**Проект!**

**Наредба за изменение и допълнение на Наредба № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз** *(обн., ДВ, бр. 55 от 2004 г., попр., бр. 60 от 2004 г., изм. и доп., бр. 91 от 2005 г., бр. 55 от 2006 г., попр., бр. 59 от 2006 г., изм. и доп., бр. 88 от 2007 г., бр. 84 от 2010 г., бр. 5 от 2012 г., доп., бр. 3 от 2013 г., изм. и доп., бр. 71 от 2013 г., бр. 106 от 2013 г., бр. 4 от 2015 г., бр. 1 от 2016 г., бр. 85 от 2017 г.)*

 **§ 1.** В чл. 1 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

 а) в т. 2 думите „тях, както и връзките между тях“ се заменят с „всяка подсистема, съставните елементи на оперативната съвместимост, интерфейсите и приложимите процедури, необходими за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на Европейския съюз“;

 б) в т. 3 след думата „подсистемите“ се добавя „за съответствие със съществените изисквания за оперативна съвместимост и/или с изискванията на националните правила за безопасност или техническите правила“;

 в) в т. 4 след думата „подсистеми“ се поставя запетая и думите „и превозни средства“ се заменят с „на разрешение за пускане на пазара на превозно средство и на разрешение за тип превозни средства“.

1. Създава се нова ал. 2:

 „(2) Наредбата има за цел да се определи оптимално равнище на техническа хармонизация, да се създадат условия за улесняване, подобряване и развитие на железопътните транспортни услуги в Република България, с държавите-членки на Европейския съюз и с трети държави, както и да се допринесе за приключване на изграждането на единното европейско железопътно пространство и за постепенното изграждане на вътрешния пазар на Европейския съюз.“

1. Досегашната ал. 2 става ал. 3 и в нея се правят следните изменения и допълнения:

 а) в т. 1 след думата „транспорт“ се поставя запетая и се добавя „железопътните превозни средства с олекотена конструкция, както и инфраструктурата, която се използва изключително от тези превозни средства“;

 б) в т. 4 след думата „собственика“ се добавя „или упълномощен от него оператор“, а след думата „товари“ се добавя „или превоз на хора за нетърговски цели“;

 в) създават се т. 5 и 6:

 „5. железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, понякога използвана от тежки железопътни превозни средства при експлоатационните условия на железопътната система с олекотена конструкция, когато това е необходимо за целите на осъществяване на връзки само за тези превозни средства;

 6. превозни средства, използвани основно върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, но оборудвани с някои тежки железопътни компоненти, необходими за осъществяване на транзитно преминаване на ограничена и ясно определена отсечка от тежка железопътна инфраструктура, единствено за целите на осъществяване на връзки.“

 **§ 2.** В чл. 3 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

 а) в основния текст думите „се разделя на подсистеми, посочени в част Б на приложение № 1, като за всяка една от тях се определят специфични съществени изисквания“ се заменят с „включва“ и точката се заменя с двоеточие;

 б) създават се т. 1 и 2:

 „1. стационарни и мобилни елементи, обхващащи, от една страна, мрежата, която е съставена от линиите, гарите, терминалите и всички видове стационарно оборудване, нужно за гарантиране на безопасно и непрекъснато функциониране на системата, а от друга страна — всички превозни средства, движещи се по мрежата (Приложение № 1);

2. подсистеми, определени в Приложение № 1а.“

1. В ал. 2:

а) досегашният текст става изречение първо и в него след думата „функционални“ се добавя „и трябва да отговарят на съществените изисквания, определени в Глава втора и Приложение № 1в“;

б) създава се изречение второ: „За всяка подсистема се определят технически спецификации, регламентиращи съставните елементи и интерфейсите с цел постигане на съществените изисквания.“

1. Създават се ал. 3 и 4:

 „(3) Превозното средство се състои от една подсистема („подвижен състав“) и когато е приложимо, от други подсистеми (основно подсистемата „бордови контрол, управление и сигнализация“).

(4) Железопътната система, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите, трябва да отговарят на съответните съществени изисквания (Приложение № 1в). При поръчки за доставки, производство или строителство, техническите спецификации, които са необходими за попълването на европейските спецификации или други стандарти, използвани в Европейския съюз, трябва да не са в противоречие със съществените изисквания.“

 **§ 3.** В чл. 22 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 4 се отменя.
2. Алинея 5 се отменя.
3. В ал. 6:

 а) в изречение първо след думите „към нея“ се добавя „като „отворени въпроси““;

 б) в изречение второ след думите „по чл. 29“ се поставя запетая и се добавя „ал. 2“.

1. Алинея 9 се отменя.
2. Алинея 10 се отменя.

 **§ 4.** В чл. 23, ал. 1 се правят следните изменения и допълнения:

1. В основния текст думата „включва“ се заличава.
2. Точка 1 се изменя така:

„1. посочва обхвата, за който е предвидена (част от мрежа или превозни средства, посочени в приложение № 1, подсистеми или части от подсистеми, посочени в приложение № 1а)“;

1. В т. 2 думите „описание на“ се заменят с „определя“.
2. В т. 3 преди думата „функционалните“ се добавя „установява“, а думата „характеристики“ се заменя със „спецификации“.
3. В т. 4 преди думата „специфичните“ се добавя „определя“.
4. Точка 5 се изменя така:

„5. определя съставните елементи на оперативната съвместимост и връзките, които трябва да бъдат обхванати от европейските спецификации, включително европейските стандарти, които са необходими за постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Европейския съюз“.

1. В т. 6 преди думата „необходимата“ се добавя „регламентира“, а след думата „персонала“ се добавя „за функционирането и поддържането на съответната подсистема, както и за прилагането на ТСОС“.
2. В т. 7 преди думата „необходимите“ се добавя „регламентира“.
3. В т. 8 преди думата „специфичните“ се добавя „регламентира“.
4. Създава се нова т. 10:

„10. посочва разпоредбите, приложими към съществуващите подсистеми и превозни средства, по-специално в случай на обновяване и модернизация, когато се налага подаването на заявление за ново разрешение“.

1. Създават се т. 11 и 12:

„11. посочва стратегията за прилагане на ТСОС. В частност, определя етапите, които следва да бъдат завършени, при отчитане на предвидените разходи и ползи и очакваните последици за засегнатите участници, за да бъде осъществен постепенен преход от съществуващото положение към окончателното положение, при което съответствието с ТСОС ще бъде норма. Когато е необходимо координирано прилагане на ТСОС, например по даден коридор или между управители на инфраструктура и железопътни предприятия, стратегията може да включва предложения за поетапно въвеждане;

12. посочва параметрите на превозните средства и стационарните подсистеми, които следва да бъдат подлагани на проверка от железопътното предприятие, и процедурите за проверка на параметрите след предоставянето на разрешенията за пускане на пазара на превозните средства и преди първото използване на превозното средство, за да се осигури съвместимост между превозните средства и маршрутите, по които те са експлоатирани“.

1. Досегашната т. 10 става т. 13.

 **§ 5.** В чл. 26 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

 а) основният текст се изменя така:

 „Чл. 26. (1) Заявителят може да не прилага една или повече ТСОС или части от тях в Република България в следните случаи:“;

 б) в т. 1 след думите „нова подсистема“ се добавя „или част от нея“, след думите „съществуваща подсистема“ се добавя „или част от нея“ и думите „по времето на публикуване“ се заменят с „към датата на прилагане“;

 в) точка 2 се отменя;

 г) точка 3 се изменя така:

 „3. при предложено обновяване, разширяване или модернизация на съществуваща подсистема или част от нея, когато прилагането на тези ТСОС би компрометирало икономическата жизнеспособност на проекта и/или на съвместимостта на националната железопътна система по отношение на габаритите на натоварване, междурелсието, разстоянието между коловозите или напрежението на електрическата мрежа“;

 д) точка 4 се отменя;

 е) в т. 5 след думата „съображения“ се поставя запетая и се добавя „като в този случай неприлагането на ТСОС се ограничава до периода преди възстановяването на мрежата“;

1. Алинея 2 се отменя.

 **§ 6.** В чл. 27 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се отменя.

2. В ал. 2 думите „лицето по ал. 1“ се заменят с „министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или оправомощено от него лице“.

3. Алинея 3 се изменя така:

„(3) В случаите по чл. 26, ал. 1, т. 1 и 5 лицето по ал. 2 съобщава на Европейската комисия за решението Република България да не прилага една или повече ТСОС или части от тях“.

1. Алинея 4 се изменя така:

„(4) В случаите по чл. 26, ал. 1, т. 1, 3 и 6 лицето по ал. 2 подава до Европейската комисия искане за неприлагане на ТСОС или части от тях, придружено от досие, което съдържа обосновка на искането, и посочва алтернативните разпоредби, които Република България ще прилага вместо ТСОС. До получаване на решение от Европейската комисия по искането алтернативните разпоредби могат да се прилагат незабавно“.

1. Алинея 5 се отменя.
2. В ал. 6:

а) изречение първо се заличава;

б) в изречение второ думата „този“ се заличава, а след думата „срок“ се добавя „до четири месеца от представяне на искането по ал. 4, придружено с пълното досие“ и се поставя запетая.

1. Алинея 7 се отменя.
2. Алинея 8 се отменя.

 **§ 7.** Вчл. 28 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след думата „Предложение“ се добавя „до изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.
2. В ал. 4:

а) в изречение първо след думата „отклонение“ се поставя точка и текста до края на изречението се заличава;

б) изречение второ се изменя така:

 „Информацията, която да бъде включена в досието, изискваният формат на досието и начина, по който то да бъде предадено се определят от Европейската комисия чрез акт за изпълнение“.

1. В ал. 5:

 а) досегашният текст става изречение първо и в него след думите „по чл. 27“ запетаята и думите „ал. 1“ се заличават;

 б) създава се изречение второ: „В случаите по чл. 54а, ал. 2 досието се изпраща от заявителя до Европейската комисия и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС).“

 **§ 8.** В чл. 29 се правят следните изменения и допълнения:

1. Създава се нова ал. 1:

„(1) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ приема, че съществените изисквания са спазени от структурните подсистеми, които съставляват железопътната система, когато тези подсистеми са обхванати, както е определено, от ЕО декларация за проверка, извършена чрез сравняване с ТСОС в съответствие с чл. 48 – 50, или от декларация за проверка, извършена чрез сравняване с националните правила в съответствие с чл. 60б – 60в, или и двете.“

1. Досегашната ал. 1 става ал. 2 и се изменя така:

„(2) Национални правила за прилагането на съществените изисквания и при необходимост приемливи национални начини за постигане на съответствие се прилагат в следните случаи:

 1. когато ТСОС не обхващат или не обхващат напълно някои аспекти, свързани със съществените изисквания, включително „отворените въпроси“, съгласно чл. 22, ал. 6;

 2. когато е нотифицирано неприлагане на една или повече ТСОС или части от тях съгласно чл. 27;

 3. специфичен случай изисква прилагането на технически правила, които не са включени в съответната ТСОС;

 4. национални правила се прилагат за спецификация на съществуващите системи, като целта е ограничена до оценяване на техническата съвместимост на превозното средство с мрежата;

 5. когато мрежите и превозните средства не са обхванати от ТСОС;

 6. като спешна временна предпазна мярка, по-специално след възникнало произшествие.“

1. Досегашната ал. 2 става ал. 3 и се изменя така:

„(3) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ уведомява Европейската комисия и АЖТЕС за съществуващите национални правила по ал. 1 в следните случаи:

 1. всеки път, когато нотифицираните правила са изменени;

 2. когато е представено ново искане за неприлагане на ТСОС съгласно чл. 27;

 3. когато прилагането на националните правила стане ненужно поради публикуването или преразглеждането на съответната ТСОС.“

1. Досегашната ал. 3 става ал. 4 и в нея се правят следните изменения и допълнения:

 а) в изречение първо думите „в списъка по ал. 1 не се включват техническите“ се заменят с „не се нотифицират по реда на ал. 2“, а след думата „правила“ се добавя „и ограничения“;

 б) в изречение второ след думата „инфраструктура“ се добавя „по чл. 61, ал. 1“.

1. Досегашната ал. 4 става ал. 5 и в нея думите „списъкът по ал. 1 се публикува“ се заменят с „нотифицираните национални правила, включително тези, които обхващат интерфейсите между превозните средства и мрежите, се публикуват“.

 **§ 9.** Създава се чл. 29а:

 „**Чл. 29а.** (1) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ нотифицира пълния текст на националните правила в случаите по чл. 29, ал. 2 чрез информационнотехнологична система, управляване от АЖТЕС в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (OB L 138 от 2016г.), наричан по-нататък „Регламент (ЕС) 2016/796“.

 (2) Република България определя нови национални правила само в следните случаи:

 1. когато ТСОС не отговаря напълно на съществените изисквания;

 2. като спешна предпазна мярка, по-специално след случаи на произшествие.

 (3) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ предоставя посредством информационнотехнологична система по член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796 на АЖТЕС и на Европейската комисия проектите за нови национални правила по ал. 2, за да може разглеждането им да се извърши своевременно и в съответствие със сроковете, посочени член 25, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2016/796 и преди очакваното въвеждане в националната правна система на предложеното ново правило. Към проекта за ново национално правило се предоставя обосновка за въвеждането му. За целите на оценка в съответствие с член 25, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796 проектът трябва да е достатъчно подробно описан.

 (4) Когато бъде прието ново национално правило, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ нотифицира за него АЖТЕС и Европейската комисия чрез информационнотехнологична система по член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796.

 (5) В случай на спешни превантивни мерки Република България може незабавно да приеме и прилага ново национално правило. Това правило се нотифицира от ИА „ЖА“ в съответствие с член 27, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796, както и се подлага на оценка от страна на АЖТЕС в съответствие с член 26, параграфи 1, 2 и 5 от Регламент (ЕС) 2016/796.

 (6) Когато нотифицира за съществуващо национално правило или за ново национално правило, ИА „ЖА“ представя обосновка за необходимостта от това правило, за да се спази съществено изискване, което все още не е обхванато от съответната ТСОС.

 (7) Националните правила, за които не е изпратена нотификация в съответствие с настоящия член, не се прилагат.“

 **§ 10.** В чл. 30 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

 а) досегашният текст става изречение първо и в него думата „обединени“ се заменя с „включени“, думата „обединят“ се заменя с „включат“, а след думите „от която“ се добавя „пряко или косвено“;

 б) създава се изречение второ:

„Това включва както материални обекти, така и нематериални.“

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Съставните елементи по ал. 1 могат да бъдат пуснати на пазара за друго предназначение без да бъдат прилагани изискванията на чл. 30а, ал. 1.“

1. В ал. 3:

а) досегашният текст става изречение първо и в него след думата „спецификации“ се поставя запетая и се добавя „разработени да отговарят на тези условия“;

 б) създава се изречение второ: „Счита се, че съставните елементи на оперативната съвместимост, които съответстват на хармонизираните стандарти или части от тях, данните за които са публикувани вОфициален вестник на Европейския съюз*,* отговарят на съществените изисквания, обхванати от тези стандарти или части от тях.“

 **§ 11.** В чл. 30а се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) в основния текст думите „могат да бъдат пуснати в употреба само ако“ се заличават;

 б) в т. 1 преди думата „отговарят“ се добавя „се пускат на пазара само, ако“;

в) в т. 2 след думата „прилагат“ се добавя „в областта им на употреба“, а след думата „предназначение“ се поставя запетая и думите „и са“ се заличават.

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) С ЕО декларация за съответствие или годност за употреба се удостоверява, че съставните елементи на оперативната съвместимост са преминали през процедурите, посочени в съответните ТСОС за оценяване на съответствието или годността за употреба. ЕО декларацията съдържа дата и подпис на производителя или на неговия упълномощен представител.“

1. В ал. 3 след думата „изпълнение“ се добавя „от производителя или неговия упълномощен представител“, а след думите „съответната ТСОС“ запетаята и текста до края се заличават.
2. Създава се ал. 4:

„(4) Когато ТСОС го изисква, ЕО декларацията по ал. 2 се придружава от:

1. сертификат, издаден от нотифициран орган или органи, за съответствието по същество на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан отделно, с техническите спецификации, които трябва да бъдат спазени;
2. сертификат, издаден от нотифициран орган или органи, за годността за употреба на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан в неговата железопътна среда, и по-специално в случаите на съответни функционални изисквания.“

 **§ 12.** В чл. 31 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 след думата „вносителя“ се поставя запетая и се добавя „производителя или неговия упълномощен представител“;
2. В ал. 3 след думите „по чл. 30а“ запетаята и думите „ал. 3“ се заличават.

 **§ 13.** В чл. 32, ал. 2 се правят следните изменения и допълнения:

1. В изречение първо думите „аналогични на предвидените в тази наредба“ се заменят с „които вече са осъществени като част от процедурата за издаване на ЕО декларация за съответствие или годност за употреба“.
2. В изречение второ след думата „вносителя“ се поставя запетая и се добавя „производителя или неговия упълномощен представител“.

 **§ 14.** В чл. 33, ал. 2 се изменя така:

 „(2) В случаите по ал. 1 министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията или упълномощено от него лице уведомява Европейската комисия, АЖТЕС и другите държави-членки на Европейския съюз за предприетите мерки и основанията за взетото решение, включително дали несъответствието се дължи на:

 1. неспазване на съществените изисквания;

 2. неправилно прилагане на европейски спецификации в случаите, когато се изисква прилагането на такива спецификации;

 3. непригодност на европейските спецификации.“

 **§ 15.** В Глава четвърта, заглавието на Раздел ІІ се изменя така:

„Раздел II

Оценяване на съответствието или годността за употреба“

 **§ 16.** В чл. 34, ал. 1 след думата „съответствието“ се добавя „или годността за употреба“, а думите „установява от определените за това лица чрез прилагане на процедурите за оценяване, предвидени в съответните ТСОС“ се заменят с „удостоверява с ЕО декларация за съответствие или годност за употреба, издадена съгласно чл. 30а“.

 **§ 17.** В чл. 36 се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1 и се изменя така:

„Чл. 36. (1) Дейностите, свързани с издаването на ЕО декларация за съответствие или годност за употреба, се извършват от производителя или неговия упълномощен представител, като прилагат разпоредбите, установени със съответните ТСОС.“

1. Създават се ал. 2 и 3:

„(2) Когато съответната ТСОС го изисква, оценяването на съответствието или годността за употреба на съставния елемент на оперативната съвместимост се извършва от нотифицирания орган, пред който производителят или неговият упълномощен представител е депозирал заявление за оценяване на съответствието.

 (3) Когато съставните елементи на оперативната съвместимост са регламентирани в други правни актове на Европейския съюз, регламентиращи други обществени отношения, в ЕО декларацията за съответствие или годност за употреба се посочва, че съставният елемент на оперативната съвместимост отговаря и на изискванията на тези други правни актове.“

 **§ 18.** В чл. 37 се правят следните изменения:

1. Алинея 2 се отменя.
2. Алинея 3 се изменя така:

„(3) Когато производителят или неговият упълномощен представител не изпълни задължението си съответно по чл. 36, ал. 1 и 3, тези задължения се поемат от лицето, което пуска съставния елемент на пазара. За целите на настоящата наредба същите задължения се прилагат спрямо всеки, който сглобява съставни елементи на оперативната съвместимост или части от съставни елементи на оперативната съвместимост, притежаващи различен произход, или произвежда съставни елементи на оперативната съвместимост за свои собствени нужди.“

 **§ 19.** В чл. 38 се правят следните изменения:

1. В ал. 1, т. 1 и т. 2 се изменят така:

„1. че съответният елемент на оперативната съвместимост е преминал през съответните процедури за проверка и отговаря на съответното право на Европейския съюз, или

 2. че съответният елемент на оперативната съвместимост е преминал през съответните процедури за проверка и отговаря на изискванията за годност за употреба, определени в съответната ТСОС.“

1. В ал. 2 думите „лицето, което е подало заявката“ се заменят с „производителя или неговия упълномощен представител“.

 **§ 20.** В чл. 39 се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„Чл. 39. (1) ЕО декларацията за съответствие или годност за употреба по чл. 30а, ал. 2 се издава съгласно Приложение І на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/250 на Комисията от 12 февруари 2019 г. относно образците за „ЕО“ декларации и сертификати за съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите на железопътната система, относно образеца на декларацията за съответствие с разрешен тип железопътно возило и относно „ЕО“ процедурите за проверка на подсистеми в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 201/2011 на Комисията (OB L 42 от 2019 г.), наричан по-нататък „Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/250“.

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Когато съответната ТСОС го изисква, към ЕО декларацията по ал. 1 се прилагат:

1. сертификат, издаден от нотифициран орган или органи, за съответствието с техническите спецификации, които трябва да бъдат спазени за съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан отделно;

2. сертификат, издаден от нотифициран орган или органи, за годността за употреба на съставен елемент на оперативната съвместимост, разгледан в неговата железопътна среда, и по-специално в случаите на съответни функционални изисквания“.

1. Алинея 3 се изменя така:

„(3) Към ЕО декларацията по ал. 1 се прилага техническа документация в съответствие с Решение на Комисията от 9 ноември 2010 година относно модули за процедурите за оценяване на съответствието, на годността за употреба, както и за проверката на ЕО, които да се използват в техническите спецификации за оперативна съвместимост, приети с Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (OB L 319 от 2010 г.), наричано по-нататък „Решение 2010/713/ЕС“.

1. Алинея 4 се отменя.

**§ 21.** Член 40 се отменя.

 **§ 22.** В чл. 41 се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„Чл. 41. (1) ЕО сертификат за съответствие или годност за употреба на съставния елемент по чл. 39, ал. 2 се издава съгласно Приложение V на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/250.“

1. Алинея 2 се отменя.
2. Алинея 3 се отменя.
3. Алинея 4 се отменя.

 **§ 23.** В чл. 42, ал. 1 се изменя така:

„Чл. 42 (1) Извън случаите по чл. 33, когато ИА „ЖА“ като контролен орган установи, че декларацията за съответствие или годност за употреба на даден съставен елемент е изготвена неправилно и не са спазени изискванията на тази наредба, ИА „ЖА“ изисква от производителят или неговия упълномощен представител да предприеме мерки за привеждането на съставния елемент в съответствие с изискванията.“

 **§ 24.** В чл. 43 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „най-малко 10 години от последната дата на производство на съставния елемент“ се заменят с „през целия експлоатационен период на съставния елемент“;
2. Алинея 2 се отменя.

 **§ 25.** В чл. 44 се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„Чл. 44. (1) Структурните подсистеми „Контрол, управление и сигнализация по железопътната линия“, „Инфраструктура“ и „Енергия“ се въвеждат в експлоатация след проектирането, изграждането и инсталирането им по начин, удовлетворяващ съществените изисквания“.

1. В ал. 3:

а) създава се изречение първо: „Мобилни подсистеми се пускат на пазара от заявителя само, ако са проектирани, изградени и монтирани по такъв начин, че да отговарят на съществените изисквания, за което заявителят гарантира, че е предоставена съответната декларация за проверка“;

б) досегашният текст става изречение второ и в него думите „въвеждане в експлоатация“ се заменят с „пускане на пазара“, а думите „раздел ІV „Разрешение за въвеждане в експлоатация на превозно средство“ се заменят с „Глава пета „а“.

1. В ал. 4:

а) досегашният текст става изречение първо;

б) създава се изречение второ: „Счита се, че подсистемите, които съответстват на хармонизираните стандарти или части от тях, данните за които са публикувани в Официален вестник на Европейския съюз, отговарят на съществените изисквания, обхванати от тези стандарти или части от тях.“

1. Създават се ал. 6 и 7:

 „(6) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ изготвя Ръководство за издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, в което са описани изискванията за тези разрешения, както и списък на необходимите документи.

 (7). Ръководството по ал. 6 се публикува на интернет страницата на ИА „ЖА“ и се предоставя безплатно на заявителите.“

 **§ 26.** В чл. 44а се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „нови структурни подсистеми от железопътната система или части от тях“ се заменят с „подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, на енергийните и инфраструктурните подсистеми, изграждащи железопътната система на територията на Република България“.
2. В ал. 2 думите „структурни подсистеми от железопътната система“ се заменят с „подсистеми по ал. 1“, след думата „тях“ запетаята и думите „които са включени в ТСОС,“ се заличават.
3. Алинея 3 се отменя.
4. В ал. 5 думите „или по ал. 3, т. 3“ се заличават.

 **§ 27.** В чл. 44б се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 6 преди думата „всеки“ се добавя „за“, а думата „въведен“ се заменя с „издадено разрешение по чл. 44а, ал. 1 за въвеждане“;
2. В ал. 7 думите „и ал. 3, т. 1“ се заличават.
3. В ал. 8 думите „и ал. 3, т. 1“ се заличават.

 **§ 28.** В чл. 44в се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2:

 а) в основния текст думите „за подсистеми, които са в съответствие с ТСОС, към заявлението лицето прилага“ се заменят със „заявлението се придружава от досие, в което се съдържат“;

 б) в т. 4 думите „ЕО сертификат за съответствие“ се заменят със „сертификат/и за проверка“, а след думите „чл. 50, ал. 1“ се добавя „и чл. 60в, ал. 2“;

 в) в т. 5 думите „чл. 52“ се заменят с „чл. 53, ал. 1“;

 г) в т. 7 след думата „изисквания“ се поставя запетая и думите „за оперативна съвместимост“ се заменят с „приложими по отношение на подсистемата“;

 д) в т. 8 думите „чл. 50, ал. 4“ се заменят с „член 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/250“.

2. Алинея 3 се изменя така:

 „(3) За подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, които включват Европейската система за управление на влаковете (ETCS) и/или оборудване на Глобалната система за мобилна комуникация на железниците (GSM-R), в досието към заявлението по ал. 2 се прилага решението на АЖТЕС за даване на разрешение, издадено в съответствие с чл. 44з, а в случай на промени в проекта за спецификации на търга или в описанието на предвидените технически решения, внесени след вземането на решението за даване на разрешение — съответствието с резултата от процедурата, посочена в член 30, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/796“.

1. В ал. 5 думите „и по ал. 3“ се заличават.
2. Досегашната ал. 5 (повторно номерирана като ал. 5 поради грешка) става ал. 6.
3. Досегашната ал. 6 става ал. 7 и в нея думите „в срок до четири месеца от получаването им“ се заменят с „и по него се взема решение в срока по чл. 115г, ал. 4 от ЗЖТ“;
4. Досегашната ал. 7 става ал. 8 и в нея думите „ал. 6“ се заменят с „чл. 115г, ал. 3 от ЗЖТ“ и след думите „срок за това“ се добавя „съгласно чл. 115г, ал. 3 от ЗЖТ.
5. Досегашната ал. 8 става ал. 9 и в нея се създава изречение второ:

 „Обстоятелствата по ал. 2, т. 1 и 6 се установяват по служебен път от ИА „ЖА“.“

 **§ 29.** В чл. 44г се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „или 3“ се заличават.
2. В ал. 2 думите „ал. 7“ се заменят с „ал. 8“.
3. В ал. 6 цифрите „3 и 4“ се заменят с „4 и 5“.

 **§ 30.** В чл. 44д се правят следните изменения и допълнения:

1. Създават се нови ал. 3 и 4:

 „(3) Заявителят може в рамките на един месец от получаване на решението за отказ по ал. 1 да подаде искане до изпълнителния директор на ИА „ЖА“ да преразгледа своето решение като към искането се прилага обосновка.

 (4) Изпълнителният директор на ИА „ЖА“ в срок до два месеца от датата на получаване на искането за преразглеждане по ал. 3 взема решение, с което да потвърди или отмени своето решение за отказ. Ако решението за отказ бъде потвърдено, заявителят може да обжалва това решение по реда на Административнопроцесуалния кодекс“.

1. Досегашната ал. 3 става ал. 5.
2. Досегашната ал. 4 става ал. 6 и в нея думите „ал. 3“ се заменят с „ал. 5“.

 **§ 31.** В чл. 44е, ал. 1 след думите „от нея“ се поставя запетая и думите „също се иска“ се заменят с „за която няма издадена ЕО декларация съгласно чл. 46, ал. 1, се издава“.

 **§ 32.** Създава се чл. 44з:

„**Чл. 44з** (1) За проекти на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, които включват ETCS и/или оборудване на GSM-R, заявителят следва да подаде искане за одобрение от страна на АЖТЕС. Заявител е физическо или юридическо лице, което отправя искане към АЖТЕС да вземе решение за одобряване на техническите решения, предвидени за проекти за оборудване по железопътната линия за Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS).

 (2) Искането по ал. 1 се подава на етап проектиране.

 (3) Искането по ал. 1 може да бъде за отделни проекти по линия на ERTMS или с комбинация от проекти, линия, група линии или мрежа.

 (4) Към искането по ал. 1 се прилага досие, което съдържа:

 1. проектните спецификации или описанието на предвидените технически решения;

 2. документация за условията, необходими за техническа и оперативна съвместимост на подсистемата с превозни средства, предназначени да оперират в съответната мрежа;

 3. документация за съответствието на предвидените технически решения със съответните ТСОС;

 4. всички други необходими документи като становища на националния орган по безопасността, декларации за проверка или сертификати за съответствие.

 (5) В случай на промени в проекта на спецификациите на търга или в описанието на предвидените технически решения, внесени след решението за издаване на разрешение, заявителят информира незабавно АЖТЕС и ИА „ЖА“ посредством обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.“

 **§ 33.** В чл. 45 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2:

 а) създава се изречение второ:

„В рамките на един месец от получаване на искането по ал. 1 ИА „ЖА“ информира заявителя, че досието е пълно, или изисква съответната допълнителна информация, като поставя срок за предоставянето ѝ, определен в съответствие с чл. 115г, ал. 3 от ЗЖТ“;

 б) досегашното изречение второ става изречение трето и в него след думата „експлоатация“ се добавя „въз основа на критериите по ал. 3“.

1. Алинея ал. 3 се изменя така:

„(3) Ново разрешение за въвеждане в експлоатация се издава, когато предвидените работи могат да повлияят отрицателно върху общото ниво на безопасност или когато:

 1. това се изисква от съответните ТСОС;

 2. това се изисква от националните планове за изпълнение, въведени от Република България;

 3. са променени стойностите на параметрите, въз основа на които вече е било издадено разрешението.“

1. В ал. 6 в края на изречението след думата „експлоатация“ се поставя запетая и се добавя „което се осигурява по служебен път от ИА „ЖА“;
2. В ал. 7 след думите „Европейската комисия“ се добавя „и до АЖТЕС чрез информационнотехнологична система по член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796“.
3. Създава се ал. 8:

„(8) В случаите на обновяване или модернизация на подсистема в резултат на промяна на техническото досие по чл. 53, ал. 1, които засягат валидността на вече извършените процедури за проверки съгласно приложение № 1б, заявителят оценява необходимостта от нова ЕО декларация за проверка.“

 **§ 34.** В чл. 47 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 4 след думата „съобщенията“ се добавя „или упълномощено от него лице“.
2. Създава се ал. 5:

 „(5) В информацията по ал. 4 се посочва дали несъответствието на подсистемата, установено по ал. 1 се дължи на:

 1. неспазване на съществените изисквания или на дадена ТСОС или неправилно прилагане на ТСОС;

 2. непълнота или непригодност на ТСОС, за отстраняване на която се налага преразглеждане на ТСОС.“

 **§ 35.** В чл. 49, ал. 10 думата „съответствие“ се заменя с думата „проверка“, а думата „серия“ се заменя с „една или повече“.

 **§ 36.** В чл. 50, ал. 4 се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става изречение първо и в него думите „(приложение № 1а)“ се заличават.
2. Създава се изречение второ:

„На декларацията за проверка се поставят дата и подпис на заявителя.“

 **§ 37.** В чл. 51, ал. 1 след думите „съдържанието на“ се добавя „сертификата за проверка по чл. 50, ал. 1 и на“, а думите „приложение № 1а“ се заменят с думите „Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/250“.

 **§ 38.** След чл.54 се създава Глава пета „а“ с наименование „Пускане на пазара на железопътни превозни средства“ и чл. 54а - чл. 54м.

 **§ 39.** Досегашният Раздел ІV „Разрешение за въвеждане в експлоатация на превозно средство“ от Глава пета става Раздел І от Глава пета „а“ и в наименованието му думите „въвеждане в експлоатация“ се заменят с „пускане на пазара“.

 **§ 40.** В чл. 54а се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Заявителят пуска на пазара превозно средство само след като е получил разрешение за пускане на пазара, издадено от АЖТЕС в случаите по ал. 2 или от ИА „ЖА“ в случаите по ал. 3.“

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз издава разрешения за пускане на пазара по отношение на превозни средства, чиято област на употреба е в Република България и в една или повече държава-членка на Европейския съюз. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз издава разрешения за пускане на пазара на превозни средства с област на употреба, която е ограничена до железопътната мрежа в Република България, извън случаите, посочени в ал. 3.“

1. Алинея 3 се изменя така:

„(3) Когато областта на употреба на превозно средство е ограничена до железопътната инфраструктура в Република България, изпълнителният директор на ИА „ЖА“ издава разрешение за пускане на пазара на превозно средство при искане от страна на заявителя, посочено в заявлението по чл. 54б.“

1. Създава се нова ал. 4:

„(4) При неприлагане на една или повече ТСОС или на части от тях в случаите по чл. 26, разрешение по ал. 2 или ал. 3 се издава от разрешаващия орган само след прилагане на процедурата по чл. 27 и 28 за искане и получаване на разрешение за неприлагане на ТСОС.“

1. Досегашната ал. 4 става ал. 5 и в нея думите „ал. 1, т. 1 и 2 може да“ се заменят с „ал. 2 и ал. 3“, след думата „съдържа“ се поставя двоеточие, а след думите „други ограничения“ се поставя точка и запетая и се добавя „областта или областите на употреба; стойностите на параметрите, изложени в ТСОС и когато е приложимо, в националните правила, които имат значение за проверката на техническата съвместимост между превозното средство и мрежата в областта на употреба; съответствието на превозното средство със съответните ТСОС и набори национални правила, свързани с определените по-горе параметри.“
2. Създават се ал. 6 – 8:

„(6) Настоящият раздел не се прилага за товарни вагони или пътнически вагони, които се ползват съвместно с трети държави, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа в Република България, и са получили разрешение съгласно различна процедура за разрешение на железопътни превозни средства. Правилата, уреждащи процедурата за разрешение на такива превозни средства в Република България, се публикуват и съобщават на Европейската комисия.

(7) Съответствието на превозните средства по ал. 6 с основните изисквания на настоящата наредба се осигурява от съответното железопътно предприятие в контекста на системата му за управление на безопасността. Европейската комисия, въз основа на доклад на АЖТЕС, може да даде становище дали правилата по ал. 6 съответстват на целите на оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз. Ако становището на Европейската комисия е, че тези правила не са в съответствие, Република България и Европейската комисия могат да си сътрудничат с цел определяне на подходящи действия, които да се предприемат, и в които при необходимост да участват и други международни организации.

 (8) Настоящият раздел не се прилага по отношение на локомотиви и моторвагонни (мотрисни) влакове от трети държави, които се движат до гара, разположена на територията на Република България близо до границата, която гара е определена за трансгранични операции. Съответствието на тези превозните средства със съществените изисквания се осигурява от съответното железопътно предприятие в контекста на неговата система за управление на безопасността в съответствие с Наредба № 59 от 5.12.2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт (Обн., ДВ, бр. от 2006 г.), наричана по-нататък „Наредба № 59“.

 **§ 41.** В чл. 54б се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1:

а) досегашният текст става изречение първо и в него думите „въвеждане в експлоатация“ се заменят с „пускане на пазара“, а след думата „заявление“ се поставя запетая и думите „в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ се заменят с „в което посочва областта на употреба на превозното средство“;

б) създават се изречение второ и трето:

 „Когато областта на употреба на превозното средство е само в Република България, в заявлението се посочва дали разрешението да бъде издадено от ИА „ЖА“ или от АЖТЕС. В заявлението се включват доказателства, че техническата съвместимост между превозното средство и мрежата в областта на употреба е проверена.“

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Към заявлението по ал. 1 се прилага досие относно превозното средство или типа превозно средство, в което се включва документация относно:

1. пускането на пазара на мобилните подсистеми, от които е изградено превозното средство в съответствие с член 44, ал. 3 въз основа на ЕО декларацията за проверка;

2. техническата съвместимост на подсистемите, посочени в т. 1, в рамките на превозното средство, която се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо — на националните правила;

3. безопасното интегриране на подсистемите, посочени в т. 1, в рамките на превозното средство, което се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо — на националните правила, и общите методи за безопасност (ОМБ), предвидени в Наредба № 59;

4. техническата съвместимост между превозното средство и мрежата в областта на употреба, посочена в ал. 1, която се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо — на националните правила (Приложение № 9), регистрите на инфраструктурата и ОМБ във връзка с оценката на риска.“

1. Създава се нова ал. 3:

„(3) Заявлението по ал. 1 или информация за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо — исканията и решенията на Апелативния съвет, създаден съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796 — се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.“

1. Създава се нова ал. 4:

„(4) Когато за получаване на документацията относно техническата съвместимост, посочена ал. 2, т. 2 и 4, са необходими изпитвания, изпълнителният директор на ИА „ЖА“ издава на заявителя временно разрешение за използване на превозното средство за практическа проверка по мрежата в Република България. Управителят на инфраструктурата, в консултации със заявителя, предприема всички мерки, за да гарантира, че всякакви изпитвания могат да се проведат в рамките на три месеца след подаване на искането от заявителя. Когато е целесъобразно, ИА „ЖА“ предприема мерки, за да гарантира провеждане на изпитванията.“

1. Досегашната ал. 3 става ал. 5 и в нея думите „въвеждането в експлоатация“ се заменят с „издаването на разрешение за пускане на пазара“, а след думите „превозното средство“ се добавя „или с решението се изключва част от мрежата от обхвата, заявен за издаване на разрешението“.
2. Досегашната ал. 4 става ал. 6 и в нея думите „ал. 3“ се заменят с „ал. 5“, а след думата „поиска“ се добавя „от разрешаващия орган – АЖТЕС или ИА „ЖА“.
3. Досегашната ал. 5 става ал. 7 и в нея след думите „Железопътна администрация“ се добавя „или АЖТЕС в зависимост от случая“, а думите „въвеждане в експлоатация“ се заменят с „пускане на пазара“.
4. Досегашната ал. 6 става ал. 8 и в нея се правят следните изменения и допълнения:

а) досегашният текст става изречение първо и в него думите „ал. 3“ се заменят с „ал. 5“;

 б) създава се изречение второ:

„Когато АЖТЕС потвърди решението си по ал. 5, заявителят може да обжалва пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.“

1. Алинея 9 се отменя.
2. Алинея 10 се отменя.
3. В ал. 11 думите „въвеждане в експлоатация“ се заменят с „пускане на пазара“
4. Алинея 12 се отменя.
5. Алинея 13 се отменя.
6. Алинея 14 се отменя.

 **§ 42.** В чл. 54в се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„Чл. 54в. (1) За издаването на разрешения по чл. 54а, ал. 2 АЖТЕС изпраща досието на заявителя до ИА „ЖА“ за оценка на досието относно неговата пълнота, връзка и съгласуваност със съответните национални правила по чл. 54б, ал. 2, т. 4 и елементите, посочени в чл. 54б, ал. 2, т. 1 – 3“

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) В резултат от оценките по ал. 1 и в случай на обосновани съмнения, АЖТЕС или ИА „ЖА“ могат да поискат провеждането на изпитвания по мрежата в Република България. За улеснение на тези изпитвания изпълнителният директор на ИА „ЖА“ може да издаде на заявителя временно разрешение за използване на превозното средство за изпитвания по мрежата на Република България. Управителят на инфраструктурата предприема всички мерки, за да гарантира, че всякакви изпитвания могат да се проведат в рамките на три месеца от подаване на искането от АЖТЕС или ИА „ЖА“.“

1. Алинея 3 се изменя така:

 „(3) Когато АЖТЕС не приема отрицателна оценка, направена от ИА „ЖА“ по ал. 1, тя информира ИА „ЖА“, като посочва основанията за неприемането. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и ИА „ЖА“ си сътрудничат за постигане на взаимно приемлива оценка. При необходимост, ако бъде решено от АЖТЕС и ИА „ЖА“, в този процес участва и заявителя.“

1. Алинея 4 се изменя така:

„(4) Ако не бъде постигната взаимно приемлива оценка в рамките на един месец, след като АЖТЕС е информирала ИА „ЖА“ за неприемането на оценката по ал. 3, АЖТЕС взема окончателно решение освен, ако ИА „ЖА“ не е поставила въпроса за арбитраж от Апелативния съвет, създаден съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796. Апелативният съвет решава дали да потвърди проекта за решение на АЖТЕС в срок от един месец след като е сезиран от ИА „ЖА“.“

1. Създават се ал. 5 – 7:

„(5) Когато Апелативният съвет по ал. 4 е съгласен с оценката на АЖТЕС, тя незабавно взема решение. Когато апелативният съвет по ал. 4 е съгласен с отрицателната оценка на ИА „ЖА“, АЖТЕС издава разрешение с област на употреба - железопътната инфраструктура на Република България, от която са изключени частите от мрежата, получили отрицателна оценка на ИА „ЖА“.

 (6) Когато АЖТЕС не приема положителна оценка, направена от ИА „ЖА“ по ал. 1, АЖТЕС информира ИА „ЖА“, като посочва основанията за неприемането. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и ИА „ЖА“ си сътрудничат за постигането на съгласие по взаимно приемлива оценка. При необходимост, ако бъде решено от АЖТЕС и ИА „ЖА“, в този процес участва и заявителят. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз взема окончателното си решение по заявлението, ако не бъде постигнато съгласие по взаимно приемлива оценка в рамките на един месец, след като е информирала ИА „ЖА“ за несъгласието си.

 (7) За целите на ал. 1 - 6 ИА „ЖА“ сключва споразумение за сътрудничество с АЖТЕС в съответствие с чл. 76 от Регламент (ЕС) 2016/796. Споразумението може да бъде конкретно или рамково споразумение с участието на други национални органи по безопасността. В споразумението се съдържа подробно описание на задачите и условията за постигане на очакваните резултати, приложимите срокове за постигането им и разпределението на таксите, заплащани от заявителя. В споразумението може да се включват специални договорености за сътрудничество в случай на мрежи, които изискват специални експертни познания поради географски или исторически съображения, с цел да се намалят административната тежест и разходите за заявителя. Когато такива мрежи са изолирани от останалата част от железопътната система, тези специфични договорености за сътрудничество могат да включват възможност за договорно възлагане на задачи, които да изпълнява ИА „ЖА“, когато това е необходимо за осигуряване на ефикасно и пропорционално разпределение на ресурсите за издаване на разрешение.“

 **§ 43.** В чл. 54г се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„Чл. 54г. (1) За издаване на разрешения по чл. 54а, ал. 3 ИА „ЖА“ оценява досието по отношение на елементите, посочени в чл. 54б, ал. 2, и в съответствие с процедурите, които са установени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията от 4 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета (OB L 90 от 2018г.), наричан по-нататък „Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545“. В срока по чл. 115г, ал. 3 от ЗЖТ, ИА „ЖА“ информира заявителя, че досието е пълно или изисква съответната допълнителна информация.“

1. Създава се нова ал. 2:

„(2) В зависимост от поискания от заявителя вид на разрешението съгласно член 14, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545, изпълнителният директор на ИА „ЖА“ издава следните разрешения по чл. 54а, ал. 3:

1. първо разрешение: разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, включително за неговите варианти и/или версии, ако има такива, и в съответните случаи — разрешение за първото возило от даден тип;
2. подновено разрешение за тип возило: подновяване на разрешение за тип возило съгласно чл. 54ж, ал. 4, в случай че не е необходима промяна в проекта на типа возило;
3. разрешение за разширен район на използване: разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара за вече разрешен тип возило и/или возило, за които е необходимо за да се разшири районът на използване съгласно член 54е, ал. 4, без промяна на проекта на возилото;
4. ново разрешение: разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, издадено след изменение на вече разрешено возило и/или тип возило съгласно чл. 54д, ал. 1 или чл. 54ж, ал. 4;
5. разрешение при съответствие с типа: разрешение за пускане на возило на пазара или серия возила, съответстващи на вече разрешен и валиден тип возило въз основа на декларация за съответствие с този тип съгласно чл. 54з, ал. 1. В случаите, при които е приложимо, трябва да има ясна идентификация на версията на типа возило и/или на варианта на типа возило, на която/който съответства возилото или серията от возила.“
6. Досегашната ал. 2 става ал. 3 и се изменя така:

 „(3) Разрешението за пускане на пазара с област на употреба само в Република България е валидно, без разширяване на областта на употреба, и за превозни средства, движещи се до гари в съседни държави-членки на Европейския съюз със сходни характеристики на мрежата, когато тези гари са в близост до границата и след съгласуване с компетентните национални органи по безопасността от тези държави. Това съгласуване може да се извършва за всеки конкретен случай или да бъде изложено в трансгранично споразумение между държавите или в споразумение между националните органи по безопасността.“

1. Алинея 4 се отменя.
2. Алинея 5 се отменя.
3. Алинея 6 се отменя.
4. Алинея 7 се отменя.
5. Алинея 8 се отменя.
6. Алинея 9 се отменя.

 **§ 44.** В чл. 54д се правят следните изменения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„Чл. 54д. (1) В случай на обновяване или модернизиране на съществуващи превозни средства, които вече разполагат с разрешение за пускане на пазара на превозно средство, се изисква ново разрешение за пускане на пазара на превозно средство, ако:

 1. са променени стойностите на параметрите, посочени в чл. 54а, ал. 5, които са извън обхвата на приемливите параметри съгласно определението в ТСОС; или

 2. общото ниво на безопасност на съответното превозно средство може да бъде повлияно отрицателно от предвидените работи; или

 3. това се изисква от съответните ТСОС.“

1. Алинея 2 се отменя.
2. Алинея 3 се отменя.

 **§ 45.** В чл. 54е се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„(1) Преди железопътно предприятие да използва превозно средство в областта на употреба, посочена в неговото разрешение за пускане на пазара, то проверява:

 1. дали превозното средство е получило разрешение за пускане на пазара в съответствие с чл. 54а, ал. 2 или ал. 3 и дали е надлежно регистрирано;

 2. дали превозното средство е съвместимо с маршрута въз основа на регистъра на инфраструктурата, съответните ТСОС или всяка имаща отношение информация, предоставяна безплатно от управителя на инфраструктурата в разумни срокове, когато не съществува такъв регистър или той е непълен;

 3. дали превозното средство е правилно разположено във влаковата композиция, в която се предвижда да се използва, като се взема предвид системата за управление на безопасността на железопътното предприятие, Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт (Обн., ДВ, бр. 73 от 2006 г.) и ТСОС относно експлоатацията и управлението на движението.“

1. Алинея 2 се изменя така:

 „(2) За целите на ал. 1 железопътното предприятие може да провежда изпитвания в сътрудничество с управителя на инфраструктурата. Управителят на инфраструктурата, в консултации със железопътното предприятие, полага всички усилия, за да гарантира, че всякакви изпитвания могат да се проведат в рамките на три месеца след подаване на искането.“

1. Алинея 3 се изменя така:

 „(3) Когато заявителят желае да разшири областта на употреба на дадено превозно средство, което вече разполага с разрешение по чл. 54а, ал. 2, той допълва досието със съответните документи, посочени в чл. 54б, ал. 2, по отношение на допълнителната област на употреба. Заявителят изпраща досието на АЖТЕС посредством обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз издава актуализирано разрешение, в което се включва разширената област на употреба след прилагане на процедурите за оценка на заявлението, включително съгласуване с националния орган по безопасност.“

1. Алинея 4 се изменя така:

„(4) Ако заявителят е получил разрешение в съответствие с чл. 54а, ал. 3 и желае да разшири областта на употреба в рамките на Република България, той допълва досието със съответните документи, посочени в чл. 54б, ал. 2, по отношение на допълнителната област на употреба. Заявителят изпраща досието на ИА „ЖА“ посредством обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. След прилагане на процедурите за оценка изпълнителния директор на ИА „ЖА“ издава актуализирано разрешение, в което се включва разширената област на употреба.“

1. Алинея 5 се отменя.
2. Алинея 6 се отменя.
3. Алинея 7 се отменя.
4. Алинея 8 се отменя.
5. Алинея 9 се отменя.
6. Алинея 10 се отменя.
7. Алинея 11 се отменя.

 **§ 46.** В Глава пета „а“ се създава Раздел ІІ с наименование „Разрешение за типове превозни средства“, съдържащ чл. 54ж и чл. 54з.

  **§ 47.** В чл. 54ж се правят следните изменения и допълнения:

1. Алинея 1 се изменя така:

„Чл. 54ж. (1) Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз или ИА „ЖА“, в зависимост от случая, може да издават разрешения за типове превозни средства в съответствие с процедурите, предвидени в Раздел І от Глава пета „а“;

1. Алинея 2 се изменя така:

„(2) Ако АЖТЕС или ИА „ЖА“ издаде разрешение за пускане на пазара на превозно средство, едновременно с това, по искане на заявителя, издава и разрешение за типа на превозното средство, което се отнася до същата област на употреба като превозното средство.“

1. Алинея 3 се отменя.
2. Алинея 4 се изменя така:

„(4) В случай на промени на съответните разпоредби на ТСОС или националните правила, въз основа на които е издадено разрешението за типа на превозното средство, с разпоредбите на ТСОС или националното правило се определя дали издаденото разрешение за типа на превозното средство остава валидно или трябва да бъде подновено. Ако това разрешение трябва да бъде подновено, проверките, които извършва АЖТЕС или ИА „ЖА“, могат да се отнасят единствено до променените правила.“

1. Алинея 5 се изменя така:

„(5) Образец на декларация за съответствие с разрешен тип возило е регламентиран в Регламент (ЕС) 2019/250.“

1. В ал. 6 се правят следните изменения:

а) в т. „а“ след думите „на съответните ТСОС“ тирето и думите „за превозните средства, които са в съответствие с ТСОС“ се заличават;

б) точка „б“ се изменя така:

„б) процедурите за оценяване на съответствието, определени в модули B+D, B+F и H1 от Решение № 768/2008/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 година относно обща рамка за предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Решение 93/465/ЕИО (OB L 218 от 2008г.), наричано по-нататък Решение № 768/2008, когато ТСОС не се прилагат.

1. Алинея 7 се отменя.
2. Алинея 8 се изменя така:

„(8) Заявлението за разрешение за тип превозно средство или информация за всички заявления, етапите на съответните процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо — исканията и решенията на Апелативния съвет, създаден съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796, се подават чрез обслужването на едно гише, посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796.“

1. В ал. 9 думата „срокът“ се заменя със „заявлението“, а думите „и 2 е до 4 месеца след представянето на цялата изискана информация“ се заменят с „от ИА „ЖА“ се разглежда и разрешение за тип превозни средства се издава от ИА „ЖА“ в сроковете по чл. 115г, ал. 3 и 4 от ЗЖТ“.

 **§ 48.** Член 54з се изменя така:

„Чл. 54з. (1) Превозно средство или серия превозни средства, които съответстват на разрешен тип превозно средство, получават без допълнителни проверки разрешение за пускане на пазара на превозно средство в съответствие с чл. 54а въз основа на декларация за съответствие с тип превозно средство съгласно чл. 54ж, ал. 5, представена от заявителя.

(2) Подновяването на разрешение за тип превозно средство съгласно чл. 54ж, ал. 4, не засяга разрешенията за пускане на пазара на превозни средства, вече предоставени въз основа на предишното разрешение за пускане на пазара на този тип превозно средство“.

 **§ 49.** В Глава пета „а“ се създава Раздел ІІІ с чл. 54и - 54м:

 „**Раздел ІІІ**

 Несъответствие на превозни средства или типове превозни средства със съществените изисквания

 **Чл. 54и.** (1) Когато железопътно предприятие установи по време на експлоатацията, че превозното средство, което използва, не отговаря на някое от приложимите съществени изисквания, то предприема мерки за привеждане на превозното средство в съответствие. Железопътното предприятие може да информира АЖТЕС и ИА „ЖА“ за предприетите мерки. Ако железопътното предприятие има доказателства, че несъответствието е било налице към момента на издаване на разрешението за пускане на пазара, то информира АЖТЕС и другите съответни национални органи по безопасността.

 (2) Когато ИА „ЖА“ установи, че при използването му по предназначение, дадено превозно средство или тип превозно средство, за което е издадено разрешение за пускане на пазара от АЖТЕС в съответствие с чл. 54а ал. 2 или чл. 54ж, ал. 1 или разрешението за пускане на пазара е издадено от ИА „ЖА“ съгласно чл. 54а, ал. 3 или чл. 54ж, ал. 1, не отговаря на някое от приложимите съществени изисквания, ИА „ЖА“ информира железопътното предприятие, което използва превозното средство или типа превозно средство, и изисква от него да предприеме мерки за привеждане на превозното средство (превозните средства) в съответствие. ИА „ЖА“ информира АЖТЕС и другите съответни национални органи по безопасността, включително тези, на чиято територия е подадено искане за разрешение за пускане на пазара на превозно средство от същия тип, по което не е взето решение.

 **Чл. 54к.** (1) Когато в случаите по чл. 54и приложените от железопътното предприятие мерки не осигуряват съответствието с приложимите съществени изисквания и това несъответствие поражда сериозен риск за безопасността, ИА „ЖА“, в рамките на надзорните си правомощия, прилага временни мерки за безопасност в съответствие с чл. 65, ал. 3 от Наредба № 59.

 (2) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ или АЖТЕС могат да приложат едновременно с мерките по ал. 1 и временни мерки за безопасност под формата на преустановяване на разрешението за съответния тип превозно средство. Решенията за налагане на временни мерки от ИА „ЖА“ подлежат на обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс, а решенията на АЖТЕС – по процедурата за арбитраж пред Апелативния съвет, създаден съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796.

 (3) В случаите по ал. 1 АЖТЕС или ИА „ЖА“ – когато е издала разрешението, след като направят преглед на ефективността на мерките, взети за отстраняването на сериозния риск за безопасността, могат да решат да отменят или да изменят разрешението при наличие на доказателства, че същественото изискване не е било спазено към момента на издаване на разрешението. За целта те съобщават решението си на притежателя на разрешението за пускане на пазара или на разрешението за типа превозно средство, като посочват основанията за решенията си.

 (4) В срок от един месец, считано от получаването на съответното решение по ал. 3, издадено от АЖТЕС или ИА „ЖА“, притежателят на разрешението може да поиска преразглеждане на решението. В този случай решението за отмяна се преустановява временно. Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз или съответно ИА „ЖА“, в срок до един месец от датата на получаване на искането за преразглеждане, потвърждават или отменят своето решение. В случай на разногласие между АЖТЕС и ИА „ЖА“ относно необходимостта от ограничаване или отмяна на разрешението, когато е приложимо, се прилага процедурата за арбитраж, предвидена в чл. 54в. Ако тази процедура не доведе нито до ограничаване, нито до отмяна на разрешението за превозното средство, посочените в ал. 2 временни мерки за безопасност се преустановяват.

 (5) Ако след прилагане на арбитражната процедура по ал. 4 решението на АЖТЕС бъде потвърдено, притежателят на разрешението за превозното средство може да обжалва пред Апелативния съвет, определен съгласно член 55 от Регламент (ЕС) 2016/796 в срок от два месеца от уведомяването му или от датата на узнаване от него за решението – съгласно член 59 от същия регламент. Ако решението на ИА „ЖА“ бъде потвърдено, притежателят на разрешението за превозното средство може да обжалва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

 **Чл. 54л.** (1) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ незабавно информира АЖТЕС, когато реши да отмени издадено от ИА „ЖА“ разрешение за пускане на пазара, като посочва основанията за своето решение.

 (2) Решението на ИА „ЖА“ за отмяна на разрешението на превозно средство се отразява в регистър на превозните средства па чл. 61, ал. 1 или, ако се отменя разрешение за тип превозно средство – в Европейския регистър на разрешени типове превозни средства в съответствие с чл. 61а, ал. 1. ИА „ЖА“ информира за отнемане на разрешението на превозното средство железопътните предприятия с област на дейност в Република България, които използват превозни средства от същия тип или за тип превозни средства, чието разрешение се отнема. Тези железопътни предприятия първо проверяват дали същия проблем на несъответствие е приложим и за тях, като в този случай се прилага процедурата, предвидена в чл. 54, ал. 1.

 **Чл. 54м.** (1) Когато се отнема разрешение за пускане на пазара, съответното превозно средство не се използва повече и областта му на употреба не се разширява. Когато се отнема разрешение за тип превозни средства, превозните средства, които са сглобени въз основа на това разрешение, не се пускат на пазара, а ако вече са пуснати — се изтеглят. Може да се поиска ново разрешение въз основа на процедурата, предвидена в Раздел І от Глава пета „а“ в случай на отделни превозни средства или в Раздел ІІ от Глава пета „а“ в случай на тип превозно средство.

 (2) Когато в случаите по чл. 54и несъответствието със съществените изисквания е ограничено до част от областта на употреба на превозното средство и това несъответствие вече е било налице към момента на издаване на разрешението за пускане на пазара, разрешението се изменя така, че да изключи съответните части от областта на употреба.“

 **§ 50.** В чл. 55 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 4, т. 6 след думите „възнаграждението на“ се добавят думите „ръководството на най-високо ниво и на“.
2. Създава се нова ал. 6:

 „(6) Лице за оценяване на съответствието по ал. 1 може да получи разрешение за извършване на дейности като определен орган по ал. 2 в случай, че заяви това, отговаря на изискванията по ал. 4 и заплати съответните такси. В този случай целият процес на проверка може да се извърши от един орган за оценка на съответствието.“.

1. Досегашните ал. 6 става ал. 7 и в нея се правят следните изменения и допълнения:

 а) досегашният текст става изречение първо и в него след думите „по ал. 1“ се добавя „и по ал. 2“;

 б) създава се изречение второ: „Нотифицираните органи по ал. 1 участват пряко или чрез свои представители в работата на секторната група от нотифицирани органи, създадена от Европейската комисия.“

1. Досегашната ал. 7 става ал. 8 и в нея след думите „по ал. 1“ се добавя „или по ал. 2“.

 **§ 51.** В чл. 56 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след думите „за оценяване“ се добавя „извършва оценяване на съответствието съгласно процедурите за оценяване на съответствието, предвидени в съответната ТСОС и“
2. Създава се нова ал. 2:

„(2) Оценяването на съответствието се извършва по пропорционален начин, като се избягва излишната тежест за икономическите оператори. Лицата за оценяване на съответствието изпълняват дейността си, като вземат предвид размера на предприятието, сектора, в който то работи, неговата структура, степента на технологична сложност на продукта и масовия или серийния характер на производствения процес, като по този начин те извършват дейността си по оценяване на съответствието на продукта в съответствие с изискванията на настоящата наредба.“

1. Алинея 2 става ал. 3 и в нея:

 а) в изречение първо след думата „подизпълнители“ се добавя „или дъщерни дружества“, а думите „одобрение от“ се заменят с „уведомяване на“;

 б) създава се изречение второ: „Дейността на лицето за оценяване може да бъде възлагана на подизпълнители или извършвана от дъщерни дружества само със съгласието на клиента.“;

 в) досегашното изречение второ става изречение трето.

1. Алинея 3 става ал. 4 и в нея след думата „подизпълнителите“ се добавя „и дъщерните дружества по ал. 2“, а след думите „ЗЖТ“ се поставя запетая и се добавя „за което оценяващият орган гарантира и носи пълна отговорност за дейността, извършвано от подизпълнителите или от дъщерните дружества“.
2. Алинея 4 става ал. 5.
3. Създава се нова ал. 6:

„(6) Лицето за оценяване на съответствието съхранява съответните документи, за да бъдат на разположение на ИА „ЖА“ във връзка с оценяването на квалификациите на подизпълнителя или дъщерните дружества, както и на работата, извършена от тях съгласно съответната ТСОС или национални правила.“

1. Досегашните ал. 5 и 6 стават съответно ал. 7 и 8.
2. Създава се ал. 9:

„(9) Всяко решение, взето от лицето за оценяване по ал. 1 по отношение на оценяването на съответствието или годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост или по отношение проверката на подсистеми, съдържа подробни мотиви, включващи причините, на които то се основава. Лицето за оценяване по ал. 1 уведомява заинтересованата страна за решението възможно най-бързо, като посочва в него и средствата за правна защита съгласно действащото законодателство, както и сроковете за това..“

 **§ 52.** В чл. 56б се правят следните изменения и допълнения:

1. Досегашният текст става ал. 1 и се изменя така:

 „Чл. 56б. (1) Лицата за оценяване на съответствието по чл. 55, ал. 1 участват или гарантират, че персоналът им, който извършва оценяването, е информиран относно съответните дейности по стандартизацията и дейностите на координационната група на нотифицираните органи за оценяване на съответствието, създадена от Европейската комисия, както и прилагат като общи насоки административните решения и документи, изготвени в резултат на работата на тази група.“

1. Създават се ал. 2 и 3:

 „(2) Органите за оценяване на съответствието по чл. 55, ал. 1, които са нотифицирани за подсистемите контрол, управление и сигнализация по железопътната линия и/или подсистеми за бордови контрол, управление и сигнализация, участват или гарантират, че персоналът им, който извършва оценяването, е информиран относно дейностите на групата във връзка с ERTMS, създадена от АЖТЕС съгласно член 29 от Регламент (ЕС) 2016/796. Те следват насоките, създадени в резултат на работата на тази група. Ако считат насоките за неподходящи или неприложими, съответните органи за оценяване на съответствието представят забележките си за обсъждане пред групата във връзка с ERTMS с цел непрекъснатото подобряване на насоките.

 (3) Когато ИА „ЖА“ установи при контрола по чл. 60 или е информирана, че нотифициран орган или определен орган не отговаря на изискванията, при които е издадено разрешението, или че не изпълнява задълженията си, предлага на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията ограничаване на обхвата, спиране на действието или отнемане на разрешението в зависимост от случая. Съответно ИА „ЖА“ незабавно информира за това Европейската комисия и държавите-членки на Европейския съюз.“

 **§ 53.** В чл. 56в се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след думата „подизпълнители“ се добавя „или дъщерни дружества“.
2. В ал. 2, т. 5 след думата „подизпълнителите“ се добавя „или дъщерните дружества“.
3. В ал. 4 след думата „подизпълнители“ се добавя „или дъщерни дружества“, а думите „за подизпълнителите“ се заличават.
4. В ал. 8 след думите „чл. 115б, ал. 3, т. 7“ се добавя „и т. 8 и ал. 4“, а след думата „транспорт“ се добавя „и по ал. 2, т. 3, буква „в“.

 **§ 54.** В чл. 56г се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 думата „едномесечен“ се заличава, а след думите „отстраняването им“ се добавя „съгласно чл. 115б, ал. 7 от ЗЖТ“.
2. Създава се нова ал. 4:

„(4) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ запазва поверителността на информацията, която получава във връзка с разглеждане на заявлението по ал. 1 и приложената към него документация.“

1. Досегашните ал. 4 – 8 стават съответно ал. 5 – 9.

 **§ 55.** В чл. 56д се създават ал. 7 и 8:

 „(7) В случаите по чл. 59, ал. 3 и при промяна на вписаните в разрешението обстоятелства ИА „ЖА“ взема решение дали разрешението трябва да бъде преиздадено. Лицето за оценяване на съответствието подава заявление за преиздаване на разрешението, като ИА „ЖА“ разглежда само обстоятелствата, които са променени.

 (8) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ предоставя на Европейската комисия, при поискване, цялата информация, свързана с основните изисквания за нотифицирането или със запазването на компетентността на нотифициран орган.“

 **§ 56.** Създава се чл. 56е:

 „**Чл. 56е.** (1) Заявителят може да използва акредитиран вътрешен орган, за да извърши дейностите по оценяване на съответствието с цел да бъдат приложени процедурите, регламентирани в модули А1, А2, С1 или С2 от приложение II към Решение № 768/2008/ЕО и модули СА1 и СА2, регламентирани в приложение I към Решение 2010/713/ЕС. Този орган представлява отделна и независима част от съответния заявител и не участва в проектирането, производството, доставката, монтирането, използването или поддръжката на продуктите, които оценява.

 (2) Акредитираният вътрешен орган по ал. 1 следва да отговаря на следните изисквания:

 1. да бъде акредитиран в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 година за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 (OB L 218 от 2008 г.), наричан по-нататък Регламент (ЕО) № 765/2008;

 2. органът и неговият персонал следва да са обособени организационно и да разполагат с методи на отчитане в рамките на съответното предприятие, които осигуряват неговата безпристрастност и я доказват пред компетентния национален орган по акредитация;

 3. нито органът, нито неговият персонал носят отговорност за проектирането, производството, доставката, монтирането, експлоатацията или поддръжката на продуктите, които оценяват, нито участват в дейности, които могат да повлияят на независимостта на тяхната преценка или почтеност във връзка с дейността им по оценяването;

 4. органът предоставя услугите си изключително и само на предприятието, от което е част.

 (3) Акредитираният вътрешен орган не се нотифицира пред държавите–членки на Европейския съюз или Европейската комисия, но информацията, свързана с неговата акредитация, се предоставя от предприятието, от което той е част, или от Изпълнителна агенция „Българска служба за акредитация“ на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и на ИА „ЖА“ при поискване.“

 **§ 57.** Създава се чл. 58а:

 „**Чл. 58а.** (1) Когато нотифициран орган установи, че изискванията, регламентирани в съответната ТСОС или съответстващите хармонизирани стандарти или технически спецификации, не са били изпълнени от производителя, той изисква от производителя да предприеме подходящи коригиращи мерки и не издава сертификат за съответствие.

(2) Когато в хода на контрола за съответствие, след издаването на сертификат, нотифицираният орган установи, че даден продукт не отговаря на съответната ТСОС или на съответстващите хармонизирани стандарти или технически спецификации, той изисква от производителя да предприеме подходящи коригиращи мерки и спира действието на сертификата или го отменя, ако е необходимо.

(3) Когато не са предприети коригиращи мерки или те не дадат необходимия резултат, нотифицираният орган ограничава обхвата, спира действието или отменя всички издадени сертификати според случая.

**§ 58.** В чл. 59 се създава ал. 6:

„(6) Нотифицираните органи предоставят на АЖТЕС ЕО сертификатите за проверка на подсистемите, ЕО сертификатите за съответствие на съставните елементи на оперативната съвместимост и ЕО сертификатите за годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост.“

 **§ 59.** В чл. 60 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 2 думите „чл. 55, ал. 2 и 3, чл. 56, ал. 3“ се заменят с „чл. 55, ал. 3 и 4, чл. 56, ал. 4“, а след думата „подизпълнителите“ се добавя „или дъщерните дружества“.
2. Създава се ал. 5:

 „(5) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ информира Европейската комисия относно процедурите за оценяване, нотифициране и наблюдение на нотифицираните органи, както и относно промените в посочените процедури.“

 **§ 60.** В чл. 60а се създава ал. 6:

 „(6) В случай на ограничаване на обхвата, спиране на действието или отнемане на разрешението или когато лицето за оценяване на съответствието е прекратило дейността си, досиетата на този орган се обработват от друго лице за оценяване на съответствието, избрано от заявителя, за което се уведомява ИА „ЖА“, или – когато не е избрано друго лице за оценяване на съответствието, досиетата се предават в ИА „ЖА“.“

 **§ 61.** В чл. 60б, ал. 3, изречение второ след думата „Обстоятелствата“ се поставя запетая, а думите „по ал. 2, т. 7“ се заменят с „съответстващи на обстоятелствата по чл. 56в, ал. 8“.

 **§ 62.** В чл. 60в се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 5 думите „съгласно приложение № 1а“ се заличават.
2. Създават се ал. 7 – 9:

„(7) Когато лице за оценяване на съответствието по чл. 55, ал. 2 (определен орган), установи, че изискванията, регламентирани в националните правила за безопасност или техническите правила, не са били изпълнени от производителя, той изисква от производителя да предприеме подходящи коригиращи мерки и не издава сертификат за съответствие.

(8) Когато в хода на контрола за съответствие, след издаването на сертификат, определеният орган установи, че даден продукт не отговаря на съответните националните правила за безопасност или технически правила, той изисква от производителя да предприеме подходящи коригиращи мерки и спира действието на сертификата или го отменя, ако е необходимо.

(9) Когато не са предприети коригиращи мерки или те не дадат необходимия резултат, определеният орган ограничава обхвата, спира действието или отменя всички издадени сертификати според случая.“

 **§ 63.** В чл. 61 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1 след думата „актуализира“ се добавя „национален“, а след думата „средства“ се добавя „(возилата) – НРВ“.
2. В ал. 4, т. 3 думата „наемателя“ се заменя с „ползвателя“.
3. Алинея 7 се изменя така:

„(7) Преди превозното средство да се използва за първи път и след получаване на разрешение за пускане на пазара с област на употреба само в Република България в съответствие с 54а ал. 2 или ал. 3, то се регистрира в регистър на превозните средства по ал. 1, по искане на ползвателя. Когато областта на употреба на превозното средство включва територията на Република България и на една или повече от една държава-членка на Европейския съюз, то се регистрира в регистъра на превозните средства по ал. 1 или в регистъра на превозните средства на една от тези държави-членки.“

1. В ал. 8 думите „лицето, чието превозно средство е получило разрешение за въвеждане в експлоатация, подава по електронен път“ се заменят с „ползвателят на превозното средство подава“, а думата „регистъра“ се заменя с „НРВ“.
2. В ал. 9 след думите „вписаните“ се добавя „в НРВ“, а след думата „промени“ се добавя „в ИА „ЖА“, както и в случай на унищожаване на превозното средство или за решението си да го изключи от регистъра.“.
3. Алинеи 10 и 11 се изменят така:

„(10) Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ спира от експлоатация превозно средство, за което установи, че се експлоатира по националната железопътна инфраструктура, но не е вписано в НРВ или е вписано в друг регистър на превозните средства, но областта му на употреба не включва Република България.

(11) Освен случаите, в които се провеждат изпитвания по чл. 54б, ал. 4 и чл. 54в, ал. 2, превозни средства, които не са вписани в НРВ или са вписани в друг регистър на превозните средства, но областта им на употреба не включва Република България, не могат да се движат по националната железопътна инфраструктура, с изключение на случаите за еднократно преминаване по определен маршрут след получено разрешение от управителя на железопътната инфраструктура.“

1. Създава се ал. 12:

„(12) Разрешението по ал. 11 се издава по критерии, определени с методика на управителя на инфраструктурата, съгласувана с ИА „ЖА“.

 **§ 64.** В чл. 63 се правят следните изменения:

1. В ал. 1 думите „с решението за първоначално въвеждане в експлоатация на превозно средство изпълнителният директор на“ се заменят с „при регистрацията в НРВ в съответствие с чл. 61, ал. 7, за всяко превозно средство“.
2. В ал. 3 думите „въвеждане в експлоатация“ се заменят с „пускане на пазара“.
3. Създава се ал. 5:

„(5) При превозни средства, получили разрешение за първи път в трета държава, извън Европейския съюз, и впоследствие използвани в Република България, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ вписва в НРВ по чл. 61, ал. 1 данните за превозното средство, включително и данни за ползвателя на превозното средство, лицето, което отговаря за поддръжката и ограниченията по отношение на това как превозното средство може да се използва.“

 **§ 65.** В § 1 от Допълнителните разпоредби се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 1 изречение второ се заличава.
2. Точка 3 се изменя така:

 „3. „Железопътна система“ е съвкупността от елементите, посочени в приложение № 1.“

1. В т. 5 думите „на които отговаря“ се заменят с „които обхващат“.
2. В т. 6 думата „структурата“ се заменя с „инфраструктурата“.
3. В т. 7 думите „подобрява цялостното й функциониране“ се заменят с „води до промяна в техническото досие, придружаващо ЕО декларацията за проверка и която подобрява цялостните показатели на подсистемата“.
4. В т. 8 думите „подмяна или възстановяване“ се заменят с „изменение“, а думите „цялостното й функциониране“ се заменят с „цялостните показатели на подсистемата“.
5. В т. 9 думите „сертификат за изследване на типа, описан в Решение 768/2008/ЕО“ се заменят със „сертификата за изпитване на типа или за изпитване на проекта, описан в съответния модул за проверка“.
6. В т. 16 думите „е отговорно за проектирането и производството на съставен елемент и/или подсистема, лице, което сглобява съставни елементи, подсистеми или части от такива, които имат различен произход, или произвежда съставни елементи за свои собствени нужди“ се заменят с „произвежда продукти под формата на съставни елементи на оперативната съвместимост, подсистеми или превозни средства, или е поръчало тяхното проектиране или производство, като ги предлага на пазара със своето наименование или търговска марка“.
7. В т. 18 думите „или превозно средство“ се заличават.
8. Точка 19 се изменя така:

 „19. „Акредитация“ е атестация от национален орган по акредитация за това, че съответният орган за оценяване на съответствието отговаря на изискванията, определени в хармонизирани стандарти, и където е приложимо, всякакви допълнителни изисквания, включително, определените в приложимите секторни схеми, да изпълнява специфична дейност по оценяване на съответствието.“

1. Точка 21 се изменя така:

„21. Европейска спецификация“ е спецификация, която попада в една от следните категории:

а) обща техническа спецификация, съгласно определението в Приложение VІІІ към Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 година относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94 от 2014 г.);

б) европейско техническо одобрение, посочено в член 60 от Директива 2014/25/ЕС;

в) европейски стандарт, приет от Европейска организация за стандартизация“.

1. В т. 22 думите „или части от такива подсистеми“ се заличават.
2. В т. 24 изречение второ се заличава.
3. Точка 26 се изменя така:

 „26. „Проект в напреднал етап на развитие“ е всеки проект, чийто етап на планиране/изграждане е достигнал точка, в която промяна в техническата спецификация би компрометирала жизнеспособността на проекта, както е бил планиран.“

1. Точка 27 се изменя така:

 „27. „Хармонизиран стандарт“ е европейски стандарт, приет въз основа на отправено от Европейската комисия искане за прилагане на законодателството на Европейския съюз за хармонизация.“

1. Точка 29 се изменя така:

„29. „Лице, което отговаря за поддръжката“ е лице, което притежава сертификат за поддържане на превозни средства, отговаря за поддръжката на превозното средство и е вписано като такова в националния регистър на превозните средства.“

1. В т. 30 думата „закрепено“ се заменя със „стационарно“, а думата „продължителна“ се заменя с „непрекъсната“.
2. Точка 31 се изменя така:

„31. „Лице за оценяване на съответствието“ е орган, който е нотифициран или е определен да отговаря за извършването на дейности по оценяване на съответствието, включително калибриране, изпитване, сертифициране и проверки; органите за оценяване на съответствието се класифицират като „нотифицирани органи“ след нотифициране от Република България; органите за оценяване на съответствието се класифицират като „определени органи“ след определяне от Република България.“

1. Създават се т. 32 – 47:

„32. „Оценяване на съответствието“ е процесът, който доказва дали определените изисквания, свързани с продукт, процес, услуга, подсистема, лице или орган, са изпълнени.

33. „Техническа спецификация“ е документ, който определя техническите изисквания, на които да отговаря определен продукт, подсистема, процес или услуга.

34. „Железопътна система с олекотена конструкция“ е градска и/или крайградска железопътна транспортна система с удароустойчивост С-III или C-IV (в съответствие с EN 15227:2011) и максимална якост на превозното средство 800 kN (надлъжно усилие на натиск в съединителната област); железопътните системи с олекотена конструкция могат да имат обособено платно или съвместно платно с движението по пътищата и обикновено не заменят превозните средства за пътнически и товарен транспорт на големи разстояния.

 35. „Подсистеми“ са структурните или функционалните части на железопътната система, определени в приложение № 1а.

 36. „Мобилна подсистема“ е подсистемата „подвижен състав“ и подсистемата „бордови контрол, управление и сигнализация“.

 37. „Проектно експлоатационно състояние“ е нормалния режим на работа и предвидимите влошени условия (включително физическо износване) в рамките и условията за използване, посочени в техническите досиета и досиетата за поддръжката.

 38. „Съставни елементи на оперативната съвместимост“ е всеки елементарен компонент, група от компоненти, съставни части от оборудване или цялостно комплектувано оборудване, включени или предназначени за включване в подсистема, от които оперативната съвместимост на железопътната система зависи пряко или косвено, включително както материални обекти, така и нематериални обекти.

 39. „Приемлив начин за постигане на съответствие“ е издаването на необвързващи становища от АЖТЕС с цел определяне на начините за постигане на съответствие със съществените изисквания.

 40. „Приемлив национален начин за постигане на съответствие“ е издаването на необвързващи становища от държавите–членки на Европейския съюз с цел определяне на начините за постигане на съответствие с националните правила.

 41. „Продукт“ е продукт, получен в резултат на производствен процес, включително съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите.

 42. „Пускане на пазара“ е първото предлагане на пазара на Европейския съюз на съставен елемент на оперативната съвместимост, подсистема или превозно средство в готовност за експлоатация в неговото проектно експлоатационно състояние.

 43. „Заявител“ е физическото или юридическото лице, което иска разрешение за въвеждане в експлоатация и което може да бъде железопътно предприятие, управител на инфраструктура или друго физическо или юридическо лице, като например производител, собственик или ползвател. За целите на чл. 48 „заявител“ е възложител или производител или техни упълномощени представители. За целите на чл. 44з „заявител“ е физическо или юридическо лице, което отправя искане към АЖТЕС за одобряване на техническите решения, предвидени за проекти за ERTMS оборудване по железопътната линия.

44. „Упълномощен представител“ e всяко физическо или юридическо лице, установено в Европейския съюз, което е упълномощено писмено от производител или възложител да действа от името на производителя или възложителя във връзка с определени задачи.

45. „Национални правила“ са всички задължителни правила, приети в Република България, независимо от органа, който ги издава, които съдържат изисквания за безопасност на железопътния транспорт или технически изисквания, различни от определените от Европейския съюз правила или от международните правила и които са приложими в рамките на Република България за железопътните предприятия, управителите на инфраструктура или трети лица.

46. „Специфичен случай“ е всяка част от железопътната система, която се нуждае от специални — временни или постоянни — разпоредби в ТСОС поради географски или топографски изисквания, или такива на градската среда, или такива, влияещи на съвместимостта със съществуващата система, по-конкретно железопътни линии и мрежи, изолирани от останалата част от мрежата, габарит на натоварване, междурелсие или разстояние между коловозите и превозни средства, строго предназначени за ползване с местен, регионален или исторически характер, или превозни средства с произход от или предназначени за трети страни, извън Европейския съюз;

47. „Национален орган по акредитация“ е Изпълнителна агенция „Българска служба за акредитация“ съгласно чл. 2 от Закона за националната акредитация на органи за оценяване на съответствието.“

 **§ 66.** Приложение № 1 се изменя така:

„Приложение № 1

към чл. 3, ал. 1, т. 1, чл. 23, ал. 1, т. 1

 и § 1, т. 3 от Допълнителните разпоредби

**Елементи на железопътната система на Европейския съюз**

**1. Мрежа**

 1.1. За целите на оперативната съвместимост мрежата на Европейския съюз включва следните елементи:

а) специално изградени високоскоростни линии, оборудвани за скорости, обикновено равни или по-високи от 250 km/h;

б) специално модернизирани високоскоростни линии, оборудвани за скорости от порядъка на 200 km/h;

в) специално модернизирани високоскоростни линии, които имат специфични характеристики в резултат на трудности от топографски, релефен или градоустройствен характер, като скоростта трябва да се адаптира според всеки отделен случай. Тази категория включва свързващи линии между високоскоростната мрежа и конвенционалната мрежа, линии, преминаващи през гари, подстъпи към терминали, депа и др., по които „високоскоростен" подвижен състав се движи с конвенционална скорост;

г) конвенционални линии, предназначени за пътнически услуги;

д) конвенционални линии, предназначени за смесени превози (пътнически и товарни);

е) конвенционални линии, предназначени за услуги за товарни превози;

ж) пътнически центрове;

з) товарни центрове, включително терминали за връзка между различни видове транспорт;

и) линии, свързващи изброените по-горе елементи.

1.2. Мрежата включва управление на движението, системи за следене и навигационни системи, технически устройства за обработка на данни и телекомуникации, предназначени за пътнически услуги на дълги разстояния и услуги за товарни превози по мрежата за гарантирането на безопасно и хармонично функциониране на мрежата и ефективно управление на движението.

1.3. Националната железопътна мрежа включва всички или част от елементите, изброени в т. 1.1. и, когато е приложимо – всички или част от елементите, изброени в т. 1.2.

**2. Превозни средства**

2.1. За целите на оперативната съвместимост, превозните средства на Европейския съюз включват всички превозни средства, които могат да се движат по цялата или по част от мрежата на Европейския съюз:

— локомотиви и пътнически подвижен състав, включително термични или електрически тягови единици, самоходни термични или електрически пътнически влакове и пътнически вагони;

— товарни вагони, включително вагони с нисък под, предназначени за цялата мрежа, и вагони, предназначени за превозване на камиони;

— специални превозни средства, като например релсови самоходни специализирани машини.

Списъкът на превозните средства включва превозните средства, които са специално проектирани да оперират по различните видове високоскоростни линии, описани в точка 1.1.

2.2. Националната железопътна система включва всички превозни средства, които отговарят на условията по т. 2.1. и могат да се движат по цялата или по част от националната железопътна мрежа.

 **§ 67.** Приложение № 1а се изменя така:

„Приложение № 1а

към чл. 3, ал. 1, т. 2, чл. 23, ал. 1, т. 1

и § 1, т. 35 от Допълнителните разпоредби

**ПОДСИСТЕМИ**

**1. Списък на подсистемите**

За целите на оперативната съвместимост железопътната система може да бъде разделена на следните подсистеми:

а) структурни области:

— инфраструктура;

— енергия;

— контрол, управление и сигнализация по железопътната линия;

— бордови контрол, управление и сигнализация;

— подвижен състав; или

б) функционални области:

— експлоатация и управление на движението;

— поддръжка;

— телематични приложения за товарни превози и пътници.

**2. Описание на подсистемите**

За всяка подсистема или част от подсистема списъкът от съставни елементи и аспекти, свързани с оперативната съвместимост, се предлага от Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз по време на изготвянето на съответния проект за ТСОС. Без да се засяга изборът на аспекти и съставни елементи, свързани с оперативната съвместимост, или редът, по който те ще бъдат включени в ТСОС, подсистемите включват следните елементи:

**2.1. Инфраструктура**

Релсите, стрелките, железопътните прелези, инженерните конструкции (мостове, тунели и др.), свързаните с релсовия път гарови елементи (включително входове, перони, зони за достъп, центрове за поддръжка, тоалетни и информационни системи, както и характеристиките на достъпа за лицата с увреждания и лицата с намалена подвижност), обезопасяващото и предпазното оборудване.

**2.2. Енергия**

Електрозахранващата система, включително контактната мрежа и системата за измерване и таксуване на консумацията на електрическа енергия по железопътната линия.

**2.3. Контрол, управление и сигнализация по железопътната линия**

Цялото оборудване по железопътната линия, необходимо за осигуряване на безопасността и за управление и контролиране на придвижването на влакове, допуснати за движение в мрежата.

**2.4. Бордови контрол, управление и сигнализация**

Цялото оборудване на борда, необходимо за осигуряване на безопасността и за управление и контролиране на придвижването на влакове, допуснати за движение в мрежата.

**2.5. Експлоатация и управление на движението**

Процедурите и съответното оборудване, позволяващи съгласуваната експлоатация на различните структурни подсистеми както в режим на нормална работа, така и при влошени условия, включително композиране и управление на влак, планиране и управление на движението.

Професионалните квалификации, които може да се изискват за всеки вид железопътна услуга.

**2.6. Телематични приложения**

В съответствие с Приложение № 1 тази подсистема се състои от два елемента:

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

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

**2.7. Подвижен състав**

Основна конструкция, системи за управление и контрол за всички влакови съоръжения, токоприемащи устройства, тягови елементи или възли и елементи за преобразуване на енергия, бордово оборудване за измерване на консумацията и таксуването на електроенергия, спирачна уредба, съединителна и ходова част (талиги, оси и др.) и окачване, врати, интерфейси човек/машина (за водача, персонала на борда на влака и пътниците, включително характеристиките на достъпността за лица с увреждания и лица с намалена подвижност), пасивни или активни обезопасяващи устройства и принадлежности за опазване здравето на пътниците и персонала на влака.

**2.8. Поддръжка**

Процедурите, съответното оборудване, логистичните центрове за дейности по поддръжката и запасите, позволяващи извършването на задължителната ремонтна и превантивна поддръжка за осигуряване на оперативната съвместимост на железопътната система на Европейския съюз и за гарантиране на изискваните резултати“.

 **§ 68.** В Приложение № 1б се правят следните изменения и допълнения:

1. В т. 2.1. думите „друго приложимо законодателство, произтичащо от Договора за Европейския съюз и Договора за функциониране на ЕС“ се заменят с „другите приложими правни актове на Европейския съюз“.
2. В т. 2.4. се правят следните изменения и допълнения:

а) в буква „в“, тире трето, думата „изолирани“ се заменя с „оттеглени“;

б) в буква „г“ думите „разпоредби, произтичащи от Договора за ЕС и Договора за функциониране на ЕС“ се заменят с „правни актове на Европейския съюз“;

в) в буква „д“ думите „чл. 44“ се заменят с „чл. 44в, ал. 2, т. 3 и чл. 54б, ал. 2, т. 3“.

1. В т. 2.6:

а) в изречение второ след думите „всяка държава членка“ запетаята се заличава, а думите „която го поиска“ се заменят с „или на АЖТЕС, при поискване от тяхна страна“;

б) в изречение трето думите „националния орган за безопасност на държавата членка, в която“ се заменят с „органа, от който“;

в) създава се изречение пето: „АЖТЕС може да поиска документите да бъдат преведени на определен от нея език.“.

1. В т. 3.1. думите „чл. 29, ал. 1“ се заменят с „чл. 29, ал. 3“.

 **§ 69.** Създава се Приложение № 1в:

„Приложение № 1в

Към чл. 3, ал. 2 и 4

**СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ**

1. **Общи изисквания**

**1.1.   *Безопасност***

1.1.1.   Проектирането, изграждането или сглобяването, поддръжката и контролът на съставни елементи с решаващо значение за безопасността, и по-специално на съставните елементи, свързани с влаковото движение, трябва да са такива, че да гарантират равнище на безопасност, отговарящо на целите, които се предвиждат за мрежата, включително при специфични влошени условия.

1.1.2.   Параметрите, отнасящи се до контакта колело/релса, трябва да отговарят на изискванията за стабилност, които са необходими, за да се гарантира безопасното движение при максималната разрешена скорост. Параметрите на спирачното оборудване трябва да гарантират, че е възможно спиране при максималната разрешена скорост при определения спирачен път.

1.1.3.   Използваните съставни елементи трябва да издържат на всички нормални и крайно тежки натоварвания, които са уточнени за периода на експлоатацията им. Отражението върху безопасността на всякакви случайни повреди трябва да бъде ограничено с подходящи средства.

1.1.4.   Проектирането на стационарните съоръжения и подвижния състав, както и подборът на използваните материали, трябва да целят ограничаване на предпоставките за възникване на пожар, както и разпространението и последиците от огъня и дима, в случай на такъв.

1.1.5.   Устройствата, предназначени за употреба от ползватели, трябва да са проектирани така, че да не се нарушава безопасното функциониране на устройствата или здравето и безопасността на ползвателите, в случай на ползване по предвидим начин, въпреки че не съответства на обявените инструкции.

**1.2.   *Надеждност и наличност***

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

**1.3.   *Здраве***

1.3.1.   Материали, които е възможно поради начина, по който се използват, да представляват заплаха за здравето на лицата, които имат достъп до тях, не трябва да се използват във влаковете и железопътната инфраструктура.

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

**1.4.   *Опазване на околната среда***

1.4.1.   Въздействието от създаването и експлоатацията на железопътната система върху околната среда трябва да се оцени и взема предвид при проектиране на системата в съответствие с действащото национално законодателство и законодателство на Европейския съюз.

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

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

1.4.4.   Проектирането и експлоатацията на железопътната система не трябва да пораждат недопустими нива на шум:

— в райони в близост до обекти на железопътна инфраструктура, съгласно определението в § 1, т. 1 от Допълнителните разпоредби на Закона за железопътния транспорт;

— в кабината на машиниста.

1.4.5.   При нормално поддържане експлоатацията на железопътната система не трябва да предизвиква недопустими нива на земни вибрации за дейностите и областите в близост до инфраструктурата.

**1.5.   *Техническа съвместимост***

Техническите характеристики на инфраструктурата и на стационарните съоръжения трябва да са съвместими помежду си, а също и с тези на влаковете, които са предназначени да се движат в железопътната система. Това изискване включва и безопасното интегриране на подсистемата на превозното средство с инфраструктурата.

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

**1.6.   *Достъпност***

1.6.1.   Подсистемите „инфраструктура“ и „подвижен състав“ трябва да са достъпни за лица с увреждания и лица с намалена подвижност, за да се гарантира техният достъп на равна основа с другите хора чрез превенция или премахване на пречките, или чрез други подходящи мерки. Това включва проектирането, изграждането, подновяването, модернизирането, поддръжката и експлоатацията на съответните части на подсистемите, до които има обществен достъп.

1.6.2.   Подсистемите „експлоатация и управление на движението“ и „телематични приложения за пътниците“ трябва да разполагат със съответните функционални възможности, необходими за осигуряване на достъп на лица с увреждания и лица с намалена подвижност на равна основа с другите хора чрез превенция или премахване на пречките, или чрез други подходящи мерки.

**2.   Изисквания, специфични за всяка подсистема**

**2.1.   *Инфраструктура***

**2.1.1.   Безопасност**

Трябва да се предприемат подходящи мерки за ограничаване на достъпа или нежелателното вмешателство по инсталациите.

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

Инфраструктурата, до която има обществен достъп, трябва да се проектира и изгради по начин, ограничаващ всякакви заплахи за безопасността на хората (устойчивост, пожар, достъп, евакуация, перони и др.).

Трябва да се установят подходящи разпоредби, които да отчитат конкретните условия за безопасност в много дълги тунели и виадукти.

**2.1.2.   Достъпност**

Подсистемите „инфраструктура“ с обществен достъп трябва да бъдат достъпни за лица с увреждания и лица с ограничена подвижност в съответствие с точка 1.6.

 **2.2.   *Енергия***

**2.2.1.   Безопасност**

Функционирането на системите за електрозахранване не трябва да нарушава безопасността нито на влаковете, нито на хората (потребители, оперативен персонал, живеещите в близост до железопътната линия и трети лица).

**2.2.2.   Опазване на околната среда**

Функционирането на системите за електрозахранване или системите за осигуряване на топлинна енергия не трябва да влияе на околната среда извън определените в спецификациите граници.

**2.2.3.   Техническа съвместимост**

Използваните системи за електрозахранване/системи за осигуряване на топлинна енергия трябва:

— да създават възможност влаковете да постигат определените показатели;

— в случай на системи за електрозахранване, да бъдат съвместими с токоприемащите устройства, с които са оборудвани влаковете.

**2.3.   *Контрол, управление и сигнализация***

**2.3.1.   Безопасност**

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

**2.3.2.   Техническа съвместимост**

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

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

**2.4.   *Подвижен състав***

**2.4.1.   Безопасност**

Конструкцията на подвижния състав и на връзките между превозните средства трябва да е проектирана по такъв начин, че да предпазва пътническите купета и отделенията за машиниста в случай на сблъскване или дерайлиране.

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

Спецификата на спирачните системи, както и упражняваният натиск, трябва да бъдат съвместими с проектните характеристики на железопътните линии, инженерните съоръжения и системите за сигнализация.

Трябва да се предприемат мерки за предотвратяване на достъпа до тоководещи съставни елементи, за да не се застрашава безопасността на хората.

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

Трябва да се гарантира безопасното качване на пътниците във влаковете и слизане от тях. Входните врати трябва да притежават системи за отваряне и затваряне, които гарантират безопасността на пътниците.

Трябва да бъдат осигурени и обозначени аварийни изходи.

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

Задължително е на борда на влаковете да има система за аварийно осветление с достатъчен интензитет и продължителност.

Влаковете трябва да бъдат оборудвани със система за уведомяване на хората, която дава възможност на бордовия персонал да прави съобщения.

На пътниците трябва да се дава лесно разбираема и изчерпателна информация относно правилата, които се отнасят за тях както на железопътните гари, така във влаковете.

**2.4.2.   Надеждност и наличност**

Проектните характеристики на същественото оборудване, на двигателното, тяговото и спирачното оборудване, както и на системата за управление и контрол трябва да са такива, че да позволят на влака да продължи при определени влошени условия, без неблагоприятни последствия за оборудването, което остава в действие.

**2.4.3.   Техническа съвместимост**

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

При електрическа тяга характеристиките на токоприемащите устройства трябва да бъдат такива, че да позволяват на влаковете да се движат в условията на електрозахранване на железопътната система.

Характеристиките на подвижния състав трябва да позволяват той да се движи по всички линии, за които е предвидена неговата експлоатация, като се вземат предвид съответните климатични условия.

**2.4.4.   Контрол**

Влакът трябва да бъде оборудван със записващо устройство. Събираните от това устройство данни и обработката на информацията трябва да са хармонизирани.

**2.4.5.   Достъпност**

Подсистемите „подвижен състав“ с обществен достъп трябва да бъдат достъпни за лица с увреждания и за лица с ограничена подвижност в съответствие с точка 1.6.

**2.5.   *Поддържане***

**2.5.1.   Здраве и безопасност**

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

**2.5.2.   Опазване на околната среда**

Техническите инсталации и процедурите, използвани в центровете за поддръжка, не трябва да надхвърлят пределните приемливи нива за вредно въздействие по отношение на околната среда.

**2.5.3.   Техническа съвместимост**

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

**2.6.   *Експлоатация и управление на движението***

**2.6.1.   Безопасност**

Квалификациите на машинистите и на другия персонал на борда на влака, както и на персонала в контролните центрове, трябва да бъдат съобразени с правилата за експлоатация на мрежата, така че да се осигурява безопасна експлоатация, като се отчитат различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги.

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

**2.6.2.   Надеждност и наличност**

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

**2.6.3.   Техническа съвместимост**

Квалификациите на машинистите, на персонала на борда на влака и на управляващите движението трябва да бъдат съобразени с правилата за експлоатация на мрежата, така, че да се осигурява оперативна ефективност по железопътната система, като се отчитат различните изисквания за трансграничните и вътрешните услуги.

**2.6.4.   Достъпност**

Трябва да бъдат предприети подходящи мерки, за да се гарантира, че правилата за експлоатация предвиждат съответните функционални възможности, необходими за осигуряване на достъпност за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

**2.7.   *Телематични приложения за товарни превози и пътници***

**2.7.1.   Техническа съвместимост**

Съществените изисквания за телематични приложения гарантират минимално качество на услугата за пътниците и превозвачите на стоки, по-специално по отношение на техническата съвместимост.

Трябва да се предприемат мерки за осигуряване на:

— разработването на базите данни, софтуера и протоколите за предаване на данни по начин, позволяващ максимален обмен на данни между различните приложения и оператори, като се изключват поверителните търговски данни;

— лесен достъп до информацията за потребителите.

**2.7.2.   Надеждност и наличност**

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

**2.7.3.   Здраве**

Интерфейсите между тези системи и потребителите трябва да бъдат в съответствие с минималните изисквания за ергономичност и правилата за опазване на здравето.

**2.7.4.   Безопасност**

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

**2.7.5.   Достъпност**

Трябва да бъдат предприети подходящи мерки, за да се гарантира, че подсистемите „телематични приложения за пътниците“ предвиждат съответните функционални възможности, необходими за осигуряване на достъпност за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.

**§ 70.** Приложение № 8 се изменя така:****

 **§ 71.** ВПриложение № 9 текстът „към чл. 54з, ал. 1“ се заменя с „към чл. 54б, ал. 2, т. 4“.

**ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

 **§ 72.** Навсякъде думите „Европейската железопътна агенция“ се заменят с „Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз“.

 **§ 73.** С тази наредба се въвеждат изисквания на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (OB L 138 от 2016г.).

**ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

**§ 74.** (1) Разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, издадени до 16 юни 2019 г., включително разрешения, предоставени съгласно международни споразумения RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) и RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), остават в сила съобразно условията, при които са издадени.

(2) Превозни средства, за които са били издадени разрешения за въвеждане в експлоатация до 16 юни 2019 г., получават ново разрешение за пускане на пазара на превозно средство, за да бъдат експлоатирани след тази дата в една или повече мрежи, които все още не са обхванати от тяхното разрешение.

 **§ 75.** Започналите и недовършени до 16 юни 2019 г. процедури по издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства се довършват по реда, определен в член 55 на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545.

 **§ 76.** Наредбата се издава на основание чл. 5, т. 2 от Закона за железопътния транспорт.

*“*