держави-члени можуть призначити регулюючий орган, викладений у статті 56 Директиви 2012/34 / ЄС для цілей даної процедури оскарження.

6. Коли Агентство приймає рішення про відкликання або зміну авторизації на розміщення на ринку, який вона надала, то вона повинна безпосередньо інформувати всі національні органи з безпеки, із зазначенням мотивів свого рішення.

Коли національний орган безпеки приймає рішення про анулювання дозволу на розміщення на ринку, який вона надала, то вона повинна негайно повідомити про це Агентству і обґрунтувати своє рішення. Агентство потім інформує про це інші національні органи безпеки.

7. Рішення Агентства або національного органу безпеки про відкликання авторизації має бути відображено у відповідному реєстрі транспортних засобів, відповідно до статті 22 або, в разі авторизації типу транспортного засобу, в Європейському реєстрі авторизованих типів транспортних засобів відповідно до статті 24 (7). Агентство і національні органи безпеки повинні забезпечити, щоб залізничні підприємства які використовують транспортні засоби одного і того ж типу, що й транспортний засіб або тип який було відкликано, належним чином поінформовані. Такі залізничні підприємства повинні спочатку перевірити, чи існує така ж проблема невідповідності. В цьому випадку застосовуються процедура, передбачена у цій статті.

8. Коли авторизація на розміщення на ринку анульована, відповідний транспортний засіб не буде більше використовуватися і його область застосування не розширюється. При анулюванні авторизації типу транспортного засобу, транспортні засоби, побудовані на основі цього не повинні розміщуватися на ринку або, якщо вони вже були розміщені на ринку, вони повинні бути зняті. Нову авторизацію може бути запропоновано на підставі процедури, передбаченої в статті 21, у разі окремих транспортних засобів або статті 24 в разі типу транспортного засобу.

9. Коли у випадках, передбачених в пунктах 1 або 2, недотримання суттєвих вимог обмежується частиною зони використання даного транспортного засобу і таке недотримання вже існувало в той час, коли авторизація на розміщення на ринку видавалася, остання повинна бути змінена, щоб виключити відповідні зони використання.

## глава VI

### ОРГАНИ ОЦІНКИ ВІДПОВІДНОСТІ

#### Стаття 27

#### Органи надання уповноваження

1. Держави-члени визначають Органи надання уповноваження, які несуть відповідальність за створення і проведення необхідних процедур для проведення оцінки, уповноваження та моніторингу органів з оцінки відповідності, в тому числі відповідність статті 34.

2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб ці органи повідомляли Комісію та інші органи держав-членів, авторизовані виконувати завдання з оцінки відповідності третьою стороною, як це передбачено в статтях 10 (2) і 15 (1). Вони повинні також забезпечити, щоб вони інформували Комісію та інші держави-члени зазначених органів як зазначено у статті 15 (8).

3. Держави-члени можуть прийняти рішення про те, що оцінка і моніторинг, згадані в пункті 1, повинні виконуватися національним органом з акредитації в розумінні, і відповідно до Регламенту (ЄС) № 765/2008.

4. У разі, якщо орган з уповноваження делегує або іншим чином довіряє оцінку, уповноваження або контроль, згадані в пункті 1 цієї статті, органу, який не є державним органом, цей орган повинен бути юридичною особою і має відповідати вимогам, викладеним у Статті 28. Він повинен ввести в дію механізми для покриття зобов'язань, що впливають із його діяльності.

5. Орган з Уповноваження несе повну відповідальність за завдання, що виконуються органом, згаданим в пункті 3.

*Стаття 28***Вимоги, що пред'являються до органів надання уповноваження**

Орган з Уповноваження:

- (A) визначається таким чином, щоб уникнути будь-якого конфлікту інтересів з органами з оцінки відповідності;
- (B) повинен бути організованим і функціонувати таким чином, щоб гарантувати об'єктивність та неупередженість його діяльності;
- (C) бути організованим таким чином, що кожне рішення щодо уповноваження органів з оцінки відповідності приймається компетентними особами, відмінними від тих, хто проводив оцінку;
- (D) не пропонувати або не надавати будь-які роботи, які виконуються органами з оцінки відповідності або консультаційні послуги на комерційній або конкурентній засадах;
- (E) зберігати конфіденційність інформації, яку він отримує;
- (E) мати в своєму розпорядженні достатню кількість кваліфікованого персоналу для належного виконання своїх завдань.

*Стаття 29***Обов'язок органу з Уповноваження надавати інформацію**

Держави-члени інформують Комісію про свої процедури оцінки, уповноваження та моніторингу органів з оцінки відповідності, а також про будь-які зміни в цих процедурах.

Комісія повинна зробити цю інформацію загальнодоступною.

*Стаття 30***Органи з оцінки відповідності**

1. Для цілей повідомлення, орган з оцінки відповідності, повинні відповідати вимогам, викладеним у пунктах 2 і 7 цієї статті, і в статтях 31 і 32.
  2. Орган з оцінки відповідності встановлюється відповідно до національного законодавства і має статус юридичної особи.
  3. Орган з оцінки відповідності повинен бути здатний виконувати всі завдання з оцінки відповідності, покладені на нього відповідним ТСТ і по відношенню до галузі на яку він був уповноважений, незалежно чи ці завдання виконуються самим органом з оцінки відповідності або від його імені і під його відповідальність.
- У будь який час і для кожної процедури оцінки відповідності та кожного виду або категорії продукції, щодо якої його було уповноважено, орган з оцінки відповідності повинен мати в своєму розпорядженні:

- (A) необхідний персонал з технічними знаннями і достатнім і відповідним досвідом для виконання завдань з оцінки відповідності;

(B) відповідні описи процедур, відповідно до якої оцінка відповідності буде здійснюватися, забезпечуючи прозорість і здатність застосовувати ці процедури. Повинна мати місце відповідна політика і процедури, які відрізняються залежно від завдань, які орган виконує в якості уповноваженого органу з оцінки відповідності та інших видів діяльності;

(C) належні процедури для здійснення діяльності, які належним чином враховують розмір підприємства, галузь в якій воно здійснює свою діяльність, структуру, ступінь складності технології продукту в розумінні масового або серійного характеру виробничого процесу.

Він повинен мати засоби, необхідні для виконання належним чином технічних та адміністративних завдань, пов'язаних з діяльністю з оцінки відповідності та повинен мати доступ до всіх необхідних виробничих ділянок та обладнання.

4. Органи з оцінки відповідності повинні здійснювати страхування відповідальності, якщо відповідальність не приймає на себе держава відповідно до національного законодавства, або якщо сама держава-член не несе пряму відповідальність за оцінку відповідності.

5. Персонал органу з оцінки відповідності повинен дотримуватися професійної таємниці щодо всієї інформації, отриманої при виконанні своїх завдань в рамках відповідного ТСІ або будь-якого положення національного законодавства, яке застосовується, за винятком питань пов'язаних з діяльністю компетентних органів держави-члена в якому його діяльність здійснюється. Майнові права повинні бути захищені.

6. Органи з оцінки відповідності повинні брати участь або гарантувати, що їх оцінюючий персонал проінформований, відповідно діяльність в галузі стандартизації та діяльності координаційної групи уповноважених органів з оцінки відповідності, створеної згідно з відповідним законодавством Союзу, а також, що адміністративні рішення і документи, отримані в результаті роботи цієї групи застосовуються в якості загального керівництва.

7. Органи з оцінки відповідності, які уповноважені на колійну і/або бортову підсистеми управління і сигналізації повинні брати участь або вживати заходів до того, щоб їх персонал з оцінки був поінформований про діяльність групи ERTMS, згаданої в статті 29 Регламенту (ЄС) 2016/796. Вони повинні слідувати вказівкам, отриманим в результаті роботи цієї групи. У тому випадку, якщо вони вважають недоцільним або неможливим застосувати їх, органи з оцінки відповідності повинні представити свої зауваження для обговорення в групі ERTMS для безперервного вдосконалення керівних принципів.

### Стаття 31

#### Неупередженість органів з оцінки відповідності

1. Орган з оцінки відповідності повинен бути третьою стороною, незалежною від споживача або виробника продукту, якому дається оцінка.

Орган, що належить бізнес-асоціації або професійній федерації, що представляє підприємства, що беруть участь в розробці, виробництві, постачанні, монтажі, експлуатації і технічному обслуговуванні продуктів, які він може оцінювати, може вважатися таким органом за умови, що його незалежність і відсутність будь-якого конфлікту інтересів буде продемонстровано.

2. Неупередженість органів з оцінки відповідності, їх управління верхнього рівня, і персоналу, що проводить оцінку повинна бути гарантована.

3. Орган з оцінки відповідності, його управління вищого рівня, і персонал, відповідальний за виконання завдань з оцінки відповідності не може бути проектувальником, виробником, постачальником, монтажником, покупцем, власником, користувачем або обслуговуючим персоналом продуктів, які вони оцінюють, чи уповноваженим представником будь-якої з цих сторін. Це не виключає можливості використання оцінюваних товарів, які необхідні для функціонування органу з оцінки відповідності або використання таких продуктів в особистих цілях.

4. Орган з оцінки відповідності, його керівництво вищого рівня, і персонал, відповідальний за проведення оцінки відповідності не повинні бути безпосередньо залучені в проектуванні, виробництві або будівництві, продажі, установці, використанні і технічному обслуговуванні цих продуктів, або представляти сторону, яка бере участь в цій діяльності. Вони не повинні займатися будь-якою діяльністю, яка можуть вступати в конфлікт з їх незалежністю суджень або чесністю щодо діяльності з оцінки відповідності, для якої вони уповноважені. Ця заборона поширюється, зокрема на консультаційні послуги.

5. Органи з оцінки відповідності повинні гарантувати, що діяльність їх дочірніх організацій або субпідрядників не впливає на конфіденційність, об'єктивність або неупередженість їх діяльності з оцінки відповідності.

6. Органи з оцінки відповідності та їх персонал повинен здійснювати діяльність з оцінки відповідності з найвищим ступенем професійної чесності і необхідної технічної компетентності в конкретній галузі і повинні бути вільні від всіх тисків і стимулів, зокрема фінансових, які можуть вплинути на їх рішення або результати їх діяльності з оцінки відповідності, особливо щодо осіб або груп осіб, зацікавлених в результатах цих заходів.

### Стаття 32

#### Співробітники органів з оцінки відповідності

1. Персонал, відповідальний за здійснення діяльності з оцінки відповідності, повинні мати такі навички:

(А) Мати технічну та професійну підготовку, які охоплюють усі види діяльності з оцінки відповідності, щодо яких орган з оцінки відповідності був уповноважений;

(Б) задовільне знання вимог оцінки яку вони виконують і належні повноваження для виконання цих оцінок;

(С) відповідні знання і розуміння основних вимог, застосованих гармонізованих стандартів і відповідні положення законодавства Союзу;

(D) уміння заповнення сертифікатів, записів і звітів, які підтверджують, що оцінка була проведена.

2. Винагорода керівництва вищої ланки, і оцінюючого персоналу органу з оцінки відповідності, не повинна залежати від кількості проведених оцінок, або від результатів цих оцінок.

### Стаття 33

#### Презумпція відповідності органу з оцінки відповідності

У разі, якщо орган по оцінці відповідності демонструє відповідність критеріям, встановленим у відповідних гармонізованих стандартах або їх частинах, посилання на які були опубліковані в *Офіційному журналі Європейського Союзу*, то вважається, що він відповідає вимогам, викладеним у статті з 30 до 32, в тій мірі, наскільки застосовні гармонізовані стандарти охоплюють ці вимоги.

### Стаття 34

#### Дочірні підприємства та субпідрядники Уповноважених органів

1. У разі, якщо уповноважений орган дає насубпідряд конкретні завдання, пов'язані з оцінкою відповідності або вдається до дочірньої компанії, воно повинно забезпечити, щоб субпідрядник або філія відповідали вимогам, викладеним в статтях з 30 до 32 і інформує про це орган, що надає Уповноваження, безпосередньо.

2. Уповноважені органи повинні нести повну відповідальність за завдання, що виконуються субпідрядниками або дочірніми компаніями, якщо вони мають місце.

3. Діяльність уповноважених органів може бути переданою на субпідряд або здійснюватися дочірньою компанією тільки за згодою клієнта.

4. Уповноважені органи повинні надавати в розпорядження органу, що надає Уповноваження, відповідні документи, що стосуються оцінки кваліфікації субпідрядника або дочірньої компанії і робіт, що проводяться ними в рамках відповідного ТСІ.

### Стаття 35

#### Акредитовані власні органи [заявника]

1. Заявники можуть використовувати акредитовані власні органи щоб здійснювати діяльність з оцінки відповідності для цілей здійснення процедур, викладених в модулях А1, А2, С1 або С2, викладеним в Додатку II до Рішення Ні 768/2008 / ЄС і модулі СА1 і СА2, викладені в Додатку I до Рішення 2010/713 / ЄС. Цей орган повинен бути окремою і самостійною

частиною даного заявника і не братиме участі в розробці, виробництві, постачання, монтажі, експлуатації та технічному обслуговуванні продукції, яку він оцінює.

2. Акредитований внутрішній орган повинен відповідати наступним вимогам:

(A) він повинен бути акредитований відповідно до Регламенту (ЄС) № 765/2008;

(B) орган і його персонал повинні бути організаційно ідентифіковані в рамках підприємства, частину якого вони утворюють, і мати методи звітності, які забезпечують їхню неупередженість, і повинні демонструвати її компетентному національному органу з акредитації;

(C) ні орган, ні його співробітники не повинні нести відповідальність за проектування, виготовлення, постачання, монтаж, експлуатацію або технічне обслуговування продукції, яку вони оцінюють, і не будуть вони брати участь в будь-якій діяльності, яка може вступити в конфлікт з їх незалежністю суджень або чесністю щодо їх діяльності з оцінки;

(D) орган повинен надавати свої послуги виключно на підприємстві частину якого він утворює.

3. Акредитований внутрішній орган не повинен мати Уповноваження держав-членів або Комісії, але інформація про його акредитацію має бути надана підприємством частину якого він утворює або національним органом з акредитації, органу, що надає Уповноваження, на прохання цього органу.

#### *Стаття 36*

##### **Заявка на уповноваження**

1. Орган з оцінки відповідності повинен подати заявку на уповноваження до органу держави-члена, в якій він розміщений.
2. Ця заявка має супроводжуватися описом діяльності з оцінки відповідності, описом модуля оцінки відповідності або модулів і містити назви продукту або продуктів, для яких цей орган претендує бути компетентним, а також надати сертифікат[атестат] акредитації, якщо такий існує, виданий національним органом з акредитації, який засвідчує, що орган з оцінки відповідності відповідає вимогам, викладеним в статтях з 30 до 32.
3. У разі, якщо орган з оцінки відповідності не може надати сертифікат[атестат] про акредитацію, то він повинен забезпечити орган, що надає Уповноваження усіма документальними доказами, необхідними для перевірки, визнання і регулярного контролю його відповідності вимогам, викладеним в статтях 30 до 32.

#### *Стаття 37*

##### **Процедура уповноваження**

1. Органи, що надають Уповноваження повинні тільки повідомити органи з оцінки відповідності, які відповідають вимогам, викладеним в статтях 30 до 32.
2. Органи, що надають Уповноваження повинні повідомити про це органи, зазначені в пункті 1 Комісії та інші держави-члени з використанням інструменту електронного повідомлення, розробленого і керованого Комісією.
3. Повідомлення має містити повну інформацію про діяльність з оцінки відповідності, модуль оцінки відповідності або модулі і відповідні продукт або продукти, а також відповідний сертифікат з акредитації або інший атестат компетенції, передбачений в пункті 4.
4. У разі, якщо Уповноваження здійснюється не на основі сертифікату про акредитацію, про який йдеться в статті 36 (2), орган, що повідомляє, повинен надати Комісії та іншим державам-членам документальні свідчення, що свідчить про компетентність органу з оцінки відповідності та їх домовленостей, щоб гарантувати, що цей орган буде періодично контролюватись і буде продовжувати задовольняти вимогам, викладеним в статтях 30 до 32.
5. Орган може здійснювати діяльність уповноваженого органу тільки тоді, коли немає ніяких заперечень, піднятих Комісією або іншими державами-членами протягом двох тижнів з моменту повідомлення, коли надано сертифікат про акредитацію або протягом двох місяців, коли акредитація не використовується.

6. Комісія та інші держави-члени повинні бути повідомлені про будь-які подальші відповідні зміни в уповноваженні.

#### *Стаття 38*

### **Ідентифікаційні номери і переліки уповноважених органів**

1. Комісія повинна надати ідентифікаційний номер уповноваженому органу.

Уповноваженому органу повинен бути присвоєний єдиний ідентифікаційний номер, навіть якщо він уповноважується під кількома правовими актами Союзу.

2. Комісія оприлюднить перелік органів, уповноважених відповідно до цієї Директиви, включаючи ідентифікаційні номери, які були їм виділені і діяльність, на яку вони були уповноважені.

Комісія повинна гарантувати, що цей список буде постійно оновлюватися.

#### *Стаття 39*

### **Зміни уповноважень**

1. У разі, якщо орган, що надає уповноваження упевниться або буде проінформований про те, що уповноважений орган більше не відповідає вимогам, викладеним в статтях з 30 до 32, або що він не виконав свої зобов'язання, орган, що надає уповноваження повинен за необхідністю обмежити, призупинити або відкликати уповноваження, в залежності від серйозності невиконання цих вимог або зобов'язань. Він повинен негайно інформувати про це Комісію та інші держави-члени, відповідно.

2. У разі обмеження, призупинення або скасування уповноваження, або коли уповноважений орган припинив свою діяльність, держава-член, що надала уповноваження, вживає належних заходів для забезпечення того, щоб файли цього органу або оброблялася іншим уповноваженим органом або залишалася доступними для відповідальних за уповноваження і органів ринкового нагляду на їх вимогу.

#### *Стаття 40*

### **Проблеми компетенції уповноважених органів**

1. Комісія розслідує всі випадки, коли у неї є які-небудь сумніви, чи коли сумнів доводиться до її відома, що стосуються компетенції уповноваженого органу або продовження дотримання уповноваженим органом вимог і обов'язків, до яких він визначений.

2. Держава-член, яка надала уповноваження надає Комісії, на її прохання, всю інформацію, що стосується підстави для уповноваження або інформацію про компетентність відповідного органу.

3. Комісія повинна забезпечити, щоб вся конфіденційна інформація, отримана в ході своїх досліджень розглядалася в конфіденційному порядку.

4. У разі, якщо Комісія встановлює, що уповноважений орган не відповідає, або більше не задовольняє вимогам, що пред'являються до його уповноваження, вона інформує про це відповідну державу-члена, що надала уповноваження і просить її вжити необхідних заходів щодо виправлення становища, в тому числі скасування уповноваження в разі потреби.

#### *Стаття 41*

### **Оперативні обов'язки уповноважених органів**

1. Уповноважені органи здійснюють оцінку відповідності згідно з процедурами оцінки відповідності, передбаченими у відповідному ТСІ.

2. Оцінка відповідності здійснюється відповідним чином, уникаючи зайвого тягаря для економічних операторів. Уповноважені органи, при здійсненні своєї діяльності, повинні належним чином враховувати розмір підприємства, галузь, в якій воно здійснює свою діяльність, його структуру, ступінь складності технології продукту в питанні масового або серійного характеру виробничого процесу.

При цьому, вони, тим не менш діють з метою оцінки відповідності продукції цій директиві.

3. У разі, якщо уповноважений орган приходить до висновку, що вимоги, викладені у відповідному ТСІ або відповідні гармонізовані стандарти або технічні характеристики не були виконані виробником, він повинен вимагати, щоб виробник вжив відповідних заходів щодо виправлення становища і не повинен видавати сертифікат відповідності.

4. У тих випадках, коли в ході моніторингу відповідності після видачі сертифіката, уповноважений орган виявить, що продукт більше не відповідає відповідному ТСІ або відповідних гармонізованих стандартів або технічних специфікацій, він повинен вимагати від виробника прийняти відповідні коригувальних заходів і може призупинити або в разі необхідності скасувати сертифікат.

5. Якщо коригувальні заходи не прийняті або не мають належного ефекту, уповноважений орган повинен обмежити, призупинити або відкликати будь-які сертифікати, в залежності від обставин.

#### *Стаття 42*

### **Обов'язок уповноважених органів надавати інформацію**

1. Уповноважені органи зобов'язані інформувати органи, що надає уповноваження в наступних випадках:

(А) будь-яка відмова, обмеження, призупинення або анулювання сертифіката;

(Б) будь-які обставини, що впливають на сферу, а також умови уповноваження;

(С) будь-який запит про надання інформації, яку вони отримали від органів нагляду за ринком щодо діяльності з оцінки відповідності;

(Д) за запитом, про діяльність з оцінки відповідності, яка здійснюється в рамках їх уповноваження і будь-якої іншої здійснюваної діяльності, в тому числі з транскордонної діяльності та субпідряду.

Компетентні національні органи з безпеки повинні також бути проінформовані про будь-яку відмову, обмеження, призупинення або відкликання сертифікату - пункт (а).

2. Уповноважені органи забезпечують інші органи уповноважені згідно з цією Директивою, які здійснюють аналогічну діяльність з оцінки відповідності, що охоплюють ті ж продукти, відповідною інформацією з питань, пов'язаних з негативними і, за запитом, позитивними результатами оцінки відповідності.

3. Уповноважені органи зобов'язані надавати Агентству сертифікати "ЕС" перевірки підсистем, сертифікати відповідності "ЕС" і інтероперабельності складових частин і сертифікати "ЕС" про придатність до використання і сумісність компонентів.

#### *Стаття 43*

### **Обмін передовим досвідом**

Комісія повинна забезпечувати організацію обміну передовим досвідом між національними органами держав-членів, що відповідають за політику уповноваження.

#### *Стаття 44*

### **Координація уповноважених органів**

Комісія повинна забезпечити належну координацію і співпрацю між органами уповноваженими відповідно до цієї Директиви шляхом створення галузевої групи уповноважених органів. Агентство має підтримувати діяльність уповноважених органів відповідно до статті 24 Регламенту (ЄС) 2016/796.

Держави-члени повинні забезпечити, щоб органи уповноважені ними брали участь у роботі цієї групи, безпосередньо або за допомогою призначених представників.

#### *Стаття 45*

### **Призначені органи**

1. Вимоги, що стосуються органів з оцінки відповідності, встановлені в статтях з 30 до 34 також застосовуються до органів, призначених відповідно до статті 15 (8), за винятком:

(А)випадку навиків, необхідних персоналу відповідно пункту (с) статті 32 (1), де призначений орган повинен мати відповідні знання і розуміння національного законодавства;

(Б)в разі документів, які повинні надаватися в розпорядження органу, що надає уповноваження відповідно до статті 34 (4), де призначений орган повинен включати документи, що мають відношення до робіт, які здійснюються дочірніми компаніями або субпідрядниками згідно з відповідними національними правилами.

2. Оперативні зобов'язання, викладені в статті 41 також застосовуються до органів, призначених відповідно до статті 15 (8), за винятком того, що ці зобов'язання стосуються національних правил замість ТСІ.

3. Зобов'язання, щодо інформування, передбачені в статті 42 (1), застосовуються також до призначених органів, які повинні інформувати держави-члени відповідним чином.

## **глава VII**

### **реєстри**

#### *Стаття 46*

#### **Система нумерації транспортних засобів**

1. При реєстрації відповідно до статті 22, кожному транспортному засобу має бути присвоєно європейський номер транспортного засобу (EVN) компетентним органом в державі-члені реєстрації. Кожний транспортний засіб повинен мати маркування з призначеним EVN.

2. специфікації EVN повинні бути викладені в порядку, зазначеному в статті 47 (2), згідно з відповідним ТСІ.

3. Кожному транспортному засобу має бути призначено EVN тільки один раз, якщо інше не зазначено в порядку, зазначеному в статті 47 (2), згідно з відповідним ТСІ.

4. Незважаючи на пункт 1, у разі транспортних засобів, що експлуатуються або призначені для роботи в третіх країнах або з ними, колії яких відрізняється від основної мережі залізниць в рамках Союзу, держави-члени можуть прийняти транспортні засоби, чітко марковані відповідно до іншої системи кодування.

#### *Стаття 47*

#### **реєстри транспортних засобів**

1. До тих пір поки Європейський Регістр транспортних засобів, згаданий в пункті 5 знаходиться в робочому стані, кожна держава-член повинна підтримувати національний реєстр транспортних засобів. Цей реєстр повинен:

(А) відповідати загальним специфікаціям, зазначеним у пункті 2;

(Б) оновлюватися органом, незалежним від будь-якого залізничного підприємства;

(С)бути доступними для національних органів безпеки і слідчих органів, зазначених у статтях 16 і 22 Директиви (ЄС) 2016/798; він також повинен бути доступний, у відповідь на будь-яке законне прохання регулюючих органів, зазначених у статті 55 Директиви 2012/34 / ЄС, а також агентства, залізничних підприємств та операторів інфраструктури, а також тих осіб, або організацій що реєструють транспортні засоби або визначені у реєстрі.

2. Комісія приймає загальні специфікації для національних реєстрів дорожніх транспортних засобів стосовно їх змісту, формату даних, функціональної і технічної архітектури, режиму роботи, в тому числі механізми для обміну даними, а також правила для введення даних і консультацій, шляхом імплементації актів ,

Ці акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 51 (3).



3. Національний реєстр транспортних засобів повинен містити принаймні такі елементи:

- (A) EVN;
- (Б) посилання на декларацію перевірки "ЄС" та орган що її видав;
- (С) посилання на Європейський реєстр авторизованих типів транспортних засобів, зазначених у статті 48;
- (D) ідентифікація власника транспортного засобу і утримувача;
- (E) обмеження на використання транспортного засобу;
- (Е) посилання на особу, відповідальну за технічне обслуговування.

4. До тих пір, як національні реєстри транспортних засобів держав-членів не пов'язані між собою відповідно до специфікації, зазначеної в пункті 2, кожна держава-член оновлює свій реєстр, щодо даних, які в ньому містяться, зі змінами, внесеними іншою державою-членом в своєму власному реєстрі.

5. З метою скорочення адміністративного тягаря і надмірних витрат для держав-членів і зацікавлених сторін, до 16 червня 2018 Комісія, беручи до уваги результати аналізу витрат і вигод, приймає шляхом імплементації акту технічні і функціональні характеристики для європейського автомобільного реєстра, який буде включати в себе національні реєстри транспортних засобів з метою забезпечення узгодженого інтерфейсу для всіх користувачів для реєстрації транспортних засобів та керування даними. Пункти (б) і (с) пункту 1 і пункту 3 цієї статті застосовуються. Така специфікація повинна включати в себе зміст, формат даних, функціональну і технічну архітектуру, режим роботи, в тому числі механізми для обміну даними, а також правила для введення даних, а також консультації, а також кроки щодо переміщення.

Ці виконавчі акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 51 (3), а також на основі рекомендацій Агентства.

Європейський Регістр транспортних засобів повинен бути розроблений з урахуванням ІТ-додатків і вже створених реєстрів Агентством і державами-членами, таких як Європейський Централізований Віртуальний Регістр транспортних засобів підключений до національних реєстрів транспортних засобів. Європейський Регістр транспортних засобів повинен запрацювати до 16 червня 2021 року.

6. Зберігач повинен негайно оголосити будь-яку модифікацію даних, введених в реєстри транспортних засобів, знищення транспортного засобу або його рішення більше не реєструвати транспортний засіб, в державі-члені, де було зареєстровано транспортний засіб.

7. У разі транспортних засобів, авторизованого вперше в третій країні, а потім він використовується в державі-члені, то держава-член повинна гарантувати, що дані про транспортний засіб, включаючи щонайменше дані, що відносяться до утримувача транспортного засобу, і підприємства відповідального за його технічне обслуговування і обмежень щодо того, як можна використовувати транспортний засіб, може бути отримано через реєстр транспортного засобу або іншим чином без затримки в легко читаємому форматі, так і у відповідності з тими ж недискримінаційними принципами, які застосовуються до аналогічних даних реєстру транспортних засобів.

#### Стаття 48

### Європейський реєстр авторизованих типів транспортних засобів

1. Агентство встановлює і веде реєстр авторизацій, на розміщення типів транспортних засобів на ринку, виданих відповідно до статті 24. Це реєстр повинен:

- (А) бути публічним і доступним в електронному вигляді;
- (Б) відповідати загальним специфікаціям, зазначеним у пункті 2;
- (С) бути пов'язаним з відповідними реєстрами транспортних засобів.

2. Комісія приймає загальні специфікації для реєстра авторизованих типів транспортних засобів, що відносяться до змісту, формату даних, функціональної і технічної архітектури, режиму роботи та правил для введення даних і консультацій, шляхом імплементації актів. Ці акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 51 (3).

3. Реєстр повинен містити щонайменше наступні елементи для кожного типу транспортного засобу:

- (А) технічні характеристики типу транспортного засобу, в тому числі пов'язані з доступністю для інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю, як це визначено у відповідному ТСІ;
- (Б) найменування виробника;
- (С) дані авторизації, пов'язані з областю застосування типу транспортного засобу, в тому числі будь-які обмеження або скасування.

#### *Стаття 49*

### **Реєстр інфраструктури**

1. Кожна держава-член забезпечує, щоб реєстр інфраструктури, із зазначенням значення мережевих параметрів кожної відповідної підсистеми або частини підсистеми, публікувався, як зазначено у відповідному ТСІ.
2. Значення параметрів, зареєстрованих в реєстрі інфраструктури повинні бути використані в поєднанні зі значеннями параметрів, записаних в авторизації транспортного засобу для розміщення на ринку, щоб перевірити технічну сумісність між транспортним засобом і мережею.
3. Реєстром інфраструктури можуть бути передбачені умови для використання стаціонарних установок та інших обмежень.
4. Кожна держава-член повинна гарантувати, що реєстр інфраструктури оновлюється відповідно до пункту 5.
5. Комісія приймає загальні специфікації для реєстру інфраструктури, що стосується змісту, формату даних, функціональної і технічної архітектури, робочого режиму і правил для введення даних і консультацій, шляхом видання актів. Ці акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 51 (3).

#### **глава VIII**

### **Перехідні та прикінцеві положення**

#### *Стаття 50*

### **Здійснення делегування**

1. Право приймати делеговані акти, покладені на Комісію за умов, викладених у цій статті.
2. Право прийняти делеговані акти, згадані в статті 5 (1), покладено на Комісію протягом п'яти років з 15 червня 2016 Комісія повинна скласти звіт щодо делегування повноважень не пізніше ніж за дев'ять місяців до кінця п'ятирічного

періоду. Делегування повноважень має бути автоматично продовжено на періоди однакової тривалості, якщо Європейський парламент або Рада не заперечує проти такого продовження не пізніше ніж за три місяці до закінчення кожного періоду.

3. Особливо важливо, щоб Комісія слідувала своїй звичайній практиці і проводила консультації з експертами, включаючи експертів держав-членів, перш ніж приймати делеговані акти.

4. Делегування прав, зазначених у статті 5 (1) може бути відкликано в будь-який час Європейським парламентом або Радою. Рішення про відкликання має покласти край делегації прав, зазначених у цьому рішенні. Воно вступає в силу на наступний день після опублікування рішення в *Офіційному журналі Європейського Союзу* або на більш пізніший день, зазначений в ньому. Це не впливає на дійсність будь-яких делегованих актів які вже вступили в силу.

5. Як тільки вона приймає делегований акт, Комісія повідомляє про нього одночасно до Європейського Парламенту та Ради.

6. делеговані акт, прийнятий відповідно до статті 5 (1), набуває чинності тільки тоді, коли ніяких заперечень не було висловлено Європейським парламентом або Радою протягом двох місяців з моменту повідомлення про цей акт до Європейського Парламенту та Ради або якщо до закінчення цього терміну, Європейський парламент і Рада повідомляють Комісію, що вони не будуть заперечувати. Цей період може бути продовжений на два місяці з ініціативи Європейського Парламенту чи Ради.

#### *Стаття 51*

##### **порядок роботи Комітету**

1. Комісії повинна бути надана допомога в комітеті, встановленому статтею 21 Директиви Ради 96/48 / EC <sup>(16)</sup>. Цей комітет повинен бути сформований за правилами Регламенту (ЄС) № 182/2011.

2. Якщо зроблено посилання на цей параграф, стаття 4 Регламенту (ЄС) № 182/2011 застосовується.

3. Якщо робиться посилання на цей параграф, стаття 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011 застосовується. Якщо комітет не надає ніякої думки, Комісія не приймає проект акта і третій підпункт статті 5 (4) Регламенту (ЄС) № 182/2011 повинен застосовуватися.

#### *Стаття 52*

##### **Мотивація**

Будь-яке рішення, прийняте відповідно до цієї Директиви, що стосується оцінки відповідності або придатності для використання складових частин сумісності або перевірки підсистем, складових залізничної системи Союзу або будь-яке рішення, прийняте відповідно до статей 7, 12 і 17 повинно бути детально обгрунтоване. Про це повинно бути повідомлено якомога швидше зацікавленій стороні, разом із зазначенням засобів правового захисту, наявних відповідно до законодавства, яке діє в державі-члені і термінів, дозволених для здійснення таких заходів.

#### *Стаття 53*

##### **Звіти та інформація**

1. 16 червня 2018 року, Комісія має представити доповідь про прогрес, досягнутий в підготовці до підвищення ролі Агентства згідно з цією Директивою. Крім того, кожні три роки і в перший раз через три роки після закінчення перехідного періоду, передбаченого статтею 54, Комісія повинна представити Європейському Парламенту та Раді доповідь про прогрес, досягнутий у справі досягнення оперативної сумісності залізничної системи Союзу і функціонування агентства в цьому контексті. Ця доповідь має також включати в себе оцінку здійснення і використання реєстрів відповідно до глави VII і аналізу випадків, викладених у статті 7 і застосування глави V, оцінюючи, зокрема, функціонування угод про співпрацю, укладених між Агентством і національних органи безпеки. Для цілей першої доповіді, після закінчення перехідного періоду Комісія проводить широкі консультації з відповідними зацікавленими сторонами і встановлює програму, для оцінки прогресу. Комісія, в разі необхідності, в світлі наведеного вище аналізу, повинна запропонувати законодавчі заходи, включаючи заходи щодо забезпечення майбутньої ролі Агентства в підвищенні функціональної сумісності.

2. Агентство повинно розробити і періодично оновлювати інструмент, здатний забезпечити, на прохання держави-члена, Європейського парламенту, Комісії, огляд рівня експлуатаційної сумісності залізничної системи Союзу. Цей інструмент повинен використовувати інформацію, що міститься в реєстрах, передбачених в главі VII.

#### *Стаття 54*

##### **Перехідний режим для використання транспортних засобів**

1. Без шкоди для положень пункту 4 цієї статті, транспортні засоби, які повинні бути авторизовані в період з 15 червня 2016 року до 16 червня 2019 повинні відповідати положенням, викладеним в главі V Директиви 2008/57 / ЄС.

2. Авторизація для розміщення в експлуатацію транспортних засобів, яка були надана відповідно до пункту 1 і всі інші авторизації, видані до 15 червня 2016 року, в тому числі авторизації, надані в рамках міжнародних угод, зокрема, PIC ( *Regolamento Internazionale Carrozze* ) і RIV ( *Regolamento Internazionale VEICOLI* ), залишаються в силі відповідно до умов, при яких авторизації були надані.

3. Транспортні засоби, авторизовані до розміщення в експлуатацію відповідно до пунктів 1 і 2 повинні отримати нову авторизацію транспортного засобу для розміщення на ринку для того, щоб працювати на одній або декількох мережах, які ще не охоплені їх авторизацією. Розміщення на ринку на тих додаткових мережах підлягає статті 21.

4. В останні новини від 16 червня 2019 Агентство здійснює завдання авторизації відповідно до статей 21 і 24 та завдань, зазначених в статті 19 щодо областей застосування в державах-членах, які не повідомили Агентство та Комісію відповідно до статті 57 (2). Незважаючи на положення статей 21 і 24, національні органи безпеки держав-членів, які повідомили Агентство та Комісію відповідно до статті 57 (2) можуть продовжувати видавати дозволи відповідно до директиви 2008/57 / ЄС до 16 червня 2020 року.

#### *Стаття 55*

#### **Інші перехідні положення**

1. Додатки IV, V, VII і IX до Директиви 2008/57 / ЄС будуть діяти до дати застосування відповідних виконавчих актів, зазначених у статті 7 (5), статті 9 (4), статті 14 (10) і Статті 15 (9) цієї Директиви.

2. Директива 2008/57 / ЄС, продовжується застосовуватися щодо колійних проектів ERTMS, які повинні бути введені в експлуатацію в період з 15 червня 2016 року та 16 червня 2019 року.

3. Проекти, що завершили етап тендера або укладення контракту до 16 червня 2019 року, не підлягають попередній авторизації Агентства, згаданій у статті 19.

4. До 16 червня 2031 опції включені в контракти, які були підписані до 15 червня 2016 року не підлягають попередній авторизації Агентства, згаданій в статті 19, навіть якщо вони виконуються після 15 червня 2016 року.

5. Перед видачею авторизації на розміщення в обслуговуванні будь-якого ERTMS колійного обладнання, яке не було предметом попередньої авторизації з боку Агентства, згаданої в статті 19, національні органи безпеки повинні співпрацювати з Агентством з метою забезпечення того, щоб технічні рішення були повністю сумісними, відповідно до статей 30 (3) і 31 (2) Регламенту (ЄС) 2016/796.

#### *Стаття 56*

#### **Рекомендації і думки Агентства**

Агентство надає рекомендації та думки відповідно до статті 19 Регламенту (ЄС) 2016/796 для цілей застосування цієї Директиви. Там, де це доречно, ці рекомендації і думки повинні бути прийняті до уваги при впровадженні актів, які розробляються відповідно до цієї Директиви.

#### *Стаття 57*

#### **Транспозиція**

1. Держави-члени повинні ввести в дію закони, нормативні акти та адміністративні положення, необхідні для виконання статей 1 і 2 статті 7 (1) до (4) і (6), статті 8, статті 9 (1), статті 10 (5), статті 11 (1), (3) і (4), статті 12, 13 і 14, статті 15 (1) (8) статті 16, статті 18, статті 19 (3), статті 21 до 39, статті 40 (2), статті 41, 42, 44, 45 і 46, Статті 47 (1), (3), (4) і (7), статті 49 (1) (4) статті 54 і Додатка I, II, III і IV від 16 червня 2019 р. Вони повинні негайно передати текст цих документів Комісії.

2. Держави-члени можуть продовжити період транспозиції, згаданої в пункті 1 на один рік. Для цієї мети на 16 грудня 2018 року, держави-члени, які не введуть в дію закони, нормативні акти та адміністративні положення, протягом періоду транспозиції, зазначеного в пункті 1 повідомляють Агентство та Комісію і представляють причини такого продовження.

3. Коли держави-члени приймають ці заходи, вони повинні містити посилання на цю Директиву або супроводжуватися таким посиланням у разі їх офіційної публікації. Вони повинні також включати заяву про те, що посилання в існуючих законах, нормативних актів і адміністративних положень на Директиви скасовані цією Директивою повинні бути витлумачені як посилання на цю Директиву. Держави-члени повинні визначити, яким чином таке посилання повинно бути зроблене як ця заява має бути сформульована.

4. Держави-члени повинні повідомляти Комісії текст основних положень національного законодавства, які вони приймають у сфері, яка охоплюється цією Директивою.

5. Обов'язок і виконувати статті 13, статті 14 (1) (8), (11) і (12), статті 15 (1) (9), статті 16 (1), Статті 19 до 26, статті 45, 46 і 47, Статті 49 (1) (4) і статті 54 цієї Директиви не поширюються на Кіпр і на Мальту до тих пір, поки рейкова система не буде встановлена в межах їх територій.

Проте, як тільки державна або приватна особа подає офіційну заявку на будівництво залізничної лінії з метою її експлуатації одним або декількома залізничними підприємствами, держави-члени повинні вжити заходів щодо виконання статей, згаданих в першому підпункті протягом двох років з моменту отримання заявки.

#### *Стаття 58*

#### **скасування**

Директива 2008/57 / ЄС, з поправками, внесеними відповідно до Директив, перерахованих в Додатку V, частина А, скасовується з набранням чинності з 16 червня 2020 року без шкоди для зобов'язань держав-членів, що стосуються термінів транспозиції в національне законодавство директиви, викладених в додатку V, частина В.

Посилання на скасовану директиву повинно тлумачитися як посилання на цю Директиву і повинно читатися відповідно до кореляційної таблиці в Додатку VI.

#### *Стаття 59*

#### **Вступ в силу**

Ця Директива набуває чинності на двадцятий день після її опублікування в *Офіційному журналі Європейського Союзу*.

#### *Стаття 60*

#### **одержувачі**

Ця Директива адресована державам-членам.

Підготовано в Страсбурзі 11 травня 2016.

*Для Європейського парламенту*

*Президент*

М. Шульц

*для Ради*

*Президент*

JA HENNIS-PLASSCHAERT

<sup>(1)</sup> [OJ C 327, 12.11.2013, стор. 122](#).

<sup>(2)</sup> [OJ C 356, 5.12.2013, стор. 92](#).

<sup>(3)</sup> Положення Європейського парламенту від 26 лютого 2014 (ще не опубліковано в Офіційному журналі) і позиції Ради в першому читанні 10 грудня 2015 року ([OJ C 57, 12.2.2016, стор. 1](#)). Позиція Європейського парламенту від 28 квітня 2016 роки (ще не опубліковано в Офіційному журналі).

<sup>(4)</sup> Директива 2008/57 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про сумісності залізничної системи в рамках Співтовариства ([OJ L 191, 18.7.2008, стор. 1](#)).

<sup>(5)</sup> Постанова (ЄС) 2016/796 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року про Агентстві Європейського союзу по залізницях і скасовує Положення (ЄС) № 881/2004 (див 1 цієї Офіційному журналі).

<sup>(6)</sup> Постанова (ЄС) № 1025/2012 Європейського парламенту і Ради від 25 жовтня 2012 року з європейської стандартизації, внесення поправок в Директиви Ради 89/686 / ЕЕС і 93/15 / ЕЕС і директиви 94/9 / ЄС, 94 / 25 / ЄС, 95/16 /

EC, 97/23 / EC, 98/34 / EC, 2004/22 / EC, 2007/23 / EC 2009/23 / EC і 2009 роки / 105 / EC Європейського парламенту і Ради і скасовує рішення Ради 87/95 / EEC і Постанова № 1673/2006 / EC Європейського парламенту та Ради ( [OJ L 316, 14.11.2012, стор. 12](#) ).

(<sup>7</sup>) Директиви 2014/25 / EC Європейського парламенту та Ради від 26 лютого 2014 року про закупівлі суб'єктами , які працюють в воді, енергетики, транспорту і поштових послуг сектора і скасовує Директиви 2004/17 / EC ( [OJ L 94, 28.3.2014, стор. 243](#) ).

(<sup>8</sup>) Директива (ЄС) 2016/798 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року по безпеці на залізницях (див 102 цього Офіційному журналі).

(<sup>9</sup>) Регламент (ЄС) № 765/2008 Європейського Парламенту та Ради від 9 липня 2008 року встановлюються вимоги до акредитації та нагляду за ринком , що стосуються збуту продукції та скасовує Регламент (ЄЕС) № 339/93 ( [OJ L 218, 13.8.2008, стор. 30](#) ).

(<sup>10</sup>) Регламент (ЄС) № 182/2011 Європейського Парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року , що встановлює правила і загальні принципи , що стосуються механізмів контролю державами - членами здійснення Комісією виконавчих повноважень ( [OJ L 55, 28.2.0,2011, стор. 13](#) ).

(<sup>11</sup>) Директива 2012/34 / EC Європейського парламенту та Ради від 21 листопада 2012 року про створення єдиного європейського залізничного простору ( [OJ L 343, 14.12.2012, стор. 32](#) ).

(<sup>12</sup>) Рішення Комісії 2010/713 / EC від 9 листопада 2010 року на модулі для процедур оцінки відповідності, придатності для використання і перевірки 'ЕС' , які будуть використовуватися в технічних характеристиках для сумісності , прийнятих в відповідно до вимог директиви 2008/57 / EC про Європейський парламент і Ради ( [OJ L 319, 4.12.2010, стор. 1](#) ).

(<sup>13</sup>) Рішення Комісії 98/500 / EC від 20 травня 1998 про створення секторальних комітетів по діалогу з розвитку діалогу між соціальними партнерами на європейському рівні ( [OJ L 225, 12.8.1998, стор. 27](#) ).

(<sup>14</sup>) Директива (ЄС) 2015/1535 Європейського парламенту і Ради від 9 вересня 2015 року , що встановлює порядок надання інформації в галузі технічних регламентів і правил по послугах інформаційного суспільства ( [OJ L 241, 17.9. 2015 року, стор. 1](#) ).

(<sup>15</sup>) Постанова № 768/2008 / EC Європейського Парламенту та Ради від 9 липня 2008 роки спільного основи для збуту продукції, і скасовує Рішення Ради 93/465 / EEC ( [OJ L 218, 13.8.2008, стр. 82](#) ).

(<sup>16</sup>) Директива Ради 96/48 / EC від 23 липня 1996 року про експлуатаційної сумісності транс'європейської системи високошвидкісної залізничної ( [OJ L 235, 17.9.1996, стор. 6](#) ).

## Додаток I

### ЕЛЕМЕНТИ залізничної системи Союзу

#### 1. Мережа

Для цілей цієї Директиви, мережа Союзу повинна включати в себе наступні елементи:

(А) спеціально побудовані високошвидкісні лінії, обладнані для швидкостей, як правило, не менше 250 км / год;

(Б) спеціально модернізовані високошвидкісні лінії, обладнані для руху зі швидкістю близько 200 км / год;

(С) спеціально модернізовані високошвидкісні лінії, які мають особливі характеристики в результаті топографічних, рельєфних або містобудівних обмежень, на яких швидкість повинна бути адаптована в кожному конкретному випадку. Ця категорія включає в себе з'єднувальні лінії між високошвидкісними і звичайними мережами, лінії через станції, доступ до терміналів, депо і т.д. їзда на звичайній швидкості за допомогою "високо швидкісного" рухомого складу;

- (D) звичайні лінії, призначені для пасажирських перевезень;
- (E) звичайні лінії, призначені для змішаних перевезень (пасажирів і вантажів);
- (F) звичайні лінії, призначені для вантажних перевезень;
- (G) пасажирські хаби;
- (H) вантажні центри, в тому числі інтермодальні термінали;
- (I) Лінії, що з'єднують вищеперераховані елементи.

Ця мережа включає в себе управління трафіком, навігаційні та відстежувальні системи, технічні установки для обробки даних і телекомунікації, призначені для міжміських пасажирських перевезень і вантажних перевезень по мережі, з тим щоб гарантувати безпечне і гармонійне функціонування мережі та ефективне управління трафіком.

## **2. Транспортні засоби**

Для цілей цієї Директиви, транспортні засоби Союзу повинні включати всі транспортні засоби, що потенційно пожуть переміщатись по всій або частині мережі Союзу:

- локомотиви і пасажирський рухомий склад, в тому числі тепловози або електровози, самохідні тепловозні або електричні пасажирські поїзди і пасажирські вагони;

- вантажні вагони, в тому числі низькопалубні транспортні засоби, призначені для всієї мережі і транспортні засоби, призначені для перевезення вантажних автомобілів;

- спеціальні транспортні засоби, наприклад, колійні машини.

Цей перелік транспортних засобів, повинен включати і ті, які спеціально призначені для роботи на різних типах високошвидкісних ліній, описаних в пункті 1.

---

## **Додаток II**

### **ПІДСИСТЕМИ**

#### **1. Перелік підсистем**

Для цілей цієї Директиви, система складових залізничної системи Союзу може бути розбита на наступні підсистеми:

- (A) структурні напрямки:

- інфраструктура,
- енергія,
- колійні системи управління і сигналізації,
- Бортові системи управління і сигналізації,
- рухомий склад; або

(Б) функціональні зони:

- експлуатація та управління рухом,
- технічне обслуговування,
- телематика для пасажирських і вантажних перевезень.

## **2. Опис підсистем**

Для кожної підсистеми або частини підсистеми, перелік компонентів і аспектів, що стосуються взаємодії пропонується Агентством на момент складання відповідного проекту ТСІ. Не визначаючи вибір аспектів і складових, що стосуються взаємодії або порядку, в якому вони будуть підпадати ТСІ, підсистеми включають в себе наступне:

### **2.1. Інфраструктура**

Колія, пункти, переїзди, інженерні споруди (мости, тунелі тощо), елементи залізничних станцій (в тому числі входи, платформи, зони доступу, сервісні центри, туалети та інформаційні системи, а також їх доступність для людей з обмеженими можливостями, інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю), обладнання безпеки і захисту.

### **2.2. Енергетика**

Система електроживлення, в тому числі повітряні лінії і колійні системи вимірювання споживання та системи зарядки.

### **2.3. Колійні системи управління і сигналізації**

Все колійне обладнання, необхідне для забезпечення безпеки і управління та контролю руху поїздів, авторизованих переміщатись по мережі.

### **2.4. Бортові системи управління і сигналізації**

Все обладнання на борту потрібне для забезпечення безпеки і управління та контролю руху поїздів, авторизованих переміщатись по мережі.

### **2.5. Експлуатація і управління дорожнім рухом**



Процедури і пов'язане з ними обладнання, що дозволяють узгоджену роботу різних структурних підсистем, під час нормальних і аварійних операцій, в тому числі, зокрема, при формуванні складу поїзда і керування поїздами, плануванні і управлінні рухом.

Професійні кваліфікації, які можуть знадобитися для проведення будь-якого типу залізничної операції.

## **2.6. Телематичні додатки**

Відповідно до Додатку I, ця підсистема складається з двох елементів:

(А)Додатки[програми] для пасажирських перевезень, в тому числі систем, які забезпечують пасажирам інформацію до і під час подорожі, бронювання і платіжні системи, управління багажем і управління з'єднаннями між поїздами і з іншими видами транспорту;

(Б)програми для транспортних послуг, включаючи інформаційні системи (моніторинг в реальному часі, вантажних автомобілів і потягів), систем розподілу та сортування, резервування, виставлення рахунків-фактур та оплати, систем управління зв'язками з іншими видами транспорту і виробництва електронних супровідних документів.

## **2.7. Рухомий склад**

Структурна одиниця, управління і контролю системи всього поїздного обладнання, пристроями накопичення електричної енергії, тягою і перетворенням енергії, бортовим обладнанням для вимірювання споживання електроенергії і зарядки, гальмування, зчеплення і ходової частини (візки, мости і т.д.) і підвіски, двері, інтерфейси людина/машина (водій, бортовий персонал і пасажирів, в тому числі доступний режим для інвалідів та осіб з обмеженими фізичними можливостями), пасивними або активними пристроями безпеки і умовами, необхідними для здоров'я пасажирів і бортового персоналу.

## **2.8. Технічне обслуговування**

Процедури, пов'язане з ними обладнання, логістичні центри для робіт з технічного обслуговування і резерви, що забезпечують обов'язкове коригуюче і профілактичне обслуговування для забезпечення сумісності залізничної системи Союзу і гарантують необхідну продуктивність.

---

## **Додаток III**

### **Основні [критичні] вимоги**

#### **1. Загальні вимоги**

##### **1.1. Безпека**

1.1.1. Проектування, будівництво або монтаж, технічне обслуговування і моніторинг безпеки критично важливих компонентів, а більш конкретно компонентів, що беруть участь в русі поїздів, повинні бути такими, щоб гарантувати безпеку на рівні, що відповідає цілям, встановленим для мережі, в тому числі для конкретних аварійних ситуацій.

1.1.2. Параметри, що відносяться до контакту колесо/колія повинні відповідати вимогам стабільності, необхідним для того, щоб гарантувати безпечний рух при максимально допустимій швидкості. Параметри гальмівного обладнання повинні гарантувати, що можна зупинитися в межах заданого гальмівного шляху при максимально допустимій швидкості.

1.1.3. Компоненти, що використовуються повинні витримувати будь-які нормальні або виняткові навантаження, які були визначені в період їх експлуатації. Наслідки з точки зору безпеки будь-яких випадкових відмов мають бути обмежені відповідними засобами.

1.1.4. Конструкція стаціонарних установок і рухомого складу і вибору використовуваних матеріалів повинні бути спрямовані на обмеження виникнення, поширення та впливу вогню і диму в разі пожежі.

1.1.5. Будь-які пристрої, призначені для взаємодії з користувачами повинні бути сконструйовані таким чином, щоб не порушити безпечну роботу пристроїв або здоров'я і безпеки користувачів, якщо вони використовуються передбаченим чином, хоча і не у відповідності з розміщеними інструкціями.

##### **1.2. Надійність і доступність**

Контроль і обслуговування стаціонарних або рухомих елементів, які беруть участь в русі поїздів, повинні бути організовані, проведені і визначені кількісно таким чином, щоб забезпечити їх роботу відповідно до передбачуваних умов.

### **1.3. Здоров'я**

1.3.1. Матеріали, які в залежності від того, як вони використовуються, можуть становити небезпеку для здоров'я тих, хто має доступ до них, не повинні використовуватися в поїздах і залізничній інфраструктурі.

1.3.2. Матеріали повинні бути обрані, розміщені і використовуватися таким чином, щоб обмежити емісію шкідливих і небезпечних парів або газів, зокрема, в разі виникнення пожежі.

### **1.4. Захист навколишнього середовища**

1.4.1. Вплив на навколишнє середовище при створенні та функціонуванні залізничної системи повинні бути оцінені і прийняті до уваги на етапі проектування системи відповідно до законодавства Союзу.

1.4.2. Матеріали, використовувані в поїздах та інфраструктурі повинні запобігти викиду парів або газів, які шкідливі і небезпечні для навколишнього середовища, особливо в разі виникнення пожежі.

1.4.3. Рухомий склад і системи енергозабезпечення повинні бути спроектовані і виготовлені таким чином, щоб бути електромагнітно сумісними з установками, обладнанням і громадськими чи приватними мережами, яким вони можуть перешкодити.

1.4.4. Конструкція і експлуатація системи залізниць не повинні призводити до неприпустимого рівня шуму, створюваного нею:

- в районах, прилеглих до залізничної інфраструктури, як це визначено в пункті (3) статті 3 Директиви 2012/34 / ЄС, і

- в кабіні водія.

1.4.5. Функціонування системи залізничного транспорту не повинно призводити до неприпустимого рівня коливань ґрунту в робочому так і в нормальному технічному стані в районах, прилеглих до інфраструктури,.

### **1.5. Технічна сумісність**

Технічні характеристики інфраструктури та стаціонарних установок повинні бути сумісні один з одним і з тими поїздами, які будуть використовуватися в системі залізниць. Ця вимога включає в себе безпечну інтеграцію підсистеми рухомого складу з інфраструктурою.

Якщо дотримання цих характеристик виявляється важким на деяких ділянках мережі, можуть бути реалізовані тимчасові рішення, які забезпечать сумісність в майбутньому.

### **1.6. Доступність**

1.6.1. Підсистеми «Інфраструктура» і «рухомий склад» повинні бути доступні для інвалідів і осіб з обмеженими фізичними можливостями з метою забезпечення доступу на рівній основі з іншими шляхом запобігання або усунення бар'єрів, а також шляхом інших відповідних заходів. Це включає в себе проектування, будівництво, оновлення, модернізацію, технічне обслуговування та експлуатацію відповідних частин підсистем, до яких є доступ громадян.

1.6.2. В "операціях" і підсистемі "телематичні додатки для пасажирів" повинно забезпечуватись необхідну функціональність, необхідну для полегшення доступу для інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю на рівній основі з іншими шляхом запобігання або усунення бар'єрів, а також шляхом інших відповідних заходів.

## **2. Вимоги , специфічні для кожної підсистеми**

### **2.1. Інфраструктура**

#### **2.1.1. Безпека**

Відповідні заходи повинні бути прийняті для запобігання доступу до неї або небажаних вторгнень в установки.

Повинні бути вжиті заходи, щоб обмежити небезпеки, яким піддаються особи, зокрема, коли поїзди проходять через станції.

Інфраструктура, до якої громадяни мають доступ повинна бути сконструйована і виготовлена таким чином, щоб обмежити будь-які людські загрози безпеки (стабільність, пожежну безпеку, доступ, евакуацію, платформи і т.д.).

Відповідні положення повинні бути встановлені, щоб прийняти до уваги особливі умови безпеки в тунелях дуже великої протяжності і віадуках.

### **2.1.2. Доступність**

Підсистема Інфраструктура, в якій громадськість має доступ повинна бути доступна для інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю відповідно до пункту 1.6.

## **2.2. Паливно - енергетичний**

### **2.2.1. Безпека**

Експлуатація систем енергопостачання не повинна привести до зниження безпеки або поїздів або осіб (користувачів, обслуговуючого персоналу, жителів прилеглих територій і третіх осіб).

### **2.2.2. Захист навколишнього середовища**

Функціонування електричних або теплових систем енергопостачання не повинно втручатися в навколишнє середовище понад встановлених лімітів.

### **2.2.3. Технічна сумісність**

Електрична / тепла енергія живлення повинна:

- дозволяти поїздам для досягнення заданих рівнів продуктивності,

- в випадку систем енергопостачання електроенергії, бути сумісними з пристроями накопичення енергії, встановлених на поїздах.

## **2.3. Контроль-управління і сигналізація**

### **2.3.1. Безпека**

Установки ланцюгів управління і сигналізації і процедури, які використовуються повинні дозволити поїздам переміщатись з рівнем безпеки, який відповідає цілям, встановленим для мережі. Системи сигналізації ланцюгів управління повинні продовжувати забезпечувати безпечний прохід поїздів, яким дозволено працювати, при погіршенні умов.

### **2.3.2. Технічна сумісність**

Вся нова інфраструктура та весь новий рухомий склад, вироблений або розроблений після прийняття сумісних ланцюгів управління і сигналізації повинні бути пристосовані до використання цих систем.

Устаткування контролю-управління і сигналізації встановлені в кабінах машиністів повинне дозволити нормальну роботу, при зазначених умовах, на всій системі залізниць.

## **2.4. Рухомий склад**

### **2.4.1. Безпека**

Конструкція Рухомого складу і з'єднання між транспортними засобами, повинні бути сконструйовані таким чином, щоб захистити пасажирські і водійські відсіки в разі зіткнення або сходу з рейок.

Електричне обладнання не повинно привести до зниження безпеки і функціонування ланцюгів управління і сигналізації установки.

Методи гальмування і теплові навантаження повинні бути сумісні з конструкцією доріжок, інженерних споруд і систем сигналізації.

Повинні бути вжиті заходи для запобігання доступу до електричних складових під напругою, щоб не ставити під загрозу безпеку людей.

У разі небезпеки, пристрої повинні дозволити пасажирів інформувати водія і супроводжуючий персонал, щоб зв'язатися з ними.

Безпека пасажирів при посадці і висадці з поїздів має бути забезпечена. Вхідні двері повинні включати в себе системи відкриття і закриття, які гарантують безпеку пасажирів.

Аварійні виходи повинні бути передбачені і вказані.

Відповідні положення повинні бути встановлені, щоб прийняти до уваги особливі умови безпеки в тунелях дуже великої протяжності.

Система аварійного освітлення на борту поїзда, яка має достатню інтенсивність і тривалість є абсолютною вимогою.

Потяги повинні бути обладнані системою оповіщення, яка забезпечує засоби зв'язку для громадськості з боку персоналу на борту.

Пасажирам повинно бути надано легко зрозумілу і вичерпну інформацію про правила, які відносяться до них як на залізничних вокзалах так і в поїздах.

#### **2.4.2. Надійність і доступність**

Конструкція життєво важливого обладнання та ходової, обладнання зчеплення і гальмування, а також системи управління-контролю повинна, в визначеній аварійній ситуації, бути такою, щоб дозволити поїзду продовжити рух без негативних наслідків для решти обладнання, що знаходиться в експлуатації.

#### **2.4.3. Технічна сумісність**

Електричне обладнання повинно бути сумісним з роботою контрольно-командних і сигнальних установок.

У разі електричної тяги, характеристики пристроїв приймання струму повинні бути такими, щоб потяги подорожувати по системам енергопостачання систем залізничного транспорту.

Характеристики рухомого складу повинні бути такими, щоб дозволити йому подорожувати по будь-якій лінії, на якій він, як очікується, діятиме з урахуванням відповідних кліматичних умов.

#### **2.4.4. Елементи управління**

Потяги повинні бути обладнані пристроєм для запису. Дані, що збираються за допомогою цього пристрою і обробка інформації повинні бути узгоджені.

#### **2.4.5. Доступність**

Підсистема Рухомий склад, до якої громадськість має доступ повинна бути доступною для інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю відповідно до пункту 1.6.

### **2.5. Технічне обслуговування**

#### **2.5.1. Безпека життєдіяльності**

Технічні системи і процедури, які використовуються в центрах повинні забезпечувати безпечну експлуатацію підсистеми і не становити загрозу для здоров'я і безпеки.

#### **2.5.2. Захист навколишнього середовища**

Технічні системи і процедури, які використовуються в центрах технічного обслуговування не повинні перевищувати допустимі рівні загроз щодо навколишнього середовища.

#### **2.5.3. Технічна сумісність**

Установки технічного обслуговування рухомого складу повинні бути такими, щоб забезпечити безпеку, здоров'я і комфорт операцій, які будуть проводитися на всіх місцях, для яких вони були розроблені.

## **2.6. Експлуатація і управління дорожнім рухом**

### **2.6.1. Безпека**

Узгодження правил експлуатації мереж і кваліфікації водіїв і бортового персоналу і персоналу в центрах управління повинні бути такими, щоб забезпечити безпечну роботу, беручи до уваги різні вимоги прикордонного та внутрішнього обслуговування.

Операції технічного обслуговування і інтервали, навчання та кваліфікація персоналу центру технічного обслуговування і управління та система контролю якості створена операторами, зацікавленими в центрах управління і технічного обслуговування повинні бути такими, щоб забезпечити високий рівень безпеки.

### **2.6.2. Надійність і доступність**

Операції технічного обслуговування і періоди, навчання та кваліфікація персоналу центру технічного обслуговування і управління та система контролю якості створена операторами, зацікавленими в центрах управління і технічного обслуговування повинні бути такими, щоб забезпечити високий рівень надійності та доступності системи.

### **2.6.3. Технічна сумісність**

Узгодження правил експлуатації мереж і кваліфікації водіїв, на борту персонал і транспортні менеджери повинні бути такими, щоб забезпечити ефективність роботи на залізничній системі, беручи до уваги різні вимоги прикордонного та побутового обслуговування.

### **2.6.4. Доступність**

повинні бути вжиті відповідні заходи для отримання впевненості у тому, що робочі правила забезпечують необхідну функціональність, необхідну для забезпечення доступності для інвалідів та осіб з обмеженими фізичними можливостями.

## **2.7. Телематичні додатки для вантажних автомобілів і пасажирів**

### **2.7.1. Технічна сумісність**

Основні вимоги для телематичних додатків гарантувати мінімальну якість обслуговування пасажирів та перевізників товарів, зокрема, з точки зору технічної сумісності.

Слід вжити заходів для забезпечення:

-що бази даних, програмне забезпечення і протоколи передачі даних розробляються таким чином, що дозволяє максимально здійснювати обмін даними між різними додатками і операторами, за винятком конфіденційних комерційних даних,

- легкого доступу до інформації для користувачів.

### **2.7.2. Надійність і доступність**

Методи використання, управління, оновлення та підтримка цих баз даних, програмне забезпечення і дані протоколів зв'язку повинні гарантувати ефективність цих систем і якість обслуговування.

### **2.7.3. Здоров'я**

Інтерфейси між цими системами і користувачами повинні відповідати мінімальним правилам по ергономіці і охороні здоров'я.

### **2.7.4. Безпека**

Прийнятні рівні цілісності і надійності повинні бути передбачені для зберігання або передачі інформації, пов'язаної з безпекою.

### **2.7.5. Доступність**

повинні бути вжиті відповідні заходи для забезпечення того, щоб телематичні додатки для пасажирських підсистем забезпечували необхідну функціональність, необхідну для забезпечення доступності для інвалідів та осіб з обмеженими фізичними можливостями.

## Додаток IV

### ПРОЦЕДУРА ПЕРЕВІРКИ "ЄС" ДЛЯ ПІДСИСТЕМ

#### 1. Загальні принципи

"ЄС" перевірка" означає процедуру що здійснюється заявником в розумінні статті 15, щоб продемонструвати, що вимоги відповідного закону Союзу і будь-яких відповідних національних правил, що відносяться до підсистеми, були виконані, і підсистема може бути авторизована на введення в експлуатацію.

#### 2. СЕРТИФІКАТ ПЕРЕВІРКИ ВИДАННИЙ УПОВНОВАЖЕНИМ ОРГАНОМ

##### 2.1. Вступ

Для цілей цієї Директиви, перевірка з посиланням на ТСІ це процедура, при якій уповноважений орган перевіряє і засвідчує, що підсистема відповідає належним технічним специфікаціям для сумісності (ТСІ).

Це не впливає на зобов'язання заявника дотримуватися інших застосовних законодавчих актів Союзу та будь-яких перевірок з боку органів з оцінки, які вимагаються іншими правилами.

##### 2.2. Проміжний звіт про перевірку (ISV)

###### 2.2.1 Принципи

На прохання заявника Перевірку можуть бути зроблено для частини підсистеми або процедура перевірки може бути обмежена певними етапами. У цих випадках, результати перевірки можуть бути зареєстровані в "проміжному звіті про перевірку" (ISV), виданоу уповноваженим органом, обраним заявником. ISV повинен надати посилання на ТСІ, відповідність якому було піддано оцінці.

###### 2.2.2 Частини підсистеми

Заявник може подати заяву на ISV для будь-якої частини, на яку він вирішує розділити підсистему. Кожна частина повинна бути перевірена на кожному етапі, як зазначено в пункті 2.2.3.

###### 2.2.3 Етапи процедури перевірки

Підсистема, або певні частини підсистеми, повинні бути перевірені на кожному з наступних етапів:

(А) загальний дизайн;

(Б) виробництво: виготовлення, в тому числі, зокрема, цивільно-інженерна діяльність, виробництво, зборка складових та загальне регулювання;

(С) остаточне тестування.

Заявник може подати заяву на ISV на стадії проектування (включаючи типові випробування) і на стадії виробництва для всієї підсистеми або для будь-якої частини, на яку заявник вирішив розбити її (дивись пункт 2.2.2).

#### 2.3. Сертифікат про перевірку

2.3.1. Уповноважені органи, відповідальні за перевірку проектування, виробництво і остаточне тестування підсистеми і складають сертифікат перевірки, призначений для заявника, який, в свою чергу оформляє декларацію перевірки "ЄС". Сертифікат про перевірку повинен містити посилання на ТСІ, з яким відповідність було піддано оцінці.

У разі, якщо підсистема не була оцінена на предмет її відповідності з усіма відповідними ТСІ (наприклад, в разі часткового скасування, часткове застосування ТСІ для оновлення або модернізації, перехідний період в ТСІ або в особливому випадку), Сертифікат про Перевірку повинен дати точне посилання на ТСІ або їх складові частини, відповідність яких не розглядалася уповноваженим органом в ході процедури перевірки.

2.3.2. Якщо ISV було видано, уповноважений орган відповідальний за перевірку підсистеми, приймає ці ISV до уваги, і до видачі його сертифікату про перевірку:

(А) перевіряє, що ISV коректно охоплює відповідні вимоги ТСІ;

(Б) перевіряє всі аспекти, які не охоплені в ISV; і

(С) перевіряє остаточне тестування підсистеми в цілому.

2.3.3. У разі модифікації підсистеми вже охопленої сертифікатом перевірки, уповноважений орган повинен виконувати тільки ті іспити і тести, які є актуальними і необхідними, тобто оцінка повинна відноситися тільки до частин підсистеми, які змінюються і їх інтерфейсів в незмінених частинах підсистеми.

2.3.4 Кожен уповноважений орган, який бере участь в перевірці підсистеми, повинен складати файл відповідно до статті 15 (4), що охоплює його діяльність.

#### **2.4. Технічний файл , який супроводжує декларацію перевірки "ЄС".**

Технічний файл, який супроводжує декларацію перевірки "ЄС" повинен бути зібраний заявником і повинен містити такі відомості:

(А)технічні характеристики пов'язані з дизайном, включаючи загальні та докладні креслення щодо виконання, електричні і гідравлічні схеми, схеми кіл управління, опис обробки даних і автоматизованих систем до рівня деталізації, достатньої для здійснення документування перевірки відповідності, документацію на експлуатацію та технічне обслуговування і т.д., що відповідають даній підсистемі;

(Б) список компонентів інтероперабельності, зазначених у пункті (г) статті 4 (3), які включені до підсистеми;

(С)файли, зазначені в статті 15 (4), укладені кожним з уповноважених органів, що беруть участь у перевірці підсистеми, які повинні включати:

-копії декларацій перевірки "ЄС" і, де це може бути застосовано, декларації придатності для використання "ЄС", встановлених для складових частин інтероперабельності, зазначених в пункті (d) статті 4 (3) і супроводжуватися, при необхідності, за допомогою відповідних розрахунків і копій протоколів випробувань і перевірок, що проводяться уповноваженими органами на основі загальних технічних специфікацій,

-якщо є, ISV, які супроводжують сертифікат про перевірку, в тому числі результати перевірки уповноваженим органом дійсності ISV,

-сертифікат про перевірку, супроводжується відповідними розрахунками і підписується уповноваженим органом, відповідальним за перевірку, про те, що підсистема відповідає вимогам відповідного ТСІ і згадуються будь-які застереження які були записані в ході виконання робіт і не були відкликані; сертифікат про перевірку також має супроводжуватися звітами інспекцій та аудитів, складених тим же органом у зв'язку з його діяльністю, як це зазначено в пунктах 2.5.2 і 2.5.3;

(D) сертифікати перевірки, видані відповідно до інших правових актів Союзу;

(E) якщо потрібна перевірка безпечної інтеграції відповідно до пункту (с) статті 18 (4) і пункту (с) статті 21 (3), відповідна технічна документація повинна включати звіт(и) експертів відносно СУБ, щодо оцінки ризиків, зазначених у статті 6 (3) Директиви 2004/49 / ЄС [\(1\)](#).

## 2.5. Нагляд з боку уповноважених органів.

2.5.1. Уповноважений орган який несе відповідальність за перевірку виробництва, повинен мати постійний доступ до будівельних майданчиків, виробничих цехів, складських площ і, при необхідності, заводських ліній або випробувального обладнання і, в більш загальному плані, всі приміщення, які він вважатиме потрібними для свого завдання. Уповноважений орган повинен отримати всі документи, необхідні для цієї мети, і, зокрема, плани по впровадженню і технічну документацію щодо підсистеми.

2.5.2. Уповноважений орган, відповідальний за перевірку впровадження повинен періодично проводити перевірки з метою підтвердження його відповідності TCI (iv). Він повинен підтвердити цю відповідальність за впровадження аудиторським звітом. Його наявність може вимагатися на певних етапах будівельних робіт.

2.5.3. Крім того, уповноважений орган може оплатити несподівані візити до будмайданчика або в виробничі цехи. Під час таких відвідувань уповноважений орган може проводити повний або частковий аудит. Він повинен забезпечити осіб, відповідальних за впровадження звітом перевірки і, в разі необхідності, аудиторським висновком.

2.5.4. Уповноважений орган повинен бути в змозі контролювати підсистему, на якій встановлений компонент інтероперабельності, для того, щоб оцінити, де це необхідно, відповідність TSI, його придатність для використання в його передбачуваному залізничному середовищі.

## 2.6. Подання

Копія технічної документації, що додається до декларації перевірки "ЕК" повинна зберігатися заявником) протягом всього терміну служби підсистеми. Вона повинна бути направлена до будь-якої держави-члена або Агентства за запитом.

Документація, додана до заявки на отримання авторизації на розміщення в експлуатації, повинна бути представлена в орган, який її [авторизацію] надає. Національний орган безпеки або Агентство може запросити цю частину (и) документів, подану разом з авторизацією, перекладеною на свою мову.

## 2.7. Публікація

Кожен уповноважений орган повинен періодично публікувати відповідну інформацію, що стосується:

(A) запитів про перевірку і отримання ISV;

(B) запит оцінки відповідності та придатності для використання компонентів інтероперабельності;

(C) ISV виданий або відмовлений;

(D) сертифікати про перевірку і сертифікати "ЄС" на предмет придатності для використання видані або ж відмовлені;

(E) сертифікати перевірки видані або відмовлені.

## 2.8. Мова



Файли і листування, які стосуються процедури перевірки "ЄС" повинні бути написані державною мовою Союзу держави-члена, в якій заявник зареєстрований або на офіційній мові Союзу, погодженій заявником

### 3. СЕРТИФІКАТ ПЕРЕВІРКИ, що видається ПРИЗНАЧЕНИМ органом

#### 3.1. ВСТУП

У разі, коли застосовуються національні правила, перевірка повинна включати в себе процедуру, згідно з якою орган, призначений відповідно до статті 15 (8), (призначений орган) перевіряє і засвідчує, що підсистема відповідає національним правилам, заявлених відповідно до статті 14 для кожної держави-члена, в яких підсистема буде авторизована для введення в експлуатацію.

#### 3.2. Сертифікат про перевірку

Призначений орган оформляє свідоцтво про перевірку, запрошену заявником.

Сертифікат повинен містити точне посилання на національне правило (а), чю відповідність було розглянуто призначеним органом в процесі перевірки.

У разі національних правил, що стосуються підсистем, що входять до складу транспортного засобу, призначений орган повинен розділити сертифікат на дві частини, одна частина включає посилання на ці національні правила, пов'язані виключно з технічною сумісністю між транспортним засобом і відповідною мережею, і інша частина для всіх інших національних правил.

#### 3.3. Файл

Файл складений призначеним органом і супроводжувачий сертифікат перевірки в разі національних правил повинні бути включені в технічний файл, який супроводжує декларацію перевірки "ЄС", зазначену в пункті 2.4 та містить технічні дані, які мають значення для оцінки відповідності підсистеми з цими національними правилами.

#### 3.4. Мова

Файли і листування, які стосуються процедури перевірки "ЄС" повинні бути написані державною мовою Союзу держави-члена, в якій заявник знаходиться або на офіційній мові Союзу, прийнятій заявником.

### 4. Перевірка частин підсистем відповідно до статті 15 (7)

Якщо сертифікат перевірки повинен бути виданий для деяких частин підсистеми, положення, що стосуються цього Додатка застосовуються відповідно для тих частин.

(<sup>1</sup>) Директива 2004/49 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку на залізницях Співтовариства , і що змінює директиву Ради 95/18 / ЄС про ліцензування залізничних підприємств та директиви 2001/14 / ЄС про розподіл пропускнуої спроможності залізничної інфраструктури та стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікацію безпеки (Директива по безпеці на залізничному транспорті) ( [O J L 164, 30.4.2004, стор. 44](#) ).

#### Додаток V

#### ЧАСТИНА А

#### Скасування директив з переліком послідовних поправок до них

(відповідно до статті 58)

Директива 2008/57 / ЄС	( <a href="#">O J L 191, 18.7.2008, стор. 1</a> ) .
Директива 2009/131 / ЄС	( <a href="#">O J L 273, 17.10.2009, стор. 12</a> ) .

Директива 2011/18 / ЄС	( <a href="#">OJ L 57, 2.3.2011, стор. 21</a> ) .
------------------------	---

**ЧАСТИНА Б****Терміни транспозиції в національне законодавство****(Відповідно до статті 57)**

<b>директива</b>	<b>Крайній термін для транспонування</b>
2008/57 / ЄС	19 липня 2010
2009/131 / ЄС	19 липня 2010
2011/18 / ЄС	31 грудня 2011

**Додаток VI****кореляційна таблиця**

<b>Директива 2008/57 / ЄС</b>	<b>Ця Директива</b>
Стаття 1	Стаття 1
Стаття 2 (а) (г)	Стаття 2 (1) (5), (7) (17) і (19) (28)
-	Стаття 2 (6), (18) і (29) до (45)
Стаття 3	-
Стаття 4	Стаття 3
Стаття 5 (1) (3) (г)	Стаття 4 (1) (3) (г)
-	Стаття 4 (3) (з) і (л)
Стаття 5 (4) (8)	Стаття 4 (4) (8)
Стаття 6	Стаття 5
Стаття 7	Стаття 6

Стаття 8	-
Стаття 9	Стаття 7
Стаття 10	Стаття 8
Стаття 11	Стаття 9
Стаття 12	-
Стаття 13	Стаття 10
Стаття 14	Стаття 11
Стаття 15 (1)	Статті 18 (2)
Стаття 15 (2) і (3)	-
Стаття 16	Стаття 12
Стаття 17	Статті 13 і 14
Стаття 18	Стаття 15
Стаття 19	Стаття 16
-	Стаття 17
-	Стаття 18 (за винятком 18 (3))
-	Статті 19, 20, 21, 22 і 23
Стаття 20	-
Стаття 21	-
Статті з 22 по 25	-
Стаття 26	Стаття 24
Стаття 27	Стаття 14 (10)

-	Стаття 26
Стаття 28 і Додаток VIII	Статті 27 до 44 років
-	Стаття 45
Стаття 29	Стаття 51
Статті 30 і 31	-
Стаття 32	Стаття 46
Стаття 33	Стаття 47 (3), (4), (6) і (7)
-	Стаття 47 (1), (2) і (5)
Стаття 34	Стаття 48
Стаття 35	Стаття 49
Стаття 36	-
-	Стаття 50
Стаття 37	Стаття 52
Стаття 38	Стаття 57
Стаття 39	Стаття 53
-	Статті 54 і 55
-	Стаття 56
Стаття 40	Стаття 58
Стаття 41	Стаття 59
Стаття 42	Стаття 60
Додаток I до III	Додаток I до III

---

додаток IV	Стаття 9 (2)
додаток V	Стаття 15 (9)
додаток VI	додаток IV
додаток VII	Стаття 14 (10)
додаток VIII	Статті 30, 31 і 32
додаток IX	Стаття 7 (5)
додаток X	додаток V
додаток XI	додаток VI

---

#### **Заява Комісії щодо пояснювальних документів**

Комісія нагадує, що Європейський парламент, Рада і Комісія визнали в їх спільній політичній декларації від 27 жовтня 2011 року в пояснювальних документах, що інформація надана державам-членам Комісії щодо транспозиції директив в національне законодавство "повинна бути ясною і точною" для того, щоб сприяти досягненню Комісією свого завдання по нагляду за застосуванням права Союзу. В даному випадку, пояснювальні документи могли б бути корисними для досягнення цієї мети. Комісія шкодує про те, що остаточний текст не містить положення з цього приводу.