

# ПРЕПОРЪКИ

## ПРЕПОРЪКА НА КОМИСИЯТА

от 5 декември 2014 година

**по въпроси, свързани с въвеждането в експлоатация и използването на структурни подсистеми и возила съгласно директиви 2008/57/ЕО и 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета**

(текст от значение за ЕИП)

(2014/897/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 292 от него,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с член 30, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup>, Комисията може да постави пред комитета, посочен в член 29 от същата директива, всеки въпрос, свързан с изпълнението на тази директива;
- (2) От 2005 г. насам Европейската железопътна агенция („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, особено в областта на взаимното приемане на железопътни возила, т.е. взаимното признаване на разрешенията за въвеждане в експлоатация на железопътни возила. Тези срещи показаха, че има различни разбирания относно разрешението за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила, както е предвидено в глави IV и V от тази директива.
- (3) Без общо разбиране, националните изпълнителни правила могат да доведат до прилагане на изискванията по различни начини от държавите членки, което увеличава трудностите за производителите и железопътните предприятия. Общо разбиране на процеса за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила е необходимо също така, за да се осигури съгласуваност между различните препоръки, издадени от Агенцията по отношение на няколко задачи, определени от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(2)</sup> и Директива 2008/57/ЕО.
- (4) Комисията прие Препоръка 2011/217/ЕС <sup>(3)</sup>. Целта на тази препоръка е да се изясни процедурата за предоставяне на разрешение за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила, както е определена в Директива 2008/57/ЕО.
- (5) С цел обсъждането и анализа на въпроси, които са свързани с въвеждането в експлоатация на структурни подсистеми и возила и са възникнали след приемането на Препоръка 2011/217/ЕС, през 2011 г. Комисията създаде работна група по въпросите на процедурата за издаване на разрешения за возила. Окончателният доклад на тази работна група беше публикуван на уебсайта на Агенцията през юли 2012 г.
- (6) На 30 януари 2013 г. Комисията прие законодателни предложения за четвърти пакет за железопътния транспорт. Тези предложения вземат предвид резултатите от работата на гореспоменатата работна група и включват подобрена процедура за издаването на разрешение за возила и подсистеми. Поясненията в настоящата препоръка са необходими за оптимизиране на изпълнението на действащата правна рамка.

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

<sup>(2)</sup> 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 на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44).

<sup>(3)</sup> Препоръка 2011/217/ЕС на Комисията от 29 март 2011 г. относно разрешението за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми и возила съгласно Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 95, 8.4.2011 г., стр. 1).

- (7) Следователно е необходимо да се разшири препоръка 2011/217/ЕС, така че да се обхванат и други аспекти, свързани с процедурата за издаване на разрешение и допълнително да се изяснят следните въпроси:
- връзки между съществени изисквания, технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) и национални правила;
  - използване на общи методи за безопасност за целите на издаването на разрешение;
  - цялост на ТСОС и националните правила;
  - проверки, които са извън обхвата на разрешението за въвеждане в експлоатация;
  - изпитване;
  - декларацията за проверка, издадена от производителя или от възложителя;
  - взаимно признаване;
  - техническо досие;
  - роли и отговорности преди, по време и след издаването на разрешение;
  - роля на системата за управление на безопасността; и
  - управление на модификации.
- (8) С цел по-голяма яснота и опростяване, за предпочитане е Препоръка 2011/217/ЕС да се замени с настоящата препоръка.
- (9) След консултации с комитета, посочен в член 29 от Директива 2008/57/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ПРЕПОРЪКА:

1. Държавите членки следва да осигурят, че националните органи по безопасността, железопътните предприятия, управителите на инфраструктурата, органите за оценка, структурите, които отговарят за поддръжката, производителите, заявителите за разрешение за въвеждане в експлоатация и другите лица, участващи в разрешението за въвеждане в експлоатация и използването на структурни подсистеми и возила, са запознати и отчитат принципите и насоките, определени в точки 2—116.

**ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

2. За целите на настоящата препоръка следва да се прилагат определенията от директиви 2008/57/ЕО и 2004/49/ЕО. По-специално термините „железопътни предприятия“, „управители на инфраструктурата“, „стопанисващи на возила“ и „структура, която отговаря за поддръжката“ се използват въз основа на техните роли и отговорности, както са определени в членове 3 и 4 на Директива 2004/49/ЕО. Всеки субект, който изпълнява една от ролите, упоменати в тези членове, може да изпълнява и друга роля (напр. железопътно предприятие или управител на инфраструктурата могат да бъдат и стопанисващи на возила). Следва също така да се прилагат следните определения:
  - а) „проектно експлоатационно състояние“ е нормалният режим на работа и предвидимите влошени условия (включително износване) в рамките и условията на използване, посочени в техническото досие и досието за поддръжката. То включва всички условия, при които подсистемата е предназначена да бъде експлоатирана, както и нейните технически граници;
  - б) „основни проектни характеристики“ означава характеристиките на подсистемата, както са определени в сертификата за изследване на проекта или типа;
  - в) „безопасно интегриране“ означава действието, осигуряващо включването на даден елемент (напр. нов тип возило, проект за мрежа, подсистема, част, компонент, съставна част, софтуер, процедура, организация) в по-голяма система, като не се създава неприемлив риск за получената система;

- г) „установяване на техническа съвместимост с мрежата“ означава проверка и документиране в техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“ на параметрите на типа возило, които имат отношение към техническата съвместимост с дадената мрежа и, когато е приложимо — съответствието с допустимите стойности, посочени за тази мрежа; параметрите включват физическите характеристики и функции; проверката трябва да бъде извършена съгласно правилата, приложими за дадената мрежа;
- д) „техническа съвместимост“ означава способността на две или повече структурни подсистеми или части от тях, които имат най-малкото един общ интерфейс, да си взаимодействат, като същевременно се запазва тяхното индивидуално проектно експлоатационно състояние и предвиденото равнище на експлоатационните им показатели;
- е) „орган за оценка“ означава нотифицираният орган, определеният орган или органът за оценка на риска;
- ж) „нотифициран орган“ означава орган съгласно определението в член 2, буква й) от Директива 2008/57/ЕО;
- з) „определен орган“ означава орган, определен от държава членка в съответствие с член 17, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО, за проверката на съответствието на подсистемата с националните правила;
- и) „орган за оценка на риска“ означава орган съгласно определението от член 3, параграф 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията <sup>(1)</sup>;
- й) „декларация за проверка ЕО“ означава за подсистемите декларацията за проверка „ЕО“, установена съгласно член 18 и приложение V към Директива 2008/57/ЕО, която е декларация, че подсистемата отговаря на изискванията на съответното европейско законодателство, включително на всички национални правила, които се използват за изпълнението на съществени изисквания на Директива 2008/57/ЕО;
- к) „проект за мрежа“ означава проект за въвеждането в експлоатация на ново, обновено или модернизирано, неподвижно монтирано оборудване, съставено от повече от една структурна подсистема;
- л) „характеристики на мрежата“ означава характеристиките на мрежа, както са описани от TCOS и където е уместно, от националните правила;
- м) „техническо досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО““ означава съвкупността от всички досиета и документи, събрани от заявителя съгласно изискванията на всички приложими законодателни актове на ЕС за дадена подсистема;
- н) „документация, внесена за разрешение“ означава досието, представено от заявителя на националния орган по безопасността при кандидатстването за разрешение;
- о) „заявител“ означава подписалият декларацията за проверка „ЕО“ в съответствие с член 18 от Директива 2008/57/ЕО, който е подал заявление за разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистема. Когато по силата на член 15 на Директива 2008/57/ЕО се изисква общ метод за безопасност относно определянето и оценката на риска (ОМБ за ОР), ролята на „вносител на предложението“ в съответствие с ОМБ за ОР следва да бъде на заявителя за разрешение.
- п) „заявител за разрешение за возило/проект за мрежа“ означава субект, който кандидатства за получаване на разрешение за въвеждане в експлоатация съответно на возило или проект за мрежа. Когато по силата на член 15 на Директива 2008/57/ЕО се изисква ОМБ за ОР, ролята на „вносител на предложението“ в съответствие с ОМБ за ОР следва да бъде на заявителя за разрешение.

#### РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ВЪВЕЖДАНЕТО В ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ПОДСИСТЕМИ

3. Разрешението за въвеждане в експлоатация на дадена подсистема представлява признаване от страна на държавата членка, че заявителят за тази подсистема е демонстрирал, че по проектно експлоатационно състояние при включването ѝ в железопътната система тя отговаря на всички съществени изисквания на Директива 2008/57/ЕО <sup>(2)</sup>. В съответствие с член 17, параграф 1 от същата директива това се предоставя под формата на

<sup>(1)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията от 30 април 2013 г. относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009 (ОВ L 121, 3.5.2013 г., стр. 11).

<sup>(2)</sup> В приложение III към Директива 2008/57/ЕО се определят съществени изисквания към 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 тези съществени изисквания (член 4, параграф 1). Изпълнението на съществени изисквания е необходимо условие, преди дадена структурна подсистема да може да бъде въведена в експлоатация. Съответствието със съществени изисквания на Директива 2008/57/ЕО не засяга прилагането на други разпоредби на ЕС (член 3, параграф 2).

декларация за проверка „ЕО“. Следната диаграма обобщава дейностите преди и след издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация на дадена структурна подсистема:



#### РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ВЪВЕЖДАНЕТО В ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ВОЗИЛА И РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ТИПОВЕ ВОЗИЛА

4. За целите на издаването на разрешение, возилото се състои от подсистемата на подвижния състав и, когато е приложимо — от бордовата подсистема за контрол, управление и сигнализация. Разрешение за тип возило или индивидуално разрешение за въвеждане в експлоатация на возило е колективно разрешение за подсистемата(и), от която(ито) е съставено возилото.
5. Изискванията, произтичащи от функционални подсистеми и засягащи проектното (експлоатационно) състояние на возилото (включително например изискванията за експлоатационните показатели), са определени в съответните структурни ТСОС или, когато това е разрешено от Директива 2008/57/ЕО — в националните правила (напр. системи за контрол, управление и сигнализация от клас Б).
6. Тъй като возилата са съставени от една или повече подсистеми, разпоредбите, отнасящи се до подсистемите, в глава IV от Директива 2008/57/ЕО се прилагат за съответните подсистеми на возилото или типа возило, без да се засягат други разпоредби на глава V.
7. За издаването на разрешения, отнасящи се до возила, които се състоят от повече от една подсистема, заявителят за разрешение за возило или тип возило може да обедини декларациите за проверка „ЕО“ на всички подсистеми в една декларация за проверка „ЕО“, както е описана в приложение V към Директива 2008/57/ЕО, за да демонстрира, че возилата от този тип като цяло, в своето проектно експлоатационно състояние и когато са включени в железопътната система, отговарят на изискванията на съответното европейско законодателство, включително съществени изисквания на Директива 2008/57/ЕО.
8. Едно разрешение за типа возило или разрешение за въвеждането в експлоатация на отделни 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 със съобразено с ТСОС возило или тип возило, за което трябва да бъде издадено разрешение, при условие на използване, че е предназначено да се движи само по съобразена с ТСОС мрежа (но само ако съответните ТСОС, приложени при съответните разрешения, не съдържат отворени въпроси и специфични случаи, свързани със съвместимостта между мрежата и возилото).
9. Процедурите за издаване на разрешение за типове и отделни возила са хармонизирани и включват ясни стъпки, за които сроковете са определени.
10. Приложимите правила за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на возила и типове возила следва да бъдат стабилни, прозрачни и недискриминиращи. Правилата следва да бъдат ТСОС или, когато това е разрешено от Директива 2008/57/ЕО — национални правила, нотифицирани на Комисията и които са достъпни посредством база данни, създадена от Комисията. От момента, в който дадена ТСОС бъде приета, държавата

членка не следва да приема никакво национално правило, което е свързано с продукти или части на подсистемата, обхванати от тази ТСОС (с изключение на обявените като „открити въпроси“). В случай на несъвместими с ТСОС возила и типове возила следва да се прилага принципът на взаимно признаване дотолкова, доколкото е възможно, с цел да се избегнат излишни изисквания и ненужни проверки, освен ако са абсолютно необходими за проверката на техническата съвместимост на возило от този тип със съответната мрежа.

11. Разрешенията, отнасящи се за возила, следва да се позовават на техническите характеристики на проектното експлоатационно състояние на возилата, включително ограниченията и условията на използване, и да посочват мрежата(ите) <sup>(1)</sup> на държавата(ите) членка(и), за която(ито) возилата от този тип са разрешени. Техническите характеристики, посочени в разрешението, следва да бъдат:
  - декларирани от производителите или възложителите, в ролята им на заявител за разрешение за возило или тип возило,
  - проверени и удостоверени от органите за оценка, и
  - документираны в техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“.
12. Техническите характеристики, както са посочени в препоръка 11 по-горе, са едни и същи за всяко отделно возило от същия тип.
13. Нито разрешението за типа, нито разрешението за въвеждане на отделно возило в експлоатация следва да са свързани с конкретен маршрут, железопътно предприятие, стопанисващ или структура, която отговаря за поддръжката (СОП).
14. За да се осигури, че не е необходимо да се издава разрешение за типове возила и за въвеждане в експлоатация на отделни возила за определени маршрути, и за да се избегне необходимостта от повторно издаване на разрешение, ако характеристиките на някой маршрут се променят, всички ограничения и условия на използване на возилото, свързани с разрешение, отнасящо се до возило, следва да са посочени по отношение на параметрите на техническите проектни характеристики на инфраструктурата, а не по отношение на географското положение.

#### РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ТИП

15. Характеристиките на проектното експлоатационно състояние на возилото, които се оценяват за издаване на разрешение, са характеристиките, свързани с типа возило. Най-напред може да бъде разрешен типът возило съгласно член 26, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО и след това отделните возила от този тип (включително серия от отделни возила) могат да бъдат разрешени чрез проверка на тяхното съответствие с типа съгласно член 26, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО. Като алтернатива, издаването на разрешение на първото возило от даден тип, ще разреши типа возило съгласно член 26, параграф 2 от Директива 2008/57/ЕО. Това също така позволява следващи отделни возила от същия тип да бъдат разрешени чрез проверка на съответствието с типа съгласно член 26, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО. Тази концепция за разрешаване на типове возила позволява на производителите да пускат типове возила на пазара и в своя каталог, като по този начин предоставят на клиентите ползите от разрешаването, без все още да са конструирали отделните возила от тези типове, които клиентът може да поръча. Една от целите на тази концепция е да се отнеме голяма част от риска, свързан с разрешението, от тези, които възлагат поръчки за возила от тези типове.
16. Концепцията за типа се отнася също така за съвместимост с маршрута. За да прецени дали маршрутът е подходящ за даден влак, железопътното предприятие сравнява характеристиките на влак, който е съставен от возила от определени типове, с информацията, предоставена от управителя на инфраструктурата в регистъра на инфраструктурата. Управителите на инфраструктурата вече са задължени да оповестяват публично вида на инфраструктурата (Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(2)</sup>) — по отношение на достъпа до мрежата; директиви 2004/49/ЕО, 2008/57/ЕО и ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ — по отношение на експлоатацията). Докато се създаде и попълни регистърът на инфраструктурата, управителите на инфраструктурата следва да публикуват тази информация под друга форма. Това не дава право на управителите на инфраструктурата да налагат един вид второ разрешение за возилата или влаковете на железопътните предприятия.
17. Процесите на издаване на разрешения на возила и последващата експлоатация и поддръжка на конкретни возила са два ясно отличаващи се процеса, регулирани с различни разпоредби. Това разделяне дава възможност на возилата от един и същ тип да се пускат на пазара от производители, които вече имат разрешение, да бъдат експлоатирани от различни железопътни предприятия и да бъдат поддържани от различни структури, които отговарят за поддръжката (СОП), съобразно различни режими на поддръжка в зависимост от контекста на експлоатацията.

<sup>(1)</sup> Територията на държава членка може да включват една или повече железопътни мрежи.

<sup>(2)</sup> Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29).

18. За типовете возила, за които се възнамерява да получат разрешение в повече от една държава членка (напр. за работа по коридорите), националните органи по безопасността могат да решат да си сътрудничат за едновременното издаване на първото и допълнителните разрешения („едновременно“ разрешаване). Това дава възможност на съответните национални органи по безопасността да разпределят работата помежду си (напр. всеки от тях може да поеме дадена област), а на националния орган по безопасността, който издава първото разрешение — да признае и да се възползва от работата, извършена от другите национални органи по безопасността.

#### **РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ВЪВЕЖДАНЕТО В ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА НЕПОДВИЖНО МОНТИРАНИ ПОДСИСТЕМИ**

19. Следва да се подчертае, че ТСОС за неподвижно монтираните съоръжения не съдържат пълен набор от изисквания, които да бъдат спазени от съответната подсистема. Изискванията, определени в ТСОС, включват тези елементи, които са от значение за съвместимостта на неподвижно монтираните подсистеми със съответстващо на ТСОС возило.
20. За удовлетворяване от неподвижно монтираните съоръжения на съществените изисквания на всички приложими законодателни актове на ЕС, държавите членки могат да изискат прилагането освен на ТСОС и на други правила, които не е необходимо да се хармонизират, за да се изпълнят целите по Директива 2008/57/ЕО — като норми за електрическа безопасност, земни работи, сгради, санитарни съоръжения, противопожарна защита и др. Тези правила не следва да са в противоречие с разпоредбите на ТСОС.
21. За проект за мрежа, състоящ се от повече от една неподвижно монтирана подсистема, е предложено за опростяване на процеса, заявителят да може да обедини декларациите за проверка „ЕО“ за всяка подсистема, както е описана в приложение V към Директива 2008/57/ЕО, в една декларация за проверка „ЕО“ за проекта за мрежа като цяло, за да демонстрира, че проектът за мрежа като цяло, когато е включен в железопътната система, отговаря на изискванията на съответното европейско законодателство, включително на съществените изисквания от Директива 2008/57/ЕО.
22. Приложимите национални правила за разрешаване на въвеждането в експлоатация на неподвижно монтирани подсистеми следва да бъдат стабилни, прозрачни и недискриминиращи. Без да се засягат препоръки 19 и 20 по-горе, правилата, свързани със съществените изисквания на железопътната система, установени с Директива 2008/57/ЕО, следва да бъдат или ТСОС или, когато това е разрешено от Директива 2008/57/ЕО — национални правила, нотифицирани на Комисията, и които са достъпни посредством база данни, създадена от Комисията. От момента на приемане на ТСОС, държавите членки не следва да приемат никакво национално правило, свързано с продукти или части от подсистемата, обхванати от тази ТСОС (с изключение на аспектите, обявени като „открити въпроси“ в съответните ТСОС).
23. Разрешението за въвеждане в експлоатация на неподвижно монтирани подсистеми следва да се позовава на нейните технически характеристики, включително ограничения и условия на използване. Техническите характеристики, посочени в разрешението за въвеждане в експлоатация следва да бъдат:
- обявени от заявителя,
  - проверени и удостоверени от органите за оценка, и
  - документираны в техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“.
24. Процесът на разрешаване на въвеждането в експлоатация на неподвижно монтирани подсистеми и експлоатацията и поддръжката на тези подсистеми са два ясно отличаващи се процеса, регулирани с различни разпоредби.

#### **СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ, ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ (ТСОС) И НАЦИОНАЛНИ ПРАВИЛА**

25. Директивата относно оперативната съвместимост полага съществените изисквания за железопътната система. Това са „всички условия, изложени в приложение III, които трябва да бъдат спазени от железопътната система, подсистемите и съставните елементи на оперативната съвместимост, включително интерфейсите между тях“ (член 2, буква ж) от Директива 2008/57/ЕО). Следователно, съществените изисквания към железопътната система са изчерпателни. Държава членка или национален орган по безопасността не могат да създават изисквания или условия, различни от предвидените в член 17.
26. Техническата съвместимост при интерфейса между мрежата и возилата е от решаващо значение за безопасността. Въпреки че аспектите на безопасността на този интерфейс могат да бъдат доказани посредством използването на еталонни системи или изрични оценки на риска в съответствие с Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията <sup>(1)</sup> (ОМБ за ОР), от съображения за оперативна съвместимост, техническата съвместимост следва да бъде доказана

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕО) № 352/2009 на Комисията от 24 април 2009 г. за приемане на общ метод за безопасност относно определянето и оценката на риска (ОВ L 108, 29.4.2009 г., стр. 4). Считано от 21 май 2015 г., този регламент ще бъде отменен и заменен с Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013.

въз основа на хармонизираните правила на Съюза, т.е. TCOS или, ако не съществуват такива правила, въз основа на национални правила. Поради това по отношение на оперативната съвместимост, интерфейсите между возилото и мрежата следва бъдат демонстрирани, като се използва подход, основан на правила.

27. В резултат на това, от една страна, TCOS следва са изчерпателни по отношение на интерфейсите, посочени в препоръка 26. Всички основни параметри и интерфейси на целевата система, които изрично трябва да бъдат проверени във връзка с издаването на разрешение, също така следва да бъдат напълно описани в TCOS, заедно със съответните изисквания за оценка на съответствието.
28. От друга страна, в TCOS следва само да са посочени изискванията „доколкото е необходимо“, за да се осигури оптимално равнище на техническа хармонизация и задължителни разпоредби, необходими за отговор на съществените изисквания на Директива 2008/57/ЕО и за постигане на целите, определени в член 1 от тази директива (член 5, параграф 3). Поради това в TCOS следва да са описани изискванията само до нивото на подробности, които трябва да бъдат хармонизирани, за да се постигнат тези цели, като същевременно се изпълнят съществените изисквания. Те също така посочват интерфейсите между подсистемите. Всяка TCOS посочва целева подсистема, която постепенно може да бъде постигната в разумен период от време.
29. Заявителите следва да имат свободата да използват технически решения по техен избор, за да отговарят на съществените изисквания, при условие че спецификациите на тези технически решения са в съответствие с TCOS и друго приложимо законодателство.
30. С оглед постигане на целта за единно европейско железопътно пространство без вътрешни граници, 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 TCOS, дават презумпция за съответствие с някои точки на TCOS. В съответствие с духа на новия подход към техническата хармонизация и стандартизация, прилагането на тези стандарти продължава да бъде на доброволен принцип, но техните номера се публикуват в Официален вестник на Европейския съюз (ОВ). Тези спецификации следва също така да се включат в насоките за прилагане на TCOS с цел да се облекчи използването им от промишлеността. Тези спецификации следва да останат като допълнение към TCOS.
31. Йерархията и степента на подробност на спецификациите, упоменати в препоръки 26 до 30 са илюстрирани чрез следната диаграма:



32. TCOS не трябва да повтаря разпоредби, които са предназначени да осигурят, че проектното експлоатационно състояние на подсистемата или возилото отговаря на изискванията на други приложими директиви.
33. Изискванията, произтичащи от разпоредби на ЕС, различни от Директива 2008/57/ЕО, трябва също така да се прилагат, когато една подсистема или возило се проектира/планира и привежда в нейната/неговото проектно експлоатационно състояние. Заявителят следва да осигури, че тези изисквания са изпълнени.

34. Без да се засягат препоръки 19 и 20, националните правила могат да продължат да се прилагат за разрешения само в случаите, посочени от член 17, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО. Това са:
- обстоятелствата, за които не съществува съответна ТСОС, т.е.:
    - а) откритите въпроси в ТСОС;
    - б) мрежи и возила, които не са (предназначени да бъдат) в обхвата на ТСОС;
    - в) изисквания за традиционни системи (т.е. системни интерфейси, които не са предназначени да бъдат обхванати от ТСОС);
    - г) изисквания за несъвместими с ТСОС возила, въведени в експлоатация преди влизането в сила на ТСОС или по време на преходния период;
  - дерогации, за които се прилага член 9 от Директива 2008/57/ЕО;
  - като специфични случаи, определени в ТСОС, които включват национални вариации в целевата система.
35. В случаите, изброени в препоръка 34, държавите членки следва да разчитат на, публикуват и налагат спазването на правила, които обхващат съществените изисквания, включително техническата съвместимост между возилата и мрежата на държавите членки. С цел запазване на съществуващото ниво на оперативна съвместимост и избягване на дискриминация между заявителите, тези правила следва да бъдат толкова подробни, колкото и ТСОС, и да съдържат ясни изисквания (т.е. те следва да определят стойности за съответните параметри и методи за оценка на съответствието).
36. Ако е подадено заявление за издаване на допълнително разрешение за съществуващи несъответстващи на ТСОС тип возило или отделни возила, член 25 от Директива 2008/57/ЕО би позволил на държавата членка, в която е подадено заявлението за допълнително разрешение, да провери само съвместимостта със своята мрежа. При прилагането на взаимното признаване, както е описано в препоръки 52 до 54, тази държава членка следва да признае първото разрешение за въвеждане в експлоатация, освен ако може да демонстрира (на заявителя за допълнително разрешение) значителен риск за безопасността. Това е в съответствие с необходимостта да се избягва дискриминация между типове возила и отделни возила, които за първи път са разрешени в една държава членка.
37. Поради това с цел постигане на по-голяма яснота, държавите членки следва да пояснят в своите национални правила кои разпоредби се прилагат: само за нови возила и подсистеми при първо издаване на разрешение; и/или за съществуващи типове; и/или за съществуващи возила, на които предстои издаването на ново разрешение след обновяване или модернизация; и/или за всички подсистеми и возила вече в експлоатация.

#### **ИЗПОЛЗВАНЕ НА ОБЩИТЕ МЕТОДИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕТО И ОЦЕНКАТА НА РИСКА (ОМБ ЗА ОР) И СИСТЕМАТА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА (СУБ)**

38. ОМБ за ОР са задължителни в контекста на разрешението за въвеждане в експлоатация единствено в следните случаи:
- а) когато се изискват по определена тема от ТСОС или национално правило, приложимо съгласно член 17, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО;
  - б) както се изисква от член 15, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО за извършване на безопасното интегриране на подсистемите, когато не са налични задължителни правила.
- Във всички други случаи използването на ОМБ за ОР не е задължително в контекста на такова разрешение.
39. Терминът „безопасно интегриране“ може да се използва, за да обхване:
- а) безопасното интегриране между елементите, съставляващи дадена подсистема;
  - б) безопасното интегриране между подсистеми, които съставляват возило или проект за мрежа;
- а за возила:
- в) безопасното интегриране на возилото с характеристиките на мрежата;
  - г) безопасното интегриране на возила в СУБ на железопътните предприятия. Това включва интерфейсите между возилата, интерфейси с персонала, който ще работи с подсистемата, както и дейности по поддръжката от СОП;



- д) безопасното интегриране на влака с конкретните маршрути, по които се експлоатира;
- и за проекти за мрежи:
- е) безопасното интегриране на проект за мрежа с характеристиките на возилото, определени в ТСОС и национални правила;
- ж) безопасното интегриране със съседните части на мрежата (участъци от линията);
- з) безопасното интегриране на проект за мрежа в СУБ на управителя на инфраструктурата. Това включва интерфейси с персонала, който ще експлоатира проекта за мрежа, и дейностите по поддръжката от страна на управителя на инфраструктурата или от неговите изпълнители;
- и) безопасното интегриране на проект за мрежа с конкретните влакове, работещи по нея.
40. По отношение на връзката между безопасното интегриране и разрешението за въвеждане на возила в експлоатация:
- действията по букви а), б) и в) от препоръка 39 следва да бъдат извършени преди издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация. Условието и ограниченията за използване, произтичащи от тях (напр. ограничения за влаковия състав, включително експлоатацията в композиция от мотриси или експлоатацията на локомотивите заедно с возилата, съставляващи влака), следва да бъдат включени в техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, посочена в член 18, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО по такъв начин, че ползвателят на разрешената подсистема или возило да може да прилага тези условия и ограничения за използване според своята СУБ;
  - буква г) от препоръка 39 не е част от процеса на издаване на разрешение. Тя следва да се изпълнява от железопътното предприятие, като надлежно се отчитат всички условия и ограничения за използване, които са резултат от букви а), б) и в), както и проверката на съответствието с ТСОС и приложимите национални правила;
  - буква д) от препоръка 39 не е част от процеса на издаване на разрешение. Тя следва да се изпълнява от железопътното предприятие на базата на цялата информация, необходима на железопътното предприятие да определи характеристиките на влака и да установи съвместимостта на влака и маршрута (напр. условия на използване, стойности на параметрите на интерфейса), които са резултат от букви а), б) и в), както и информацията, която се съдържа в регистъра на инфраструктурата.
- 40а. По отношение на връзката между безопасното интегриране и разрешението за въвеждане на неподвижно монтирани подсистеми и проекти за мрежа в експлоатация:
- действията по букви а), б), е) и ж) от препоръка 39 следва да бъдат извършени преди издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация. Условието и ограниченията за използване, произтичащи от тях, следва да бъдат включени в техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, посочена в член 18, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО по такъв начин, че ползвателят на разрешената подсистема или проект за мрежа да може да прилага тези условия и ограничения за използване според своята СУБ;
  - буква з) от препоръка 39 не е част от процеса на издаване на разрешение. Тя следва да се изпълнява от управителя на инфраструктурата, като надлежно отчита всички условия и ограничения за използване, които са резултат от букви а), б), в) и проверката на съответствието с ТСОС и приложимите национални правила;
  - буква и) от препоръка 39 не е част от процеса на издаване на разрешение. Тя следва да се изпълнява от управителя на инфраструктурата на базата на цялата информация, необходима за определяне на характеристиките на маршрута и за установяване на съвместимостта на влака и маршрута (напр. условия на използване, стойности на параметрите на интерфейса), които са резултат от букви а), б) и в), както и информацията, която се съдържа в регистъра на типовете возила.
41. По отношение на използването на ОМБ за ОР за проверка на безопасното интегриране преди издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация:
- буква а) от препоръка 39 е напълно в обхвата на ТСОС, отнасящи се до подсистема; когато не съществуват изрични технически правила, обхващащи този въпрос, ТСОС може да приеме подход, основан на риска, да изисква прилагането на ОМБ за ОР и да уточнява до какво приемливо ниво следва да се контролира рискът;
  - когато не съществуват задължителни правила (ТСОС, национални правила), които напълно да обхващат този интерфейс, изпълнението на буква б) от препоръка 39 следва да бъде проверявано, като се използват ОМБ за ОР;

- буква в) от препоръка 39 следва да бъде обхваната напълно от ТСОС и, когато е предвидено от член 17, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО, проверката въз основа на националните правила и на това правило следва да бъде извършена от нотифициран орган или определен орган като част от отговорността му за „проверка на интерфейсите на въпросната подсистема със системата, в която тя се включва“ (член 18 от Директива 2008/57/ЕО), в противен случай изискванията за прозрачност, недискриминация и оперативна съвместимост ще бъдат изложени на риск.
- Използването на ОМБ за ОР следователно не е задължително за буква в) от препоръка 39 за случаите, в които съществуват ТСОС или национални правила. В случаите, в които националните правила не описват напълно този интерфейс (напр. някои традиционни системи за сигнализация и новаторски решения), тези национални правила, може да изискват прилагането на ОМБ за ОР по отношение на необхванатите рискове.

#### ЦЯЛОСТ НА ТСОС И НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВИЛА

42. Признава се, че ТСОС са създадени от група от експерти от асоциации в сектора и национални органи по безопасността, като за тяхната основа са взети предвид националните правила и практическят опит. Те представляват „най-съвременните“ или най-добрите налични знания, които са развити от Агенцията с тези експерти и прегледани от комитета, посочен в член 29 на Директива 2008/57/ЕО. Като такива, тези ТСОС са признати от държавите членки като подходящи за целта (включително откритите въпроси) и са правно обвързващи. Проверката или валидирането на тези задължителни изисквания не е част от издаването на разрешение.
  43. Независимо от това, за да се запази целостта на ТСОС и националните правила, всеки субект, на който в даден момент стане известен потенциален недостатък на ТСОС или националните правила, трябва незабавно да изрази съмненията си посредством приложимите процедури, заедно с пълната обосновка, така че всички засегнати субекти да бъдат известени веднага за потенциалния недостатък и да могат да предприемат подходящи действия.
  44. Държавите членки следва да предприемат подходящи мерки, за да изменят недостатъчни или несъвместими национални правила.
  45. Ако ТСОС има недостатък, се прилага член 7 от Директива 2008/57/ЕО, като към недостатъка се подхожда посредством:
    - а) техническо становище от Агенцията; или;
    - б) изменение на ТСОС;или и с двете.
- В зависимост от конкретния случай, ТСОС може да бъде изменена чрез:
- 1) изменение на спецификацията на целевата система,
  - 2) добавяне на специфични случаи, които засягат само ограничен брой държави членки и хармонизирането на равнище ЕС не се счита за необходимо;
  - 3) добавяне на открити въпроси, когато е необходимо хармонизиране на равнище ЕС, но все още не могат да бъдат изрично обхванати от ТСОС.

#### ПРОВЕРКИ, КОИТО СА ИЗВЪН ОБХВАТА НА РАЗРЕШЕНИЕТО ЗА ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ

46. Проверката на съвместимостта на влака и маршрута следва да бъде независима от разрешението за въвеждане в експлоатация на тип возило или отделно возило. Проверката на съвместимостта влак-маршрут се ръководи от железопътно предприятие (или от управител на инфраструктурата, ако експлоатира влакове) като част от процеса на планиране (например при кандидатстването за трасета) и ежедневно посредством своята СУБ. Железопътното предприятие следва да установи съвместимостта чрез получаване на информация от управителя на инфраструктурата посредством регистъра на инфраструктурата и от техническото досие, придружавашо декларацията за проверка „ЕО“ на возилата, създадено при издаването на разрешение и поддържано след това. През преходния период, т.е. до създаването и попълването на регистъра на инфраструктурата със всички необходими данни за проверката на съвместимостта с мрежата, управителите на инфраструктурата следва да предоставят необходимата информация на железопътните предприятия чрез други прозрачни средства.
47. Оценката на способността на дадено железопътно предприятие да управлява експлоатацията и поддръжката на возилата не е част от процеса, водещ до издаване на разрешение. Тя се покрива от процеса на сертифициране на безопасността и текущия надзор от националния орган по безопасността.
48. Оценката на способността на даден управител на инфраструктурата да ръководи експлоатацията и поддръжката на проектите за мрежа не е част от процеса, водещ до издаване на разрешение. Тя се покрива от процеса на разрешаване по безопасността и текущия надзор от националния орган по безопасността.

49. Оценката на способността на СОП да управлява поддръжката на возило не е част от процеса на издаване на разрешение. Тя се покрива от СУБ на железопътното предприятие. Когато се прилага процесът за сертифициране на СОП, СУБ на железопътното предприятие може да вземе предвид този процес.
50. В резултат на това от заявителя за разрешение за тип возило или за разрешение за въвеждане в експлоатация на отделно возило или подсистема не се изисква да оценява значението на потенциалните промени, породени от проекта на возилото или подсистемата в железопътната система като цяло. Когато заявителят е железопътно предприятие или управител на инфраструктурата, който възнамерява да експлоатира това возило или подсистема, прилагането на ОМБ за ОР от железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата във връзка с отговорността им за управление на промяната на тяхната част от железопътната система е независимо от тяхната роля като заявител за разрешение за въвеждане в експлоатация.
51. На практика, в случаите, в които производителят произвежда по определен проект по поръчка на железопътно предприятие, обикновено е налице припокриване по време между:
- проверката на съответствието на дадена структурна подсистема с цел изготвяне на декларация за проверка „ЕО“ (дейност, която включва букви а), б) и в) от препоръка 39) и
  - интегрирането на тази подсистема в СУБ на железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата (дейност, която включва букви г) и д) от препоръка 39).
- Това е част от доброто управление на проекти, което при определени обстоятелства позволява намаляване до минимум на времето между разрешението за въвеждане в експлоатация и действителното използване на возилото или проекта за мрежа с търговска цел. При тези обстоятелства националният орган по безопасността участва едновременно като:
- орган, отговарящ за предоставянето на разрешение за тип возило или за въвеждане на отделно возило в експлоатация, и
  - орган, отговарящ за надзора на сертификатите за безопасност или разрешенията за безопасност.

Въпреки че двете задачи могат да се застъпват във времето, те следва да бъдат официално независими, като насрещната страна при първата е заявителят за разрешение за возило или тип возило, а при втората — железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата, който възнамерява да използва подсистемата или возилото.

#### ВЗАИМНО ПРИЗНАВАНЕ НА ПРАВИЛАТА И ПРОВЕРКИТЕ НА ВОЗИЛА

52. Държавите членки следва взаимно да признават проверките, извършени в съответствие с националните правила на други държави членки, освен ако:
- а) няма доказателства за съвместимост с мрежата, или
  - б) държава членка може да демонстрира на заявителя значителен риск за безопасността.
  - в) Принципът на взаимно признаване следва да се прилага във възможно най-голяма степен, за да се избегнат ненужни изисквания и излишни проверки, освен ако те са абсолютно необходими за проверката на техническата съвместимост на возилото със съответната мрежа и не са еквивалентни на правилата на държавата членка на първото разрешение.
53. В случай на допълнителни разрешения, държавите членки не следва да поставят под въпрос националните правила, приложени при предходно издаване на разрешение,
- които обхващат откритите въпроси, които не са свързани с техническата съвместимост между возилото и мрежата, или;
  - които са класифицирани като принадлежащи към категория „А“ в референтния документ, предвиден в член 27, параграф 4 на Директива 2008/57/ЕО.
54. Независимо от липсата на общи критерии за приемливост на риска в ОМБ за оценката на риска, извършените оценки чрез ОМБ като част от проверки, изисквани от ТСОС, следва да бъдат взаимно признати в съответствие с член 7, параграф 4 от ОМБ за ОР <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Ще бъде заменен от член 15, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013, който ще се прилага от 21 май 2015 г.

## РОЛИ И ОТГОВОРНОСТИ

55. Преди на съответната подсистема да може да бъде разрешено да бъде въведена в експлоатация, производителят или възложителят (т.е. заявителят по смисъла на член 18, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО) трябва да извърши цялото необходимо проектиране, конструиране и изпитване или да възложи извършването им от негово име и да подпише декларацията за проверка „ЕО“.
56. Нотифицираните органи проверяват съответствието с ТСОС и изготвят сертификата(ите) за проверка, предназначен(и) за заявителя. Член 18, параграф 2 от Директива 2008/57/ЕО посочва, че проверката от нотифицирания орган „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 нотифицираният орган има роля за 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 нотифициран орган съставя техническо досие по отношение на проверките, които е извършил.
57. Разпоредбите на препоръка 56 се прилагат *mutatis mutandis* към определените органи и националните правила.
58. Въз основа на член 15, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО, ролята на националните органи по безопасността при издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация следва да бъде извършването на проверка на документите, придружаващи заявлението за въвеждане в експлоатация, както и предоставяне на доказателства за достатъчността на процедурата за проверка. Тази проверка следва да се състои от проверка на пълнотата, правилността и съгласуваността на документацията, внесена за разрешението. Тя е ограничена до въпроси от компетентността на националните органи по (железопътната) безопасност, както са определени в Директива 2004/49/ЕО.
59. Ако дадена държава членка (или национален орган по безопасността) установи проблем със заявлението за разрешение за въвеждане в експлоатация в това, че дадена структурна подсистема, обхваната от декларацията за проверка „ЕО“, придружена от техническото досие, не отговаря напълно на Директива 2008/57/ЕО и по-специално не отговаря на съществения изисквания, тя следва да приложи член 19 от Директива 2008/57/ЕО. Това се прилага *mutatis mutandis* за съставните елементи на оперативната съвместимост в съответствие с член 14 от Директива 2008/57/ЕО.
60. Националните органи по безопасността следва да не повтарят никоя от проверките, извършени като част от процедурата за проверка.
61. Националните органи по безопасността следва да не се опитват да извършват или да дублират работата на създателите на правила, нотифицираните органи, определените органи или органите за оценка на риска.
62. Националните органи по безопасността следва да не извършват задълбочена систематична проверка на работата, извършена от заявителя, нотифицирания орган, определения орган и органа за оценка на риска с ОМБ, нито систематично да валидират техните резултати. Националните органи по безопасността могат да поставят под съмнение проверките от страна на органа за оценка само ако са налице основателни съмнения. В този случай следва да се спазват принципите на пропорционалност (като се вземе предвид нивото на риска), недискриминация и прозрачност. Обосновани съмнения може по-специално да възникнат въз основа на проверките, посочени в препоръка 58, или когато резултатите от придобит опит показват, че сходна подсистема не отговаря на съществения изисквания, формулирани в член 19, на Директива 2008/57/ЕО.
63. В съответствие с член 28, параграф 2 от Директива 2008/57/ЕО, за нотифицираните органи (и *mutatis mutandis* за определените органи) държавите членки следва да въведат системи за осигуряване на компетентността на органите за оценка и да предприемат действия за решаване на въпроси с несъответствието с приложимото законодателство. За да се осигури последователен подход, Комисията, подпомагана от Агенцията, следва да играе координираща роля по въпроса.
64. Заявителите, управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия, заедно със СОП, следва да вземат предвид придобития опит с вече получили разрешение типове возила и проекти за подсистеми или с откриване на неовладени рискове, и да въведат подходящи коригиращи мерки.
65. Заявителите следва да изпълнят тези коригиращи мерки преди подаването на заявлението за разрешение и от тях следва да се изисква да извършат тези действия веднага щом бъде установена такава необходимост.
66. За возила и подсистеми, които вече са в експлоатация, железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата следва да изпълнят тези коригиращи мерки в рамките на своите СУБ. СУБ на железопътните предприятия следва да осигуряват, че СОП, поддържащи използваните от тях возила, въвеждат всички необходими промени в системата си за поддръжка.

67. По аналогия с това, че преди издаването на разрешение ролята на националния орган по безопасността не е да определя проектно решение, надзорната роля на националните органи по безопасността не е да предписват коригиращи мерки в случай на използване на придобит опит. Вместо това националните органи по безопасността следва да извършват наблюдение на съответствието на железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата със собствената им СУБ. Националните органи по безопасността следва да проверяват дали железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата определят, изпълняват и управляват подходящи коригиращи мерки посредством собствените им СУБ.
68. Съгласно Директива 2004/49/ЕО всеки управител на инфраструктурата и всяко железопътно предприятие са отговорни за техните части от системата. Железопътното предприятие носи пълната отговорност за безопасната експлоатация на своите влакове. Ролята на управителя на инфраструктурата се заключава в управлението на инфраструктурата и поради това управителят на инфраструктурата не носи отговорност за експлоатацията на влаковете, освен за даването на разрешение за движение на влака. Управителят на инфраструктурата няма друга функция по издаване на разрешения.
69. Оценката на способността на даден подизпълнител (напр. стопанисващ возила) да управлява своята част от експлоатацията и поддръжката на возилата, не е част от процеса, водещ до издаване на разрешение. Този въпрос е обхванат от задължението на железопътното предприятие, използващо разрешени возила, да осигури чрез своята СУБ, че разполага с подходяща структура, която отговаря за поддръжката, в съответствие с член 14а от Директива 2004/49/ЕО
70. Член 14а, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО, както е изменена с Директива 2008/110/ЕО, посочва, че за всяко возило, преди да бъде въведено в експлоатация или използвано по мрежата, се определя структура, която отговаря за поддръжката (СОП). Разрешението за въвеждане в експлоатация е независимо от експлоатацията на возило от железопътно предприятие или от поддръжката на возилото от СОП; освен това Директива 2004/49/ЕО се отнася до експлоатацията (използването) и поддръжката на возилата. Следователно СОП може да бъде определена преди или след като возилото е получило разрешение за въвеждане в експлоатация, но винаги преди да бъде регистрирано в националния регистър на возилата (СОП е задължителна графа в националния регистър на возилата) и преди то да бъде действително използвано по мрежата.
71. Организациите следва да управляват рисковете, породени от техните дейности. Отговорността за управлението на рисковете следва да е на тези, които имат най-големи възможности да ги управляват.
72. Тъй като железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата са единствените действащи лица, от които се изисква да притежават сертификат и разрешение за безопасност, поддържани от СУБ, тези организации следва да играят ключова роля в управлението на приноса на другите участници и за вземането на правилните решения по отношение на техния принос. Когато железопътните предприятия или управителите на инфраструктурата вземат такива решения или предприемат такива действия в рамките на техните системи за управление на безопасността, това не засяга отговорностите на други субекти като стопанисващите возила, СОП и производителите.
73. Разделянето на оперативните отговорности между железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата е определено в ТСОС за експлоатацията и управлението на движението.
74. Железопътните предприятия следва да се считат за най-подходящи и най-компетентни да:
- а) идентифицират потенциалните опасности за планираните им операции, включително поддръжката, и да изпълняват мерки за контрол, например като проверки преди заминаване;
  - б) посочат правилно оперативните си нужди на изпълнители и доставчици, такива като изискваните експлоатационни показатели, достъпност и надеждност на возилата;
  - в) извършват наблюдение на експлоатационните показатели на возилата;
  - г) предоставят редовна и подробна обратна информация за експлоатацията и експлоатационните показатели на стопанисващия и СОП, по целесъобразност; и
  - д) извършват преглед на договорите с цел да разберат и контролират изпълнението им.
75. От друга страна, железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата не следва да се считат за най-подходящи и най-компетентни да управляват пряко всички рискове надолу по цялата верига на доставките. С цел изпълнение на своите отговорности, железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата следва да изготвят договорни задължения за доставката на стоки и услуги в съответствие със своите системи за управление на безопасността, като вземат предвид правните отговорности на другите участници. След като возилата влязат в употреба, обичайна практика е да бъдат модифицирани за коригиране на дефекти както и непрекъснато да се подобряват техните експлоатационни показатели. Безопасното управление на тези промени е

отговорност на железопътното предприятие. Тази отговорност следва да бъде изпълнявана, като се прилагат процедурите за управление на промени в системата му за управление на безопасността и Регламентът относно ОМБ за оценката на риска и, когато е необходимо, като се осигурява получаване на разрешението за въвеждане на модифицираното возило в експлоатация. Железопътното предприятие следва също така да осигурят, че цялата необходима информация се съобщава на СОП, за да може да актуализира досието за поддръжка.

76. Железопътните предприятия, управителите на инфраструктурата, СОП и стопанисващите следва да осигуряват, че в договора с производителя е предвидена всякаква подкрепа, която може да е необходима в този процес.
77. Преди железопътното предприятие да си осигури от управителите на инфраструктурата достъп до мрежата за влака, то първо следва да се запознае с характера на достъпа, който управителят на инфраструктурата предлага за продажба. Железопътното предприятие трябва да бъде сигурно, че маршрутът, за който възнамерява да закупи достъп, е в състояние да поеме влаковете, които планира да използва по него.
78. В регистъра на инфраструктурата железопътните предприятия следва да открият цялата информация (за характера на инфраструктурата), която им е необходима, за да установят дали влакът, който планират да използват, е съвместим с дадения маршрут (съвместимост влак/маршрут). За всеки параметър управителят на инфраструктурата следва да опише в регистъра на инфраструктурата номиналните стойности и, когато е приложимо — допустимите стойности на параметрите на интерфейса, в които се поддържа участъкът от маршрута. Железопътните предприятия разчитат на целостта на тази информация, за да осигурят безопасната експлоатация на своите влакове. Управителят на инфраструктурата следва да информира железопътното предприятие за всяка временна промяна в характера на инфраструктурата, която не е посочена в регистъра на инфраструктурата.
79. След като железопътното предприятие посредством използването на регистъра на инфраструктурата и досието, придружаващо разрешението на возилото/разрешението за типа возило, и вземайки предвид условията на използване и други ограничения по разрешението за въвеждане в експлоатация на возилото/разрешението за типа возило, установи, че маршрутът може да поеме влака, който възнамерява да използва, то следва да се отнесе към разпоредбите на ТСОС, свързана с „експлоатацията и управлението на движението“ (по-специално с разделите, свързани със състава на влака, спирането на влака и проверката на изправността на влака), за да се увери, че няма никакви свързани с влака ограничения, забраняващи експлоатацията по маршрута (напр. допустима скорост, ограничения за дължината, ограничения, свързани със захранването).
80. Ако управителят на инфраструктурата или железопътното предприятие имат опасения, свързани с използването на определено возило или на елемент от неподвижно монтираното оборудване по конкретна линия, те следва да уведомят за това другата страна с цел намиране на решение. Ако страната, която повдига въпроса, не е удовлетворена от отговора, тя следва да повдигне въпроса пред националния орган по безопасността, който следва да вземе решение в съответствие със своите правомощия.
81. В съответствие с член 4, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията <sup>(1)</sup> железопътните предприятия, управителите на инфраструктури и структурите, които отговарят за поддръжката, трябва да информират всички засегнати страни (включително националните органи по безопасността) за всички съответни рискове за безопасността, свързани с дефекти и конструктивни несъответствия или неизправности на техническо оборудване. Това задължение за предоставяне на информация се отнася също до производителите и възложителите, които са изготвили декларацията за проверка „ЕО“ след получаване на разрешението за въвеждане в експлоатация.
82. В допълнение към задачата си да разрешават въвеждането в експлоатация на структурни подсистеми и в съответствие с член 16 от Директива 2004/49/ЕО, националните органи по безопасността следва също така да извършват надзор на това дали железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата работят в съответствие с изискванията на законодателството на ЕС и, когато това се разрешава от Директива 2008/57/ЕО — в съответствие с националното законодателство. Този надзор следва също така да обхваща управлението от страна на железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата на рисковете, свързани с интерфейса с техните доставчици (например производители, стопанисващи и лизингови дружества за подвижен състав), по-специално при възлагането на поръчки за стоки и услуги, както и интегрирането им в СУБ на железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата.
83. Естеството на участието на националните органи по безопасността в използването на дадена подсистема и нейната поддръжка от железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата по линия на техните СУБ е с надзорен характер. По-специално националните органи по безопасността следва да отказват да поемат отговорността за спазването на съществени изисквания от производителя/възложителя или железопътното предприятие/управителя на инфраструктурата чрез посочване или изрично проверяване и/или одобряване на конкретни проектни решения, изисквания към поддръжката или коригиращи мерки. Затова националният орган по безопасността следва да се съсредоточи върху целесъобразността и пригодността на системите за управление, въведени от отговорните действащи лица, и не следва да действа като „инспектор на завършената работа“ за подробните резултати или решения, взети от тези действащи лица.

<sup>(1)</sup> Регламент (ЕС) № 1078/2012 на Комисията от 16 ноември 2012 година относно общ метод за безопасност, който да бъде прилаган от железопътни предприятия и управители на железопътна инфраструктура след получаването на сертификат или разрешително за безопасност, както и от структури, отговарящи за поддръжката (ОВ L 320, 17.11.2012 г., стр. 8).

84. Ако държавите членки разглеждат въвеждането на спешни мерки вследствие на произшествия или инциденти, те следва да признават, че системата за управление на безопасността, въведена от железопътното предприятие, е главният механизъм за управлението на нови рискове в експлоатацията на возила, които може да са открити в хода на разследването или на установеното при произшествия/инциденти в контекста на надзора. Дори ако държава членка счита, че има спешна необходимост от ново правило за разрешаване на въвеждане в експлоатация, тя следва да спазва процедурите, определени в приложимото европейско законодателство, включващо нотифициране на Комисията за проекта на ново правило съгласно директиви 98/34/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(1)</sup> или 2004/49/ЕО.

#### ИЗПИТВАНЕ

85. Единствените изпитвания, които може да се изискват за издаването на разрешение, които трябва да бъдат извършени преди издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация и които изискват участието на орган за оценка, следва да бъдат изпитванията, които са:
- посочени изрично в ТСОС, модулите и, когато е приложимо — в националните правила,
  - определени от заявителя за демонстриране на съответствие с изискванията на ТСОС и/или националните правила,
  - определени в други законодателни актове на ЕС, или
  - определени от заявителя в съответствие с прилагането на ОМБ за ОР, както е описано в препоръка 41.
86. Участието на нотифицираните органи и/или определените органи при проверката на съответствието със съществените изисквания е посочено в съответните ТСОС и съответно — в националните правила.
87. Изпитванията, които не са обхванати от препоръка 85 (напр. изпитвания, необходими на железопътното предприятие да установи съвместимостта влак-маршрут, преди да използва даден тип возило или нова подсистема по определен маршрут, или на възложителя, за да установи съответствие с изискванията на клиента), не са част от разрешението за въвеждане в експлоатация.
88. Ако трябва да бъде извършено изпитване върху коловоза с цел проверка на съответствието с изискванията за получаване на разрешение преди издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация от националния орган по безопасността, тогава всички експлоатационни и организационни договорености за извършване на тези изпитвания следва да бъдат дефинирани в националната правна рамка на всяка държава членка и трябва да са в съответствие с директиви 2008/57/ЕО и 2004/49/ЕО. Те следва да обхващат както административните договорености, така и всякакви задължителни технически и експлоатационни изисквания. Като цяло, държавите членки могат да приемат един от следните два подхода:
- в сертификата за безопасност на железопътно предприятие държавата членка може да включи компетентност за изпитване. Тя може да бъде до степеня, в която даден изпитващ орган може да е сертифициран като железопътно предприятие, като обхватът му на дейност е ограничен само до изпитване.
  - държавата членка може да изиска от компетентната организация (която може да е или да не е националният орган по безопасността) да даде разрешение за провеждането на изпитванията. В този случай компетентната организация (при отсъствието на проверка на съответствието с изискванията за издаване на разрешение от нотифициран орган или определен орган) трябва да има достатъчно задълбочени технически познания за вземането на такива решения. За да изпълни изискванията за прозрачност и правна сигурност, държавата членка трябва да осигури, че предприятието е достатъчно независимо и да публикува процеса за разрешаване на изпитването в своята национална правна рамка, като ясно посочи своите изисквания и критериите за решението, които да се използват от компетентната организация за предоставяне на разрешение за изпитване.
89. Управителят на инфраструктурата има пряка роля в контекста на улесняване на процеса за издаване на разрешение. В случай на допълнителни изпитвания, изискани от националния орган по безопасността, член 23, параграф 6 от Директива 2008/57/ЕО 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“.

#### ТЕХНИЧЕСКО ДОСИЕ

90. В съответствие с член 18 и приложение VI към Директива 2008/57/ЕО декларацията за проверка „ЕО“ за подсистема следва да се придружава от техническо досие, включително документацията, описваща подсистемата, документацията в резултат на проверките, извършени от различни органи за оценка, и документацията на елементите, свързани с условията и ограниченията за използване, а също и с инструкциите по отношение на обслужване, постоянно или рутинно наблюдение, настройка и поддръжка. Техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, включва всички подкрепящи документи, необходими за разрешението за въвеждане в експлоатация.

<sup>(1)</sup> Директива 98/34/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 22 юни 1998 година за определяне на процедура за предоставяне на информация в областта на техническите стандарти и регламенти (ОВ L 204, 21.7.1998 г., стр. 37).

91. Возилото или проектът за мрежа са обхванати от техническото(ите) досие(та), придружаващо(и) декларацията за проверка „ЕО“ на подсистемата(ите), от които се състоят.
92. В процеса на проверка на дадена подсистема може да е необходима намесата на няколко органа за оценка в съответствие с обхвата на компетентност на всеки от тях. Заявителят следва да носи отговорност за събирането на всички документи, изисквани от цялото приложимо законодателство на ЕС. Съвкупността от тези технически досиета, допълнена от всяка друга информация, изисквана от законодателството на ЕС (включително документите, посочени в т. 2.4 от приложение VI към Директива 2008/57/ЕО), се нарича техническо досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“ за подсистемата.
93. Заявителят за разрешение за тип или за разрешение за въвеждане в експлоатация на возило следва да изготви документацията, която се внася за разрешението.

Тази документация следва да включва техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, изготвено от заявителя за тази подсистема.

В случай на возило, което се състои от две подсистеми, документацията, която се внася за разрешението, следва да включва двете технически досиета, придружаващи декларациите за проверка „ЕО“ на тези две подсистеми.

До приемането от Комисията на препоръка, описваща съдържанието на документацията, която трябва да се представи от заявителя, държавата членка може да разреши в документацията, придружаваща заявлението за разрешение за возило или тип возило, да бъде включена само част от техническото(ите) досие(та), придружаващо(и) декларацията за проверка „ЕО“. Това трябва да бъде посочено ясно в националната правна рамка на държавата членка, публикувана на уебсайта на Европейската железопътна агенция.

Техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“ за возило, тип возило или подсистема, следва да включва цялата информация, изброена в приложение V, и документацията, подкрепяща декларацията(ите) за проверка „ЕО“ (напр. сертификата(ите) за проверка и техническите досиета, изготвени от нотифицирания и определения орган(и), изчисленията, протоколите от проведените изпитвания и изследвания, както и техническите характеристики, които трябва да бъдат записвани в съответствие с приложимите ТСОС и национални правила). Информацията от техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, която не се съдържа в документацията, внесена за разрешението, следва да се предостави на съответния национален орган по безопасността при поискване.

Документацията, придружаваща първото разрешение за въвеждане в експлоатация на возило, трябва да бъде представена на националния орган по безопасността за издаването на разрешението и се съхранява от националния орган по безопасността като свидетелство за това, за което е било издадено разрешението.

94. Когато се изпълнява предложението, включено в препоръка 21, към документацията, която се внася за разрешението за проект за мрежа, и към техническите досиета, придружаващи съответната декларация за проверка(и) „ЕО“, следва *mutatis mutandis* да се прилага препоръка 93.
95. Заявителят за допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация на возило следва да добави към първоначалното техническо досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, информацията, изисквана в член 23, параграф 3 или член 25, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО; тази допълнителна информация е част от информацията, която трябва да бъде представена на националния орган по безопасността. Заявителят следва обаче да запази структурата на техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“.
96. Тази част от техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, която определя „всички елементи, свързани с условията и ограниченията за използване, а също и с инструкциите по отношение на обслужване, постоянно и рутинно наблюдение, настройка и поддръжка“, следва за проектите за мрежи да бъде на разположение на управителя на инфраструктурата, а за возила — на железопътното предприятие, което експлоатира возилото, така че те да могат да я предоставят на СОП. За возила, това предаване на информацията, съдържаща се в техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, може да се извърши посредством стопанисващият возилата. След въвеждането в експлоатация, железопътните предприятия или управителите на инфраструктурата съвместно със СОП носят отговорност за непрекъснато преразглеждане на операциите по поддръжката и коригирането на тази информация, за да се осигури, че тя отразява работния цикъл и придобития опит (член 4 и член 9 от Директива 2004/49/ЕО).
97. Техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, следва да включва информацията, която е необходима за управлението на проектното експлоатационно състояние на возилото или проекта за мрежа през целия им жизнен цикъл.



98. Техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, следва да се актуализира, ако бъдат извършени допълнителни проверки (напр. проверка на съответствието с националните правила за получаване на допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация). В случай на допълнително разрешение заявителят следва да уведоми националния орган по безопасността, който е издал първото разрешение.

#### ДЕКЛАРАЦИЯ ЗА ПРОВЕРКА „ЕО“

99. Съгласно член 15 от Директива 2008/57/ЕО и член 4, параграфи 3 и 4 от Директива 2004/49/ЕО железопътните предприятия или управителите на инфраструктурата носят отговорност за спазването на всички съществени изисквания от возилата или подсистемите, когато са в експлоатация. Това не засяга отговорностите на другите участници (напр. отговорностите на подписалия декларацията за проверка „ЕО“). Всеки производител, доставчик на поддръжка, стопанисващ вагони, доставчик на услуги и възложител трябва да осигурят, че подвижният състав, инсталациите, спомагателните съоръжения и оборудването, както и предоставените от тях услуги съответстват на съществените изисквания, и че условията на използване са посочени в техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, така че да могат да бъдат въведени в безопасна експлоатация от железопътното предприятие и/или управителя на инфраструктурата.
100. Отговорността за пълното спазване с всички подробности на съществените изисквания на всички приложими законодателни актове на ЕС от подсистемите в тяхното проектно експлоатационно състояние при получаването на разрешение се носи изцяло от заявителя за разрешение на подсистема, който издава декларацията за проверка „ЕО“. Въз основа на проверката от нотифицирания орган или определения орган и, когато е приложимо — на цялостната оценка на подсистемата или возилото, заявителят декларира, че всички съществени изисквания са изпълнени. Поради това, ако съответствието на подсистемата в нейното проектно експлоатационно състояние със съществените изисквания в момента на издаване на разрешение се постави под въпрос на по-късен етап, следва да се счита, че основната отговорност за това носи заявителят, който е подписал съответната декларация за проверка „ЕО“.
101. Вследствие на това нито разрешението за тип, нито разрешението за въвеждане в експлоатация следва да се считат за прехвърляне на отговорност от заявителя към националния орган по безопасността за осигуряването или проверката на спазването от подсистемата на всички съществени изисквания.
102. Ако съответствието със съществените изисквания на подсистемата в нейното проектно експлоатационно състояние е поставено под въпрос, издаващият разрешения национален орган по безопасността следва да бъде отговорен само за конкретните задачи, възложени от член 16 от Директива 2004/49/ЕО на издаващия разрешения или извършващ надзор национален орган по безопасността. Националното право следва да отразява този принцип в съответствие с препоръките 58 — 62 и 67.
103. Независимо от проверката на съответствието с ТСОС и националните правила, както и проверката на безопасното интегриране, извършена съгласно член 15, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО, заявителят подписва декларацията за проверка „ЕО“ изцяло на своя отговорност. Поради това заявителят следва да е въвел процес, който осигурява, че той е разбрал и изпълнил всички съществени изисквания и е спазил всички приложими законодателни актове на ЕС.
104. Въпреки че ОМБ за ОР първоначално не са разработени за тази цел, заявителят може да избере да използва методиката в ОМБ за ОР като инструмент за изпълнение на част от своята отговорност да осигури, че всички части на подсистемата/возилото отговарят във всички отношения и в подробности на съществените изисквания за железопътната система, определени в приложение III от Директива 2008/57/ЕО.
105. Също така заявителят може да избере да използва всички други средства, позволени от съответното законодателство, за да осигури, че всички части на подсистемата или возилото отговарят на съществените изисквания за железопътната система.
106. Декларацията за проверка „ЕО“ обхваща всички приложими законодателни актове на ЕС. Подписалият декларацията „ЕО“ носи отговорност за спазването на тези законодателни актове, включително за оценка на съответствието, и за включването, когато е необходимо, на органите за оценка, изисквани съгласно тях.
107. В случай на разрешение, отнасящо се до возила или проект за мрежа, състоящи се от повече от една подсистема:
- възможно е да има повече от един заявител (по един за всяка подсистема), като всеки изготвя декларация за проверка „ЕО“ за своята част, включително нейните интерфейси. В този случай всеки заявител поема отговорност за съответната подсистема съгласно обхвата на своята декларация за проверка „ЕО“. Производителят или възложителят могат да обединят тези две декларации в едно заявление за возило или проект за мрежа;
  - производителят или възложителят за типа возило, отделно возило или проект за мрежа може да обедини декларациите за проверка „ЕО“ за всяка подсистема, както са описани в приложение V към Директива 2008/57/ЕО, в единна декларация „ЕО“ за проверка за тип возило, отделно возило или проект за мрежа.

В този случай той декларира изцяло на своя отговорност, че подсистемите, изграждащи въпросния тип возило, отделно возило или проект за мрежа, са били предмет на съответните процедури за проверка и удовлетворяват изискванията на съответното законодателство на Европейския съюз, включително всички приложими национални правила, и че поради това самото возило или проект за мрежа удовлетворяват изискванията на съответното законодателство на Европейския съюз, включително всички приложими национални правила.

108. За целта на изготвянето на декларация за проверка „ЕО“ е възможно съответните ТСОС да позволяват частично съответствие с дадена ТСОС, само ако в самата ТСОС е предвидено, че дадени функции, експлоатационни показатели и интерфейси, необходими за изпълнението на съществени изисквания, не са задължителни при определени обстоятелства.
109. Само след като бъдат събрани всички предходни доказателства и декларации, заявителят може официално да подаде заявление до компетентния национален орган по безопасността за разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистемата. Въпреки това се признава за добра практика заявителите да влязат възможно най-рано в неофициален контакт с националните органи по безопасността, така че да изяснят процесът, изискванията, ролите и отговорностите и приложното поле, както и ограниченията и условията на използване, а също и за да не възникнат трудности на по-късен етап.

#### УПРАВЛЕНИЕ НА МОДИФИКАЦИИ

110. По отношение на прилагането на член 5, параграф 2, член 15, параграф 3 и член 20 от Директива 2008/57/ЕО, всяка модификация на съществуваща структурна подсистема следва да се анализира и категоризира единствено като една от следните:
1. „замяна в рамката на поддръжката“ и други промени, които не въвеждат отклонение от техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“. В този случай не е необходима проверка от орган за оценка и не е необходимо държавата членка да бъде информирана, а първоначалната декларация за проверка „ЕО“ остава валидна и непроменена;
  2. промени, които въвеждат отклонение от техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, за които може да се изискват нови проверки (и поради това да се изисква проверка съгласно приложимите модули за оценка на съответствието), но не оказват никакво въздействие върху основните проектни характеристики на подсистемата. В такъв случай техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, трябва да бъде актуализирано и съответната информация следва да бъде предоставена при поискване от националния орган по безопасността;
  3. обновяване или модернизация (т.е. голяма подмяна или промяна, която изисква информиране на държавата членка), които не изискват ново разрешение за въвеждане в експлоатация. В тази категория попадат модификации, които включват промяна на основните проектни характеристики на подсистемата.
  4. обновяване или модернизация (т.е. голяма подмяна или промяна, която изисква информиране на държавата членка), които изискват ново разрешение за въвеждане в експлоатация;

Следва да се отбележи, че решенията от страна на възложителя или производителя относно промени на подсистема, основани на четирите категории, описани по-горе, трябва да са напълно независими от решението относно значимостта на промяната по смисъла на ОМБ за ОР за железопътната система, което трябва да се вземе от железопътното предприятие или управителя на инфраструктурата, които променят тяхната част от системата. Това са решения с различни участници в тяхното вземане при различни обстоятелства и по различни критерии.

Категории 3 и 4, по-горе, въвеждат отклонение от техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, и оказват въздействие върху основните проектни характеристики на подсистемата.

111. Както за подсистеми, въведени в експлоатация съгласно Директива 2008/57/ЕО, така и за подсистеми, въведени в експлоатация по-рано, в интерес на правната сигурност и взаимното признаване ТСОС следва да предоставят критерии за определяне дали дадена модификация оказва въздействие върху основните проектни характеристики на подсистемата и дали попада в категория 3 или 4. До предоставянето от ТСОС на тези критерии държавите членки могат да ги определят на национално равнище.
112. Модификацията винаги следва да се разглежда по отношение на подсистемата или возилото в момента на издаване на разрешението. Натрупването на малки модификации може да доведе до голяма модификация.

113. Производителите или възложителите следва да управляват модификациите на съществуващи структурни подсистеми въз основа на следното:
- а) Въз основа на препоръка 110 производителят или възложителят оценяват към коя категория принадлежи промяната и дали органите за оценка на съответствието или органите на държавата членка трябва да бъдат информирани. В случай на модификации в категории 2—4 от препоръка 110, които водят до изменение на техническото досие, придружаващо декларацията за проверка „ЕО“, или влияят на валидността на вече извършени проверки, производителят или възложителят, когато правят промяна, следва да преценят дали е нужна нова декларация за проверка „ЕО“ съгласно критериите, определени в точка 2 от приложение V към Директива 2008/57/ЕО <sup>(1)</sup>. За модификации в категория 4 държавата членка следва да реши до каква степен ТСОС трябва да се прилагат към проекта.
  - б) Когато от ТСОС се изисква използването на ОМБ за ОР за конкретен параметър, в ТСОС следва да се уточняват обстоятелствата, при които трябва да се проведе изпитване за значимост по отношение на този параметър.
  - в) По подобен начин, за параметри, които са свързани с безопасното интегриране като част от разрешението съгласно препоръка 40 по-горе, следва да се проведе изпитване за значимост за всеки параметър, като се отчита степента на промяната, засягаща проектното експлоатационно състояние.
114. Железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата отговарят за своята част от железопътната система. В съответствие с член 4 от Директива 2004/49/ЕО те следва да управляват своята част от железопътната система, като използват СУБ. СУБ следва, когато е целесъобразно, да използва ОМБ за ОР.
115. Когато железопътно предприятие или управител на инфраструктурата въвеждат в употреба дадено возило или подсистема, те трябва да използват ОМБ за ОР, като започнат с оценка на значимостта на промяната за частта от железопътната система, за която отговарят. Като част от този процес железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата следва да разгледат следните въпроси:
- а) по отношение на возилата или подсистемите, които след модификация трябва (отново) да влязат в употреба и когато се изисква разрешение: железопътното предприятие и управителите на инфраструктурата следва да оценят, като използват своята СУБ, дали влизането в употреба на возилото или подсистемата представлява промяна, която е значителна за железопътната система като цяло;
  - б) по отношение на промените в експлоатацията на подсистема или возило: железопътното предприятие и управителите на инфраструктурата следва да оценят дали промяната е значителна по отношение на тяхната СУБ, и ако е значителна, дали контролът на всички свързани рискове е обхванат от СУБ, или СУБ трябва да бъде адаптирана;
  - в) по отношение на промени в поддръжката на подсистема или возило: железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата следва да оценят, като използват своята СУБ, дали промяната е значителна, и ако е значителна — да осигурят подходяща адаптация на системите за поддръжка на СОП и СУБ на железопътното предприятие и управителят на инфраструктурата.
116. Националните органи по безопасността следва да упражняват надзор върху промените, въведени в подсистемите в експлоатация, посредством надзор на разрешенията по безопасността и сертификатите за безопасност съответно на управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия. За тази цел националните органи по безопасността следва да упражняват надзор дали букви а), б) и в) от препоръка 115 се прилагат правилно.
117. Препоръка 2011/217/ЕО се отменя.
- Адресати на настоящата препоръка са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 5 декември 2014 година.

За Комисията  
Violeta BULC  
Член на Комисията

<sup>(1)</sup> Вж. отделното предложение за изменение на приложение V към Директива 2008/57/ЕО.