



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 30.1.2013
COM(2013) 32 final

**ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**относно осъществения напредък за постигане на оперативна съвместимост на
железопътната система**

(текст от значение за ЕИП)

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

относно осъществения напредък за постигане на оперативна съвместимост на железопътната система

(текст от значение за ЕИП)

1. ВЪВЕДЕНИЕ

В настоящия доклад се описва достигнатият етап в постигането на оперативна съвместимост на европейската железопътна система след доклада, приет от Комисията през септември 2009 г.¹. Той съответства на член 39 от Директива 2008/57/ЕО².

Настоящият доклад се основава на констатациите на двугодишния доклад за напредъка в областта на оперативната съвместимост на железопътния транспорт в ЕС, издаден от Европейската железопътна агенция на 1 март 2012 г.³.

2. РАЗВИТИЕТО НА ИНСТРУМЕНТИТЕ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

2.1. Директивите за оперативна съвместимост

2.1.1. Преглед

Преработената Директива 2008/57/ЕО влезе в сила на 19 юли 2008 г. Директиви 96/48/ЕО⁴ и 2001/16/ЕО⁵ бяха отменени считано от 19 юли 2010 г.

Директива 2008/57/ЕО беше изменена със следните актове:

- Директива 2009/131/ЕО на Комисията от 16 октомври 2009 г. за изменение на приложение VII към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността⁶;
- Директива 2011/18/ЕС на Комисията от 1 март 2011 г. за изменение на Приложения II, V и VI към Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността⁷.

¹ Съобщение от Комисията до Съвета и Европейския Парламент относно Доклада за напредъка на изпълнението на директивата за безопасността на железопътния транспорт и на Директивите за оперативната съвместимост на железопътната система COM(2009) 464 окончателен.

² Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността, ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

³ <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Interoperabilitybiennialreport-2011.aspx>.

⁴ Директива 96/48/ЕО на Съвета от 23 юли 1996 г. относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 6—24.

⁵ Директива 2001/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 март 2001 г. за оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система, ОВ L 110, 20.4.2001 г., стр. 1—27.

⁶ ОВ L 273, 17.10.2009 г., стр. 12—13.

⁷ ОВ L 57, 2.3.2011 г., стр. 21—28.

2.1.2. Транспониране на Директивите за оперативна съвместимост

Крайният срок за транспониране на директиви 2008/57/ЕО и 2009/131/ЕО в националното законодателство беше 19 юли 2010 г. Срокът за транспониране на Директива 2011/18/ЕС в националното законодателство беше 31 декември 2011 г.

До 20 ноември 2012 г. всички държави членки с изключение на Германия бяха съобщили национални мерки за изпълнение на Директиви 2008/57/ЕО. Въпреки това, мерките, съобщени от Обединеното кралство и Франция, се считат за частични, тъй като те все още не са приложими да тунела под Ламанша. Към същата дата всички държави членки, с изключение на Германия, бяха съобщили национални мерки за изпълнение на Директива 2009/131/ЕО и всички държави членки, с изключение на Полша и Словения, бяха съобщили национални мерки за изпълнение на Директива 2011/18/ЕС.

Комисията следи отблизо транспонирането на тези директиви за оперативна съвместимост в държавите членки. Ако държава членка не успее да събщи национални мерки за изпълнение, Комисията отправя официално искане до държавата членка, която е в нарушение, да транспонира въпросните директиви. До 31 август 2012 г. Комисията беше започнала процедури за нарушение срещу пет държави членки за несъобщаване на национални мерки за изпълнение.

Службите на Комисията, с подкрепата на Европейската железопътна агенция, понастоящем проверяват съответствието на националните актове за изпълнение с тези директиви. В случай на несъответствие, държавите членки се приканват да представят допълнителни разяснения. Ако след допълнителен анализ несъответствието бъде потвърдено, се започва официална процедура за нарушение срещу въпросната държава членка.

Директивите за оперативната съвместимост са свързани с голям обем вторично законодателство. Освен техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС, виж 2.3), Комисията прие следните актове:

- Решение 2007/756/ЕО на Комисията от 9 ноември 2007 г. за приемане на обща спецификация на националния регистър на подвижния състав, предвиден в член 14, параграфи 4 и 5 от директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО⁸
- Решение 2010/713/ЕС на Комисията от 9 ноември 2010 г. 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 Съвета⁹;
- Решение 2011/107/ЕС на Комисията от 10 февруари 2011 г. за изменение на Решение 2007/756/ЕО за приемане на обща спецификация на националния регистър на подвижния състав¹⁰;
- Регламент (ЕС) № 201/2011 на Комисията от 1 март 2011 г. относно образца на декларация за съответствие на разрешен тип железопътно возило¹¹;
- Решение 2011/155/ЕС на Комисията от 9 март 2011 г. относно публикацията и управлението на референтния документ, посочен в член 27, параграф 4 от

⁸ ОВ L 305, 23.11.2007 г., стр. 30—51.

⁹ ОВ L 319, 4.12.2010 г., стр. 1—52.

¹⁰ ОВ L 43, 17.2.2011 г., стр. 33—54.

¹¹ ОВ L 57, 2.3.2011 г., стр. 8—9.

Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността¹²;

- Препоръка 2011/217/ЕС на Комисията от 29 март 2011 г. относно разрешението за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила съгласно Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹³;
- Решение за изпълнение 2011/633/ЕС на Комисията от 15 септември 2011 г. относно общите спецификации на регистъра на железопътната инфраструктура¹⁴;
- Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни возила¹⁵;

2.2. Технически спецификации за оперативна съвместимост

2.2.1. Настоящо състояние

ТСОС са техническите спецификации за оперативна съвместимост, изготвяни от Европейската железопътна агенция в рамките на мандата, предоставен от Комисията. Подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост трябва да бъдат в съответствие със съответните ТСОС, за да отговарят на съществените изисквания, формулирани в Директива 2008/57/ЕО, и да гарантират оперативна съвместимост на железопътната система.

Първата серия ТСОС за трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове (ТСОС за високоскоростни влакове) бяха издадени през 2002 г. Повечето от тях впоследствие бяха преразгледани през 2008 г.

Втората серия ТСОС, основно в областта на трансевропейската конвенционална железопътна система (ТСОС за КЖС) и комбинирани въпроси, като например безопасността в железопътните тунели и достъпност за лица с намалена подвижност, бяха публикувани между 2006 г. и 2011 г.

В приложение I е даден списък на всички ТСОС, приети от Комисията към 31 декември 2012 г.

Както вече е предвидено в директивите за оперативната съвместимост, които са в сила понастоящем, тази правна рамка бива доразвивана чрез коригиране на грешки и затваряне на откритите въпроси в ТСОС, както и чрез разширяване на географския обхват на ТСОС за железопътната система в целия Европейски съюз.

Въз основа на това, Агенцията понастоящем преразглежда следните ТСОС: Експлоатация и управление на движението (ОРЕ), товарни вагони (WAG), локомотиви и пътнически подвижен състав (LOC&PAS), контрол, управление и сигнализация (CCS), телематични приложения за пътнически услуги (TAP) и за услуги за превоз на товари (TAF), достъпност за лица с намалена подвижност (ЛНП), безопасност в железопътните тунели (SRT), инфраструктура (INF) и енергия (ENE).

Относно ТСОС „Контрол, управление и сигнализация“, подписването на Меморандума за разбирателство на 16 април 2012 г. регистрира съгласието на всички заинтересовани страни за прилагане на ERTMS (Европейската система за управление на железопътното

¹² ОВ L 63, 10.3.2011 г., стр. 22—25.

¹³ ОВ L 95, 8.4.2011 г., стр. 1—29.

¹⁴ ОВ L 256, 1.10.2011 г., стр. 1—25.

¹⁵ ОВ L 264, 8.10.2011 г., стр. 32—54.

движение) въз основа на спецификациите „Базова линия 3“, препоръчани от Агенцията на същата дата. С други думи, всички заинтересовани страни признават, че сега съществените елементи се съдържат в спецификациите. Съответното преразглеждане на TCOC „Контрол, управление и сигнализация“ беше прието на 6 ноември 2012 г.

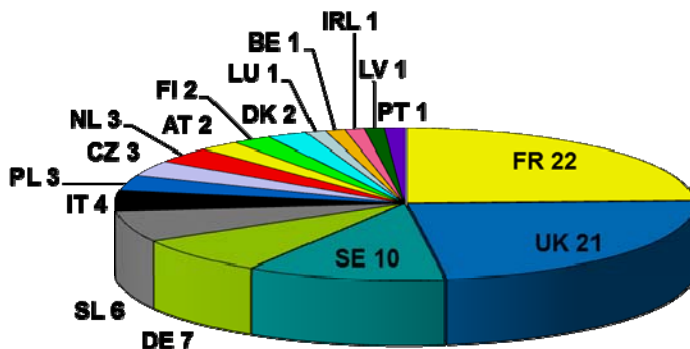
По отношение на телематичните приложения и следвайки примера на TCOC „Контрол, управление и сигнализация“, Агенцията създаде и Управление на промените за техническите документи, приложени към двете TCOC за телематични приложения, и следи за тяхното въвеждане. Освен това, изпълняването на двете TCOC се подпомага от управителен комитет и експерти по секторите и се следва в съответствие с генерален план.

2.2.2. Анализ на дерогациите от TCOC

Дерогациите разрешават изключения от прилагането на TCOC при определени условия, формулирани в понастоящем действащите директиви за оперативната съвместимост. Между 2007 г. и 31 август 2012 г., Комисията получи 90 уведомления за дерогация от 17 държави членки, обобщени на следната диаграма:

Дерогации, поискани считано от 2007 г., съгласно Директивите за оперативната съвместимост (директиви 96/48/ЕО, 2001/16/ЕО и 2008/57/ЕО)

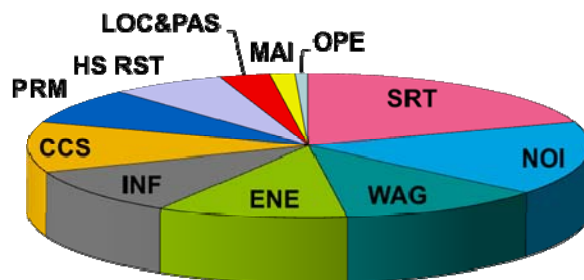
Разпределение по държави членки (положение към 3.9.2012г.)



Тези дерогации са свързани с почти всички действащи TCOC, както се вижда от следната диаграма. Най-голям брой дерогации бяха получени за TCOC за безопасност в железопътни тунели (27 дерогации), шум (22) и товарни вагони (16).

Дерогации, поискани считано от 2007 г., съгласно Директивите за оперативната съвместимост (директиви 96/48/ЕО, 2001/16/ЕО и 2008/57/ЕО)

Разпределение по TCOC (положение към 3.9.2012г.)



01/02/2013
S:\Dir-DAD2\Folder per dossier\Notifications and derogations\Gestion Notifications

Дерогациите, представени от държави членки на Комисията, показаха че понятието „напреднал етап на развитие“ (член 9, параграф 1, буква а) от Директивата за оперативната съвместимост), което е основание за евентуална дерогация от TCOC,

понякога се прилага прекалено широко¹⁶. Това би могло да доведе до по-широки искания за дерогация от строго планираните по смисъла на законодателството на ЕС.

Анализ на съдържанието на тези дерогации показва, че член 9 от Директива 2008/57/ЕО може да бъде опростен и подобрен чрез изясняване на случаите, в които е възможно да се кандидатства за дерогация от ТСОС, рационализиране на процедурата за подаване на заявления и, в някои случаи, опростяване на съдържанието на досието за заявлението.

2.3. Регистрите

2.3.1. Национален регистър на возилата (НРВ — член 33 от Директивата за оперативна съвместимост)

Спецификацията за НРВ беше приета с Решение 2007/756/ЕО на Комисията и изменена с Решение 2011/107/ЕС. НРВ се пазят при регистрационни органи (РО), определени от държавите членки, и от тях се изисква да бъдат свързани към виртуален регистър на возилата (ВРВ), който е централна машина за търсене.

ЕЖА е разработила софтуера, използван за стандартно заявление за НРВ (сНРВ) и ВРВ. Този софтуер се предоставя на РО безплатно. ВРВ и сНРВ са актуализирани, за да бъдат взети предвид промените, внесени в Решение 2011/107/ЕС на Комисията. ЕЖА понастоящем подкрепя РО в установяването на връзки между техните НРВ и ВРВ.

2.3.2. Европейски регистър на разрешените типове возила (ЕРАТВ — член 34 от Директивата за оперативната съвместимост)

Спецификацията за Европейския регистър на разрешените типове возила беше приета с Решение 2011/665/ЕС на Комисията. ЕРАТВ ще се съхранява от ЕЖА, която ще публикува информация, предоставяна от националните органи за безопасност.

ЕЖА е в процес на разработване на софтуерни приложения за този регистър. Това приложение се планира да бъде в експлоатация към края на 2012 г.

2.3.3. Регистър на инфраструктурата (РИНФ — член 35 от Директивата за оперативната съвместимост)

Спецификацията за РИНФ беше приета с Решение 2011/633/ЕС на Комисията. РИНФ ще бъде съхраняван от органи, определени от държавите членки, и ще се изисква да бъде свързан към общия потребителски интерфейс (ОПИ).

ЕЖА провежда проучване за осъществимост с оглед на това да се определи подходящо техническо решение за общия потребителски интерфейс.

2.4. Стандартизация

На 28 януари 2011 г. Комисията възложи мандат М 483 за планиране и стандартизиране, адресирано до европейските органи за стандартизация съгласно Директива 2008/57/ЕО в областта на оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз. Този мандат заменя мандат М 275 от 13 ноември 1998 г. в областта на железопътното оборудване относно оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове и мандат М 334 от 22 май 2003 г. в областта на оперативната съвместимост на трансевропейската конвенционална железопътна система.

Списъкът на хармонизираните стандарти съгласно Директива 2008/57/ЕО е публикуван в Официален вестник на 20 юли 2011 г.

¹⁶ Например, когато вероятно е било възможно да се приведе проектът в съответствие с ТСОС с малко или без повлияване на графика и разходите за проекта.

3. НАПРЕДВАНЕ КЪМ ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

3.1. Въвеждане на оперативна съвместимост

Двугодишният доклад за напредването към оперативна съвместимост на железопътния транспорт в ЕС, издаден от Европейската железопътна агенция на 1 март 2012 г., предоставя подробна информация за напредъка в областта на оперативната съвместимост на железопътния транспорт. За измерването на напредъка Агенцията създаде три основни групи от показатели: институционални (главно за НОБ и НО (нотифицираните органи); правни (за разработването на ТСОС и приключването на откритите въпроси); и свързани с подсистемите (сертификати на ЕО, разрешения за подвижния състав и стационарните инсталации и др.).

3.2. Оставащи пречки за оперативна съвместимост

3.2.1. ТСОС, обхват и прилагане

Оставащите открити въпроси в ТСОС и ограниченият географски обхват на ТСОС могат да възпрепятстват бъдещото интегриране на европейската железопътна система, тъй като те представляват пречки за оперативна съвместимост. Ето защо ще бъде от съществено значение да бъдат затворени откритите въпроси и да се разшири обхватът на ТСОС за железопътната система в целия ЕС в рамките на приемливо кратък период от време.

През 2011 г. Агенцията, с помощта на външни консултанти, извърши последващ анализ на прилагането на ТСОС за лица с намалена подвижност в седем държави членки. Оценката установи няколко сериозни въпроса, изискващи решение за прилагане (или не) на ТСОС за лица с намалена подвижност. В случая на съществуваща инфраструктура и подвижен състав, даден проект се класифицира като обновяване или модернизиране (съгласно Директивата за оперативната съвместимост) в зависимост от това дали промяната е „значителна“ или не. Бяха наблюдавани голям брой тълкувания на термина „значителна“, което доведе до големи различия в прилагането на ТСОС за лицата с намалена подвижност. Това допринесе за ограничено прилагане на ТСОС и забави напредъка в постигането на железопътна система с подобрен достъп.

Тъй като ТСОС за лицата с намалена подвижност влезе в сила през юли 2008 г., член 20 от Директивата за оперативната съвместимост се спряга често от държавите членки в случай на модернизиране или обновяване, с цел да се реши произволно дали дадена ТСОС се прилага изцяло или не. Така макар че ТСОС за лицата с намалена подвижност следва да бъде приложима в случаите на обновяване или модернизиране в зависимост от разпоредбите на глава 7 относно въвеждането и единствените възможности за неприлагане трябва да бъдат чрез дерогация (член 9 от директивата) или специфичен случай (раздел 7.4 от ТСОС „Лица с намалена подвижност“), това прилагане е подкопано поради по-широкото прилагане на член 20 от Директивата за оперативната съвместимост. За да се промени това положение, Комисията поставя този въпрос в четвъртия си железопътен пакет от предложения, при това с по-точни определения за елементите, които трябва да бъдат включени в спецификациите (ТСОС) относно случаите на модернизиране или обновяване.

3.2.2. Въвеждане в експлоатация на железопътни возила

В Директива 2008/57/ЕО за всяка държава членка се предвижда разрешение за въвеждане в експлоатация на железопътни возила, освен когато в други държави членки може да бъде установено пълно взаимно признаване на първото разрешение. В рамките на тази схема, производителите и железопътните предприятия страдаха от прекомерната продължителност и разходите за процеса на разрешаване.

Работата, извършена от службите на Комисията и от Европейската железопътна агенция през 2010 г., позволи всички участници да постигнат съгласувано разбиране на разпоредбите на тази директива, отнасящи се до въвеждането в експлоатация на железопътни возила. Това доведе до Препоръката на Комисията от 29 март 2011 г. относно разрешението за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила съгласно Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.

В хода на тази работа обаче възникнаха нови проблеми, като например трудности с въвеждането на общи методи за безопасност за оценка на риска и с набелязването в ТСОС на опасностите за безопасността, с цел да се позволи системното използване на ТСОС, а не на националните правила.

По тази причина през септември 2011 г. службите на Комисията създадоха работна група, обединяваща всички заинтересовани страни, с цел анализиране на проблемите, срещани от заинтересованите страни по време на процедурата на разрешаване, и определяне на областите за по-нататъшни подобрения. Работната група се среща пет пъти и приключи работата си през юни 2012 г.¹⁷.

Работната група определи три вида проблеми:

- Законодателството на ЕС в областта на железопътния транспорт не винаги се прилага правилно.
- Законодателството на ЕС в областта на железопътния транспорт не винаги се разбира правилно.
- Законодателство на ЕС в областта на железопътния транспорт може да бъде подобро.

Ето защо, освен по-строго следене на прилагането на законодателството на ЕС за железопътния транспорт и по-широките разпространение и дейности по обучение, е необходимо преразглеждане на процедурата на ЕС за въвеждане в експлоатация на возила. Този въпрос се разглежда от Комисията в нейния четвърти пакет от предложения.

3.2.3. *Национални правила*

Други пречки са липсата на прозрачност на националните нормативни уредби за разрешаване на возила и липсата на публичен достъп до националните правила. И двата аспекта са в процес на разглеждане в текущата работа на Европейската железопътна агенция по класифицирането и определянето на съответствията между националните правила.

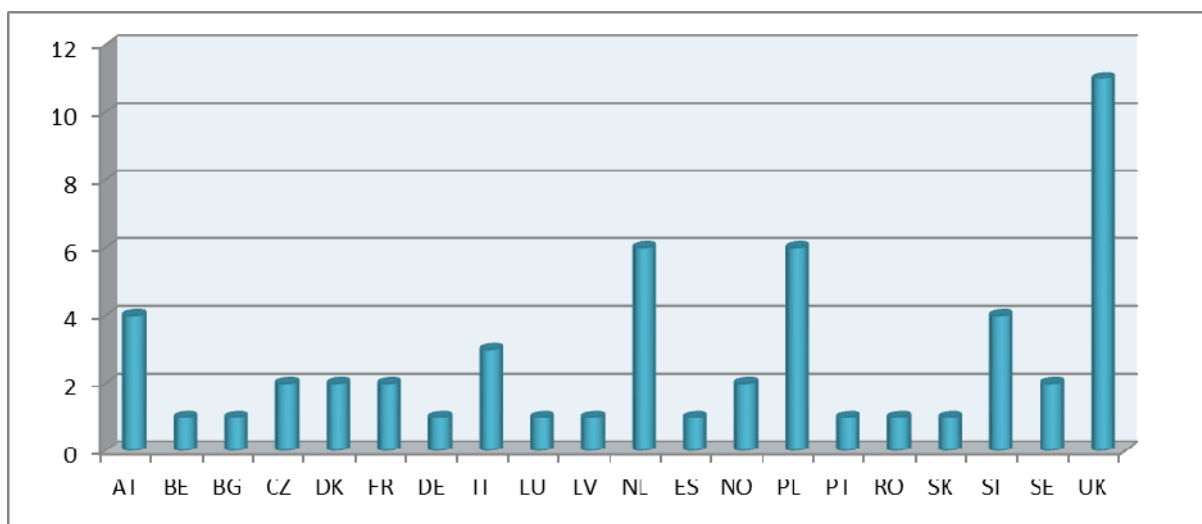
И накрая, продължаващото съществуване на национални правила, които са излишни или са в противоречие с ТСОС, следва също да бъде допълнително разгледано на първа инстанция от държавите членки и след това от Европейската железопътна агенция. В действителност, докато ТСОС не бъдат напълно разширени, за да обхванат цялата железопътна система в Съюза, от държавите членки все още ще се съобщават голям брой национални правила. След разширяването на обхвата на ТСОС върху цялата железопътна система в Съюза и затварянето на откритите въпроси в ТСОС, държавите членки следва да премахнат националните правила, които са в противоречие или са излишни в ТСОС. Това е изяснено в четвъртия пакет на Комисията. Освен това на Агенцията следва да бъдат предоставени повече правомощия по отношение на

¹⁷ Окончателният доклад на работната група е на разположение на адрес: http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report_TF_Railway_Vehicles_Auth.aspx

държавите членки с оглед да бъдат премахнати несъвместими/дискриминационни/непропорционални национални правила. Следователно четвъртият пакет ще позволи на Агенцията да приема становища, адресирани до държава членка, като заявява причините, поради които дадено национално правило, което е излишно или в противоречие с ТСОС, или друго законодателство на ЕС не следва да влиза в сила или да бъде прилагано.

3.2.4. Нотифицирани органи

На 20 ноември 2012 г. имаше 53 нотифицирани органа, работещи съгласно Директива 2008/57/ЕО в ЕС и Норвегия, разпределени в съответствие със следната схема¹⁸:



Основната пречка пред конкуренцията между нотифицираните органи за целия ЕС е езикът на заявяващия. Всъщност е по-малко вероятно заявителите от държави, използващи езици, различни от работните езици на нотифицирания орган, да похарчат допълнителни пари за превод. Следователно реалната конкуренция между нотифицирани органи е в рамките на езикови региони, а не на равнището на ЕС.

От опита, натрупан през последните години, от който *inter alia* личи най-различно равнище на компетентност на нотифицираните органи, изглежда, че съществува необходимост от подобряване на наблюдението и координирането на дейността на нотифицираните органи. Преразглеждането на Директива 2008/57/ЕО ще предостави възможност да бъде приложена новата законодателна рамка за пускане на продукти на пазара и по-специално разпоредбите на Решение 768/2008/ЕО относно нотифицираните органи.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Напредъкът, направен благодарение на общностната нормативна уредба за оперативната съвместимост на железопътния транспорт, ще насърчи по-нататъшното развиване на вътрешния пазар за железопътни транспортни услуги, което ще спомогне за възникването на нови стопански дейности, намаляването на разходите за навлизане на пазара и в крайна сметка ще повиши конкурентоспособността на железопътния транспорт по отношение на другите видове транспорт.

Анализите, направени в настоящия доклад, сочат следното:

¹⁸

Източник: NANDO
(http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir_id=30) .

Вторичното законодателство за оперативната съвместимост (ТСОС и други правни мерки) понастоящем е пълно по отношение на трансевропейската железопътна система. Както вече е предвидено от действащата правна рамка, повечето от ТСОС се очаква да бъдат разширени, за да обхванат цялата железопътна система в Европейския съюз до 2015 г. След тази дата, ТСОС ще бъдат подлагани на редовно преразглеждане, за да бъдат в крак с техническия напредък, пазарните тенденции и обществените потребности.

Бъдещите версии на ТСОС следва също така да опростят регулаторната среда, като гарантират целесъобразност, ефективността и пропорционалност на законодателството в областта на железопътния транспорт. Така например, ще бъде разгледано по-широкото използване на незадължителни Европейски стандарти.

Освен това, разширяването на обхвата на ТСОС и затварянето на техните открити въпроси ще даде възможност на Агенцията и на държавите членки да набележат и отменят национални правила, които са излишни или несъвместими с ТСОС. Този процес на опростяване, вече възможен в рамките на настоящата законодателна рамка, е подсилен и разяснен допълнително от Комисията в четвъртия ѝ пакет от предложения.

Аналогично, в четвъртия пакет Комисията предлага разяснения относно прилагането на ТСОС при обновяване или модернизиране на съществуващи подсистеми.

В същия пакет Комисията подчертава важността на ролята и на правилната работа на нотифицираните органи като привежда в съответствие законодателството за оперативната съвместимост с новата законодателна рамка за пускането на продукти на пазара.

И накрая, четвъртият пакет цели премахване на трудностите, срещани в хода на сегашната процедура за даване на разрешения за возила, чрез въвеждане на понятието „единно разрешение за возило“ за пускане на пазара, което ще бъде валидно за целия Европейски съюз. То ще доведе до засилена роля на Агенцията и повишено внимание от страна на националните органи по безопасността върху задачите по надзора.

Приложение I

ТСОС	Документ №	Публикуване в ОВ	В сила от:
ТСОС относно структурните подсистеми (*): Инфраструктура (INF), Енергия (ENE), Контрол, управление и сигнализация (CCS), Подвижен състав (RST, WAG, NOI)			
HS INF	Решение 2002/732/ЕО на Комисията	L 245/143 (2002)	1.12.2002г.
Преразглеждане на HS INF	Решение 2008/217/ЕО на Комисията	L 77/1 (2008)	1.7.2008 г.
HS ENE	Решение 2002/733/ЕО на Комисията	L 245/280 (2002)	1.12.2002 г.
Преразглеждане на HS ENE	Решение 2008/284/ЕО на Комисията	L 104/1 (2008)	1.10.2008 г.
HS CCS	Решение 2002/731/ЕО на Комисията	L 245/37 (2002)	1.12.2002 г.
Попр. на HS CCS	-	L275/3 (2002)	1.12.2002 г.
Преразглеждане на HS CCS	Решение 2004/447/ЕО на Комисията	L 155/67 (2004)	31.4.2004 г.
Преразглеждане на HS CCS	Решение 2006/860/ЕО на Комисията	L 342/1 (2006)	7.11.2006 г.
Преразглеждане на HS CCS	Решение 2007/153/ЕО на Комисията	L 67/13 (2007)	6.3.2007 г.
Преразглеждане на HS CCS	Решение 2008/386/ЕО на Комисията	L 136/11 (2008)	1.6.2008 г.
HS RST	Решение 2002/735/ЕО на Комисията	L 245/402 (2002)	1.12.2002 г.
Преразглеждане на HS RST	Решение 2008/232/ЕО на Комисията	L 84/132 (2008)	1.9.2008 г.
Попр. на HS RST	-	L 104/80 (2008)	1.9.2008 г.
CR RST LOC&PAS	Решение 2011/291/ЕС на Комисията	L 139/1 (2011)	1.6.2011 г.
CR CCS	Решение 2006/679/ЕО на Комисията	L 284/1 (2006)	28.9.2006 г.
Преразглеждане на CR CCS	Решение 2006/860/ЕО на Комисията	L 342/1 (2006)	7.11.2006 г.
Преразглеждане на CR CCS	Решение 2007/153/ЕО на Комисията	L 67/13 (2007)	6.3.2007 г.
Преразглеждане на CR CCS	Решение 2008/386/ЕО на Комисията	L 136/11 (2008)	1.6.2008 г.

ТСОС	Документ №	Публикуване в ОВ	В сила от:
Преразглеждане на CR CCS	Решение 2010/79/ЕО на Комисията	L37/74 (2010)	1.4.2010 г.
CR CCS	Решение 2009/561/ЕО на Комисията	L 194/60 (2009)	22.7.2009 г.
CR NOI	Решение 2006/66/ЕО на Комисията	L 37/1 (2006)	23.6.2006 г.
Преразглеждане на CR NOI	Решение 2011/229/ЕС на Комисията	L 99/1 (2011)	5.4.2011 г.
CR WAG	Решение 2006/861/ЕО на Комисията	L 344/1 (2006)	31.1.2007 г.
Преразглеждане на CR WAG	Решение 2009/107/ЕО на Комисията	L 45/1 (2009)	1.7.2009 г.
CR INF	Решение 2011/275/ЕС на Комисията	L 126 (2011)	1.6.2011 г.
CR ENE	Решение 2011/274/ЕС на Комисията	L 126 (2011)	1.6.2011 г.
Преразглеждане на HS & CR CCS	Решение 2012/88/ЕС на Комисията	L 51 (2012)	26.7.2012 г.
Преразглеждане на HS & CR CCS	Решение 2012/696/ЕС на Комисията	L 311 (2012)	1.1.2013 г.
ТСОС относно функционалните подсистеми: Експлоатация и управление на движението, Телематични приложения за пътнически услуги и услуги за товарни превози (TAP, TAF), Поддръжка (MAI)			
HS OPE	Решение 2002/734/ЕО на Комисията	L 245/370 (2002)	1.12.2002 г.
Преразглеждане на HS OPE	Решение 2008/231/ЕО на Комисията	L 84/1 (2008)	1.9.2008 г.
Преразглеждане на CR&HS OPE	Решение 2010/640/ЕО на Комисията	L280/29 (2010)	25.10.2010 г.
Преразглеждане на CR OPE	Решение 2011/314/ЕС на Комисията	L 144/1 (2011)	1.1.2012 г.
HS MAI	Решение 2002/730/ЕО на Комисията	L245/1 (2002)	1.12.2002 г.
Попр. на HS MAI	-	L 275/5 (2002)	1.12.2002 г.
CR OPE	Решение 2006/920/ЕО на Комисията	L 359/1 (2006)	11.2.2007 г.
Преразглеждане на CR OPE	Решение 2008/231/ЕО на Комисията	L 84/1 (2008)	1.9.2008 г.

ТСОС	Документ №	Публикуване в ОВ	В сила от:
Преразглеждане на CR OPE	Решение 2009/107/ЕО на Комисията	L 45/1 (2009)	1.7.2009 г.
Преразглеждане на CR&HS OPE	Решение 2012/757/ЕС на Комисията	L 345/1 (2012)	1.1.2014 г.
CR TAF	Регламент 62/2006/ЕО на Комисията	L 13/1 (2006)	19.1.2006 г.
Преразглеждане на CR TAF	Регламент (ЕС) 328/2012 на Комисията	L 106/14 (2012)	20.5.2012 г.
HS&CR TAP	Регламент (ЕС) 454/2011 на Комисията	L 123/11 (2012)	13.5.2011 г.
Преразглеждане на HS&CR TAP	Регламент (ЕС) 665/2012 на Комисията	L 194/1 (2012)	22.7.2012 г.
Комбинирани ТСОС: Достъпност за лица с намалена подвижност (PRM), Безопасност в железопътните тунели (SRT), изменения на няколко ТСОС (Сборник)			
SRT	Решение 2008/163/ЕО на Комисията	L 64/1 (2008)	1.7.2008 г.
PRM	Решение 2008/164/ЕО на Комисията	L 64/72 (2008)	1.7.2008 г.
Сборник 1	Решение 2012/462/ЕС на Комисията	L 217/1 (2012)	24.1.2013 г.
Сборник 2	Решение 2012/463/ЕС на Комисията	L 217/11 (2012)	24.1.2013 г.
Сборник 3	Решение 2012/464/ЕС на Комисията	L 217/20 (2012)	24.1.2013 г.

(*) ТСОС относно структурните подсистеми (напр. за вагоните, за инфраструктурата) могат също така да включват функционални изисквания (напр. за поддръжка).