II

(Незаконодателни актове)

ПРЕПОРЪКИ

ПРЕПОРЪКА НА КОМИСИЯТА

от 29 март 2011 година

относно разрешението за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила съгласно Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета

(текст от значение за ЕИП)

(2011/217/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид 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 [1] и по-специално член 30, параграф 1 от нея,

като има предвид, че:

(1) От 2005 г. насам Европейската железопътна агенция (наричана по-долу „Агенцията“) извършва няколко дейности, които подпомагат развитието на интегрирана, безопасна и оперативно съвместима железопътна система на ЕС. След приемането на Директива 2008/57/ЕО Агенцията провежда редовни срещи със заинтересованите страни и националните органи по безопасността (НОБ), по-специално в областта на взаимното приемане на железопътни возила. Тези срещи показаха, че има различни разбирания относно разрешението за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила, както е предвидено съответно в глави IV и V от тази директива.

(2) Съществува значителен риск без общо разбиране националните правила за прилагане да доведат до различия в прилагането на изискванията между държавите-членки и следователно до по-големи трудности за производителите и железопътните предприятия. Освен това е необходимо и общо разбиране на тези процеси, за да се осигури съгласуваност между различните препоръки, които ще бъдат направени от Агенцията по отношение на няколко дейности, възложени с Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) [2] и Директива 2008/57/ЕО.

(3) Посочените в настоящата препоръка принципи и обяснения ще бъдат взети предвид, където е уместно, при проверка на прилагането на Директива 2008/57/ЕО от държавите-членки.

(4) Беше проведена консултация относно тази мярка с Комитета, посочен в член 29 от Директива 2008/57/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ПРЕПОРЪКА:

1. При предоставянето на разрешение за въвеждането в експлоатация на структурни подсистеми и возила държавите-членки следва да гарантират, че принципите и насоките, посочени в приложението, са взети под внимание.

   По-конкретно:

   а) Едно разрешение за въвеждане в експлоатация на возила следва да бъде достатъчно за цялата железопътна мрежа на ЕС, когато са изпълнени условията, формулирани в Директива 2008/57/ЕО. Такъв е случаят, например, когато возило, което е в съответствие с ТСОС, се движи само по мрежа, която е в съответствие с ТСОС.

   б) Разрешителните процедури за возила са хармонизирани и включват някои ясни стъпки с определен срок на изпълнение от компетентните органи.

[1] ОВ L 191, 18.7.2008 г., стр. 1.

[2] ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

в) Приложимите технически правила за предоставяне на разрешения за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми/возила, следва да бъдат постоянни, прозрачни, недискриминационни и, доколкото е възможно, хармонизирани; правилата следва да бъдат от ТСОС или, когато това е разрешено в Директива 2008/57/ЕО, национални правила, за които Комисията е уведомена и които са достъпни чрез база данни, създадена от Комисията. От момента, в който ТСОС бъде приета, държавата-членка не трябва да приема национално правило, свързано с продукти или части от подсистемата, които са обхванати от въпросната ТСОС (с изключение на декларираните като „открити въпроси“ и „специфични случаи“, когато това е предвидено в ТСОС, и на дерогациите, когато това е приложимо).

г) В случай на возила, които не са в съответствие с ТСОС, принципът на взаимно признаване следва да се прилага във възможно най-голяма степен, за да се избегнат ненужните изисквания и излишни проверки, освен ако те не са абсолютно необходими за проверката на техническата съвместимост на возилото със съответната мрежа.

д) Процесът на разрешаване на въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми или возила и експлоатацията и поддръжката на тези подсистеми или возила са два ясно различими процеса, регулирани с различни разпоредби и изпълнявани от различни органи.

е) Техническата съвместимост при интерфейса между мрежата и возилата е от решаващо значение за безопасността. Въпреки че аспектът на безопасност на такъв интерфейс може да бъде доказан чрез използването на еталонни системи или изчисляване на конкретното ниво на риска съгласно Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията [1], по съображения за оперативна съвместимост е необходимо техническата съвместимост да се доказва на базата на основан на правила подход (т.е. с използване на практически правилници съгласно Регламент (ЕО) № 352/2009), включително и на хармонизирани правила на Съюза, като например ТСОС или европейските стандарти (EN), или на базата на нотифицирани национални правила, когато такива правила все още не съществуват.

ж) За пускане в експлоатация на возило, безопасното интегриране включва два аспекта: безопасно интегриране между съответните подсистеми на возилото (само по отношение на първото разрешение) и безопасното интегриране на возилото и съответната мрежа.

— Когато интерфейсът между возило и мрежа е обхванат от изискване на ТСОС или от национално правило, заявителят го счита за практически правилник. В такъв случай рискът или рисковете, за които са определени изисквания в тази ТСОС или това национално правило, се смятат за проверени чрез изпълнението на изискванията на ТСОС или на националното правило. Това означава, че ако изискванията на ТСОС или националното правило обхващат съществените изисквания за безопасност (т.е. всички съответни рискове), безопасното интегриране се доказва посредством прилагането на ТСОС или на националното правило.

— Ако има опасности, за които в ТСОС или в националните правила не са включени изисквания, това показва, че ТСОС или националните правила не отговарят напълно на съществените изисквания. В такъв случай проблемът с непълнотата трябва да се реши в съответствие с член 7 от Директива 2008/57/ЕО. Тези липсващи изисквания трябва да се вземат предвид при бъдещите преразглеждания на ТСОС, с цел пълно обхващане на оперативно съвместимите интерфейси от ТСОС да се постигне постепенно. Междувременно рисковете се управляват от заявителя чрез сравняване с еталонна система или изчисляване на конкретното ниво на риска съгласно Регламент (ЕО) № 352/2009.

— За целите на оперативна съвместимост е необходимо техническата съвместимост и безопасното интегриране между возилото и мрежата да бъдат демонстрирани чрез подход, основан на правила. За тази цел ТСОС следва да обхваща напълно и двата аспекта.

з) Ако ТСОС включва спецификация за съвместимост между возилата, тази спецификация се проверява като част от процедурата за ЕО проверка. Няма обаче доказателства, които дават основания да се предполага, че оперативната съвместимост изисква всяко релсово возило да има един и същи спряг.

и) В случай на допълнителни разрешения, държавата-членка не трябва да поставя под въпрос националните правила, обхващащи открити въпроси, които не са свързани с техническата съвместимост между возилото и мрежата.

й) Съгласно Директива 2004/49/ЕО всеки управител на инфраструктура и всяко железопътно предприятие, стават отговорни за техните части от системата. Железопътното предприятие носи пълна отговорност за безопасната експлоатация на неговите влакове. Ролята на управителя на инфраструктурата се ограничава до управлението на инфраструктурата и поради това той не носи отговорност за експлоатацията на влаковете, освен за издаването на разрешение за движение. Управителят на инфраструктурата няма функция по даване на разрешения.

к) В случай на спешни мерки, чието налагане може да бъде разгледано от държавите-членки в резултат на злополуки или произшествия, държавите-членки следва да вземат мерки, за да признаят, че Системата за управление на безопасността на железопътното предприятие е основният механизъм за управление на новите рискове за експлоатацията на возила, които евентуално са били открити при разследвания или констатации по злополуки/произшествия, в контекста на надзора. Дори ако държава-членка счита, че има спешна необходимост от ново правило за разрешаване на въвеждане в експлоатация, тя трябва да следва процедурите, определени в приложимото законодателство на Съюза, включващо уведомяване на Комисията за новото проектоправило съгласно Директива 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета [2] или Директива 2004/49/ЕО.

[1] ОВ L 108, 29.4.2009 г., стр. 4.

[2] ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр. 37.

2. Адресати на настоящата препоръка са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 29 март 2011 година.

За Комисията

Siim KALLAS

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ

		Страница
1.	Въведение	6
2.	Съставни елементи на оперативната съвместимост, подсистеми и возила	6
2.1.	Съставни елементи на оперативната съвместимост и подсистеми	6
2.2.	Возила	7
3.	Изисквания, които следва да бъдат изпълнени при производството на подсистема	7
3.1.	Видове изисквания	7
3.1.1.	Съществени изисквания	7
3.1.2.	Съществени изисквания на Директива 2008/57/ЕО	7
3.1.3.	Технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС)	7
3.1.4.	Национални правила	8
3.1.5.	Хармонизирани стандарти (EN)	8
3.2.	Развитие на оперативната съвместимост	9
4.	Проверки дали СЕОС и подсистемите са изградени в съответствие с приложимите изисквания	9
4.1.	Оценка на съответствието и годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост (СЕОС)	9
4.2.	Процедура за проверка на подсистеми	9
4.2.1.	Процедура за „ЕО“ проверка на подсистеми	9
4.2.2.	Процедура за проверка на подсистеми, ако се прилагат национални правила	10
4.2.3.	Декларация, изготвена от заявителя	10
5.	Разрешение за въвеждане в експлоатация	10
5.1.	Какво представлява разрешението за въвеждане в експлоатация?	10
5.1.1.	Концепция	10
5.1.2.	Разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистеми	11
5.1.3.	Разрешение за въвеждане в експлоатация на возила	11
5.2.	Разграничение между разрешението за въвеждане в експлоатация и експлоатацията и поддръжката на подсистеми и возила	11
5.2.1.	Общи принципи	11
5.2.2.	Изисквания за експлоатация и поддръжка, които да бъдат проверени преди разрешението за въвеждане в експлоатация	12
5.2.3.	Системи за управление на безопасността (СУБ)	13
5.3.	Техническа съвместимост, безопасно интегриране и съвместимост между возила	13
5.3.1.	Техническа съвместимост	13
5.3.2.	Безопасно интегриране	14
5.3.3.	Съвместимост между возила	15

Страница

5.4. Разрешения за возила, които са в съответствие с ТСОС, и возила, които не са в съответствие с ТСОС 15

5.4.1. Разрешение за возила, които са в съответствие с ТСОС 15

5.4.2. Разрешение за возила, които не са в съответствие с ТСОС 16

5.5. Разрешение за типове возила 17

5.6. Разрешения за возила, движещи се по TEN и извън TEN 17

5.7. Разрешения за возила, идващи от трети страни 18

6. Процедура след разрешението 18

6.1. Композиране на влаков състав 18

6.2. Установяване на съвместимост на маршрута 18

6.3. Получаване на маршрута (разпределяне на капацитет) 19

7. Изменения на подсистема или возило, които вече са разрешени 19

7.1. Процедура 19

7.2. Връзка между специфични случаи, дерогации и частично прилагане на ТСОС в случай на обновяване/модернизация 20

8. Роли и отговорности 21

8.1. Заявител за разрешение за въвеждане в експлоатация 21

8.2. Железопътно предприятие (ЖП) 22

8.3. Управител на инфраструктурата (УИ) 22

8.4. Структура, отговаряща за поддръжката (СОП) 22

8.5. Нотифициран орган (НО) 22

8.6. Определен орган (ОО) 23

8.7. Национален орган по безопасността (НОБ) 23

8.8. Държава-членка (ДЧ) 23

8.9. Орган за оценка по отношение на ОМБ за ОР (орган за оценка по ОМБ) 23

9. Регистри 24

9.1. Референтен документ за мрежата 24

9.2. Регистър на инфраструктурата (РИНФ) 24

9.3. Европейски регистър на разрешените типове возила (ЕРРТПС) 24

9.4. Национален регистър на возилата (НРПС) 25

9.5. Референтен документ 25

9.6. Регистър на маркировките на стопанисващия возилото (VKM) 25

10. Графики, свързани с разрешителните процедури съгласно Директива 2008/57/ЕО 25

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА 29

1. **Въведение**

Директива 2008/57/ЕО има за цел да установи условията, които да бъдат изпълнени за постигане на оперативна съвместимост в рамките на железопътната система на Общността. Тези условия се отнасят до проектирането, конструирането, въвеждането в експлоатация, разширяването, обновяването, експлоатацията и поддръжката на частите от системата, а също и професионалната квалификация и условията за безопасност и опазване здравето на персонала, който допринася за експлоатацията и поддържането ѝ (член 1) ([1]).

Основните цели на Директива 2008/57/ЕО са да премахне „техническите“ бариери, възпрепятстващи развитието на железопътния транспорт, и да създаде оптимално ниво на техническа хармонизация в областта на оперативната съвместимост на железопътната система, като по този начин улесни отварянето на железопътните пазари и обслужването на международните влакове. С оглед да се улесни движението на железопътни возила в Директива 2008/57/ЕО се определят технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), които са от съществено значение за гарантиране, че влаковете могат да се движат безопасно и безпроблемно в цялата железопътна система на ЕС, както и за опростяване на процедурите за предоставяне на разрешение за въвеждане в експлоатация на возила.

За тази цел някои основни принципи са консолидирани в Директива 2008/57/ЕО.

1. Едно разрешение за въвеждане в експлоатация на возила следва да бъде достатъчно за цялата железопътна мрежа на ЕС, когато са изпълнени определени условия. Такъв е случаят, например, когато возило, което е в съответствие с ТСОС, се движи само по мрежа, която е в съответствие с ТСОС.

2. Разрешителните процедури за возила са хармонизирани и включват някои ясни стъпки с определен срок на изпълнение от компетентните органи.

3. Приложимите технически правила следва да бъдат неизменни, прозрачни, недискриминационни и, доколкото е възможно, хармонизирани; правилата следва да бъдат от ТСОС или, когато това е разрешено от Директива 2008/57/ЕО, национални правила, за които Комисията е уведомена и които са достъпни чрез база данни, създадена от Комисията.

4. В случай на возила, които не са в съответствие с ТСОС, принципът на взаимно признаване следва да се прилага във възможно най-голяма степен, за да избегнат ненужните изисквания и излишни проверки, освен ако те не са абсолютно необходими за проверката на техническата съвместимост на возилото със съответната мрежа.

Целта на тази препоръка е да изясни процедурата за предоставяне на разрешение за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила, както е предвидено в Директива 2008/57/ЕО. В този контекст следва да бъдат взети предвид различни сценарии, свързани с возилата: нови и модернизирани/обновени возила, типове возила, возила, които са в съответствие с ТСОС, возила, които не са в съответствие с ТСОС, возила, на които е разрешено да се движат по Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), возила, на които е разрешено да се движат извън TEN-T, возила, на които е разрешено да се движат по мрежите на повече от една държава-членка, и допълнителни разрешения. В този смисъл, освен ако изрично не е посочено друго, позоваванията в текста на „разрешение“ означават „разрешение за въвеждане в експлоатация“.

Всички насоки за железопътните предприятия (ЖП) следва също така да се прилагат и по отношение на управителите на инфраструктурата (УИ), когато те извършват инфраструктурна проверка и обслужват възстановителни влакове.

2. **Съставни елементи на оперативната съвместимост, подсистеми и возила**

2.1. *Съставни елементи на оперативната съвместимост и подсистеми*

Поради обхвата и сложността си, железопътната система е разделена на подсистеми, свързани със структурни или с функционални области (член 2, буква д)).

Структурните подсистеми са определени в приложение II ([2]) и са следните: инфраструктура, енергия, контрол, управление и сигнализация, контрол, управление и сигнализация на борда на влака и подвижен състав. Функционалните системи са определени в приложение II и са следните: експлоатация и управление на движението, поддръжка, телематични приложения за товарни превози и пътници.

Освен това трябва да бъде определен всеки елементарен компонент, група от компоненти, подкомплект или комплект от оборудване, включени или предназначени за включване в подсистема, от която оперативната съвместимост на железопътната система зависи пряко или косвено. Тези компоненти се наричат „съставни елементи на оперативната съвместимост“ (СЕОС) (член 2, буква е)). Те подлежат на процедури за оценка на съответствието и годността за употреба (член 11). СЕОС, които са в съответствие с директивата и притежават „ЕО“ декларация за съответствие или годност за употреба, могат да бъдат пуснати на пазара и впоследствие включени в подсистема.

([1]) Позоваванията на членове от Директива 2008/57/ЕО са посочени в скоби в целия текст.
([2]) Както е посочено в измененото приложение II към Директива 2008/57/ЕО (понастоящем в процес на изменение).

Примери: пантографът е СЕОС на подсистемата „подвижен състав"; релсите са СЕОС на подсистемата „инфраструктура".

Структурните подсистеми подлежат на разрешение за въвеждане в експлоатация, което се издава от компетентния орган, като в този случай това е националният орган по безопасността (НОБ), който следва да бъде създаден от държавите-членки (ДЧ) (член 16 от Директива 2004/49/ЕО).

2.2. *Возила*

Железопътната система също така може да бъде разделена на недвижими и движими елементи, които от една страна обхващат мрежата (включително линиите, гарите, терминалите и всички видове недвижимо оборудване, необходимо, за да осигури безопасна и продължителна експлоатация на железопътната система), а от друга страна — всички возила, движещи се по мрежата. Следователно возилото се състои от подсистемата „подвижен състав" и, когато е приложимо, от една или няколко части от други подсистеми (включително подсистемата за контрол, управление и сигнализация на борда) (член 2, буква в) и член 2, буква г)).

Тъй като возилата са съставени от подсистеми, разпоредбите, отнасящи се до подсистемите в глава IV от Директива 2008/57/ЕО, се прилагат за съответните подсистеми на возилата, без да се засягат други разпоредби на глава V.

3. **Изисквания, които следва да бъдат изпълнени при производството на подсистема**

3.1. *Видове изисквания*

3.1.1. Съществени изисквания

При пускането му на пазара на ЕС даден продукт отговаря на съществените изисквания, определени в приложимите директиви на „новия подход" ([1]) (например, директивата за ниско напрежение и др.), и на техническите изисквания, посочени в други приложими директиви (или законодателство) (например Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари ([2]). Съществените изисквания определят елементите, необходими за защита на обществения интерес. Те са задължителни и само продукти, които отговарят на тези изисквания, може да се предлагат на пазара.

Например: в случая с Директива 2004/108/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 декември 2004 г. относно сближаването на законодателствата на държавите-членки относно електромагнитната съвместимост и за отмяна на Директива 89/336/ЕИО ([3]) има изискване за защита, така че генерираните електромагнитни смущения да не надвишават определено ниво, за да се гарантира, че радио- и телекомуникационно оборудване или друго оборудване може да работи по предназначение.

3.1.2. Съществени изисквания на Директива 2008/57/ЕО

В приложение III към Директива 2008/57/ЕО е определен списък със съществени изисквания, които ще допринесат за постигане на оперативната съвместимост на железопътната система (член 3, параграф 1). Тези изисквания са специфични за железопътния сектор. Железопътната система, подсистемите, съставните елементи на оперативната съвместимост и всички интерфейси отговарят на съществените изисквания. Изпълнението на съществените изисквания е необходимо условие преди дадена структурна подсистема да може да бъде въведена в експлоатация (член 4, параграф 1). Съответствието със съществените изисквания на директивата не изключва прилагането на други разпоредби на ЕС (член 3, параграф 2).

3.1.3. Технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС)

В ТСОС се определят необходимите спецификации, които се прилагат по отношение на подсистемите, за да отговарят на съществените изисквания на Директива 2008/57/ЕО и да изпълняват целите на Директива 2008/57/ЕО, включително стремежът към оптимално ниво на техническа хармонизация (член 1, параграф 2). В ТСОС не само се определят функционалните и техническите спецификации, на които трябва да отговарят подсистемите, но също така се посочват интерфейсите между подсистемите.

В ТСОС се определят основните параметри, които са от решаващо значение за оперативната съвместимост и СЕОС. Освен това в ТСОС се посочва кои процедури ([4]) трябва да се използват за оценяване на съответствието и годността на употреба на СЕОС от една страна и за процедурата за „ЕО" проверка на подсистемата от друга страна.

Всяка ТСОС посочва една целева система, която може да бъде постигната постепенно в разумен период от време (член 5, параграф 4). За тази цел в глава 4 на всяка една ТСОС се определят основните параметри и интерфейси на целевата система, а в глава 7 се определя процесът на изпълнение за изграждане на тази целева система, включително преходният период по целесъобразност.

В определени случаи в ТСОС могат да се правят изрични позовавания на европейски стандарти или част(и) от тях или на спецификации, когато това е строго необходимо, за да се постигне оперативна съвместимост. Тези стандарти стават задължителни от момента, в който ТСОС стане приложима.

([1]) Концепцията за „новия подход" беше преработена през 2008 г. с нова законодателна рамка за оценка на съответствието, акредитация и надзор на пазара.
([2]) ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13.
([3]) ОВ L 390, 31.12.2004 г., стр. 24.
([4]) ТСОС указват модулите, които следва да се прилагат в съответното решение на Комисията.

При прилагането на Директива 2008/57/ЕО не следва да се създават неоправдани по отношение на разходите и ползите бариери пред запазването и развитието на съществуващите железопътни мрежи на всяка държава-членка, а да има стремеж да се поддържа целта за оперативна съвместимост. За тази цел в ТСОС също така се взема предвид всяка част от железопътната система, за която са необходими специални разпоредби, и поради това определят „специфични случаи".

Обикновено специфичният случай се съдържа в ТСОС под формата на различна стойност за даден параметър (например „иберийско междурелсие" в инфраструктурната ТСОС). При определени обстоятелства, когато ТСОС не съдържа текста на специфичния случай, ТСОС може вместо това изрично да се позове на национално правило. Тези правила се нотифицират и държавата-членка трябва да определи органа за извършване на процедура за проверка (определен орган) (член 17).

Ако някои аспекти, отговарящи на съществените изисквания, не могат да бъдат изрично обхванати в дадена ТСОС (например поради липсата на хармонизирано решение или липсата на взаимно признаване сред заинтересованите страни), тази ТСОС изрично ги определя като „открити въпроси" (член 5, параграф 6).

3.1.4. Национални правила

До момента, в който се достигне целевата система (член 5, параграф 4), и впоследствие се постигне оперативна съвместимост, държавите-членки се позовават на националните правила за прилагане на съществените изисквания (член 17, параграф 3). Това е така, защото:

— по различни причини ТСОС не са пълни (например открити въпроси, обхват, ограничен до TEN-T за първата група от ТСОС, ТСОС, които в момента са в процес на разработване),

— с оглед да се гарантира обратната съвместимост със съществуващите съоръжения, някои подсистеми в някои държави-членки може да се нуждаят от дерогации,

— повечето съществуващи подсистеми са били въведени в експлоатация преди влизането в сила на директивите относно оперативната съвместимост или на част от ТСОС и поради това не отговарят на всички ТСОС,

— Специфичните случаи разчитат на национални правила, когато ТСОС не съдържа текста на специфичния случай.

Тези национални правила се съобщават на Комисията, която от своя страна трябва да ги наблюдава с цел избягване на дискриминационни национални правила (член 17, параграф 3), налагащи ненужни изисквания и излишни проверки. По отношение въвеждането в експлоатация на возила следва да бъдат прилагани само тези национални правила, като референтният документ следва да съдържа препратки към тях (член 27, параграф 3).

Заключение: Съгласно директивата и принципите ѝ на прозрачност и недопускане на дискриминация следва да се направи заключението, че само национални правила, които са нотифицирани, следва да се прилагат за разрешаването на структурни подсистеми и возила.

Оттук нататък всяко позоваване в настоящата препоръка на национални правила означава „нотифицирани национални правила".

От момента, в който ТСОС бъде приета, държавата-членка не трябва да приема национално правило, свързано с продукти или части от подсистемата, които са обхванати от тази ТСОС (с изключение на декларираните като „открити въпроси" и „специфични случаи", когато това е предвидено в ТСОС, и на дерогациите, когато това е приложимо).

В действителност национално правило, което отново определя вече обхванат от ТСОС параметър, може да доведе до несъвместимост между две съответстващи на ТСОС подсистеми. Например национално правило относно возило, което налага по-строги изисквания от ТСОС PRM (ТСОС за лица с намалена подвижност), може да доведе до ситуация, при която возило в съответствие с ТСОС и вече разрешено в друга държава-членка, не може да бъде повторно разрешено. Поради това в съответствие с член 17, параграф 3 Комисията ще наблюдава националните правила, за да се избегне всякаква произволна дискриминация или прикрито ограничение (член 17, параграф 3).

Освен това по отношение на свободното движение на подсистеми Директива 2008/57/ЕО отразява духа на новия подход: когато един продукт, който съответства на нехармонизирани технически спецификации (т.е. съответните национални правила), отговаря на съществените изисквания, въвеждането му в експлоатация може да бъде разрешено без допълнителни проверки (член 16) ([1]).

3.1.5. Хармонизирани стандарти (EN)

С оглед да се постигне целта за общ пазар, техническите спецификации на продукти, които отговарят на съществените изисквания, могат да бъдат определени в хармонизирани стандарти (EN). В някои случаи хармонизирани стандарти, които покриват основните параметри на ТСОС, осигуряват презумпция за съответствие с ТСОС. В съответствие с духа на новия подход по отношение на техническа хармонизация и стандартизация, тези EN продължават да бъдат незадължителни, но техните номера се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз* (ОВ) и се посочват в наръчника за прилагане на ТСОС, за да се улесни използването им от промишлеността.

([1]) Без да се засягат разпоредбите на член 15, параграф 1 и глава V от директивата, които са по-подробно разгледани в точка 5 от настоящия документ.

3.2. *Развитие на оперативната съвместимост*

Оперативната съвместимост трябва да се постигне постепенно.

Първоначално, при липсата на пълни ТСОС, които да обхващат цялата железопътна система, и в очакване на постигането на съответствие на всички подсистеми с ТСОС, съществените изисквания на Директива 2008/57/ЕО за части от железопътната система или аспекти, които не са обхванати от ТСОС, се изпълняват чрез постигане на съответствие с национални правила, включително правила, отнасящи се до международни споразумения, които са нотифицирани (член 17, параграф 3).

В дългосрочен план, когато целевата система бъде определена и приложена, вече няма да съществува необходимост от тези национални правила.

До постигането на пълна оперативна съвместимост ТСОС ще съществуват съвместно с националните правила. В този преходен период е налице необходимост от процедура за улесняване на взаимното приемане на возила. За тази цел ще бъдат класифицирани всички национални правила, които се прилагат от държавите-членки за въвеждане в експлоатация на возила, и към тях ще бъдат направени препратки в референтния документ (член 27). Членове 16, 23, 25 и 27 от директивата предвиждат взаимното признаване („взаимно приемане") на такива национални правила и проверки на тези правила.

4. **Проверки дали СЕОС и подсистемите са изградени в съответствие с приложимите изисквания**

4.1. *Оценка на съответствието и годността за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост (СЕОС)*

ТСОС определят СЕОС в рамките на своя обхват и установяват процедурите, които трябва да се прилагат от производителя, за да се направи оценка на съответствието и/или годността за употреба на СЕОС. В ТСОС може да се изисква оценката да бъде извършена от нотифицирания орган, който издава сертификата за съответствие и годност за употреба. След това производителят изготвя „ЕО" декларация за съответствие или „ЕО" декларация за годност за употреба (член 13 и приложение IV).

С оглед да бъде пуснат на пазара, всеки СЕОС притежава „ЕО" декларация за съответствие и, ако процедурата по оценка на съответствието го изисква, се придружава от съответния „ЕО" сертификат. Освен това, когато ТСОС изисква утвърждаване на типа чрез проверка в процеса на експлоатация, СЕОС се придружава от „ЕО" декларация за годност за употреба и „ЕО" сертификат за годност за употреба. Счита се, че даден СЕОС отговаря на съществените изисквания на Директива 2008/57/ЕО, когато притежава „ЕО" декларация за съответствие или „ЕО" декларация за годност за употреба. Когато СЕОС подлежат на друго законодателство на ЕС, обхващащо други аспекти, в „ЕО" декларацията също така се посочва, че СЕОС също отговарят и на съществените изисквания на въпросното законодателство на ЕС.

4.2. *Процедура за проверка на подсистеми* [1]

4.2.1. Процедура за „ЕО" проверка на подсистеми

Нотифицираният орган проверява съответствието на подсистемата с приложимите ТСОС въз основа на наличната информация в съответната ТСОС и регистрите (член 5, параграф 3, буква д) и член 18, параграф 2).

Задачата на нотифицирания орган, отговарящ за „ЕО" проверката на дадена подсистема, започва на етапа на проектирането и обхваща целия период на производство до етапа на приемане от заявителя преди въвеждането в експлоатация на подсистемата. Тя също така обхваща проверката на интерфейсите със системата, в която тя е включена. Задачата на нотифицирания орган за извършване на проверка съгласно Директива 2008/57/ЕО обаче е ограничена до изискванията, посочени в приложимите ТСОС. С оглед да изпълни своята задача, нотифицираният орган понякога трябва да направи справка в регистрите.

Например в случай на обновяване или модернизация на участък от даден маршрут нотифицираният орган трябва да бъде сигурен, че са избрани правилните варианти на ТСОС. В този случай съдържанието на ТСОС няма да бъде достатъчно, за да се извърши проверка на интерфейсите със съседните пътни участъци: например е необходимо нотифицираният орган да знае, че междурелсието и напрежението са същите и в съседния участък от маршрута [2].

Нотифицираните органи прилагат процедурата за „ЕО" проверка в съответствие с „модули", които са посочени в ТСОС, а в някои случаи са определени в специално решение на Комисията. Те записват своите заключения, като изготвят сертификат за „ЕО" проверка и съставят техническо досие.

Когато по отношение на подсистемата или част от нея се прилагат и други законодателни актове на ЕС, нотифицираният орган обединява всички други „ЕО" сертификати, произтичащи от това законодателство и издадени от съответния нотифициран орган, засегнат от въпросните законодателни актове.

[1] Изменено приложение VI към директивата.
[2] Вж. също така в настоящия документ точка 5.3 относно безопасното интегриране и техническата съвместимост и точка 9 относно регистрите.

4.2.2. Процедура за проверка на подсистеми, ако се прилагат национални правила

Органът, определен от държавите-членки (определен орган, ОО), в случай че се прилагат националните правила, използва процедура, подобна на процедурата за „ЕО“ проверка, като изготвя сертификат за проверка по отношение на националните правила и съставя техническо досие (член 17, параграф 3). Заявителят от своя страна изготвя декларация за съответствие с националните правила.

4.2.3. Декларация, изготвена от заявителя [1]

Заявителят отговаря за съставянето на декларация за „ЕО“ проверка на подсистемата, като декларира, че подсистемата е съвместима със съответната или съответните ТСОС и е в съответствие със съществените изисквания, произтичащи от друго законодателство на ЕС, когато е приложимо.

По същия начин, ако се прилагат национални правила, заявителят изготвя декларация за съответствие с националните правила за частите, обхванати от тях. Заявителят може официално да подаде заявление до компетентния НОБ за получаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемата само след като бъдат съставени всички предходни доказателства и декларации.

„ЕО“ сертификатите и „ЕО“ декларациите са валидни в целия ЕС. Сертификатите и декларациите, свързани с национални правила, са валидни в целия ЕС с изключение на разпоредбите, отнасящи се до техническата съвместимост или безопасното интегриране между возилото и мрежата, тъй като тези аспекти подлежат на специфични разпоредби относно въвеждането в експлоатация на возила (повече подробности са дадени в следващата точка).

Заявителят прилага към декларацията за „ЕО“ проверка техническото досие, попълнено от НОБ (посочено в точка 4.2.1).

5. **Разрешение за въвеждане в експлоатация**

5.1. *Какво представлява разрешението за въвеждане в експлоатация?*

5.1.1. Концепция

Процедурата за предоставяне на разрешение за въвеждане в експлоатация беше въведена за първи път в Директива 96/48/ЕО и беше предназначена за допълване на концепцията за пускане на пазара, посочена в точка 3.1.1. Докато продукти или съставни елементи на оперативната съвместимост могат да бъдат пуснати на пазара без предварително разрешение от компетентен орган, случаят не е такъв по отношение на подсистеми, които изискват предоставянето на разрешение от компетентен орган преди съответната подсистема може да бъде въведена в експлоатация (член 15).

Всяка държава-членка разрешава въвеждането в експлоатация на структурните подсистеми, съставляващи железопътната система, които са разположени или се използват на нейната територия (член 15). По аналогичен начин глава V от директивата се отнася до разрешаването на возила.

Разрешение за въвеждане в експлоатация на дадена подсистема се изисква по отношение на всички части на железопътната система: линиите от TEN-T и линиите извън TEN-T, високоскоростните линии или конвенционалните линии, както и подсистемите, представляващи возилата, които се движат по тези линии, независимо дали е налице съответна ТСОС.

Като част от проверката на съществените изисквания държавите-членки проверяват техническата съвместимост на тези подсистеми със системата, в която те се интегрират, и безопасното интегриране на тези подсистеми при включването им в железопътната система (член 15).

Техническата съвместимост и безопасното интегриране се отнасят до всички структурни подсистеми — както до тези, включени в возилото, така и до тези, които са разположени от всяка страна на интерфейса между возилото и съответната мрежа.

Получаването на разрешение е процес, който трябва да бъде предприет преди въвеждането в експлоатация. В съответствие с член 15 е предвидено, че съществуващото спазване на съществените изисквания се разглежда като част от надзора на ЖП или на системата за управление на безопасността (СУБ) на УИ съгласно Директива 2004/49/ЕО. НОБ, който възнамерява да отмени разрешение за въвеждане в експлоатация, прилага процедурите, предвидени в Директива 2004/49/ЕО (член 21, параграф 9 от Директива 2008/57/ЕО).

Ако НОБ считат, че дадено разрешено возило или подсистема вече не отговаря на съществените изисквания (например поради лоша поддръжка или конструктивен или специфичен дефект, който се е проявил след предоставянето на разрешението), те следва да предприемат действия в съответствие с Директива 2004/49/ЕО, за да се уверят, че рискът е адекватно управляван.

[1] Изменено приложение V към директивата.

5.1.2. Разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистеми

Разрешението за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми се прилага съгласно определението в приложение II [1] към Директива 2008/57/ЕО (енергия, инфраструктура, подвижен състав, контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, контрол, управление и сигнализация на борда) и допълнителното определение в съответните ТСОС (член 15).

5.1.3. Разрешение за въвеждане в експлоатация на возила

В Директива 2008/57/ЕО се определят правилата за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на возила (глава V). Тъй като возилото се състои от една или повече структурни подсистеми, се прилагат разпоредбите на Директива 2008/57/ЕО, свързани с разрешението за въвеждане в експлоатация на подсистеми (член 15), без да се засягат други разпоредби, свързани с въвеждането в експлоатация на возила (глава V).

Разрешение, издадено за возило от една държава-членка, е валидно във всички държави-членки, без да се засяга решението на друга държава-членка да изиска допълнително разрешение (член 23). В случай на возила, които не съответстват на ТСОС, разрешението се ограничава до мрежата на държавата-членка, която го предоставя (членове 24 и 25). Възможностите за проверка на допълнителни разрешения обаче са ограничени.

Разрешаването на возилото е признаване от страна на държавата-членка, че проектно експлоатационното състояние на возилото отговаря на съществените изисквания на директивата и на друго законодателство на ЕС, когато возилото е предназначено да бъде използвано в мрежата на тази държава-членка.

Разрешението, предоставено по отношение на дадено возило, може да определя условията за експлоатация и други ограничения (член 21, параграф 6). Например, разрешението следва да посочва напрежението на линиите, по които е разрешено движението на возилото, в случай на возила с електрическа тяга. При все това въпросите, свързани със специфична по отношение на маршрута съвместимост [2] между проектните характеристики на возилото и специфичните характеристики на определени маршрути (например ограничения на теглото, системи за електрификация, обезопасителни системи на влаковете), следва да бъдат разглеждани съгласно системата за управление на безопасността (СУБ) на железопътното предприятие, като се прилагат условията за експлоатация и ограниченията, определени в разрешението и техническото досие и информацията относно характера на инфраструктурата, предоставена от управителя на инфраструктурата в регистъра на инфраструктурата (РИНФ) (вж. точка 6 от настоящия документ).

С оглед да се избегне зависимостта от топографските особености и необходимостта от повторно издаване на разрешение за дадено возило, ако характеристиките на маршрута се променят (например нова електрификация или промяна на напрежението), условията на неговата експлоатация, приложени към разрешението за въвеждане в експлоатация на возилото (освен тези, които вече са обхванати от ограниченията на обхвата на експлоатация, за които возилото е проектирано), следва да бъдат определени от гледна точка на параметрите на техническите проектни характеристики на инфраструктурата (например за работа само на релсови вериги с честота xxHz), а не от гледна точка на топографските особености.

Забележка: разрешението за въвеждане в експлоатация е много различна концепция от „официалното потвърждение“ (homologation), което националните железопътни компании са провеждали в миналото. По същество официалното потвърждение е представлявало приемане на продукта, извършвано от националната железопътна компания при закупуването на продукт, докато процедурата по разрешаване е законово изискване за получаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистема или возило въз основа на определен набор от проверки, които се извършват от органи, определени от правителството, и от НОБ.

5.2. *Разграничение между разрешението за въвеждане в експлоатация и експлоатацията и поддръжката на подсистеми и возила*

5.2.1. Общи принципи

С цел „подпомагане постепенното създаване на вътрешния пазар на оборудване и услуги за изграждането, обновяването, модернизирането и експлоатацията на железопътната система в рамките на Общността“ (член 1), е уместно да се разграничи разрешението за въвеждане в експлоатация на структурните подсистеми/возилата от регулирането на тяхната дейност.

Това разграничение дава възможност на возилата от даден тип да се въвеждат в експлоатация от различни производители или възложители, да се експлоатират от различни железопътни предприятия и да се поддържат от различни структури, които отговарят за поддръжката (СОП), съобразно различните режими на поддръжка в зависимост от оперативния контекст.

Например, един производител може да кандидатства за предоставяне на разрешение за локомотив или тип локомотив за мрежа в държава-членка с цел да го продава на редица различни ЖП или лизингови компании и др. за експлоатация от различни ЖП, всяко от които ще има различни мерки за управление и поддържане на локомотиви в съответната си система за управление на безопасността.

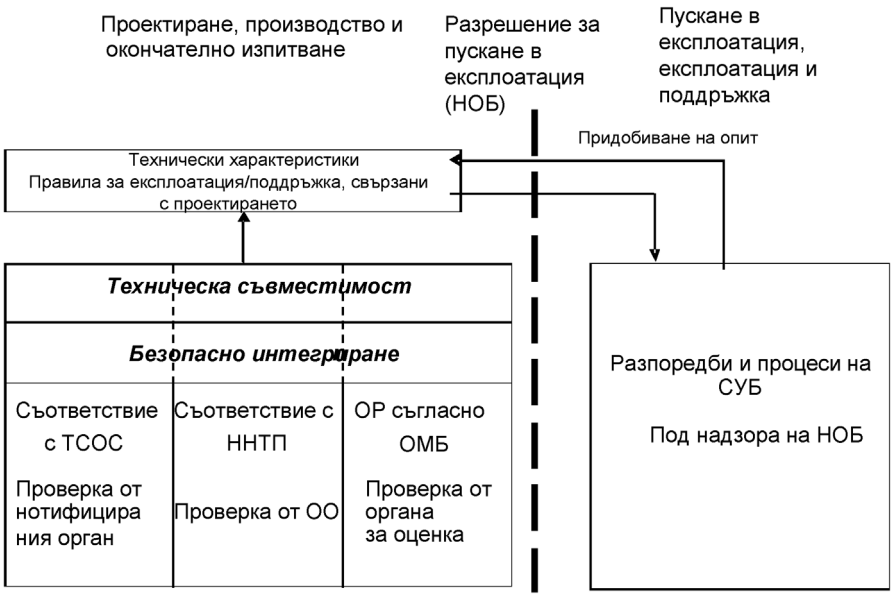
Като алтернативен вариант дадено ЖП може да експлоатира разрешен локомотив, който преди е бил в експлоатация от друго ЖП в същата мрежа, без да е необходимо ново разрешение.

[1] Приложение II към Директива 2008/57/ЕС, която понастоящем е в процес на изменение от Комисията.
[2] Планираният маршрут, който да бъде обслужван от влак.

С цел изясняване на разграничението в Директива 2008/57/ЕО бяха определени правилата и процедурата за предоставяне на разрешение, за да се постигне проектно експлоатационното състояние на возилото. След като дадена подсистема бъде въведена в експлоатация, следва да се положат усилия, за да се гарантира, че тя се експлоатира и поддържа в съответствие със съществените изисквания, свързани с нея. Съгласно Директива 2004/49/ЕО отговорността за изпълнение на тези изисквания се носи от УИ или ЖП за съответните им подсистеми, без да се засягат отговорностите на други участници (член 4, параграф 4 от Директива 2004/49/ЕО). НОБ могат да проверяват съответствието с тези изисквания при издаването на сертификати за безопасност и разрешения за безопасност на ЖП и УИ (членове 10, 11 и 16 от Директива 2004/49/ЕО).

Изключение от това разграничение се прилага по отношение на правилата за експлоатация и поддръжка, вж. точка 5.2.2.

Като цяло, Директива 2008/57/ЕО определя техническите характеристики (главно проектирането, производството и окончателното изпитване) на подсистемите и возилата и процедурата за тяхното разрешаване за въвеждане в експлоатация, а в Директива 2004/49/ЕО се уреждат структурите, които ги използват, управляват и поддържат, както е показано на следната схема:



В горната схема:

— „ННТП“ означава „национални технически правила, нотифицирани в съответствие с член 17“, но включва също и правилата за открити въпроси, дерогации и, когато това се изисква, специфични случаи.

— „ОР съгласно ОМБ“ означава „оценка на риска в съответствие с ОМБ“ и е свързана с аспектите на техническата съвместимост и безопасното интегриране, които съответстват на основните изисквания, но не са обхванати в ТСОС или ННТП.

— Техническите характеристики и правилата за експлоатация/поддръжка, свързани с проектирането, могат да бъдат взети от разрешителната процедура и са част от техническото досие.

— Придобиването на опит е процесът, чрез който технически характеристики трябва да бъдат променени в резултат на действителна експлоатация и поддръжка на подсистеми/возила. Управлението на промяната е част от Системата за управление на безопасността на управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, както е обяснено в следващите две точки.

5.2.2. Изисквания за експлоатация и поддръжка, които да бъдат проверени преди разрешението за въвеждане в експлоатация

В съответствие с член 15, параграф 2 от Директива 2008/57/ЕО, държавите-членки извършват проверка за съответствие на подсистемите с разпоредбите относно експлоатацията и поддръжката, отнасящи се до проектно-експлоатационното състояние, преди те да бъдат въведени в експлоатация. Това означава, че е необходимо преди издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемите да се провери дали подсистемите ще може да се експлоатират и поддържат в съответствие с правилата за експлоатация и поддръжка, посочени в съответната ТСОС.

ТСОС относно експлоатацията и управлението на трафика също са разработени и приети съгласно Директива 2008/57/ЕО, но тъй като те обхващат неструктурна подсистема, не е необходимо разрешение за тази подсистема. Всички спецификации, свързани с експлоатационните изисквания, които следва да бъдат определени в проектно експлоатационното състояние (например спирачни характеристики, свирки на возилата), са обхванати от структурните ТСОС.

ТСОС „Експлоатация и управление на трафика“ (ТСОС ОРЕ) описва изискванията за „процедурите и съответното оборудване, позволяващи съгласуваната експлоатация на различните структурни подсистеми“ (приложение II). Тя не се отнася до задълженията по отношение на разрешението за проектно експлоатационното състояние, което се получава от заявителя (например производител), а до хармонизираните процедури, необходими за осигуряване на съгласуваност във функционирането на съответните части от железопътната система, което се извършва от УИ и ЖП съгласно техните системи за управление на безопасността.

Една от основните цели на ТСОС ОРЕ е да хармонизира разделянето на оперативни отговорности между УИ и ЖП, които в противен случай трябва да бъдат обхванати от изключително сложен набор от многостранни споразумения за сътрудничество.

Всички изисквания, които са отнасят до поддръжката и са необходими за изпълнението на съществените изисквания с оглед постигането на оперативна съвместимост, са включени в структурните ТСОС въз основа на техническите характеристики на подсистемата. Въз основа на това заявителят предоставя подготвителната документация относно поддръжката и експлоатацията, която трябва да бъде включена в техническото досие на съответната подсистема. Това техническо досие е важна отправна точка за текущото управление на поддръжката и включва първоначалните ръководства за експлоатация и поддържане. След въвеждането в експлоатация, железопътните предприятия или управителите на инфраструктурата съвместно със структурите, които отговарят за поддръжката, носят отговорност за непрекъснато преразглеждане на операциите по поддръжката и коригиране на тази информация, за да се гарантира, че тя отразява работния цикъл и придобития опит (член 4 и член 9 от Директива 2004/49/ЕО). Освен това следва да се отбележи, че управлението на промяната е част от СУБ на УИ и ЖП.

5.2.3. Системи за управление на безопасността (СУБ)

Съгласно Директива 2004/49/ЕО при изпълнението на своите задължения и отговорности, УИ и ЖП прилагат система за управление на безопасността, която отговаря на европейските и национални изисквания и съдържа общи елементи. Процесите за осигуряване на безопасното функциониране (включително експлоатацията и поддръжката) на возила/подсистеми са обхванати от системата за управление на безопасността (СУБ) на ЖП (за возила) и УИ (за мрежи).

Една от целите на сертификата за безопасност и разрешението за безопасност съответно е да се докаже, че ЖП и УИ са изградили системата си за управление на безопасността и са в състояние да отговорят на съществените изисквания, посочени в ТСОС, по време на експлоатацията на съответните подсистеми. Сертификатите за безопасност, както и разрешенията за безопасност се преразглеждат на редовни интервали, но случаят не е такъв с разрешението за въвеждане в експлоатация. Разрешението за въвеждане в експлоатация обаче винаги е валидно, освен в случай на съществена промяна на проектно експлоатационно състояние (техническите характеристики), която може да настъпи например в случай на обновяване или модернизиране в зависимост от степента на ремонтните работи. По този начин промените във функционирането на ЖП се регулират от Директива 2004/49/ЕО, а промените в проектно експлоатационно състояние на возилото или подсистемата се регулират от процедурата по предоставяне на разрешение в съответствие с Директива 2008/57/ЕО.

5.3. *Техническа съвместимост, безопасно интегриране и съвместимост между возила*

5.3.1. Техническа съвместимост

Техническата съвместимост е едно от „съществените изисквания“, които трябва да бъдат изпълнени от „железопътната система, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите“ (член 4).

Техническата съвместимост е определена в приложение III към Директива 2008/57/ЕО: „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 по железопътната система“. Тя е определена и за различните структурни подсистеми (приложение III, точки 2.2.3, 2.3.2 и 2.4.3).

Освен това приложение I, точка 3 определя техническата съвместимост като основа за качеството на услугите, функционирането, безопасността и разходите на железопътната система.

ЖП, което експлоатира даден влак, ще трябва да е наясно дали експлоатацията на влака му може да се поддържа по съответния маршрут, т.е. дали двата са технически съвместими.

В резултат на това ТСОС съдържат спецификации, необходими за подсистемата и нейните интерфейси, за да бъдат те оперативно съвместими и да отговарят на съществените изисквания (включително и на тези за техническа съвместимост). Следователно, когато съответните ТСОС съществуват и се прилагат, проверката на техническата съвместимост трябва да се извършва чрез сравнение с ТСОС (член 17, параграф 2).

Когато не съществува съответна ТСОС, обхващаща съществените изисквания за техническа съвместимост (например интерфейсът към заварени системи за сигнализация/обезопасителни системи на влаковете, подсистемите на инфраструктура, енергия и контрол, управление и сигнализация, които не са в съответствие с ТСОС), се прилагат националните правила.

Това означава, че докато всички интерфейси за всички части на мрежата не бъдат обхванати от ТСОС, държавите-членки следва да въведат правила, в които се посочват изисквания в допълнение към съдържащите се в ТСОС изисквания, необходими за техническата съвместимост между возила и несъответстващи на ТСОС части на мрежата, за която те отговарят. Това ще включва например заварените изисквания за бордовите обезопасителни системи на влаковете, така че системите за контрол, управление и сигнализация на борда на возилото да могат да бъдат проектирани, монтирани и проверявани така, че да се гарантира, че те са в състояние да разчитат и реагират на сигналите на транспондери, разположени странично на линиите на заварената система.

Възможно е през преходния етап някои държави-членки все още да не са изпълнили изискването за въвеждане на пълен набор от прозрачни национални правила (член 17), които да обхващат интерфейса возило—мрежа, когато не съществува съответна ТСОС, със същото ниво на детайлност като ТСОС. Това може да се дължи на факта, че спецификацията на тези интерфейси, която е така необходима, за да се запазят съществуващите нива на националната оперативна съвместимост, в миналото е била обхваната от вътрешните правила на националните железопътни компании. В този случай не се препоръчва използването на методи за оценка на риска за доказване на техническа съвместимост въз основа на втория и третия принцип от Общите методи за безопасност за оценка на риска (ОМБ за ОР), тъй като това може да доведе до несъвместимост на спецификациите на интерфейса между проектите и до загуба на оперативната съвместимост.

Заключение: Техническата съвместимост при интерфейса между мрежата и возилата е от решаващо значение за безопасността. Въпреки че аспектът на безопасност на такъв интерфейс може да бъде доказан чрез втория и третия принцип на ОМБ за оценка на риска, поради съображения за оперативна съвместимост е необходимо техническата съвместимост да се доказва на базата на основан на правила подход (първи принцип на ОМБ за ОР), включително и на хармонизирани правила на ЕС, като например ТСОС или EN или на базата на нотифицирани национални правила, когато тези правила все още не съществуват.

5.3.2. Безопасно интегриране

При разрешаване на въвеждането в експлоатация на структурни подсистеми, държавите-членки проверяват дали тези системи са проектирани, изградени и монтирани по такъв начин, че да отговарят на съществените изисквания, и по-специално проверяват дали те са безопасно интегрирани в системата, в която са включени (член 15, параграф 1), с цел да се гарантира безопасната експлоатация на железопътната система и управлението на свързаните с това рискове.

За тази цел и като общо правило трябва да се докаже следното:

— за въвеждането в експлоатация на отделна подсистема — безопасното интегриране между тази подсистема и всички други подсистеми, в които е интегрирана,

— за въвеждането в експлоатация на возило — безопасното интегриране между съответните подсистеми на возилото (само по отношение на първото разрешение) и безопасното интегриране на возилото и съответната мрежа.

Проверките на безопасното интегриране обаче не са необходими при всички обстоятелства; например по отношение на возила и при специфични условия глава V от Директива 2008/57/ЕО е премахнала това задължение по отношение на возила, които вече са разрешени в една държава-членка и които се използват в друга държава-членка.

Безопасното интегриране е част от съществените изисквания (член 15, параграф 1). Поради това, като общо правило, то е включено в ТСОС или националните правила (член 17).

При доказване на безопасното интегриране чрез прилагане на ОМБ за ОР заявителят трябва:

— да се позове на изискванията на ТСОС или на националните правила, като приложи първия принцип на приемане на риска „използване на практически правилници“, или

— ако този въпрос не е обхванат от ТСОС и националните правила, да направи изчисление на конкретното ниво на риска или проучване на сходство за установяване на липсващите изисквания (трети и втори принцип на приемане на риска от ОМБ за ОР), което следва да бъде публично оповестено с цел прозрачност на решенията, приети от НОБ.

Както се посочва в ОМБ за ОР, прилагането на ОМБ за ОР по отношение на безопасното интегриране не трябва да води до изисквания, които са в противоречие с тези, определени в ТСОС. По аналогия, същото важи и за националните правила. Това означава, че когато съществуват изисквания на ТСОС или национални правила, те остават задължителни. Ако това не е така, оперативната съвместимост никога няма да бъде постигната.

Заключения:

— *В случай че интерфейсът между возило и мрежа е обхванат от изискване на ТСОС или от национално правило, заявителят го счита за практически правилник, а рискът или рисковете, за които са определени изисквания в тази ТСОС или това национално правило, се смятат за проверени чрез изпълнението на изискванията на ТСОС или на националното правило. Това означава, че ако изискванията на ТСОС или националното правило обхващат съществените изисквания за безопасност (т.е. всички съответни рискове), безопасното интегриране се доказва посредством прилагането на ТСОС или на националното правило.*

— *Ако има опасности, за които в ТСОС или националните норми не са включени изисквания, това показва, че ТСОС или националните правила не отговарят напълно на съществените изисквания и проблемът с непълнотата трябва да се реши в съответствие с член 7. Тези „липсващи изисквания“ трябва да се вземат предвид при бъдещите преразглеждания на ТСОС, с цел постепенно да се достигне до пълно обхващане на оперативно съвместимите интерфейси от ТСОС. Междувременно рисковете се управляват от заявителя чрез сравняване с еталонна система или изчисляване на конкретното ниво на риска съгласно регламента относно ОМБ за ОР.*

— *За целите на оперативна съвместимост е необходимо техническата съвместимост и безопасното интегриране между возилото и мрежата да бъдат демонстрирани чрез подход, основан на правила. За тази цел ТСОС следва напълно да обхваща и двата аспекта.*

Следва да се отбележи, че всички изисквания за разрешение за въвеждане в експлоатация са включени в Директива 2008/57/ЕО и че Директиви 2008/57/ЕО и 2004/49/ЕО се изпълняват едновременно. Това означава, че:

— ако за поддържането на съществуващото ниво на безопасност съгласно Директива 2004/49/ЕО са необходими изисквания освен предвидените в ТСОС, то тогава, за да не се ограничава движението на влакове, които са в съответствие с ТСОС, тези изисквания следва:

  — да бъдат под формата на изисквания за инфраструктурата или експлоатацията (които да бъдат включени в съответните ТСОС като надлежно обоснован специфичен случай) или

  — ако мярка, свързана с возилото, е неизбежна, тя трябва да бъде включена в ТСОС като надлежно обоснован специфичен случай

— държавите-членки не трябва да се позовават на Директива 2004/49/ЕО, за да налагат допълнителни изисквания относно разрешението за въвеждане в експлоатация.

5.3.3. Съвместимост между возила

При подготовката на влаковите състави ЖП ще трябва да използват возила, които са технически съвместими с мрежата, но които също така могат да бъдат скачвани помежду си. Тъй като системата на скачване може да се избере от ЖП за управление на собствения му вагонен парк или да бъде избрана чрез споразумение между няколко ЖП, управляващи общ вагонен парк, няма доказателства, че оперативната съвместимост или оптималното ниво на хармонизация изисква всяко железопътно возило да има същия спряг.

Въпреки това, тъй като след скачването возилата трябва да продължат да бъдат безопасни, ТСОС следва да включват поне функционалните изисквания, свързани със скачването, които трябва да бъдат проверени в рамките на процедурата за ЕО проверка.

Специфична е ситуацията по отношение на вагони, използвани в контекста на превоз на товари в единични товарни вагони в мрежата със стандартен размер на междурелсието. Като се има предвид размерът на вагонния състав, би могло да се предвиди включването в ТСОС на спецификация за стандартно скачване; при все това, тъй като не е необходима за оперативна съвместимост, спецификацията за скачването не трябва да бъде задължителна за всички вагони, а да важи само за вагони, използващи стандартна система за скачване. Европейската железопътна агенция (ЕЖА) понастоящем проучва най-оптималните варианти за правилното място на тези спецификации: ако ЖП съвместно ползват возила съгласно търговско споразумение (например общ договор за ползване на товарни вагони (General Contract of Use, GCU), то дали най-доброто място за управление на тези спецификации е в самото споразумение, в незадължителни стандарти, в хармонизирани стандарти или в ТСОС?

Заключение: ако ТСОС включва спецификация за съвместимост между возилата, тази спецификация се проверява като част от процедурата за ЕО проверка. Няма обаче доказателства, които дават основания да се предполага, че оперативната съвместимост изисква всяко релсово возило да има същия спряг.

5.4. *Разрешения за возила, които са в съответствие с ТСОС, и возила, които не са в съответствие с ТСОС*

5.4.1. Разрешение за возила, които са в съответствие с ТСОС

Разпоредбите относно **първото разрешение** са определени в член 22 от Директива 2008/57/ЕО.

Ако всички подсистеми за интегриране на возилото са разрешени в съответствие с глава IV от Директива 2008/57/ЕО, държавите-членки директно издават разрешение за возилото без допълнителни проверки, тъй като те вече са били обхванати от проверките съгласно процедурата за въвеждане в експлоатация на подсистемите, включително и по отношение на техническата съвместимост и безопасното интегриране (член 15 и член 22, параграф 2, буква а). В случаите, в които за подсистемите за интегриране на возилото не е било издадено разрешение в съответствие с глава IV от Директива 2008/57/ЕО, са приложими следните параграфи.

По отношение на возила, чиито подсистеми притежават всички необходими декларации за „ЕО“ проверка, има два вида техническа съвместимост: едната е между подсистеми в рамките на возилото, а другата — между возилото и мрежата (член 22, параграф 2, буква б).

Освен това съществува разпоредба за отделна проверка на безопасното интегриране, както между подсистемите за интегриране на возилото, така и между возилото и мрежата.

Определеният орган извършва проверки за съответствие с националните правила относно отворените въпроси и специфичните случаи.

По отношение на допълнителните разрешения се прилага член 23 от Директива 2008/57/ЕО.

Директива 2008/57/ЕО гарантира, че съществува взаимно признаване на различните начини за изпълнение на съществените изисквания с цел избягване на нови проверки като част от процедурата по предоставяне на допълнително разрешение.

В този случай НОБ може само да наложи допълнителни изисквания или допълнителни анализи на риска (въз основа на ОМБ за ОР), свързани с:

— техническата съвместимост между возилото и съответната мрежа, включително и националните правила, приложими за откритите въпроси, необходими за осигуряването на такава съвместимост, и

— националните правила, приложими за специфични случаи, надлежно определени в ТСОС.

Заключение: Държавата-членка не трябва да поставя под въпрос националните правила, обхващащи открити въпроси, които не са свързани с техническата съвместимост между возилото и мрежата.

Това обаче не трябва да означава, че националните правила, които не са свързани с техническата съвместимост между возилото и мрежата, автоматично се считат за еквивалентни и по този начин се класифицират в група А в референтния документ. Това означава, че референтният документ в контекста на возила, които са в съответствие с ТСОС, се използва само в случай на открити въпроси, свързани с техническата съвместимост между возилото и мрежата, или в специфични случаи. Само в последните два случая (техническа съвместимост между возилото и мрежата и специфични случаи) след приемането на референтния документ, посочен в член 27 от директивата, на НОБ не е разрешено да поставят под въпрос изисквания, които са взаимно признати и като такива са класифицирани в група А в съответствие с приложение VII към Директива 2008/57/ЕО.

Пример: Няма други проверки за допълнително разрешение за возила, които са в съответствие с ТСОС „Контрол, управление и сигнализация (CCS)“ и се движат по железопътни релси, които са в съответствие с ТСОС CCS (при условие че и двете са сертифицирани като напълно съответстващи на спецификациите, посочени в Решение 2010/79/ЕО на Комисията ([1]))*.*

и

Когато на возило, което е в съответствие с ТСОС CCS, трябва да се предостави допълнително разрешение за мрежа, която не е в съответствие с ТСОС CCS, тогава проверките, свързани с CCS, могат да обхващат само техническата съвместимост между бордовите и мрежовите системи за контрол, управление и сигнализация на возилото.

5.4.2. Разрешение за возила, които не са в съответствие с ТСОС

Возила, които не са в съответствие с ТСОС, са тези, които не са в съответствие с всички действащи ТСОС, включително тези, които са предмет на дерогации, или когато важна част от съществените изисквания не е определена в една или повече ТСОС. В последния случай, въпреки че возилото може да е в съответствие с всички съответни ТСОС, терминът „не е в съответствие с ТСОС“ се използва само за улеснение.

За **първото разрешение** се прилага член 24 от Директива 2008/57/ЕО. Това е процедура, много подобна на използваната за возила, които са в съответствие с ТСОС. Основната разлика е, че обхватът на проверките, които трябва да бъдат извършени във връзка с националните правила, се определя от списъка с параметри в референтния документ — докато за возила, които са в съответствие с ТСОС, обхватът на проверките по отношение на националните правила се определя от правилата, необходими за осигуряване на техническа съвместимост с мрежата, списъка с откритите въпроси и специфичните случаи във всяка една ТСОС.

Въпреки това за частите, обхванати от ТСОС, се прилага процедурата за ЕО проверка; това включва техническата съвместимост и безопасното интегриране, както е описано в предходните точки.

По отношение на **допълнителните разрешения** се прилага член 25 от Директива 2008/57/ЕО.

В този случай обхватът на проверките е по-широк и не така ограничен както при возилата в съответствие с ТСОС. Държавите-членки може да се позоват на всички правила, необходими за изпълнението на съществените изисквания, при условие че те се отнасят до параметри, обхванати от референтния документ. Въпреки това:

— те не могат да поставят под въпрос несвързаните с мрежата части от първото разрешение, освен ако са в състояние да докажат на заявителя наличието на съществен риск за безопасността. Тази възможност не е на разположение на НОБ по отношение на возила в съответствие с ТСОС, нито е на разположение за возила, които не са в съответствие с ТСОС, когато правилата, обхващащи съответния параметър, принадлежат към група „А“. Тъй като поставянето под въпрос не засяга свободното движение на подсистеми (член 16), първата проверка на съществените изисквания за подсистемите от държавата-членка е с предимство, а вторият НОБ може да се позове на проверките, само ако първите проверки не са били обхванати от декларацията за „ЕО“ проверка.

([1]) ОВ L 37 от 10.2.2010 г., стр. 74.

— те могат да поискат оценка на риска или изпитвания за проверка на съответствието с национални правила по отношение на всеки от протоколите за експлоатация и демонстрациите на съвместимост с мрежата. След това обаче референтният документ е в сила само за правилата от групи Б и В.

Много държави-членки правят разграничение между изискванията, които се прилагат за съществуващи разрешени возила, и тези, прилагани за разрешения за нови и модернизирани/обновени возила. Ако във втора държава-членка се подаде заявление за издаване на допълнително разрешение за съществуващо возило, което не е в съответствие с ТСОС, член 25 позволява втората държава-членка да извърши проверка само на съвместимостта с мрежата на последната държава-членка. Втората държава-членка зачита първото разрешение, въпреки че то може да е било издадено при по-стар режим, освен при наличието на съществен риск за безопасността. Това е в съответствие с необходимостта да се избягва дискриминация между возила, които за първи път са разрешени в една държава-членка, и возила, които за първи път са разрешени в друга държава-членка.

Следователно с цел постигане на по-голяма яснота, държавите-членки следва да изяснят в своите национални правила кои разпоредби се прилагат за всички подсистеми в експлоатация и с кои правила трябва да са съобразени само нови и модернизирани/ обновени подсистеми, за да бъде разрешено въвеждането им в експлоатация.

5.5. *Разрешение за типове возила*

Директива 2008/57/ЕО предвижда две процедури за разрешение за тип:

— Тип возило може да бъде разрешен за първи път (член 26, параграф 1) въз основа на изследване на типа без возило от този тип да има разрешение за въвеждане в експлоатация (понятието „изследване на типа“ не е ограничено до канцеларско разглеждане на чертежи, то включва всички необходими приемни изпитвания на прототип). Ако даден тип е разрешен, тогава всяко разрешение за возило следва да се основава на декларация за съответствие с типа без допълнителни проверки (член 26, параграф 3).

или

— Отделно возило може да бъде разрешено за първи път, като в такъв случай типът трябва да бъде същевременно разрешен (член 26, параграф 2).

Освен това, ако возило получи допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация във втора държава-членка, тогава типът на возилото трябва да бъде разрешен във втората държава-членка и следващите разрешения за возилото в тази втора държава-членка ще се основават на декларация за съответствие с този тип без допълнителни проверки.

5.6. *Разрешения за возила, движещи се по TEN и извън TEN*

Географският обхват на ТСОС, приети до този момент, е железопътният участък от Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) (приложение I). На 29 април 2010 г. Комисията предостави мандат на Агенцията за разширяване на обхвата на ТСОС.

Както е предвидено в член 8, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО, докато влезе в сила разширяването на обхвата на ТСОС, така че да се покрие цялата железопътна мрежа:

а) разрешения за въвеждането в експлоатация

— на возила и подсистеми за контрол, управление и сигнализация на борда на влака, които следва да се използват поне частично в участъка от мрежата, който все още не попада в обхвата на ТСОС, по отношение на този участък от мрежата,

— на подсистеми: инфраструктура, енергия, контрол, управление и сигнализация по железопътната линия в участъци от мрежата, които все още не попадат в обхвата на ТСОС,

се предоставят в съответствие с националните правила, посочени в член 17, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО ([1]).

б) разрешения за въвеждане в експлоатация на возила, които следва да се използват понякога в участък от мрежата, който все още не попада в обхвата на ТСОС, по отношение на този участък от мрежата, се издават в съответствие с членове 21—27 и националните правила, посочени в член 17, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО.

Това означава, че за да бъде разрешено за цялата мрежа на държава-членка, возилото следва да бъде проверявано спрямо два набора от правила в първия случай (един за движен по TEN-T и един за движение извън TEN), освен ако държавата-членка не е решила друго в националното си законодателство, с което транспонира Директива 2008/57/ЕО, но само един набор от правила, ако возилото понякога се движи извън TEN.

([1]) Директива 2008/110/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 345, 23.12.2008 г., стр. 62) измени Директива 2004/49/ЕО, като измени съдържанието на приложение III по такъв начин, че позоваването на член 8 вече не е необходимо.

5.7. *Разрешения за возила, идващи от трети страни*

Общият принп е, че преди да бъде използвано в рамките на дадена мрежа, возило, идващо от трета страна за първи път, трябва да получи разрешение за въвеждане в експлоатация от националния орган по безопасността, компетентен по отношение на тази мрежа (член 21, параграф 1).

В случая на возила, които се движат между държава-членка и трета страна в мрежа, чието междурелсие е различно от това на основната железопътна мрежа на Общността, и които са предмет на специфични случаи или дерогации, може да се прилагат международни споразумения (член 21, параграф 11). Обикновено такъв е случаят с воила, които се движат между балтийските държави и трети страни, като използвт мрежа с руско еждурелсие.

Като изключение от общите правила, разрешения за въвеждане в експлоатация, които са били предоставени преди 19 юли 2008 г., включително тези, предоставени съгласно международни споразумения като RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) и RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) остават в сила съобразно условията, при които са предоставени разрешенията (член 21, параграф 12).

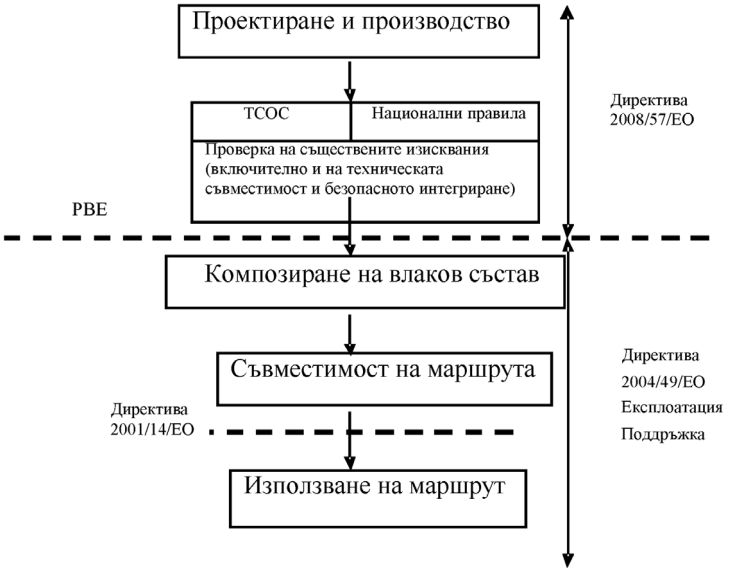
Накрая, по отношение на международните споразумения се припомня, че когато ЕС участва в такива споразумения, разпоредбите на тези споразумения са задължителни за ЕС и неговите държави-члени. Например, когато ЕС стане пълноправен член на COTIF 99 (Конвенцията за международни железопътни превози) и прилага преразгледаното приложение ATMF, возила, които са разрешени в трета страна, прилагаща COTIF, ще могат да влизат в мрежата на ЕС, ако са били разрешени от компетентния орган въз основа на изисквания, идентични или еквивалентни на действащите в ЕС, и след подобна процедура за оценка на съответствието. В преразгледаното приложение ATMF се определят условията, които биха довели до взаимно признаване на издадените разрешения във и извън ЕС, като от тук произтича възможността за влизане в ЕС без допълнително разрешение, какъвто следва да бъде случаят с товарните вагони, подобно на стария режим RIV.

6. Процедура след разрешението

6.1. *Композиране на влаков състав*

След като возилата са били разрешени, ЖП може да ги използва за композирането на влаков състав.

ТСОС ОРЕ (точка 4.2.2.5 Влаков състав) постановява, че ЖП определя правилата и процедурите за композиране на влакове и ограниченията върху този процес (например габарита на натоварване на открити товарни вагони, поставянето на опасни товари в определена позиция, осигуряването на достатъчна теглителна и спирачна сила). Процедурите за съответствие с тези правила са обхванати от СУБ на железопътното предприятие.



6.2. *Установяване на съвместимост на маршрута*

СУБ на ЖП обхваща процедурите за гарантиране на съвместимостта на влака с маршрута (например максимална дължина, тип електрозахранване, минимален радиус в кривите). В СУБ на ЖП трябва да се вземат предвид разпоредбите/условията, свързани с експлоатацията на влака, обхванати от ТСОС ОРЕ [1] и националните правила.

[1] Решение 2006/920/ЕО на Комисията от 11 август 2006 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на трафика“ на трансевропейската конвенционална железопътна система (ОВ L 359, 18.12.2006 г., стр. 1) и Решение 2008/231/ЕО на Комисията от 1 февруари 2008 г. относно приетата техническа спецификация за оперативна съвместимост по отношение на оперативната подсистема на трансевропейската железопътна система за високоскоростни влакове, визирана в член 6, параграф 1 от Директива 96/48/ЕО на Съвета и за отмяна на Решение 2002/734/ЕО на Комисията от 30 май 2002 г. (ОВ L 84, 26.3.2008 г., стр. 1).

Преди ЖП да си осигури от УИ достъп до мрежата за влака, то първо следва да се запознае с характера на достъпа, който УИ предлага за продажба. ЖП трябва да бъде сигурно, че маршрутът, за който възнамерява да закупи достъп, е в състояние да поддържа возилата и влаковете, които планира да пусне в движение по него.

В регистъра на инфраструктурата железопътните предприятия следва да намерят информацията за характера на инфраструктурата, която им е необходима, за да установят дали влакът, който планират да пуснат в движение, е съвместим с дадения маршрут. За всеки параметър УИ следва да описва в регистъра пределните стойности на параметрите на интерфейса, съгласно които е поддържан участъкът от маршрута. Регистърът следва също да обхваща случаите на съответствие, когато ТСОС предлага редица възможности или дава на УИ свободата да използва национални правила.

ЖП разчитат на достоверността на тази информация за осигуряване на безопасната експлоатация на техните влакове.

Задължението на УИ да оповести публично естеството на инфраструктурата понастоящем вече съществува (Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета [1] що се отнася до достъпа до мрежата; Директива 2004/49/ЕО, 2008/57/ЕО и ТСОС ОРЕ що се отнася до експлоатацията). Докато регистърът на инфраструктурата влезе в сила и стане изчерпателен и оперативен, управителят на инфраструктура следва да публикува тази информация под друга форма. Това не дава право на УИ да налага един вид второ разрешение за возилата/влаковете на ЖП. След като железопътното предприятие установи чрез използването на регистъра на инфраструктурата и техническото досие на возилата, че маршрутът е съвместим с возилата, които възнамерява да използва във влаковия състав, и като вземе предвид ограниченията на разрешението за въвеждане в експлоатация на возилото, тогава ЖП следва да се позове на разпоредбите на ТСОС ОРЕ (по-специално на точки 4.2.2.5 „Влаков състав“, 4.2.2.6 „Спиране на влака“ и 4.2.2.7 „Проверка на изправното състояние на влака“), за да установи дали съществуват някакви ограничения относно влаковата композиция, възпрепятстващи движението по маршрута (например ограничения в скоростта, дължината, електрозахранването).

След като ЖП установи съвместимостта на влака с маршрута, то може да приведе влака в експлоатация.

Важно е да се отбележи, че Директива 2004/49/ЕО определя отговорността на УИ и ЖП за техните части от системата. ЖП носи пълна отговорност за безопасната експлоатация на своите влакове. Ролята на УИ се ограничава до управлението на инфраструктурата и поради това УИ не носи отговорност за експлоатацията на влаковете, освен за издаването на разрешение за движение.

6.3. *Получаване на маршрута (разпределяне на капацитет)*

В член 5, параграф 1 от Директива 2001/14/ЕО се посочва, че: „На недискриминационна основа железопътните предприятия имат право на минималния пакет достъп, а също и на релсов достъп до обслужващите съоръжения, описани в приложение II. Предоставянето на услуги, посочени в приложение II, точка 2 се осигурява по недискриминационен начин и заявки от железопътни предприятия могат да бъдат отказани само в случай, че съществуват надеждни алтернативи при пазарни условия.“

Следователно ЖП имат право на достъп; ЖП не трябва да искат разрешение/упълномощаване/одобрение за достъп от УИ, а УИ не трябва да налагат процедура по „разрешаване на возило или влак“ или „признаване“ (например някаква форма на „одобрение на маршрута“) като част от режима за достъп. Всички въпроси, свързани с безопасността и техническата съвместимост, са обхванати от директивите относно оперативната съвместимост и безопасността, само НОБ има правомощието да предоставя разрешения, а отговорност на железопътното предприятие е да се увери, че използва возила и влакове, които са съвместими с инфраструктурата.

Ако по време на разрешителната процедура УИ или ЖП има опасения във връзка с разрешението за въвеждане в експлоатация на возило или недвижимо оборудване на другата страна, той/то следва да доведе това до знанието на другата страна и, ако все още съществуват опасения, да повдигне въпроса пред НОБ, който следва да вземе предвид тези бележки в решението си за предоставяне на разрешение.

Ако УИ или ЖП има опасения, свързани с използването на определено возило или част от недвижимото оборудване по конкретна линия, той/то следва да доведе това до знанието на другата страна с цел да се намери взаимно съгласувано решение. Ако те не могат да намерят такова решение, следва да повдигнат въпроса пред НОБ, който взема решения в съответствие със своите правомощия.

Въпреки че УИ не играе никаква роля по отношение на разрешаването на возилото, съгласно Директива 2001/14/ЕО той отговаря за разпределението на капацитета. Определянето на влаков маршрут всъщност е процесът по разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура на влаковете. В някои случаи може да няма достатъчно капацитет за приемане на всички заявления от всички ЖП, кандидатстващи за капацитет. В този случай се прилагат разпоредбите на Директива 2001/14/ЕО.

7. **Изменения на подсистема или возило, които вече са разрешени**

7.1. *Процедура*

Подсистемите трябва да съответстват на ТСОС, които са в сила по време на тяхното въвеждане в експлоатация, модернизиране или обновяване (член 5, параграф 2). При все това фактът, че дадена подсистема се модернизира или обновява, не води автоматично до ново разрешение за въвеждане в експлоатация на тази подсистема.

[1] ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29.

В съответствие с член 20 от Директива 2008/57/ЕО държавата-членка, като вземе предвид досието, представено от възложителя или производителя, и посочената в ТСОС стратегия за изпълнение, решава дали размерът на работите налага необходимостта от ново разрешение за въвеждане в експлоатация. Ново разрешение за въвеждане в експлоатация се изисква винаги, когато общото ниво на безопасност за съответната подсистема може да бъде повлияно отрицателно от предвидените работи (когато работите водят до значителна промяна на проектното експлоатационно състояние на подсистемата – технически характеристики, обхванати в ТСОС или национални технически правила). Ако проектно-експлоатационното състояние не е променено, тогава не е необходимо ново разрешение.

Що се отнася до процедурата за „ЕО“ проверка на подсистемите, тъй като модернизацията или обновяването може да не засягат цялата подсистема, заявителят може да подаде заявление за „междинна декларация за проверка“ за частта, която е модернизирана/обновена, свързания с това сертификат, издаден от НО, и декларацията, издадена от заявителя (приложение VI [1]). Когато обаче е необходимо ново разрешение за въвеждане в експлоатация, за предоставянето на разрешение е необходима и процедура по издаване на сертификат и декларация за „ЕО“ проверка. В този случай в съответните сертификати и декларацията се посочва точното позоваване на ТСОС или на части от тях, на които не е извършена проверка на съответствието им по време на процедурата за „ЕО“ проверка.

7.2. *Връзка между специфични случаи, дерогации и частично прилагане на ТСОС в случай на обновяване/модернизация*

Директива 2008/57/ЕО не предвижда йерархия между дерогации (член 9), специфични случаи (член 5, параграф 5) и частично прилагане на ТСОС в случай на обновяване/модернизация (член 20).

Що се отнася до избора между искането на бъдещи дерогации и вписването на специфични случаи в ТСОС, препоръчително е следните принципи да бъдат разгледани от съответните страни, за да се намали бюрокрацията:

— установено постоянно несъответствие с набелязаната система, посочена в глава 4 от ТСОС, следва да бъде решено чрез специфични случаи: така ще се избегнат много ненужни искания за дерогация (необходимостта от специфичен случай трябва да бъде заявена от държавата-членка по време на изготвянето на ТСОС, така че тези специфични случаи да могат да бъдат включени в ТСОС);

— установени временни или местни/еднократни случаи на несъответствие с ТСОС следва да бъдат третирани чрез искания за бъдещи дерогации: така ще се избегнат много ненужни специфични случаи в ТСОС.

При изпълнението на проект трябва да бъдат зададени следните въпроси в този ред:

а) възможно ли е да се изпълни целевата система?

б) ако не, съществува ли специфичен случай, посочен в ТСОС?

в) ако не, съществува ли искане за дерогация?

г) ако не и ако това е проект за модернизация/обновяване, коя част от целевата система може да се изпълни? (В някои случаи стратегията за изпълнение, посочена в ТСОС, може да съдържа разпоредби по този въпрос.)

В случаи а) и б) държавите-членки ще могат да вземат решения без намеса от страна на Комисията или други държави-членки. В случаи в) и г) Комисията и останалите държави-членки ще имат достъп до информацията, а в някои случаи ще бъдат в състояние да се намесят:

— или чрез процедурата по комитология (Комисията и всички държави-членки);

— или чрез двустранни разговори (Комисията и съответните държави-членки).

В случаи в) и г) частичното прилагане на ТСОС не се препоръчва по отношение на инфраструктурното и релсовото оборудване, тъй като това може да възпрепятства свободното движение на влаковете за дълъг период от време. Частичното прилагане на ТСОС по отношение на подвижния състав е по-облекчено, тъй като то засяга само стопанисващия возилото и железопътното предприятие, което го използва. На последно място, предоставянето на исканата информация съгласно член 20, параграф 2 е полезно за определяне на бъдещото развитие/преразглеждане на тези ТСОС, както и на развитието на оперативната съвместимост. То също така позволява на Комисията да проверява правилното прилагане на Директива 2008/57/ЕО.

Трябва да се напомни, че специфични случаи и дерогации може да съществуват и по отношение на нови проекти.

[1] Приложение VI понастоящем е в процес на изменение от Комисията.

8. **Роли и отговорности**

В Директива 2008/57/ЕО се определя поредица от роли и отговорности за редица структури. В някои случаи дадена структура може да изпълнява повече от една от тези отговорности. В някои случаи тези структури могат да възлагат конкретни задачи на подизпълнители, но не могат да създават нови изисквания, роли или отговорности. Подизпълнителят е обвързан със същите ограничения като отговорните структури и трябва да действа като тях. Подизпълнителите продължават да носят пълна отговорност.

8.1. *Заявител за разрешение за въвеждане в експлоатация*

„Заявителят“ не е едно лице; това е страната, която подава съответното заявление. Директива 2008/57/ЕО предвижда възможността за заявители, подаващи заявления за следното:

— междинни декларации за проверка

— проверка ЕО

— проверка съгласно национални правила

— оценка по ОМБ (Регламент (ЕС) № 352/2009 на Комисията)

— разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистема

— първо разрешение за въвеждане в експлоатация на возило

— допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация на возило

— разрешение за тип возило

Заявителят на разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемата:

— подава заявлението за разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистема

— гарантира, че подсистемата е преминала процедурата за проверка и предоставя на НОБ необходимите доказателства

— може да отговаря за следното съгласно член 20

„В случай на обновяване или модернизация възложителят или производителят изпраща на заинтересованата държава-членка досие, съдържащо описание на проекта.“

— където е уместно, приканва органа за оценка по ОМБ за ОР да представи доклада за оценка на безопасността.

По същия начин заявителят за получаване на разрешение за возило:

— подава заявлението

— представя „досие“ (член 23 — возила, които са в съответствие с ТСОС) или „техническо досие“ (член 25 — возила, които не са в съответствие с ТСОС) по отношение на допълнителните разрешения.

Бележка 1: Ако се случи така, че ЖП или УИ е заявител на разрешение за въвеждане в експлоатация, то/той носи всички отговорности, възложени на заявителя на разрешение за въвеждане в експлоатация, но това е независимо от дейността му като ЖП или УИ. Фактът, че заявителят е ЖП и УИ (или дори друго дружество), не засяга неговите роли и отговорности като заявител на разрешение за въвеждане в експлоатация.

Бележка 2: заявителят на разрешение за въвеждане в експлоатация не е непременно този, който организира процедурата за „ЕО“ проверка и националната процедура за проверка. Например по отношение на дадено возило производителят може да организира пълната процедура за проверка (да избере и покани нотифициран(и) орган(и)), да състави „ЕО“ декларацията, да организира проверката на съответствието с националните правила от определения(ите) орган(и) и извършването на оценката на риска) и тогава собственикът или стопанисващият возилото може да подаде заявление за разрешение за въвеждане в експлоатация.

8.2. *Железопътно предприятие (ЖП)*

Железопътните предприятия са една от структурите (заедно с производители, стопанисващи и др.), които могат да изпълняват ролята на заявители.

Член 15, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО се позовава на задължението, установено с Директива 2004/49/ЕО относно СУБ на ЖП, за да се гарантира, че подсистемата и возилата отговарят на съществените изисквания. Поради това той включва задължението за поддържане на техническа съвместимост. За поддържането на техническа съвместимост СУБ на ЖП гарантира, че управляваните от него возила се поддържат в съответствие с ТСОС и национални правила, в които се определят изискванията за техническа съвместимост между возилата и инфраструктурата.

8.3. *Управител на инфраструктурата (УИ)*

Тази точка се отнася само за УИ единствено в качеството му на управител на инфраструктурата, а не в качеството му на оператор на влакове за проверка/поддръжка/ възстановителни работи.

Управителят на инфраструктурата има пряка отговорност по отношение улесняването на разрешителната процедура. В случай на допълнителни изследвания, изискани от НОБ, в член 23, параграф 6 се изисква следното: „Управителят на инфраструктурата, като се консултира със заявителя, полага всички усилия, за да гарантира, че всякакви изпитвания могат да се проведат в рамките на три месеца след подаване на искането на заявителя.“

Освен това член 15, параграф 3 се позовава на задължението в Директива 2004/49/ЕО за СУБ на УИ, за да се гарантира, че техните подсистеми отговарят на съществените изисквания. Това води до задължението за поддържане на техническа съвместимост.

С оглед да изпълни задължението си за поддържане на техническа съвместимост (заедно с другите съществени изисквания), докато возилата се използват в мрежата, УИ като част от своята СУБ следва да поддържа подсистемите си в съответствие с ТСОС и националните правила, които определят изискванията за техническа съвместимост между возилата и инфраструктурата. В случаите когато мрежата не отговаря на ТСОС или националните правила, УИ следва да я поддържа спрямо обявен набор от ограничения, публикувани в РИНФ.

С оглед да поддържа техническа съвместимост, УИ — като част от своята СУБ — следва да информира ЖП относно характера на инфраструктурата на различните си пътни участъци, като описва параметрите, отнасящи се до спецификациите на регистъра на инфраструктурата. С оглед да гарантира, че съвместимостта на участъка от маршрута с влаковете се поддържа в течение на времето, УИ следва да управлява и поддържа инфраструктурата спрямо обявените ограничения и да уведомява ЖП за промени в характера на инфраструктурата.

Освен това УИ са една от структурите, (заедно с производители, стопанисващи и т.н.), които могат да изпълняват ролята на заявители.

8.4. *Структура, отговаряща за поддръжката (СОП)*

В член 14, буква а) от Директива 2004/49/ЕО, изменена с Директива 2008/110/ЕО, се посочва, че преди да бъде въведено в експлоатация, всяко возило трябва да има определена за него СОП.

Предвид факта, че разрешението за въвеждане в експлоатация е независимо от експлоатацията на возилото от железопътното предприятие или от поддръжката на возилото от СОП и че Директива 2004/49/ЕО се отнася до експлоатацията (използването) и поддръжката на возила, СОП може да бъде определена преди или след разрешаването за въвеждане в експлоатация на возилото, но винаги преди то да бъде регистрирано в Националния регистър на возилата (НРПС) (СОП е задължително поле в НРПС) и преди то да бъде действително въведено в експлоатация или използвано в мрежата.

Освен това следва изводът, че СОП няма никаква роля, нито значение за разрешителната процедура.

8.5. *Нотифициран орган (НО)*

Нотифицираните органи проверяват съответствието с ТСОС и изготвят сертификат за „ЕО“ проверка, предназначен за заявителя.

В член 18, параграф 2 от Директива 2008/57/ЕО се посочва, че проверката от НО „обхваща също проверка на интерфейсите на въпросната подсистема със системата, в която тя се включва, въз основа на наличната информация в съответната ТСОС и регистрите, предвидени в членове 34 и 35.“

Това означава, че НО играе роля при проверката на техническата съвместимост с други подсистеми, което е в съответствие с факта, че техническата съвместимост е обхваната от ТСОС. Обхватът на тези проверки се ограничава до съответните ТСОС.

Всеки НО съставя техническо досие по отношение на проверките, които е извършил.

8.6. *Определен орган (ОО)*

Член 17 от Директива 2008/57/ЕО гласи: „По този повод (когато се прилагат национални правила) държавите-членки определят също органите, които отговарят, в случая с тези технически разпоредби, за процедурата на проверка, посочена в член 18“ (Процедурата за съставяне на декларация за „ЕО“ проверка).

Това показва, че когато се прилагат национални правила, ОО извършва същата процедура като НО и съставя техническото досие, което включва обхвата на неговата проверка.

8.7. *Национален орган по безопасността (НОБ)*

НОБ действат от името на държавата-членка, като предоставят разрешение за въвеждане в експлоатация.

Задачите на НОБ са описани в член 16 от Директива 2004/49/ЕО. По отношение на процедурата по вземане на решения, НОБ взема решение в срок от четири месеца след предоставянето на цялата необходима информация, без да се засягат определените срокове, посочени в член 21 от Директива 2008/57/ЕО. Това означава, че срокът от четири месеца се прилага например при искане за първо разрешение за въвеждане в експлоатация на возило.

Поради факта, че процедурите могат да отнемат няколко месеца, препоръчително е правилата, които се прилагат от НОБ за определена разрешителна процедура, да са тези, които са били в сила към датата на подаване на заявлението, и да не се налагат нови правила по време на последващата процедура.

В случай на спешни мерки, чието налагане може да бъде разгледано от държавите-членки в резултат на злополуки или произшествия, държавите-членки следва да вземат мерки, за да признаят, че Системата за управление на безопасността на железопътното предприятие е основният механизъм за управление на новите рискове за експлоатацията на возила, които евентуално са били открити при разследвания или констатации по злополуки/произшествия, в контекста на надзора.

Дори ако държава-членка счита, че има спешна необходимост от ново правило за разрешаване на въвеждане в експлоатация, тя трябва да следва процедурите, определени в приложимото европейско законодателство, включващо уведомяване на Комисията за съответен проект съгласно Директиви 98/34/ЕО или 2004/49/ЕО. Такива правила се формулират, прилагат и привеждат в сила по открит и недискриминационен начин като не трябва да създават ненужни допълнителни бариери пред Европейската железопътна транспортна система.

Освен това, опитът от последващите действия във връзка с драматичната злополука от Виареджо през юни 2009 г. показа, че компетентните органи следва да обменят информация чрез мрежата/работна група, създадена от ЕЖА, преди да вземат спешни национални мерки; този механизъм на координиране подобрява качеството и неутралността на анализа и осигурява по-съзнателен избор на подходящите мерки, бил той задължителен или доброволен или на европейско или национално ниво.

8.8. *Държава-членка (ДЧ)*

Държавите-членки носят отговорност за транспониране на директиви в националното законодателство и налагане на тяхното спазване.

По отношение на разрешенията за въвеждане в експлоатация, държавата-членка — съгласно член 17 от Директива 2008/57/ЕО — носи отговорността да изготви и нотифицира списъка с национални правила, обхващащ съществените изисквания при дерогация, специфичен случай (ако това се изисква от специфичния случай), отворени въпроси или липса на съответните ТСОС. Освен това държавите-членки определят органите, отговорни за проверката на съответствието с националните правила. Държавите-членки също така предоставят тази информация на управителите на инфраструктурата, железопътните предприятия и заявителите за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация.

При липсата на съответни ТСОС държавите-членки следва да разчитат на, публикуват и налагат спазването на правила, които обхващат съществените изисквания, включително и тези за техническата съвместимост между возилата и тяхната мрежа. С цел запазване на националната оперативна съвместимост и избягване на дискриминация между заявители, тези правила следва да бъдат толкова подробни, колкото и ТСОС и да имат ясни изисквания (т.е. те следва да определят стойности за съответните параметри и методи за оценка на съответствието).

Държавите-членки са отговорни и за нотифициране на НО и ОО.

8.9. *Орган за оценка по отношение на ОМБ за ОР (орган за оценка по ОМБ)*

Органът за оценка по ОМБ участва в проверката на безопасното интегриране, когато това се изисква от член 15, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО съгласно описаното в ОМБ за ОР.

НОБ може да изпълнява ролята на органа за оценка по ОМБ, що се отнася до предоставянето на разрешение за въвеждане в експлоатация:

— по отношение на процедурата за „ЕО“ проверка на подсистемата, когато ТСОС изискват намесата на орган за оценка по ОМБ (член 7.3 от ОМБ за ОР)

— както е предвидено в ОМБ за ОР (член 20, параграф 2, буква б); член 5, параграф 1, буква а) и член 7, параграф 2 от ОМБ за ОР).

При все това всеки път когато НОБ изпълнява ролята на орган за оценка по ОМБ, тази задача следва да бъде функционално отделена и изпълнявана от лица, които не отговарят за заявлението за разрешение за въвеждане в експлоатация и свързаното с него решение за предоставяне на разрешението.

9. **Регистри**

9.1. *Референтен документ за мрежата*

Референтният документ за мрежата е изискване, посочено в член 3 от Директива 2001/14/ЕО, като инструмент за предоставяне на права за достъп, така че управителят на инфраструктурата да може да предоставя необходимата информация относно, наред с други неща, „характера на инфраструктурата“, което ще позволи на железопътното предприятие да поиска капацитет по даден маршрут. Железопътното предприятие трябва да познава характера на инфраструктурата по маршрута, така че да може да установи дали маршрутът е съвместим с влака по него.

След анализ на съществуващите референтни документи за мрежата на УИ изглежда, че предоставената информация не е хармонизирана и достатъчна за целите на проверката на техническата съвместимост между влака и мрежата. В контекста на преразглеждането на Директива 2001/14/ЕО, с цел да се предотвратят трудоемки задачи и застъпвания, референтният документ за мрежата и регистърът на инфраструктурата трябва да бъдат в съответствие по отношение на информацията, свързана с *„характера на инфраструктурата“*.

9.2. *Регистър на инфраструктурата (РИНФ)*

Регистърът на инфраструктурата беше въведен като инструмент за осигуряване на съвместимост между влакове и маршрути и за описание на съответствието на нова, обновена и модернизирана инфраструктура, въведена в експлоатация съгласно Директива 2001/16/ЕО. Обхватът му се ограничаваше до TEN-T. Съдържанието на регистъра на инфраструктурата трябваше да бъде описано в съответните ТСОС.

Член 35 от Директива 2008/57/ЕО потвърждава този подход и разширява обхвата на регистъра на инфраструктурата, така че да покрива цялата мрежа.

В резултат от това разширеният регистър на инфраструктурата следва да предоставя необходимата информация, за да се създаде съвместимост по хармонизиран начин и да се гарантира прилагането на Директива 2008/57/ЕО по отношение на характера на инфраструктурата в съответствие с Директива 2001/14/ЕО.

По този начин, когато „характерът на инфраструктурата“ се променя по начин, който засяга съвместимостта на влаковете, описанието на мрежата следва да бъде актуализирано в съответствие със спецификациите, които следва да бъдат приети (член 35).

С оглед да бъде ефективна проверката на съвместимостта, параметрите на регистъра на инфраструктурата и Европейския регистър на разрешените типове возила следва да бъдат приведени в съответствие.

9.3. *Европейски регистър на разрешените типове возила (ЕРРТПС)*

Европейският регистър на разрешените типове возила следва да идентифицира поотделно всички типове возила, разрешени за въвеждане в експлоатация по железопътната мрежа на Общността, за да служи за следните цели:

— да се даде възможност на НОБ за опростяване на разрешението за въвеждане в експлоатация на возила, които са в съответствие с разрешен тип,

— да се улесни процедурата по взаимно признаване, като се предоставя допълнителна информация относно разрешените типове возила,

— да се даде възможност на всяка организация, заинтересована от управлението на бизнес в железопътната област (железопътно предприятие, собственик или стопанисващ возило, лизингова компания и т.н.), да се информира за това кои са типовете возила, разрешени за въвеждане в експлоатация във всяка държава-членка, и да даде на заявителите разумна увереност по отношение на резултата от заявлението за разрешение за въвеждане в експлоатация на возилото,

— да се даде възможност на НОБ, разследващите органи и т.н. да намират основните технически характеристики на всяко разрешено возило, което следва да бъде въведено в експлоатация,

— да се даде възможност на Агенцията да намира информация за типовете, разрешени в различни държави-членки, като се прави разграничение между возила, които са в съответствие с ТСОС, и возила, които не са в съответствие с ТСОС, и

— да се даде възможност на всяка организация, заинтересована от управлението на бизнес в железопътната област, да добие обща представа за това кои типове возила могат да бъдат съвместими с определена мрежа. Този регистър не трябва да служи като последна проверка на техническата съвместимост на влака с мрежата или участък от мрежата. Това е така, защото влакът може да не е съвместим с маршрута, дори когато всички возила от неговия състав са съвместими със същия този маршрут. Съвместимостта на влака с маршрута попада в обхвата на разпоредбите на ТСОС ОРЕ (вж. точка 5 от настоящия документ),

— да се запознаят с ограниченията, свързани с даден тип возило.

9.4. *Национален регистър на возилата (НРПС)*

Националният регистър на возилата (НРПС) се използва за идентификация на всяко разрешено возило и служи за следните цели:

— регистриране на разрешенията и идентификационния номер, даден на возилата,

— търсене на кратка информация за дадено возило в рамките на ЕС,

— възможност за контакт със собственика и стопанисващия, и

— идентифициране на СОП за всяко возило в експлоатация.

9.5. *Референтен документ*

Член 27 от Директива 2008/57/ЕО изисква приемането на референтен документ, свързан с национални правила, прилагани от държавите-членки при въвеждането в експлоатация на возила. Той се използва:

— за определяне на параметрите, които следва да бъдат проверени за разрешаване на возилото — те следва да бъдат същите като параметрите, които е необходимо да бъдат определени в ТСОС; и

— за документиране на еквивалентността и класификацията на национални правила за разрешаване на возила, за да се улесни взаимното признаване.

Референтният документ ще се използва за всички разрешения за въвеждане в експлоатация на возила, които са предмет на Директива 2008/57/ЕО и когато е необходимо съответствие с национални правила. Той касае линиите в TEN и извън TEN. По отношение на возила, които са в съответствие с ТСОС, той ще даде възможност за проверка на техническата съвместимост с мрежата и на спазването на националните правила относно специфични случаи и решаване на открити въпроси, свързани с техническата съвместимост между возилото и мрежата. Що се отнася до возила, които не са в съответствие с ТСОС, референтният документ ще позволи да бъде направено сравнение на националните правила, отнасящи се до списъка с параметри, които трябва да бъдат проверени от НОБ при предоставянето на разрешение, с изключение на аспектите, обхванати от ТСОС, ако има такива.

9.6. *Регистър на маркировките на стопанисващия возилото (VKM)*

Актуализираният регистър се публикува редовно на интернет страницата на Агенцията (понастоящем той се публикува всяка първа сряда от месеца).

Маркировката на стопанисващия возилото (VKM) е код, състоящ се от 2 до 5 букви, който се изписва върху всяко возило.

VKM е представяне на пълното или съкратено име на стопанисващия возилото, ако е възможно по разпознаваем начин.

VKM е уникална във всички страни, обхванати от ОРЕ ТСОС, както и във всички страни, сключили договор, включващ прилагането на системата за номериране на возилата и маркиране на стопанисващия возилото, както е описано в ОРЕ ТСОС.

VKM може да бъде използвана в мрежата единствено след нейната публикация от централния орган (ERA или OTIF).

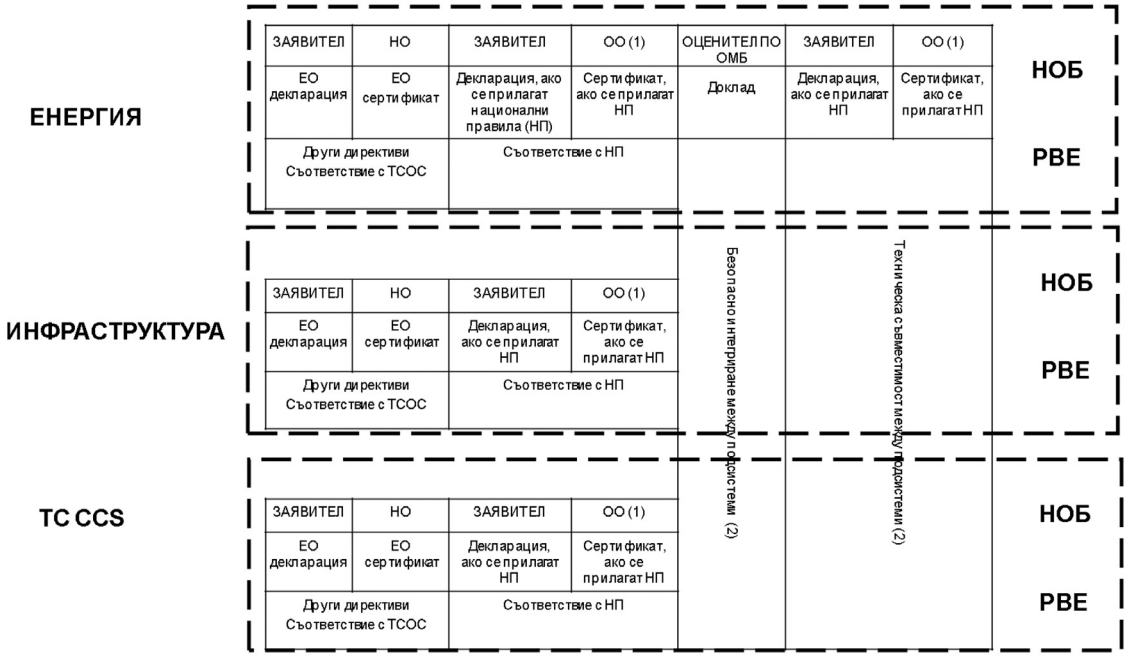
10. Графики, свързани с разрешителните процедури съгласно Директива 2008/57/ЕО

Процедурите, които трябва да бъдат следвани за получаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистеми и возила, са илюстрирани в приложените графики.

Забележка: Въпреки очевидната сложност на процедурите, следва да се отбележи, че редица действия могат да се извършват от един и същ участник по едно и също време. Освен това няколко процедури за допълнително разрешаване на същото возило могат да бъдат извършвани същевременно с първото разрешение.

Графика 1

Член 15 РВЕ за неподвижни подсистеми

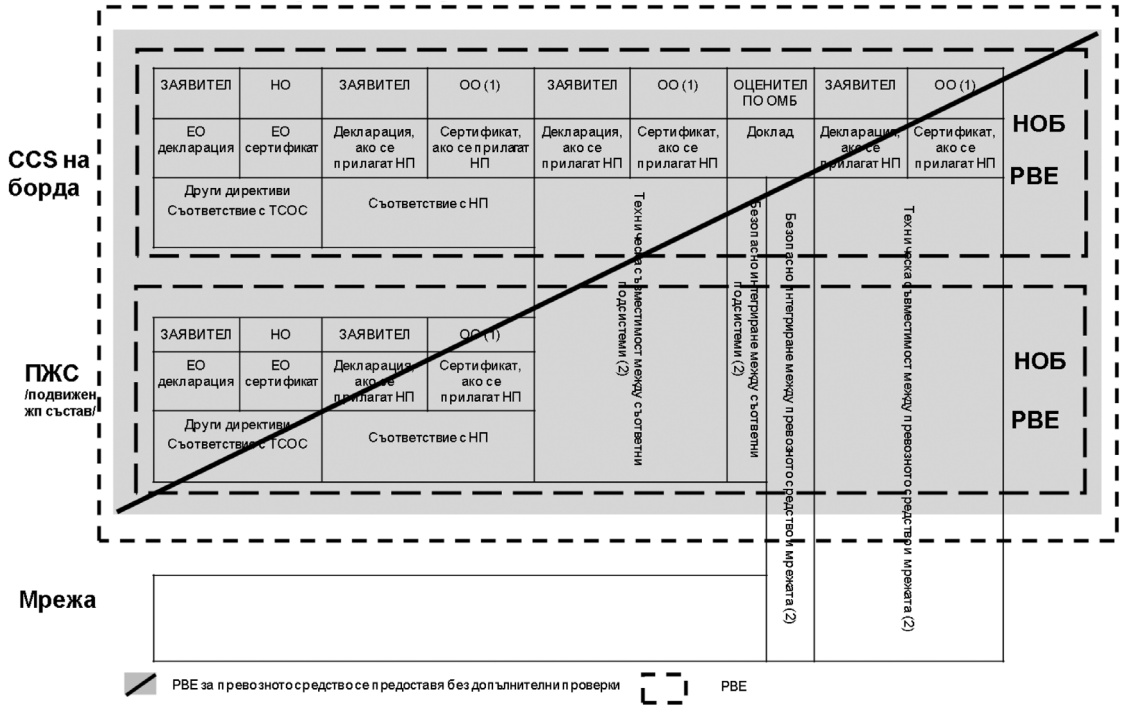


(1) За целите на графиката задачите на ОО са разделени, но могат да бъдат извършени от един и същ ОО. При всички случаи трябва да има само един сертификат за всяка подсистема, ако се прилагат национални правила /НП/.

(2) Тези проверки може вече да са били извършени в контекста на процедурата за проверка „ЕО“, ако това е предвидено в ТСОС. Освен това всички тези проверки могат да бъдат комбинирани в една стъпка.

Графика 2

Член 22, параграф 2, буква а) 1-во РВЕ за превозни средства, които са в съответствие с ТСОС

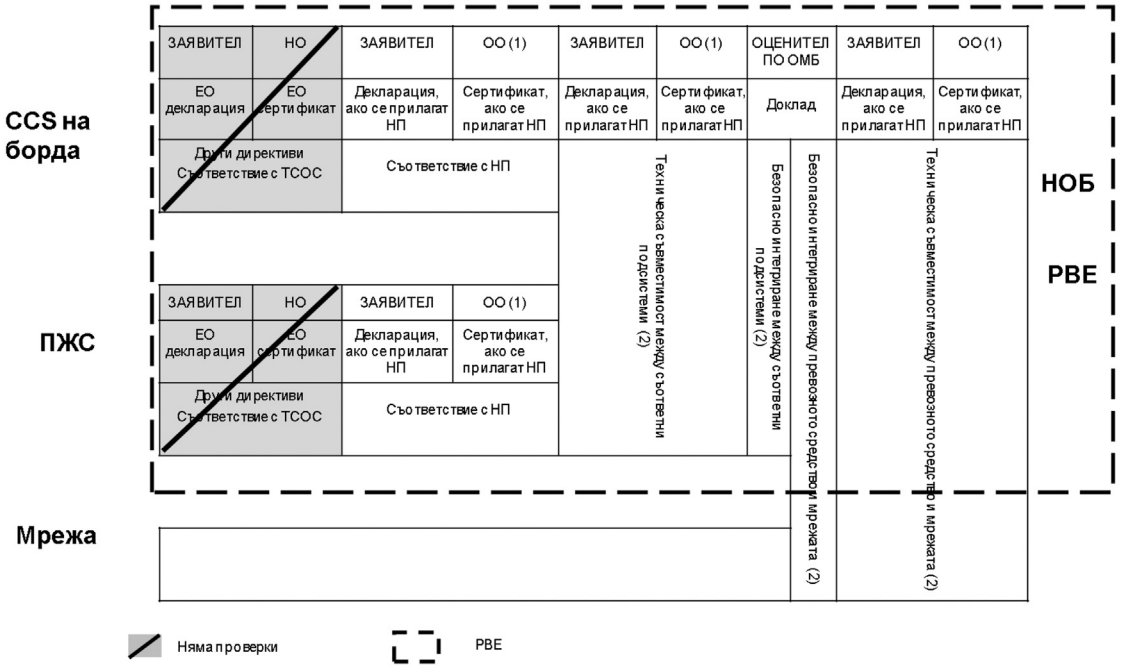


(1) За целите на графиката задачите на ОО са разделени, но могат да бъдат извършени от един и същ ОО по време на РВЕ за всяка подсистема. При всички случаи трябва да има само един сертификат за всяка подсистема, ако се прилагат национални правила /НП/.

(2) По време на РВЕ за всяка подсистема тези проверки може вече да са били извършени в контекста на процедурата за проверка „ЕО“, ако това е предвидено в ТСОС. Освен това всички тези проверки могат да бъдат комбинирани в една стъпка.

Графика 3

Член 22, параграф 2, буква б) 1-во РВЕ за превозни средства, които са в съответствие с ТСОС

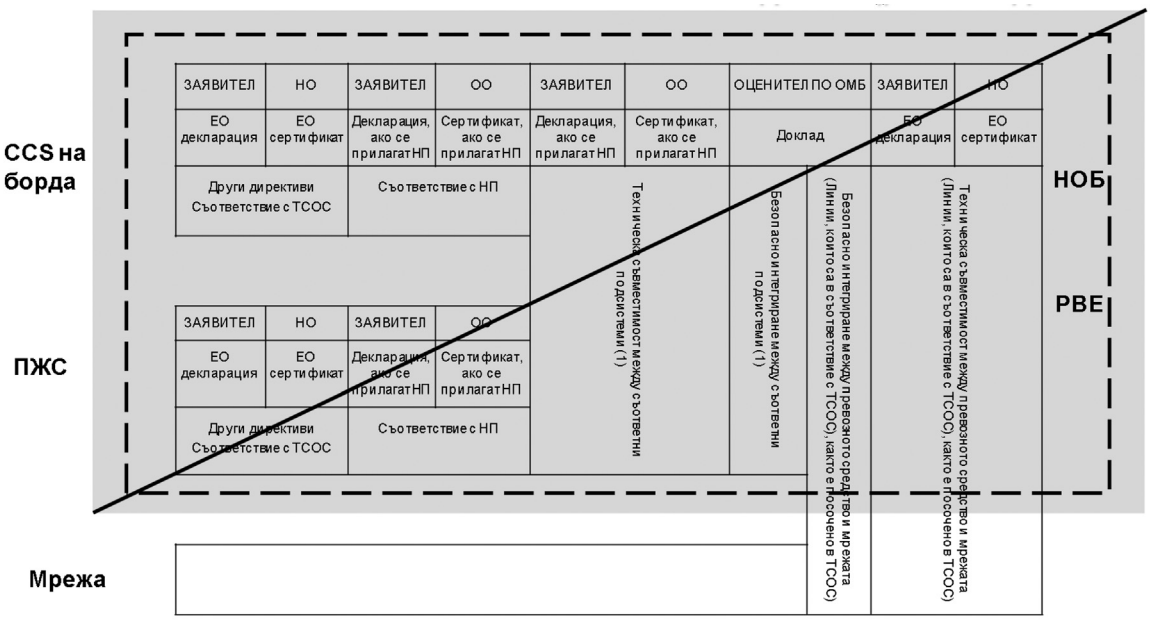


(1) За целите на графиката задачите на ОО са разделени, но могат да бъдат извършени от един и същ ОО. При всички случаи трябва да има само един сертификат за превозно средство, ако се прилагат национални правила /НП/.

(2) Тези проверки може вече да са били извършени в контекста на процедурата за проверка „ЕО“, ако това е предвидено в ТСОС. Освен това всички тези проверки могат да бъдат комбинирани в една стъпка.

Графика 4

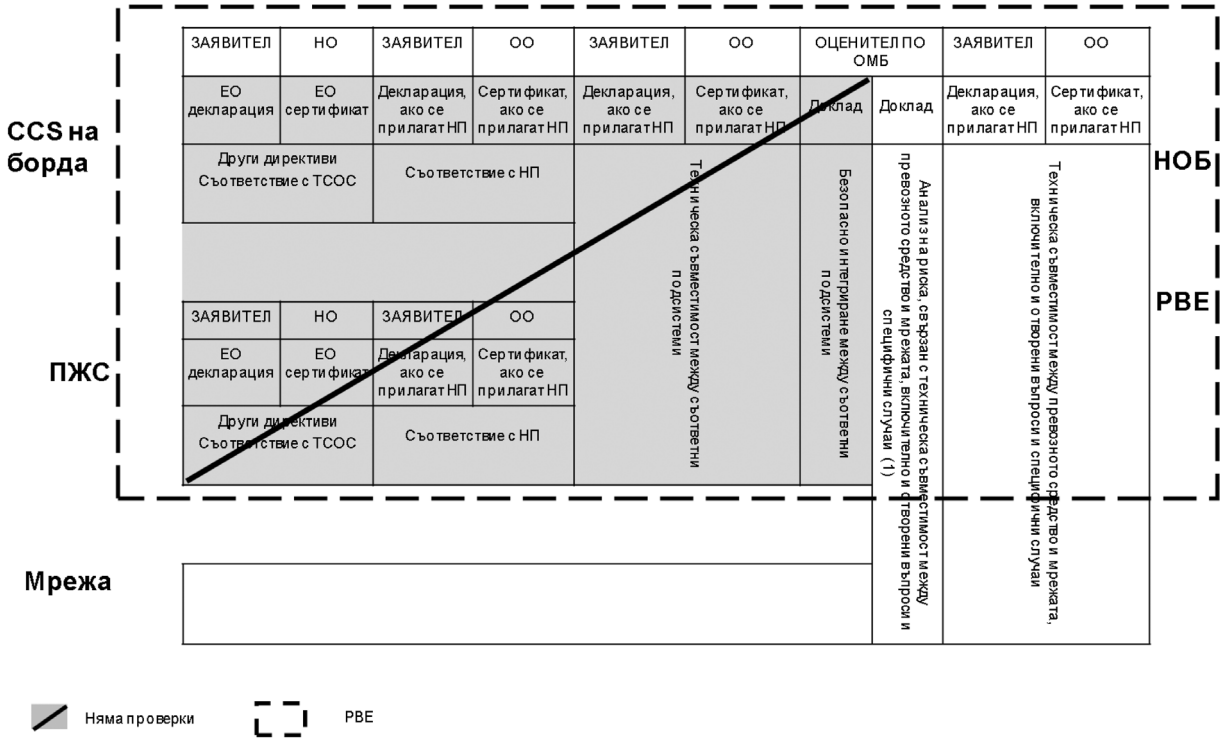
Член 23, параграф 1 Допълнителни РВЕ за превозни средства, които са в съответствие с ТСОС и се движат „навсякъде“



(1) По време на 1-вото РВЕ тези проверки може вече да са били извършени в контекста на процедурата за проверка „ЕО“, ако това е предвидено в ТСОС.

Графика 5

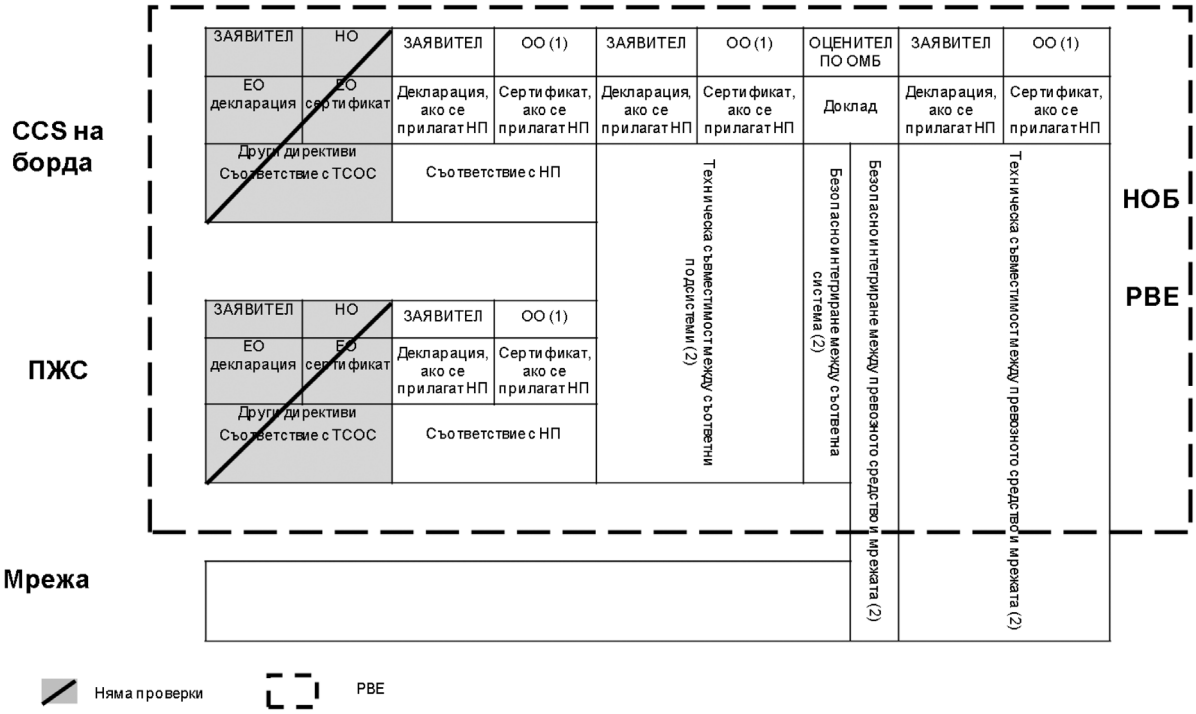
Член 23 Допълнителни РВЕ за превозни средства, които са в съответствие с ТСОС



(1) Само ако се изиска от 2-рия НОБ. Може да се направи позоваване само на правилата от група Б и В.

Графика 6

Член 24 1-во РВЕ за превозни средства, които не са в съответствие с ТСОС

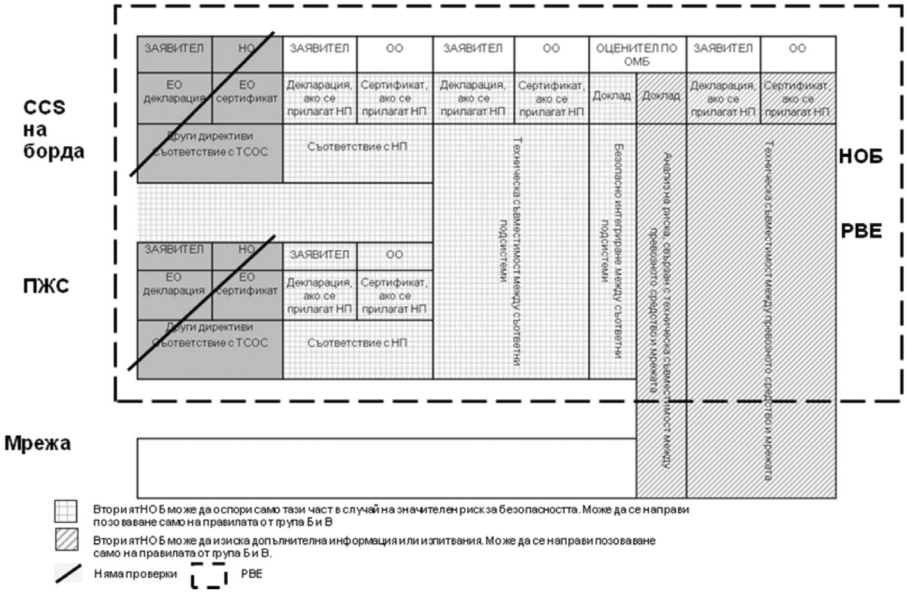


(1) За целите на графиката задачите на ОО са разделени, но могат да бъдат извършени от един и същ ОО. При всички случаи трябва да има само един сертификат за всяко превозно средство, ако се прилагат национални правила /НП/.

(2) Тези проверки може вече да са били извършени в контекста на процедурата за проверка „ЕО", ако това е предвидено в ТСОС. Освен това всички тези проверки могат да бъдат комбинирани в една стъпка.

Графика 7

Чпен 25 Допълнитепни РВЕ за превознисредства, които не са в съответствие с ТСОС



СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

Съкращение	**Определение**
CCS	Контрол, управление и сигнализация
ОМБ за ОР	Общи методи за безопасност за оценка на риска
ОО	Определен орган
СОП	Структури, които отговарят за поддръжката
ЕРРТПС	Европейски регистър на разрешените превозни средства
СЕОС	Съставни елементи на оперативната съвместимост
УИ	Управител на инфраструктурата
ДЧ	Държава(и)-членка(и)
ННТП	Нотифицирани национални технически правила
НО	Нотифициран орган
НОБ	Национални органи по безопасността
НРПС	Национален регистър на возилата
ОВ	*Официален вестник на Европейския съюз*
ТСОС ОРЕ	ТСОС „Експлоатация и управление на движението“
РИНФ	Регистър на инфраструктурата
ЖП	Железопътно предприятие
СУБ	Система за управление на безопасността
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа
ТСОС	Технически спецификации за оперативна съвместимост
VKM	Регистър на маркировките на стопанисващия возилото