

Европейска железопътна агенция

Част 1 от Референтния документ, предвиден от
член 27 на Директивата за оперативна съвместимост

Ръководство за прилагане

Референтен номер на ERA:	ERA/GUI/XA
Версия на ERA:	3.0
Дата:	30.10.2015 г.

Документ, изготвен от:	Европейска железопътна агенция Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Франция
Вид документ:	Ръководство за прилагане
Статус на документа:	Публикуван

	Име	Длъжност:
Издаден от	Ричард ЛОКЕТ [RL]	Ръководител на звено
Проверен от	Ни Тиана ТУРНИЕ [NTT] Питър МИМ [PM]	Ръководител на отдел „Процеси на издаване на разрешения“ Ръководител на отдел „Техническа оценка“
Изготвен от (Автор)	Флоринел МЕЛИНТЕ [FM] Сорин ХАНЧИ [SH] Сара ЯНГ [SY]	Служител по проект Служител по проект Служител по проект

0 ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДОКУМЕНТА

0.1. Данни за измененията

<i>Таблица 1: Статус на документа.</i>			
Версия Дата	Автор	Раздел номер	Описание на изменението
Версия 2.0 22.7.2013 г.	ЕЖА		
Версия 2.1 31.7.2015 г.	Звено за взаимно приемане	Таблица 1 Съдържание Раздел 1 Раздел 4.3 Раздел 5.3 Раздел 6.3 Приложение I Приложение II Приложение III	Въведение, позовавания, термини и определения Дерогация от ТСОС, Разрешения за серии, Шаблон на разрешение Шаблон на разрешение, Единен европейски процес Принципи — затворени процеси Шаблони актуализирани Графики актуализирани Добавен шаблон на заявление
Версия 2.2 08.9.2015 г.	Звено за взаимно приемане	Изменени раздели	Преглед на коментарите по актуализираните раздели от UMT
Версия 2.3 10.9.2015 г.	FM, SH , RL	Раздел 6	Преглед на раздел 6.2
Версия 2.4 14.9.2015 г.	Пол Хампсън	Изменени раздели	Корекция
Версия 2.5 14.9.2015 г.	SH	Изменени раздели	Качено за РГ № 37 за взаимното приемане
Версия 2.6 08.10.2015 г.	SH	Изменени раздели	Качено за РГ № 37 за взаимното приемане
Версия 3.0	SH, FM	Изменение Раздели	Актуализирано след РГ № 37 за взаимното приемане
Версия 3.0	Пол Хампсън	Изменени раздели	Корекция на текста

0.2. Съдържание

0	ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДОКУМЕНТА	2
0.1.	Данни за измененията	2
0.2.	Съдържание	3
	Списък с таблици	3
1	ВЪВЕДЕНИЕ	4
1.1	ПОЗОВАВАНИЯ	5
1.2	СЪКРАЩЕНИЯ	6
1.3	ТЕРМИНИ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ	7
2	ЦЕЛ И ОБХВАТ	12
2.1	ЦЕЛ	12
2.2	ОБХВАТ	12
3	ЦЕЛЕВА АУДИТОРИЯ	14
4	ОПИСАНИЕ НА:	14
4.1	РЕФЕРЕНТНИЯ ДОКУМЕНТ	14
4.2	НАЦИОНАЛНИТЕ РЕФЕРЕНТНИ ДОКУМЕНТИ	16
4.3	НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВНИ РАМКИ	19
5	КАК ДА СЕ ИЗПОЛЗВА:	22
5.1	РЕФЕРЕНТНИЯТ ДОКУМЕНТ	22
5.2	НАЦИОНАЛНИТЕ РЕФЕРЕНТНИ ДОКУМЕНТИ	22
5.3	НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВНИ РАМКИ	23
6	УПРАВЛЕНИЕ НА:	27
6.1	РЪКОВОДСТВОТО ЗА ПРИЛАГАНЕ КЪМ РЕФЕРЕНТНИЯ ДОКУМЕНТ	27
6.2	НАЦИОНАЛНИТЕ РЕФЕРЕНТНИ ДОКУМЕНТИ	28
6.3	НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВНИ РАМКИ	34
	ПРИЛОЖЕНИЕ I – ФОРМУЛЯР ЗА ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ	39
	ПРИЛОЖЕНИЕ II — ЕТАПИ В ПРОЦЕСА НА ИЗДАВАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЕ	44
	ПРИЛОЖЕНИЕ III — ФОРМУЛЯР НА ЗАЯВЛЕНИЕ	68
	СПИСЪК С ФИГУРИ	
	<i>Фигура 1 Връзката между Референтния документ и националните технически правила</i>	15
	Списък с таблици	
	<i>Таблица 1: Статус на документа</i>	2
	<i>Таблица 2: Посочени документи в настоящото Ръководство за прилагане</i>	5
	<i>Таблица 3: Съкращения</i>	6
	<i>Таблица 4: Критерии за оценяване на НТП (източник: Notif-IT)</i>	30

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА от 09 Март 2011 г.

относно публикацията и управлението на Референтния документ, посочен в член 27, параграф 4 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността

(нотифицирано в документ С(2011) 1536)

(текст от значение за ЕИП)

(2011/155/ЕС)

1 ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящото Ръководство към Референтния документ представлява част 1 от Референтния документ, както предвижда Решение 2011/155/ЕС от 9 март 2011 г. относно публикацията и управлението на Референтния документ, посочен в член 27, параграф 4 от Директивата за оперативна съвместимост.

Възнамеряваме да се позоваваме на елементи от това Решение и на всякаква друга информация, свързана с управлението, разбирането и използването на Референтния документ.

С цел по-добро разбиране на европейския процес по издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства е препоръчително да прочетете Препоръка 2014/897/ЕС на Комисията по въпроси, свързани с въвеждането в експлоатация и използването на структурни подсистеми и возила.

1.1 ПОЗОВАВАНИЯ

Таблица 2: Посочени документи в настоящото Ръководство за прилагане.

Референтен документ	Заглавие	Версия
Директива 2008/57/ЕО	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 (преработена версия)	Изменена от Директива на Комисията 2013/09/ЕС
Решение 2009/965/ЕО	РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА относно Референтния документ, посочен в член 27, параграф 4 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността	30 Ноември 2009 г.
Решение 2011/155/ЕС	РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА относно публикацията и управлението на Референтния документ, посочен в член 27, параграф 4 от Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността	09 Март 2011 г.
Директива 2004/49/ЕО	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 за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива за безопасност на железопътния транспорт)	Последно изменена с Директива на Комисията 2009/149/ЕС
Директива 98/34/ЕО	Директива 98/34/ЕО на Европейския Парламент и на Съвета от 22 юни 1998 г. за определяне на процедура за предоставяне на информация в областта на техническите стандарти и регламенти и правила относно услугите на информационното общество	Последно изменена с Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета
Решение 2014/897/ЕС	Решение 2014/897/ЕО на Комисията Препоръка 2014/897/ЕС на Комисията 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	05 Декември 2014 г.
Регламент 402/2013/ЕС	Регламент за общи методи за безопасност 402/2013 Регламент за изпълнение № 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	30 Април 2013 г.

1.2 СЪКРАЩЕНИЯ

Таблица 3: Съкращения

Съкращение	Определение
PBE	Разрешение за въвеждане в експлоатация
CCS	Контрол, управление и сигнализация
ОМБ	Общи методи за безопасност
ОО	Определен орган
ЕК	Европейска комисия
EMC	Електромагнитна съвместимост
ERATV	Европейски регистър на разрешените типове превозни средства
EN	Европейски стандарт
ЕС	Европейски съюз
GIG	Група по географски интереси
УИ	Управител на инфраструктурата
ДЧ	Държава членка
НПР	Национална правна рамка
НО	Нотифициран орган
НП	Национално правило
NRD	Национален референтен документ
НТП	Национално техническо правило
NOTIF-IT	Базата данни за нотифициране на национални правила (технически и за безопасност) на ЕК
НОБ	Национален орган по безопасността
RDD	База данни с референтни документи
ЖП	Железопътно предприятие
СУБ	Система за управление на безопасността
TEN	Трансевропейска мрежа
ТСОС	Технически спецификации за оперативна съвместимост
UIC	Международен съюз на железниците

1.3 ТЕРМИНИ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Допустими средства за съответствие означава необвързващи становища, изготвяни от Агенцията, за определяне на начини за доказване на съответствие с основните изисквания;

Допустими национални средства за съответствие означава изготвяни от държавите членки необвързващи становища за определяне на начини за доказване на съответствие с националните правила. Те следва да бъдат публикувани в RDD и са с незадължителен статут.

Допълнително разрешение: Разрешението от друга държава членка, предоставено след първото разрешение.

Съгласно член 21.5 от Директивата за оперативната съвместимост, държавата-членка трябва да изясни дали е необходимо допълнително разрешение в случай на отговарящо или неотговарящо на TCOC превозно средство.

Агенция: Европейската железопътна агенция

Алтернативен метод: Средство за доказване на съответствие, различно от допустимото национално средство за съответствие (ако съществува такова). За целите на прозрачността и за предотвратяване на дискриминацията, допустимият алтернативен метод се публикува в RDD като допустимо национално средство за съответствие.

Апелативен орган: Орган, определян от всяка държава членка съгласно член 17, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО. Той би могъл да бъде и регулаторният орган, създаден съгласно член 30 от Директива 2001/14/ЕО.

Заявител: Ролята, изпълнявана от лице, кандидатстващо за разрешение за въвеждане в експлоатация на тип превозно средство или за въвеждане в експлоатация на превозно средство — роля, която може да изпълнява всеки от следните субекти: ползвател, производител, железопътно предприятие, управител на инфраструктура или друг. Това не важи за други заявители на ЕО сертификати.

Шаблон на заявление: Хармонизиран препоръчителен документ, разработен за улеснение на извършваната от заявителя дейност по придобиване на разрешение за въвеждане в експлоатация на превозно средство и/или за тип превозно средство

Орган за оценка (ОМБ): Роля, изпълняваща оценка(и) за проверка, въз основа на доказателства, на годността на системата да изпълни своите изисквания за безопасност, определени в Регламент 402/2013/ЕО.

Случай на разрешение: Случай, определен в раздел 4.3 от настоящия документ.

Досие на разрешение: Цялата необходима документация за дадено заявление за въвеждане в експлоатация на превозно средство съгласно Директивата за оперативна съвместимост, включително техническото досие (включително всички дерогации от изисквания, данни за съответствие с еквивалентните национални правила, които не изискват допълнителни проверки, и данни от предходни разрешения за въвеждане в експлоатация и др.).

Условия и ограничения за използване: Всички ограничения на предвиденото използване, посочени в техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, като например климатични условия, максимална скорост, наклон и др.

Съставяне: Събиране

Считано за предоставено разрешение: За допълнително разрешение, при липсата на решение от компетентния НОБ в рамките на предвидените срокове, въвеждането в експлоатация на въпросното превозно средство се счита за разрешено след период от три месеца от края на тези срокове — член 21, параграф 8 от Директива 2008/57/ЕО.

Определен орган: Ролята на орган, определен от държава-членка съгласно член 17(3) на Директива 2008/57/ЕО за оценките спрямо националните правила.

Такси: Всяка такса, изисквана от заявителя по време на процеса по издаване на разрешение, от националния орган. Тя покрива административните такси за националния орган по безопасността, таксите за достъп до мрежата за извършване на изпитване върху коловози, таксите за издаване на разрешение и таксите за оценяване, когато НОБ изпълнява ролята и на определен орган (ОО), и на орган за оценка (ОМБ).

Първо разрешение: Разрешението, издадено от първата държава членка, за ново превозно средство и/или тип превозно средство.

Според описанието, дадено в членове 22 и 24 от Директивата за оперативна съвместимост за съответстващи и несъответстващи на ТСОС превозни средства.

Управител на инфраструктура: Ролята на орган, отговарящ за създаването и поддържането на железопътна инфраструктура или на част от нея, съгласно определението в Директива 2004/49/ЕО.

Директива за оперативна съвместимост: Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността (преработена версия).

Издаване или предоставяне на разрешение: Издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация на тип превозно средство или на превозно средство. Следва да се отбележи, че директивите не съдържат разрешение за използване. Използването на превозно средство се извършва в рамките на съответните системи за управление на безопасността (СУБ) на железопътно предприятие или управител на инфраструктура и не е част от процеса по издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация.

Законен ред: Налаганите от правилата и/или препоръките на ЕС стъпки, които трябва да бъдат следвани в случая на издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация:

Споразумение на ДЧ: Всяко споразумение между държави членки за улесняване на обмена на информация и на администрирането на процесите по издаване на разрешение (първо, допълнително, подновено, едновременно и др.).

Национална правна рамка: Наборът от правила в ДЧ, който обхваща процедурата по издаване на разрешение за въвеждането в експлоатация на превозни средства.

Национални правила за безопасност: Правилата, за които се изисква да бъдат нотифицирани, съгласно член 8 от Директива 2004/49/ЕО.

Национални технически правила: Правилата, за които се изисква да бъдат нотифицирани, съгласно член 17 от Директива 2008/57/ЕО.

Ново разрешение: Разрешение за въвеждане в експлоатация, издавано от една ДЧ след модернизацията/обновяването на съществуващо превозно средство и/или на вече разрешен тип превозно средство.

Съгласно член 20 от Директивата за оперативната съвместимост може да се наложи да бъде предоставено ново разрешение след модификацията на съществуващо превозно средство и/или на тип превозно средство.

Нотифициран орган: Ролята на орган, нотифициран от държава членка, за оценките, извършвани спрямо дадено законодателство на ЕС.

Незадължителна/Обичайна практика: Разработена от европейския железопътен сектор практика, която по желание може да бъде следвана по време на проекта.

Неотговарящо на ТСОС превозно средство: Превозно средство, което не съответства (не е съответствало) на всички относими ТСОС, които са били в сила в момента на въвеждане в експлоатация на превозното средство, включително превозни средства, предмет на дерогации, или при които основна част от съществените изисквания не е (не е била) определена в една или повече ТСОС — член 24, параграф 1 от Директивата за оперативна съвместимост.

Изпитвания върху коловоз: Изпитвания, които се осъществяват в мрежата, за която НОБ е „компетентен“ (вж. член 21, параграф 1 от Директивата за оперативната съвместимост), за разлика от съоръженията за железопътни изпитвания (лаборатория или затворен коловоз за изпитване).

Предварителна ангажираност: Предварителен обмен на информация между заявителя, НОБ и други страни, при който всеки субект получава потвърждение относно осъществимостта на проекта. Този етап включва също и замразяване на изискванията, ако има такива.

Забележка: Другите страни могат да бъдат:

- ДЧ, желаещи дерогация и/или ново разрешение (ако такова се изисква, при прилагане на условия).
- Нотифициран орган (НО) за преглед на договорни клаузи, включително идентификация/потвърждаване на ТСОС, приложими към проекта.
- Определен орган (ОО) за преглед на договорни клаузи, включително идентифициране/потвърждаване на приложимите към проекта национални правила.
- Орган по оценяването (ОМБ) за преглед на договорни клаузи, приложими към проекта.

- Управител на инфраструктура за споразумения относно изпитвания върху коловози, когато такива се изискват.
- Европейската железопътна агенция като наблюдател.

Сценарий на предварителна ангажираност: Документът, който съдържа всички аспекти относно предварителната ангажираност, включително условията на изпитването върху коловози и замразяването на изисквания (ако има такова), по проекта.

Ролята на потребител на RDD се състои от предварително определен набор от права на достъп до съдържание, управление на съдържание в рамките на Базата данни за референтни документи (RDD). За ролята на потребители на RDD, които дават права, е необходима регистрация за управление на съдържание и конфигуриране на елементи в рамките на Базата данни за референтни документи (RDD). Достъпът до публикуваната от ДЧ информация се осъществява без да се изисква регистрация.

Подновено разрешение: Подновяването на разрешение за тип превозно средство, когато е приложимо (променени правила, изтичане на валидността на даден тип).

Член 26.3 от Директивата за оперативна съвместимост се прилага само в случай на подновяване на разрешението за въвеждане в експлоатация на тип превозно средство.

Когато е налице промяна в проекта (изискваща нова ЕО проверка (вж. модулите за оценка на съответствието SB или SH1)), водеща до нов тип превозно средство, което попада в обхвата на случаите на първо разрешение (ERA/REP/01-2012/INT - Разрешение за въвеждане в експлоатация на типове превозни средства - проект на окончателен доклад Версия 0.09/16 май 2012 г.)

Подновеното разрешение се ограничава само до случая, в който след оценката спрямо новите променени правила е доказано, че типът превозно средство съответства на изискванията без промяна в конструкцията.

Правила: Задължителни изисквания.

Директива за безопасност: 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 за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива за безопасност на железопътния транспорт)

Едновременно заявление: Заявителят подава заявление за издаване на разрешение от няколко държави членки едновременно (паралелно).

Етап: Етапът е графиката, която съдържа подетапен референтен символ, и може да се счита за основоположник на подетапа.

Последващо разрешение: Разрешението за въвеждане в експлоатация на превозно средство, което съответства на вече разрешен вид превозно средство.



Съгласно член 26.3 от Директивата за оперативна съвместимост, превозно средство, което съответства на вече разрешен в държава-членка тип, се разрешава от тази държава-членка въз основа на декларация за съответствие с този тип, подадена от заявителя без допълнителни проверки.

Тема: Група от параметри, свързана с определена функция или част от превозното средство (напр. съединение, колело и др.).

Срок: Период, изчислен спрямо графика.

График: Точната дата, от която започва да се изчислява срокът.

Отговарящо на ТСОС превозно средство: Превозно средство, което съответства на всички относими ТСОС, които са в сила в момента на въвеждане в експлоатация, при условие че значителна част от съществените изисквания е установена в тези ТСОС и че съответната ТСОС относно подвижния състав е влязла в сила и е приложима — член 22, параграф 1 от Директивата за оперативна съвместимост.

Процедура на проверка: Обхваща проверки и сертифициране съгласно изискванията на директивите, ТСОС и националните правила.



2 ЦЕЛ И ОБХВАТ

2.1 ЦЕЛ

Както е посочено в Решение 2011/155/ЕС относно публикацията и управлението на Референтния документ, целта на Референтния документ е да улесни процедурата за издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства посредством:

- (a) Изброяване на всички параметри, които трябва да се проверят във връзка с издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства;
- (b) определяне на всички правила, прилагани от държавите членки във връзка с разрешението за въвеждане в експлоатация на превозни средства;
- (c) посочване на правилото, което се прилага към всеки един от параметрите, които трябва да се проверят във връзка с издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства;
- (d) класификация на всички правила в група А, Б или В съгласно раздел 2 от приложение VII към Директива 2008/57/ЕО; и
- (e) описване на националната правна рамка, обхващаща процеса на издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, съгласно член 1 от Решение 2009/965/ЕО.

В обобщение той:

- допринася за прозрачността на рамката за издаване на разрешение; и
- улеснява „взаимното признаване“.

Взаимното признаване носи две предимства:

- проверките, извършвани като част от издаването на разрешение в една ДЧ, автоматично се признават взаимно. Това означава, че разрешението във втора ДЧ налага извършване на проверки само ако те са „строго задължителни за проверката на техническата съвместимост на превозното средство със съответната мрежа“ (съображение 42 от Директивата за оперативна съвместимост); и
- намалява необходимостта конструкцията на превозно средство да се конфигурира по различен начин за набора от правила на всяка отделна ДЧ.

2.2 ОБХВАТ

Директивата за оперативна съвместимост обхваща:

- отговарящи на ТСОС и неотговарящи на ТСОС превозни средства;
- превозни средства, опериращи в трансевропейската транспортна мрежа и извън нея;
- нови, модернизирани и обновени превозни средства; и
- превозни средства, вече експлоатирани в една ДЧ, които се нуждаят от „допълнително разрешение“, за да бъдат въведени в експлоатация в друга ДЧ.

Това е обхватът и на Референтния документ. Правилата, които Референтният документ съдържа, са всички прилагани от държавите членки правила и процеси за разрешаване на въвеждането в експлоатация на превозни средства във всички случаи на издаване на разрешение. Когато не са посочени подробно в ТСОС, националните правила, посочени в ТСОС, са включени като обхващащи специални случаи.

3 ЦЕЛЕВА АУДИТОРИЯ

Целевата аудитория на Ръководството за прилагане включва 3 категории потребители на Референтния документ:

- Потребители = Всеки, търсещ информация, като Заявител за РВЕ; ДЧ/НОБ; Агенцията
- Управител на Референтния документ = Агенцията
- Управители на националните референтни документи и националните правни рамки = ДЧ/НОБ

4 ОПИСАНИЕ НА:

4.1 РЕФЕРЕНТНИЯ ДОКУМЕНТ

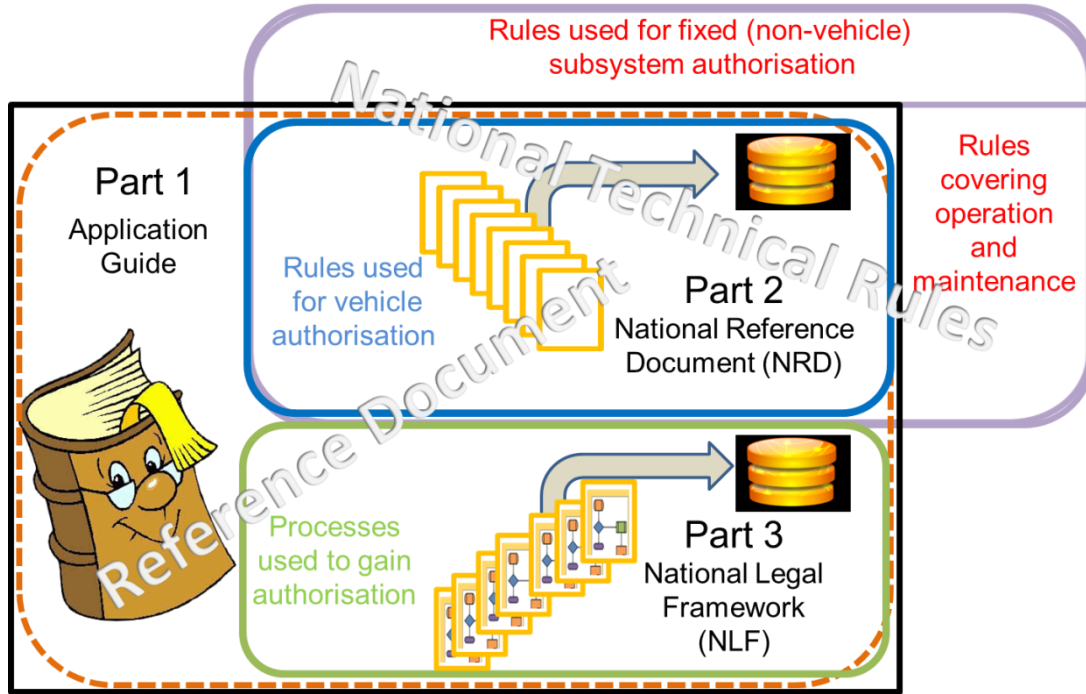
Правното основание за Референтния документ

Отговорността за създаване на национални правила принадлежи на държавите членки и за разлика от нотифицирането на Комисията на национални технически правила, Агенцията не извършва проверка на правилата в Референтния документ. Ако едно правило е приложимо за издаване на разрешение, то трябва да се публикува от Агенцията. Въпреки това класификациите за равностойността на правилата, които се съдържат в Референтния документ, имат правен статус, защото определят какво НОБ, издаващ разрешение, може да проверява или да оспорва.

Структура на Референтния документ и общи принципи

Решение 2011/155/ЕС предвижда, че Референтният документ е структуриран, както следва:

- Част 1: Ръководство за прилагане: тази част се отнася до елементите, включени в настоящото решение (Решение 2011/155/ЕС), и всякаква друга информация, която се отнася до управлението, разбирането и използването на Референтния документ.
- Част 2: Национални референтни документи: всяка ДЧ притежава един референтен документ, както се посочва в член 3 от Решение 2011/155/ЕС, който включва всички национални референтни документи, които изброяват и класифицират националните правила.
- Част 3: Информация относно националните правни рамки: в съответствие с член 1 от Решение 2009/965/ЕО Референтният документ включва информация относно националните правни рамки, приложими за разрешенията за въвеждане в експлоатация на превозни средства. Тази част се попълва, след като държавите членки нотифицират националните мерки за прилагане на Директивата за оперативната съвместимост.



National Technical Rules	Национални технически правила
Reference Document	Референтен документ
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	Правила, използвани за издаване на разрешение за стационарна подсистема (не за превозни средства)
Rules covering operation and maintenance	Правила, които обхващат експлоатацията и поддръжката
Rules used for vehicle authorisation	Правила, използвани за издаване на разрешение за превозни средства
Processes used to gain authorisation	Процеси, използвани за придобиване на разрешение
Part 1 Application Guide	Част 1 Ръководство за прилагане
Part 2 National Reference Document (NRD)	Част 2 Управление на Националния референтен документ (NRD)
Part 3 National Legal Framework (NLF)	Част 3 Национална правна рамка (НПР)

Всички три части от Референтния документ са публикувани на уебсайта на Агенцията.

Фигура 1 Връзката между Референтния документ и националните технически правила

Бази данни

Националните правила, използвани за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства, и свързаните с тях данни, отнасящи се до националните референтни документи, се съхраняват в две бази данни:

- Базата данни NOTIF-IT, управлявана от Европейската комисия, съхранява документите, съдържащи националните правила, записите от нотификации на национални технически правила и правила за безопасност и позоваванията на всички тези правила към TCOS, член 8 от Директивата за безопасността и списъка с параметри съгласно естеството и съдържанието на правилото.
- Базата данни с референтни документи (RDD), управлявана от Агенцията.

Връзката между базата данни с референтни документи (RDD) и NOTIF-IT

За да се улесни нотифицирането на правила, прилагани във връзка с издаването на разрешения за въвеждане в експлоатация на превозни средства, и за да се избегне двойно въвеждане на данни, Комисията и Агенцията решиха да създадат функционална връзка между базата данни на Референтния документ и NOTIF-IT.

От въвеждането на версия 3.3 на RDD не е необходимо качените в RDD правила да бъдат въвеждани отделно за нотифициране. Свързаната информация може да бъде извлечена посредством функцията на приложението в RDD за създаване на нотификации в NOTIF-IT. По този начин след извличане от RDD „нотификаторът“ трябва само да потвърди тяхната нотификация в NOTIF-IT, за да започне процеса по нотифициране.

Прехвърлянето на правило от RDD в NOTIF-IT създава нотификация за това правило в NOTIF-IT. Когато правилото бъде прехвърлено, то се заключава в RDD (правилото не може да бъде изменено в RDD) и може да започне обработване на нотификацията в NOTIF-IT.

Промените в статуса (на нотификацията на правилото) в NOTIF-IT се отразяват в RDD. Въпреки това, ако правилото е актуализирано в NOTIF-IT, това не се отразява веднага в RDD.

В края на обработването на нотификацията в NOTIF-IT, след като нотификацията е приета, правилото се актуализира в RDD с нанесените по време на нотификацията в NOTIF-IT промени, ако има такива. В този момент правилото се отключва в RDD. Когато нотификацията бъде отхвърлена в NOTIF-IT, статусът на нотифициране на правилото в RDD се променя на „отхвърлено“, а правилото се заключава в RDD. Когато е отключено в RDD, правилото отново може да бъде нотифицирано в RDD.

Единствено публикуваните в RDD задължителни правила могат да бъдат прехвърляни в NOTIF-IT. Отбелязаните като „Приемливо национално средство за съответствие“ в RDD правила, които следователно имат незадължителен статут, не могат да бъдат прехвърляни в NOTIF-IT.

4.2 НАЦИОНАЛНИТЕ РЕФЕРЕНТНИ ДОКУМЕНТИ

Съдържание на националните референтни документи

В националните референтни документи са изброени всички национални технически правила, приложими в съответствие с издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация на железопътни превозни средства. Структурата за извършване на справка и за изброяване на тези документи е определена в списъка с параметри. Текущата версия на

списъка с параметри е приложението към Решение 2009/965/ЕО с поправката, публикувана в Ръководството за прилагане на Референтния документ v2.0-22.07.2013. На Комитета по оперативна съвместимост и безопасност на железопътната система (RISC) № 73 от 04.06.2015 г. беше гласувана актуализация на списъка с параметри, която ще влезе в сила на 01.01.2016 г.

В допълнение към това националните референтни документи ще включват класификациите (А, Б, В) спрямо правилата на другите държави членки.

В случай че държава членка има национално техническо правило, което не може да бъде свързано с който и да е параметър от списъка с параметри, държавата членка следва да уведоми Европейската железопътна агенция.

Трябва да се разбира, че националните референтни документи съдържат изчерпателен списък с всички национални изисквания, прилагани във връзка с издаването на разрешения за железопътни превозни средства, с предоставени взаимни позовавания на база списъка от параметри.

За да се гарантира наличие на публично достъпна прозрачна и хармонизирана информация относно правилата, които трябва да бъдат прилагани за издаване на разрешения за превозни средства, държавите членки трябва да посочат за всички параметри:

- a) Съответното национално техническо правило в сила или
- b) изрично да посочат, че не съществува национално техническо правило.
Когато няма национално техническо правило в сила за даден параметър, това се посочва в националния референтен документ като „няма изискване в допълнение към приложимите ТСОС“. Когато държавата членка все пак трябва да провери дали има изискване за параметър, това следва да се отбелязва с „да се проучи“.

В допълнение към това националните референтни документи също следва да съдържат информация за приемливите национални средства за съответствие, ако има такива.

Критерии за установяване на еквивалентност

Всеки национален референтен документ следва да обозначава класификацията (А, Б или В) съгласно приложение VII от Директивата за оперативна съвместимост 2008/57/ЕО от правилата за параметъра на други държави членки:

- Класификация А се отнася до „национални правила, които се считат за равностойни на националните правила на други държави членки“; или за това, че правилото е „международен стандарт“ (напр. EN, UIC брошура).
Правило се счита за еквивалентно, когато ДЧ1 приеме, че ако дадено правило е валидно в ДЧ2, то отговаря на основните изисквания и в ДЧ1.
- Класификацията в група В „обхваща правила, които са абсолютно необходими и са свързани с характеристиките на техническата инфраструктура с оглед на безопасна и



оперативно съвместима експлоатация в съответната мрежа (например габарита на натоварване)“.

Правило А, класифицирано като правило В, изисква извършване на допълнителни проверки и/или изпитвания, за да бъде доказано съответствие с правилата на ДЧ2.

- Класификацията в група Б „обхваща всички правила, които не попадат в обхвата на група А или В, или които не е било възможно да бъдат класифицирани в една от тези групи“.

Правило А, класифицирано като правило Б, изисква извършване на допълнителни проверки и/или изпитвания, за да бъде доказано съответствие с правилата на ДЧ2.

Съгласно членове 23, параграф 5 и 25, параграф 4 от Директивата за оперативна съвместимост 2008/57/ЕО националният орган по безопасността може да извършва проверки единствено въз основа на националните правила, свързани с група Б или В.



4.3 НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВНИ РАМКИ

Структура на националната правна рамка

Структурата на националната правна рамка (НПР) се базира на Директивата за оперативна съвместимост и на Препоръка 2014/897/ЕС.

Целта на структурата на НПР е да улесни сравнението между националните правни рамки, за да се:

- установят сходствата и значителните разлики между националните правни рамки в ДЧ; и
- съпоставят с Директивата за оперативна съвместимост и Препоръка 2014/897/ЕС.

Процесът по издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства включва няколко етапа; етапите на процеса са описани в приложение II към настоящия документ.

Структурата на НПР е такава, че трябва да бъде предоставяна информация за всеки етап от процеса за свързаните „случаи на издаване на разрешение“.

Избирането на „случаи на издаване на разрешение“ за процеса по издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства е било с цел да се обхванат всички случаи, попадащи в обхвата на Директивата за оперативна съвместимост.

Случаи на издаване на разрешение

Процедурите са сходни при няколко „случаи на издаване на разрешение“. Следователно, макар че съществуват повече теоретични случаи на издаване на разрешение, някои от тях бяха слети.

По-специално следните два случая са слети в един с изключение на допълнителното разрешение:

- отговарящи на ТСОС превозни средства; и
- неотговарящи на ТСОС превозни средства.

В резултат на това и за двата случая важат два набора от изисквания: ТСОС и НТП. Единствената разлика е, че при отговарящите на ТСОС превозни средства важи ТСОС относно подвижния състав, докато при неотговарящите на ТСОС превозни средства може да не важи тази ТСОС. Въпреки това процесът е сходен, макар изискванията да се различават.

За неотговарящи на ТСОС превозни средства важи следното относно специфични случаи и дерогации:

- Специфични случаи: приложими са при обновяване или модернизиране на част от превозното средство, за което важат ТСОС. За допълнителни разрешения е възможно



да важат специфични случаи, ако това е необходимо за техническата съвместимост с мрежата.

- **Дерогации:** приложими са съгласно член 9 от Директивата за оперативна съвместимост. Отговорност на въпросната ДЧ е да изиска дерогация от Комисията. Комисията може да се консултира с агенцията, когато оценява сложни искания за дерогация. За дерогациите, спадащи към член 9.1, параграфи б, г) и е) от Директивата за оперативна съвместимост, Комисията прилага регулаторната процедура, описана в член 29 от Директивата за оперативна съвместимост.

Съгласно член 26, параграф 2 от Директивата за оперативна съвместимост, когато се издава разрешение за въвеждането в експлоатация на превозно средство, неговият тип се разрешава автоматично, докато когато се разрешава тип превозно средство, е възможно да няма превозно средство от този тип, което да е получило разрешение за въвеждане в експлоатация. Когато се издава разрешение единствено за типа, трябва да бъде предоставена ЕО декларация за проверка (напр. прилагане на модул SD).

В описанието на процеса, разрешението за въвеждане в експлоатация на превозно средство и разрешението за тип превозно средство са съчетани, когато не са изрично разграничени.

В общите графики са разработени и описани следните случаи:

- Първо разрешение за тип превозно средство/превозно средство
- Ново разрешение за модернизиран/обновен тип превозно средство/превозно средство
- Допълнително разрешение за тип превозно средство/превозно средство, вече разрешен/о от държава членка на ЕС, относно отговарящи на ТСОС превозни средства и неотговарящи на ТСОС
- Обновено разрешение за тип, което вече не е валидно
- Последващи разрешения на превозни средства, отговарящи на разрешен тип превозно средство (разрешение на превозни средства от един и същ тип)

Член 21, параграф 13 от Директива 2008/57/ЕО се отнася до издаването на разрешения за серии. Този случай на разрешение се приема и разглежда като комбинация от разрешение за тип превозно средство, следвано от разрешение за специален набор от последващи идентични превозни средства чрез проверка на съответствието с типа. Следователно в общите графики не е описано издаването на разрешение за серии.

Шаблон на заявление

Шаблонът на заявление е хармонизиран документ, разработен за улеснение на извършваната от заявителя дейност по придобиване на разрешението за въвеждане в експлоатация на превозно средство (РВЕ) или за тип превозно средство.

Шаблонът на заявление:

- Съдържа информацията, която заявителят трябва да попълни от началото на процеса по издаване на разрешение до края, като обхване всички стъпки от европейската правна рамка.
- Обхваща всички случаи на разрешения, посочени в глава 4.3, и на едновременно издаване на разрешения.
- Взема под внимание изискванията за регистрацията на нов тип превозно средство в ERATV.
- Може да бъде използван като контролен списък от заявителя и от националния(те) орган(и) по безопасността, участващ(и) в РВЕ.
- Позволява проследимост по време на целия процес по издаване на разрешение.

Шаблонът е в приложение III.

5 КАК ДА СЕ ИЗПОЛЗВА:

5.1 РЕФЕРЕНТНИЯТ ДОКУМЕНТ

Референтният документ съдържа правилата и процесите, свързани с издаването на разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства, прилагани в държавите членки на ЕС, както и в Норвегия и Швейцария.

Потребителят, въз основа на обхвата на своя проект по издаване на разрешение, определя правилата и процесите, които ще се използват.

Референтният документ може да се използва и за следното:

- Анализ на вече постигнатото ниво на оперативна съвместимост.
- Анализ на данните, съдържащи се в Референтния документ, за да се:
 - Гарантиране на последователност между ТСОС и националните правила (например липса на дублиране на изискванията).
 - Намали броят национални правила, когато е възможно.
 - Заместят националните правила с изисквания от ТСОС, когато е възможно.
 - Закрият откритите въпроси в ТСОС, когато е възможно.
 - Създаде единен европейски процес.
 - Въведат подобрения в процеса по издаване на разрешение за превозно средство.
 - Опростяване на класификациите (АБВ) между правилата на ДЧ
- Управление на проекти по издаване на разрешение.
- Улесняване на едновременното издаване на разрешения. Разработена е и е включена в раздел 5.3 процедура за едновременно издаване на разрешения; използването на тази процедура е препоръчително, но не задължително.

5.2 НАЦИОНАЛНИТЕ РЕФЕРЕНТНИ ДОКУМЕНТИ

Потребител

Докато списъкът с правила на ДЧ бъде проверен и публикуван в RDD от ДЧ, потребителят има достъп до списъка с правила в pdf формат на уебсайта на Агенцията.

В обхвата на допълнителното разрешение за въвеждане в експлоатация на железопътни превозни средства съгласно членове 23 и 25 от Директивата за оперативна съвместимост НОБ не може да извършва проверки въз основа на националните правила, класифицирани като А, и публикувани в част 2 от Референтния документ (Националния референтен документ). В това отношение отбелязаните от национален орган по безопасността критерии може да се отнасят само до:

- техническа съвместимост между превозното средство и въпросната мрежа, включително националните правила, приложими към откритите въпроси, необходими за гарантиране на такава съвместимост,
- приложимите национални правила към специфичните случаи, обозначени надлежно в съответните ТСОС.

Управител на Референтния документ

Управителят на Референтния документ осигурява следното:

- Прилагане на промените в структурата на националните референтни документи (NRD), включително актуализиране на списъка с параметри.
- Създаване на доклади по образец при поискване.
- Подпомагане на управителите на националните референтни документи при качването, актуализирането и публикуването на информация (правила и класификация на правила), свързани с NRD, на съответната ДЧ.
- Управление на базата данни с референтни документи.

Управител на Националния референтен документ

Управителят на Националния референтен документ актуализира и публикува националните правила и техните класификации. Те са описани в раздели 2.4 и 2.5 от Ръководството на потребителя на RDD.

5.3 НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВНИ РАМКИ

Потребител

Докато националната правна рамка на ДЧ не бъде проверена и публикувана в RDD от държавата членка, потребителят има достъп до списъка с правила в pdf формат на уебсайта на Агенцията.

Потребителят може да вижда обща информация, графики, графично сравнение на графики и доклади в RDD. Това е описано в раздели 3.4 и 3.5 от Ръководството на потребителя на RDD.

Управител на общата правна рамка

Управителят на общата правна рамка създава общите графики и общата информация. Това е описано в раздел 5.13 от Ръководството на потребителя на RDD.

Управител на националната правна рамка

Управителят на националната правна рамка създава своята национална правна рамка, като използва общите графики и общата информация. Това е описано в раздел 4.6 от Ръководството на потребителя на RDD.

Използване на шаблона на заявление

В приложение III към настоящата версия на Ръководството за прилагане е представен шаблон на заявление за издаване на разрешение за превозно средство, управляван от ERA.

Заявлението следва да бъде основано на горепосочения шаблон на заявление, който се попълва от заявителя и се представя на НОБ. Заявлението се актуализира на всеки етап от процеса по издаване на разрешение, посочен в шаблона:

- Предварителна ангажираност
- Оценка
- Досие на разрешение

Заявителят предоставя актуализираното заявление на НОБ, което след това може да се използва като основа за дискусии на различните етапи от процеса.

НОБ може да използва окончателната версия на формуляра на заявлението, за да издаде по хармонизиран начин разрешението за това превозно средство.

Препоръчителна процедура за едновременно разрешение

Няколко НОБ могат едновременно да заявят издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на превозно средство. За разрешения на превозни средства в мрежите на няколко държави членки заявителят кандидатства едновременно пред всеки съответен НОБ съгласно съответното законодателство в сила към датата на заявлението.

НОБ създават обща организация, която съдържа, наред с другото, график за изпълнение. Един измежду НОБ бива определен да осигурява координация помежду им. В контекста на изпълнението на Решение 2011/155/ЕС на Комисията въпросните НОБ се договарят относно изпълнението на свързаните референтни документи, по-специално относно част 2 „Национални референтни документи“ и част 3 „Информация относно националната правна рамка“. Резултатите от предварителния ангажимент (вж. част 3 от Референтния документ) по споделяне на задачи и критериите, които ще важат (напр. споделяне на документи, формат на документи, използван език, споделяне на параметри, обработване на параметрите, неклассифицирани като параметър А и др.) се записват в доклад. Всички участници, включително заявителят, се договарят относно сценария на предварителния ангажимент (докладът, посочен по-горе).

Споделянето на проверки по параметри, класифицирани като А между НОБ, ще се извършва при съгласие от страна на заявителя и може да се извършва единствено чрез групиране на параметрите по теми с определен предмет (напр. „параметри, свързани със спирачките за паркиране“). Документите, необходими за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация, се класифицират съгласно структурата на „Общия технически документ“ въз основа на приложението към Решение 2009/965/ЕО на Комисията.

За всеки класифициран параметър заявителят подава необходимата документация за проверка само до отговорния НОБ за оценяване на този параметър.

НОБ обменят информация, която съответно са оценили, използвайки „Сертификатите за съответствие“, свързани с класифицираните параметри А. Сертификатът за съответствие се издава спрямо тема, а не за параметър. Във всеки сертификат ясно се посочва всеки оценен параметър. Тези сертификати за съответствие са достатъчни, за да се докаже съответствието на оцененото превозно средство със свързаните правила, включително тези на ДЧ/НОБ, които ги получават.

За класифицираните параметри Б и В заявителят подава необходимата документация, включително резултата от оценката на Определен орган (ОО), до всеки свързан НОБ, който извършва собствена оценка съгласно националните разпоредби и договорения сценарий на предварително ангажиране.

Документите, изпратени на всеки НОБ, са на езиките, посочени в договорения сценарий за предварително ангажиране.

За параметри, класифицирани като А, от ДЧ XX до ДЧ YY и като В от ДЧ YY до ДЧ XX, оценките, извършвани от тази ДЧ XX, се приемат от ДЧ YY, но не и обратното (което показва, че може да не съществува двупосочна равностойност).

Нови оценки се извършват при изменения на превозно средство, които повлияват параметър, за който е издаден сертификат. Ако бъде доказано съответствие с правилата, се издава нов сертификат.

Всеки НОБ може да издава разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства за мрежата на собствената си ДЧ, когато свързаното досие на разрешение е завършено и прието.

Във всяка ДЧ досието на разрешение съдържа следните точки:

- Документи, получени пряко от НОБ на ДЧ, за класифицирани параметри Б и В.
- Документи, получени и приети пряко от самия НОБ, издадени от други НОБ, за класифицирани параметри А.

Освен това всяко разрешение за въвеждане в експлоатация на превозно средство в дадена ДЧ, включително допълнителното разрешение, е валидно и като разрешение на тип превозно средство в тази ДЧ. Всеки свързан НОБ трябва да има като минимум копие от всички сертификати, включително доклада от оценката, определен от нотифицирания орган,

за да се гарантира завършеност на документа. Това е в случай на бъдещо или подновено
заявление от заявителя.

6 УПРАВЛЕНИЕ НА:

6.1 РЪКОВОДСТВОТО ЗА ПРИЛАГАНЕ КЪМ РЕФЕРЕНТНИЯ ДОКУМЕНТ

Настоящото Ръководство за прилагане ще се актуализира редовно с оглед на придобития опит по инициатива на Агенцията с подкрепата на работната група за взаимно приемане.

1. **Планиране**

Поне веднъж годишно Агенцията преразглежда настоящото Ръководство за прилагане и отправя необходимото според нея предложение към работната група за взаимно приемане. Заинтересованите страни могат да поискат преразглеждане, ако е необходимо.

2. **Актуализиране**

Агенцията е отговорна за актуализиране на Ръководството за прилагане. За актуализирането Агенцията ще взема под внимание всички данни от заинтересованите страни.

3. **Организиране и координиране на дейности**

Агенцията събира всякакви данни относно подобряването на Ръководството за прилагане. Информацията от заинтересованите страни може да бъде предоставяна или чрез секторни организации, ДЧ/НОБ, или отделни потребители. За тази цел се изпраща електронно писмо на RDD@era.europa.eu

Предложението на Агенцията за актуализиране на настоящото Ръководство за прилагане се публикува на уебсайта на Агенцията поне 1 месец преди представянето му на работната група за взаимно приемане.

4. **Вземане на решения**

Решението Ръководството за прилагането да се актуализира по-често се взема от работната група за взаимно приемане въз основа на предложение на Агенцията. Работната група за взаимно приемане отговаря за:

- Проверяване на предложението на Агенцията; и
- Одобряване на публикуването на Ръководството за прилагане.



6.2 НАЦИОНАЛНИТЕ РЕФЕРЕНТНИ ДОКУМЕНТИ

Рамката, с която се улеснява разрешаването на железопътни превозни средства, като се вземат под внимание изискванията, определени от националните технически правила, се базира на три различни етапа:

1. Общ списък с параметри, които трябва да се проверят заедно с разрешаването на железопътни превозни средства.
 - Текуща версия: Приложение към Решение 2009/965/ЕО с поправката, публикувана в Ръководството за прилагане на Референтния документ v2.0-22.07. 2013.
 - На Комитета по оперативна съвместимост и безопасност на железопътната система (RISC) № 73 от 04.06.2015 г. беше гласувана актуализация на списъка с параметри, която ще влезе в сила на 01.01.2016 г.
2. Събиране на различните национални изисквания за всеки въпросен параметър и публикуване на тези изисквания под формата на национален референтен документ (вж. Решение 2011/155/ЕО).
3. Сравняване и класифициране от органи на различни ДЧ на равностойността (А, Б или В) на прилаганите национални правила с правилата, прилагани от други държави членки (съгласно приложение VII, раздел 2 от Директива 2008/57/ЕО).

Управление на националните референтни документи (NRD)

Решение 2011/155/ЕС описва договореностите за публикуването и поддържането на националните референтни документи. За да улесни достъпа и администрирането на информацията в националните референтни документи, Агенцията пусна в действие базата данни с референтни документи (RDD), която непрекъснато се актуализира.

Когато списъкът с правила бъде проверен и публикуван от държавата членка, достъпът до тези правила ще бъде пренасочен от pdf-формата на уебсайта на Агенцията към Страницата с доклади (Report Page) на RDD.

Поддържане на NRD

ДЧ/НОБ извършват преглед на своя Национален референтен документ, за да гарантират:

- Съответствие с цялото съответно законодателство на ЕС (напр. TCOC).
- Съответствие с цялото съответно национално законодателство.
- Съответствие с развитието на съответните стандарти и норми.
- Съответствие с текущите най-нови развития (напр. обмисляне на приемливо национално средство за съответствие)

ДЧ/НОБ редовно извършват преглед на информацията в Националния референтен документ, за да проследяват развитието на правилата, особено в случай на техническа разработка или развитие на TCOC.

За да се гарантира, че информацията за правилата, които трябва да бъдат прилагани във връзка с издаването на разрешения за въвеждане в експлоатация на железопътни превозни средства и класификацията на тяхната еквивалентност е актуална, Агенцията ще предоставя подкрепа на националните органи по безопасността и държавите членки. Подкрепата ще се състои в съдействие при качването на информация в RDD, което ще се предоставя от ДЧ/НБО, както и различни форми на обучение на потребители (напр. срещи за обучение, видеоклипове с инструкции и др.)

Други участници (т.е. производители, железопътни предприятия, оператори на инфраструктурата, сдружения и др.) също може да консултират ДЧ/НОБ и/или Агенцията относно необходимостта от актуализиране на RDD (напр. ако липсват известни правила или ако друга свързана информация в RDD изглежда, че не е актуална). В случай на получаване на такава информация Агенцията се свързва със съответната ДЧ/НОБ, за да анализира докладвания въпрос и, когато е необходимо, ДЧ/НОБ ще актуализира информацията в RDD.

Развитие на националните референтни документи

Проектите на нови или изменени правила се нотифицират съгласно процедурата в Директива 98/34/ЕО. Обратно, националните референтни документи не се нотифицират съгласно процедурата в Директива 98/34/ЕО.

Промяна в национално правило, извършена от една държава членка, може потенциално да анулира класификация А на това правило, тъй като е възможно да направи превозното средство несъвместимо с мрежата на втората държава членка. Следователно е важно държавите членки да подхождат с особено внимание, когато променят правилата, и да вземат под внимание ефекта, който промяната би оказала върху класификацията на правилото от други държави членки. Добра практика е такива промени да се обсъждат на срещи на групи по географски интереси (GIG) при изготвяне на проекта на промененото правило.

Изчистване на НТП

Агенцията подпомага ДЧ в проверката на това дали правилата им са приведени в съответствие с правната рамка на ЕС, като улеснява нотифицирането на НТП на ЕК¹. За тази цел Агенцията ще създаде услуга, наречена „Изчистване на правила“. Услугата има за цел да обхване необходимия набор от дейности, които улесняват сравнението и нотифицирането на национални технически правила, особено в светлината на развитието на ТСОС, като например разширяване на обхвата на ТСОС през януари 2015 г. Тя ще включва предоставяне на инструменти, като например:

¹ Вж. План за проект „Стратегия за привеждане в съответствие на националните технически правила с правната рамка на ЕС“ – референтен номер ERA-REP-128

- Таблицата за взаимна проверка: взаимна проверка на хармонизирания списък с параметри с параметрите на различни ТСОС.
- Досието от прехвърлянето в RDD: за качване на актуализирана информация от националните референтни документи в RDD.

За обхвата и целта на Ръководството за прилагане на Референтния документ изчистването на НТП е ограничено до правилата, приложими в съответствие с издаването на разрешения за въвеждане в експлоатация на железопътни превозни средства.

За оценяване на Националното техническо правило са приложими критериите за оценяване, предоставени в таблица 4. За изпълнение на оценяването е необходимо да се гарантира, че е осигурена цялата задължителна информация, необходима за нотифицирането, напр. открития въпрос, специфичен случай или параметър, към който е приложимо правилото и др.

Таблица 4: Критерии за оценяване на НТП (източник: Notif-IT)

КРИТЕРИИ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА НТП	
1.	Попада ли НТП в обхвата на член 17, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО?
2.	Отнася ли се правилото за съществено изискване и за параметър? (Забележка: за нотифициране на правила, които не съответстват на ТСОС, следва да бъдат посочени подсистемата и параметъра от списъка с параметри; за нотифициране на свързани с ТСОС правила нотифицирането трябва да бъде съотнесено само до открит въпрос/специфичен случай, който по подразбиране ще се отнася до параметъра и същественото изискване)
3.	Наложено ли е НТП на равнището на ДЧ?
4.	Приложимо ли е НТП към всички въпросни ЖП или УИ? (т.е. то не следва да възпрепятства конкуренцията)
5.	Засяга ли НТП подсистема, която не съответства на ТСОС? (ако отговорът е ДА, продължете към въпрос 8, а ако е НЕ, продължете към въпрос 6)
6.	Ако НТП засяга област на приложение, обхваната от ТСОС, отнася ли се то до открит въпрос/специфичен случай от въпросната ТСОС?
7.	Ако НТП се отнася до открит въпрос или до специфичен случай от въпросната ТСОС, определя ли то единствено изисквания за съответствие с открития въпрос или специфичния случай на ТСОС? (в такъв случай е допустима единствено информация за изпълнение на открития въпрос или специфичния случай, като всяка допълнителна информация/изисквания се проверява, за да се установи дали не влизат в противоречие с ТСОС).
8.	Съотнесено ли е правилно НТП към избраният в нотификацията параметър?
9.	Текстът на НТП достъпен/публично достъпен ли е?
10.	Информацията относно публикуващия или издаващия орган добавена ли е в НТП? Изчерпателна ли е тя?

приложение III към Ръководството за прилагане на Референтния документ v2.0-22.07.2013.
След влизане в сила на преработения списък с параметри:

- Агенцията ще въведе актуализирания списък с параметри в RDD.
- Агенцията ще координира с ДЧ/НОБ прехвърлянето на предишните публикувани национални референтни документи в актуализирания списък с параметри, вземайки под внимание следните стъпки:
 - След договаряне с ДЧ/НОБ Агенцията ще предостави за преглед от ДЧ/НОБ списъка със съществуващите правила, публикуван в RDD, в структурата на новия списък с параметри. Списъкът ще бъде предоставен под формата на файл за качване в RDD (MS Excel). Правилата се разпределят автоматично спрямо параметрите в новия списък, когато е възможно (когато има пълно съвпадение с параметрите). ДЧ/НОБ преразглежда списъка от гледна точка на точност на предоставената информация, нейната актуалност и също определя адекватен параметър спрямо тези правила, когато не може да бъде предоставено пълно съвпадение между предишния списък с параметри и актуализирания списък.
 - След преразглеждането файлът за качване в RDD се подава от ДЧ/НОБ на Агенцията, за да бъде качен и публикуван в RDD.

Промени в стандартите, съотнесени по правила, използвани за издаване на разрешение за превозно средство (напр. стандарт EN, UIC брошура, ...)

Тъй като стандартите може да бъдат променяни от секторните организации по различни причини (включително икономически ползи), всички засегнати държави членки трябва да вземат решение за адаптиране на националното правило към най-новата действаща версия на стандарта в случай на промяна в стандарта. В националните правила винаги следва ясно да е посочена версията на стандарта, която трябва да се вземе под внимание.

В случай че ДЧ е предложила да бъде променена версията на стандарта, посочена в националното техническо правило, трябва да бъде приложена процедурата за нотифициране съгласно Директива 98/34/ЕО за новия (актуализиран) проект на правило.

Промяна в стандартите, посочени в правилата, може да изложи на риск всички свързани класификации за равностойност (А, Б, В). Вследствие на това тези класификации трябва да бъдат повторно оценени. За да не бъде нарушено взаимното приемане, този аспект се взема под внимание от всички участници в преразглеждането на стандартите, когато се обмислят промени в стандартите, използвани в контекста на издаването на разрешения за превозни средства.

Позовавания на стандарти или друга документация в Националните технически правила:

За да се вземат под внимание най-новите развития, но и за да се даде възможност за технически разработки, в националните правила често са посочени национални или международни стандарти, или друга документация, използвана от организации в железопътния сектор, напр., EN стандарти, UIC брошури и др.

Следва да се посочи версията на стандарта или документа, а посочената версия следва да бъде приложена от заявителя. В случаите на посочване на стандарт или документ без идентифициране на приложимата версия заявителят следва да приложи най-скорошната валидна версия на този стандарт или документ.

Версията на стандартите, които трябва да се използват по време на срока на проекта, следва да се посочи в сценария на предварително ангажиране.



6.3 НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВНИ РАМКИ

Създаване единен европейски процес

За прилагането на хармонизирана рамка е необходимо ДЧ с подкрепата на Агенцията да приведат своите национални правни рамки за издаване на разрешения за превозни средства в съответствие с рамката на ЕС (общата правна рамка). Агенцията ще подкрепя ДЧ, като за тази цел се разработва процедура.

Обща правна рамка

Общата правна рамка е съставена от общи графики и обща информация. Общата правна рамка следва да се използва за:

- Записване на НПР на всяка ДЧ; и
- Осигуряване на лесен достъп до НПР за заявителите.

За записване на общата информация се използва формат, различен от общата графика.

Общите графики и общата информация в приложение I и II обхващат всички случаи на издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация и всяка дейност/резултат може да бъде разработвана/разработван, за да се събере необходимата информация:

- позовавания/електронна препратка към правилата (правни текстове или насоки); и
- характеристики на дейността/резултата, напр. формат (електронен, на хартия).

Общите графики съдържат също:

- позовавания към законодателството на ЕС; и
- участващите роли.

Всяка ДЧ ще използва общата правна информация, за да опише своя собствена Национална правна рамка (НПР) и за да посочи кои части от него не са използвани или за да добави коментари и информация, когато е необходимо.

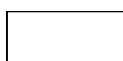
Как се тълкуват графиките

Графики

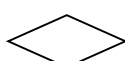
Стандартна графика, която описва процеса по издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация, използвайки 6 символа от унифицирания език за моделиране (UML):



Начало/ Край



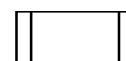
Дейност



Решение с много отговори



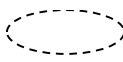
Резултат



Подетап



Разделяне/сливане



Междинно начало/ край



Принципи

- Символите са свързани с насочени стрелки.
- Върху символа за сливане е указано дали успоредните стрелки се считат за „и“ или „или“.
- Символът за разделяне винаги се счита за „и“.
- Графиката започва и завършва с еднакъв символ.
- За целите на законосъобразността логическите вериги (logic loops) (които изпълняват дейност или серия от дейности, докато не бъде изпълнено условието), не са представени в графиките.
- Дейността представлява действие, за което е необходима употребата на глагол, напр. „искам“, „предоставям“, „изменям“.
- Решението често е отговор на въпрос. Отговорът често е двоен Да/Не, но може да бъде и множество алтернативи.
- Резултатът е резултат от действие и често е документ или на хартия, или в електронна форма.
- Резултатите се поставят при получателя.
- Посочената в графика роля трябва да се разбира като ролята, носеща отговорност за дейността. Възможно е да има други поддържащи участници, които обаче да не са посочени в графиката.
- Ако в законодателството е определен график, той се посочва в дейността/решението/резултата с: (*).
- Дейностите/решенията/резултатите, са кодирани с цвят, който да обозначава дали те са:
 - Зелен = Препоръчителна практика
 - Лилав = Задължителни съгласно законодателството на ЕС
 - Кафяв = Задължителни съгласно националното законодателство
- Позоваванията на законодателството са кодирани с цвят, който да обозначава дали те са:
 - Жълт = от ЕС
 - Сив = националното законодателство
- Забележка, свързана с:
 - Или задължителна дейност според законодателството на ЕС, която не е транспонирана от или приложена в ДЧ
 - Или друга дейност (препоръчителна практика, задължителна съгласно националното законодателство), която дава допълнителна информация са отразени в текстовите полета на бял фон с пунктирна линия
- Използвани са следните съкращения от ЕС:
 - ID – Директива 2008/57/ЕО относно оперативната съвместимост
 - R – Препоръка 2014/897/ЕС
 - ОМБ – Регламент 402/2013 относно общия метод за безопасност

Информация относно националната правна рамка, която трябва да бъде предоставена в допълнение към графиките

За да се събере необходимата документация относно НПР, е необходимо да се предостави допълнителна информация в допълнение към графиките.

Като цяло за правилата и документите е необходима определена информация. Това е описано в разделите по-долу, а дейностите/решенията/резултатите, за които е необходима допълнителна информация, са посочени с тъмни очертания в блок схемите.

Възможно е да има и друга допълнителна информация, която не е свързана с правила или документи.

За правилата посочете:

- Подробната препратка към правилото (правилата), което конкретизира изискванията; и
- Езикът (езиците), на който е достъпно правилото (правилата).

Обща информация

Обичайна практика е на участниците да се предоставя достъп до общата информация.

По-голямата част от изискваната информация е необходима за разбирането на мерките за прилагане, предприети от ДЧ при транспониране на Директивата за оперативна съвместимост съгласно Препоръка 2014/897/ЕС.

За да стане процедурата прозрачна за всички участващи страни, общата информация е включена като предпоставка за процеса.

Общата информация включва описания на:

- процесите/процедурите по издаване на разрешение и насоките;
- ролите и отговорностите на съответните участници;
- такси;
- точки за контакт; и
- национални правни времеви рамки.

Публикуване и поддръжка на националните правни рамки

Управление на общата правна рамка

1. Планиране

След актуализирането на законодателството на ЕС и/или всяка препоръка от ЕС и/или Агенцията с цел подобряване на издаването на разрешения за превозни средства или с оглед на опита Агенцията ще преразглежда общата правна рамка веднъж годишно и ще отправя всякакви предложения, които счита за необходими, до работната група за взаимно приемане.

2. Актуализиране

Агенцията е отговорна за актуализиране на общата правна рамка. За всяко актуализиране Агенцията ще взема под внимание информацията от заинтересованите страни.

3. Организиране и координиране на дейности

Агенцията събира информация за подобряването на общата правна рамка. Информацията от заинтересованите страни може да бъде предоставяна или чрез секторни организации, ДЧ/НОБ, или отделни потребители. За тази цел се изпраща електронно писмо на RDD@era.europa.eu. Предложението на Агенцията за актуализиране на общата правна рамка ще бъде публикувано на уебсайта на Агенцията поне 1 месец преди представянето му на работната група за взаимно приемане.

4. Вземане на решения

Работната група за взаимно приемане отговаря за:

- a. Проверяване на предложението на Агенцията и,
- b. одобряване публикуването на общата правна рамка.

Управление на националната правна рамка

Когато националната правна рамка за ДЧ е проверена и публикувана от ДЧ в RDD, то достъпът до националната правна рамка в pdf формат на уебсайта на Агенцията ще бъде премахнат.

1. Планиране

ДЧ/НОБ ще преразглеждат своята национална правна рамка след:

- a. актуализиране на законодателството на ЕС и/или всяка препоръка на ЕС и/или на Агенцията за подобряване на издаването на разрешения за превозни средства; или
- b. актуализиране на националното законодателство

2. Актуализиране

Първото лице за контакт, посочено в общата информация, гарантира актуализирането на националната правна рамка.

3. Организиране и координиране на дейности

Когато бъде публикувана актуализация на общата правна рамка, Агенцията уведомява всяко лице за контакт, отговорно за националната правна рамка в RDD, чрез електронно писмо от RDD@era.europa.eu.

Актуализираната национална правна рамка ще бъде публикувана в рамките на 1 месец след уведомяване от Агенцията.

Когато национално правило, свързано с издаване на разрешение за превозно средство, бъде нотифицирано в NOTIF-IT, актуализираната национална правна рамка следва да бъде публикувана в рамките на 1 месец след нотифицирането.

4. Вземане на решения

Първото лице за контакт, посочено в общата информация, е отговорно за:



ПРИЛОЖЕНИЕ I – ФОРМУЛЯР ЗА ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ

1. Обща информация

Данни за контакт за националната правна рамка		
Докладваща държава	Наименование на организацията	Служебен телефон
Име на лице за контакт	Електронен адрес	Мобилен телефон

	Налице ли е (да/не)	Класификация: (обща, специална, подробна)	Подробна препратка към правилото/правилата	Език (езици), на който (които) е достъпно правилото (правилата):	ДЧ
Транспонирана ли е директивата за оперативна съвместимост?		Неприложимо			Неприложимо
Национални насоки		Неприложимо			
Изисква се допълнително разрешение		Неприложимо			
Определения:	Тип превозно средство				
	Време на валидност на типа	Неприложимо			
	Модернизиране				
Подновяване					
Посочете договореностите за изпитвания върху коловоз — административни, технически и експлоатационни изисквания					
Координация с други ДЧ	Процедура за едновременно подаване на заявления				

Част 1 от Референтния документ — Ръководство за прилагане

Такси	Налице ли е (да/не)	Сума (евро)	Условия (фиксирана/почасова)	Подробна препратка към правилото/правилата	Език (езици), на който (които) е достъпно правилото (правилата):
За получаване на национални насоки					
За признаване на получаването на заявлението					
За издаване на разрешение					
За отказ от издаване на разрешение					
За процедурата по обжалване пред НОБ					
За процедурата по обжалване пред апелативен орган					
За НОБ в качеството му на орган по оценяването (ОО/ОМБ)					
За издаване на сертификати от НОБ (ОО/ОМБ)					

2. Роли и отговорности

В процедурата по издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства могат да вземат участие следните роли/участници: заявител, ЖП, УИ, ползвател, НО, ОО, НОБ, ДЧ, орган по оценяването (ОМБ) и други (лаборатории и др.).

Някои участници могат да имат няколко роли. Например заявител може да бъде също и ЖП, а НО може да бъде и ОО. Целта на тази таблица е да се изяснят изискванията, ако има такива, за всяка от горепосочените роли.

Настоящата таблица трябва да се попълни със следната информация:

- препратката към правилата, които описват всяка роля, и езика (езиците), на който са достъпни тези правила;
- списък с критерии, които позволяват на участника да поеме роля; и
- списък с всички участници, които могат да поемат роля.

Изисквания относно участника в ролята	Заявител	УИ	НО	ОО	НОБ	ДЧ	Орган за обжалване	Орган за оценка (ОМБ)	Компетентен субект	Други(*)
Подробна препратка към правилото/правилата										
Език (езици), на който (които) е достъпно правилото (правилата):										
Списък с критерии за приемане	- -									
Списък с участници, имащи право да действат като:		Неприложимо	Неприложимо							



(*) моля опишете ролята и правното основание за участието на „друг“ участник, който не е посочен в Директивата за оперативна съвместимост и в Директивата за безопасност

3. Времева рамка

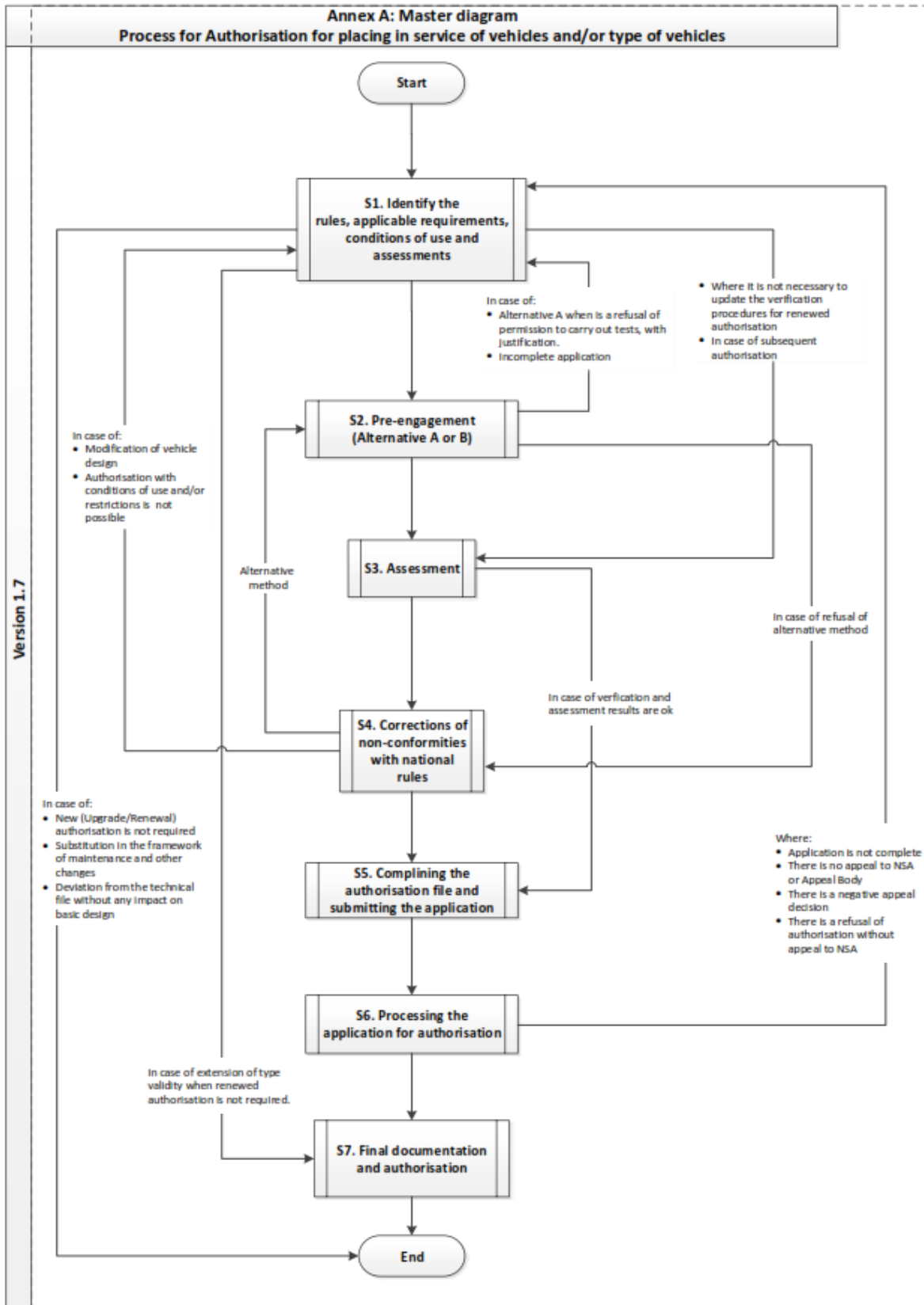
Има ли национална времева рамка		Посочете времева рамка	Подробна препратка към правилото/правилата	Език (езици), на който (които) е достъпно правилото (правилата):
За нови случаи на издаване на разрешение след актуализиране/подновяване: за вземане на решение от ДЧ/НОБ съгласно член 20, параграф 1 от Директивата за оперативна съвместимост				
За всички случаи на издаване на разрешения, когато има отказ на разрешение съгласно член 21, параграф 7 на Директивата за оперативна съвместимост:	Молба за преразглеждане на отказа от заявителя до НОБ			
	Запазване на отказа от страна на НОБ			
	Молба за преразглеждане на отказа от заявителя до апелативния орган — възможно становище на Агенцията, ако се изисква от апелативния орган			
За случай на допълнително разрешение за превозни средства, отговарящи на ТСОС	Решението на НОБ се взема възможно най-скоро и не по-късно, съгласно член 23, параграф 7 от Директивата за оперативна съвместимост, от:			
	(a) след подаване на досието на разрешението			
	(b) след предоставяне на допълнителна информация, изискана от НОБ, когато е приложимо			
За случай на допълнително разрешение на превозно средство, което не съответства на ТСОС	Решението на НОБ се взема възможно най-скоро и не по-късно, съгласно член 25, параграф 5 от Директивата за оперативна съвместимост, от:			
	(a) след подаване на досието на разрешението			
	(b) след предоставяне на допълнителна информация, изискана от НОБ, когато е приложимо			

ПРИЛОЖЕНИЕ II — ЕТАПИ В ПРОЦЕСА НА ИЗДАВАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЕ

Процесът се състои от обща информация и осем етапа. Общата информация е предварителното условие преди описанието на процеса.

Етапи на процеса:

- Етап 1 — Определяне на правилата, приложимите изисквания, условията на употреба и оценки;
 - Етап 1 — Подетап 1: Вземане на решение относно случая на издаване на разрешение;
 - Етап 1 — Подетап 2: Дерогация от ТСОС;
- Етап 2 - Предварителна ангажираност
 - Алтернатива А (когато подходът към извършване на изпитванията трябва да включва компетентен орган, който да даде разрешение за извършване на изпитванията):
 - Подетап 1: Оценяване на предложение за алтернативен метод за отговаряне на съществени изисквания;
 - Подетап 2: Разрешение за изпълняване на изпитвания върху коловоз;
 - Предварителна ангажираност
 - Алтернатива Б (когато подходът към извършване на изпитванията няма да включва компетентен орган):
 - Подетап 1: Оценяване на предложение за алтернативен метод за отговаряне на съществени изисквания;
 - Подетап 2: Разрешение за изпълняване на изпитвания върху коловоз;
- Етап 3 — Оценка;
- Етап 4 — Поправки на несъответствия с националните правила;
- Етап 5 — Съставяне на досие на разрешението и подаване на заявлението;
- Етап 6 — Обработване на заявлението за издаване на разрешение.
 - Подетап 1: Обжалване;
- Етап 7 — Окончателна документация и издаване на разрешение;
- Етап 8 – Регистриране на разрешението за превозно средство в Националния регистър на возилата (НРВ).



Етап 1 Определяне на правилата, приложимите изисквания, условията на употреба и оценки

Решение относно приложим случай на разрешение

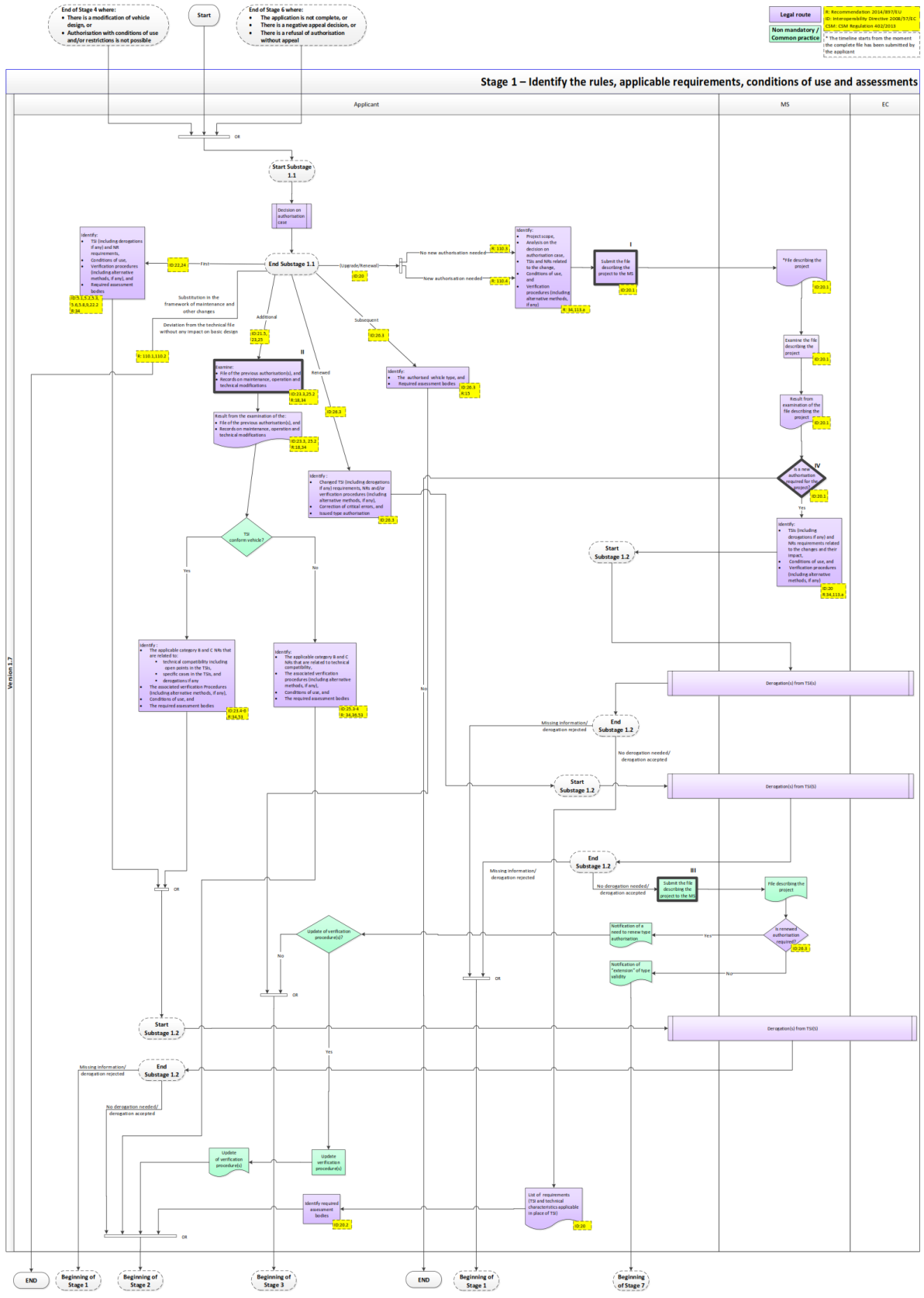
Първата стъпка в етап 1 е заявителят да вземе решение кой случай на разрешение е приложим, освен при случай на ново разрешение, когато ДЧ взема това решение. В случай на обновяване или модернизиране заявителят трябва да уведоми ДЧ, за да попита дали се изисква ново разрешение. Това се основава на общата информация в документацията относно националната правна рамка.

Забележка: Промяната може да включва софтуерно изменение.

Информация относно националната правна рамка ще бъде предоставена в допълнение към графиките

Посочете:

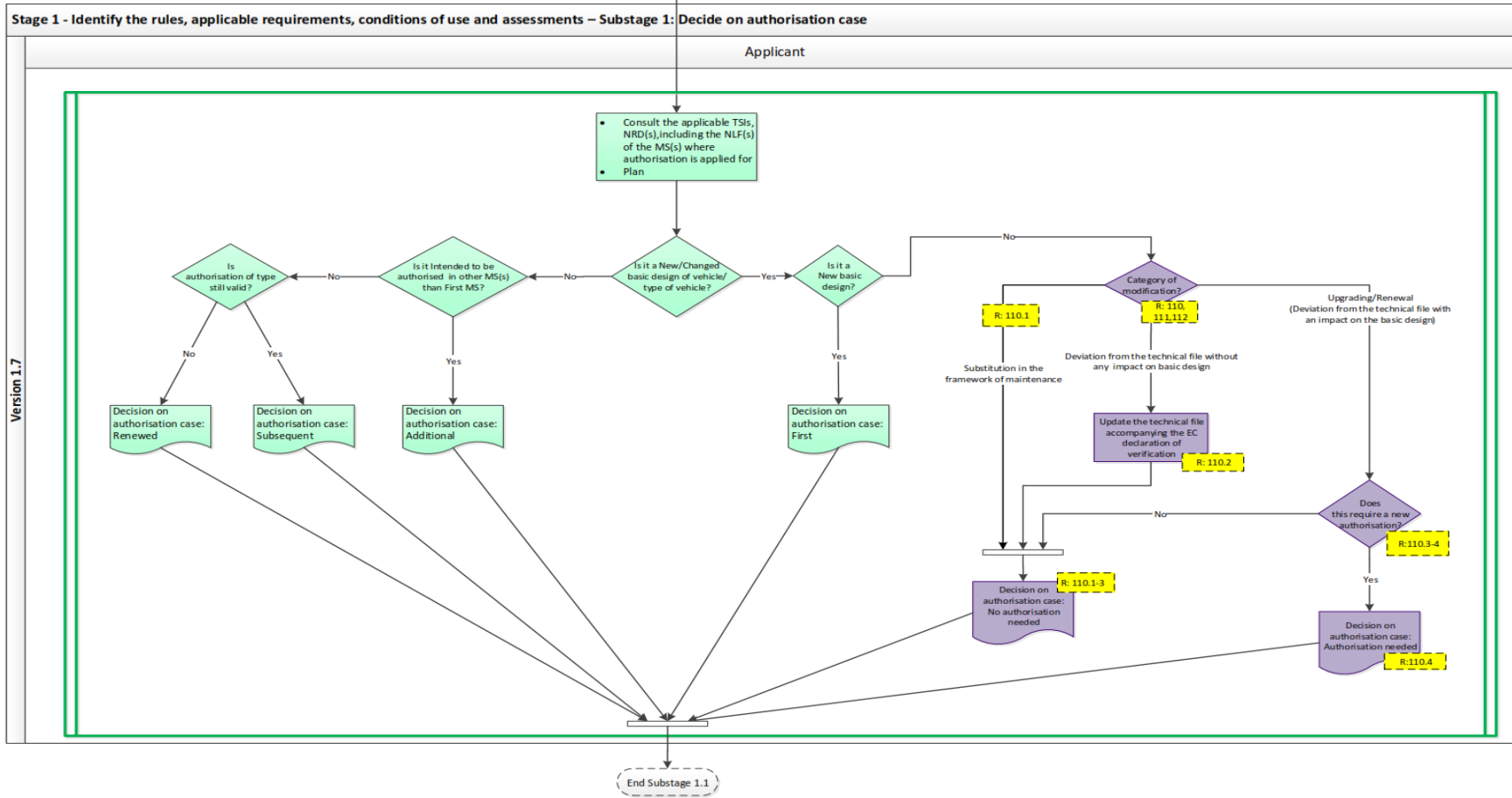
- изискванията за съдържанието на досието, в което е описан проектът, в случай на модернизиране/обновяване;
- изисквания за съдържанието на досието от предишното(ите) разрешение(я);
- изисквания за съдържанието на записите относно поддръжка, експлоатация и изменения;
- изискванията за съдържанието на досието, в което е описан проектът, в случай на подновено разрешение;
- критериите за издаване на ново разрешение.





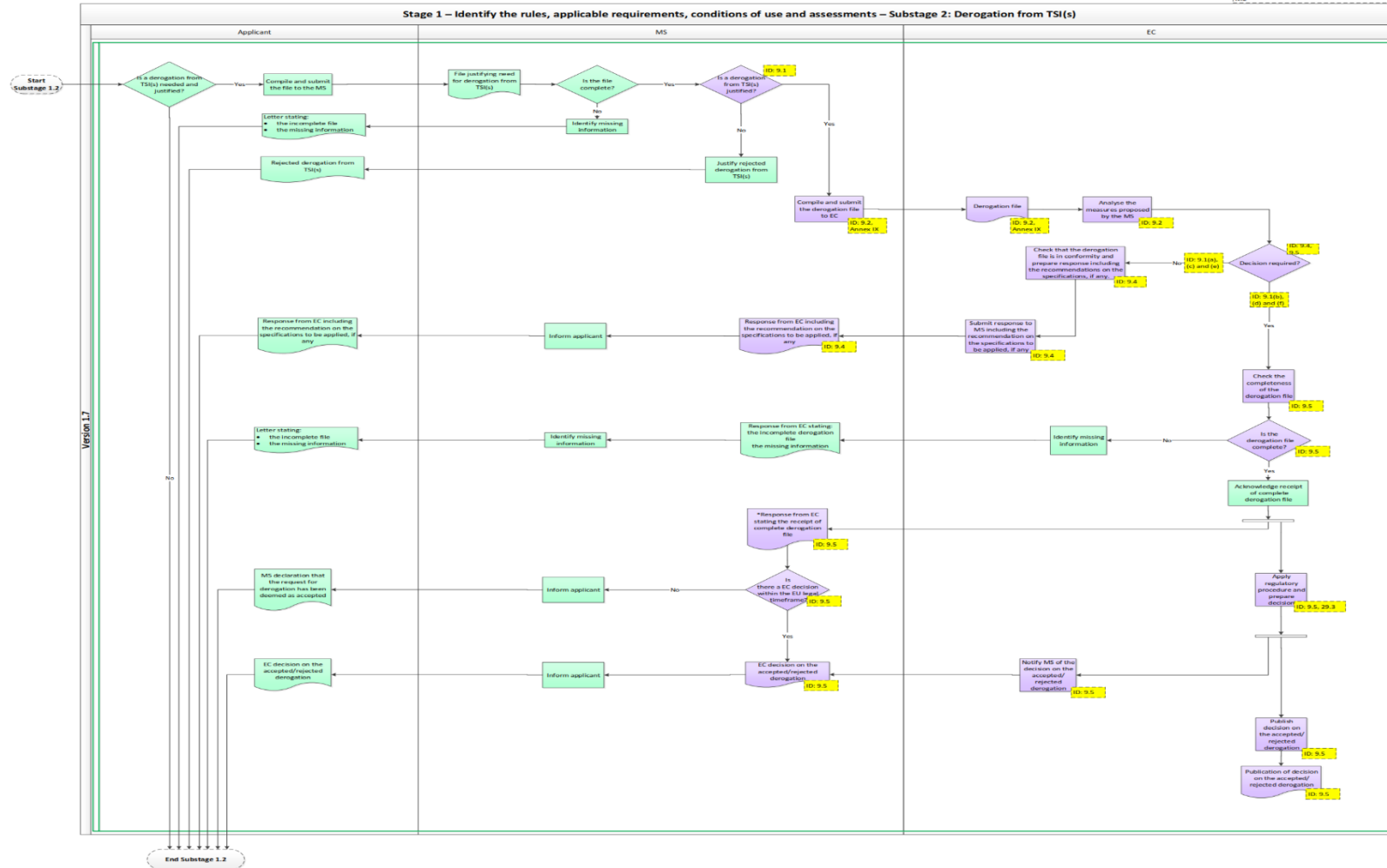
Non mandatory/
Common practice
Legal route

R: Recommendation
2014/897/EU





Legal route	ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
Non mandatory / Common practice	* The timeline starts from the moment the complete file has been submitted by the MS



Етап 2 Предварителна ангажираност (Алтернатива А/Алтернатива Б)

Предварителната ангажираност е включена, тъй като е обща „добра“ практика.

Описание на процеса

Процесът е описан в графиката. В раздела по-долу са предоставени допълнителни обяснения.

За национални правила, оценките, свързаните процедури за проверка и необходимите доказателства за всяка ДЧ са записани в част 2 от Референтния документ.

Участието на ролите на етапа на предварителна ангажираност са свързани със следното:

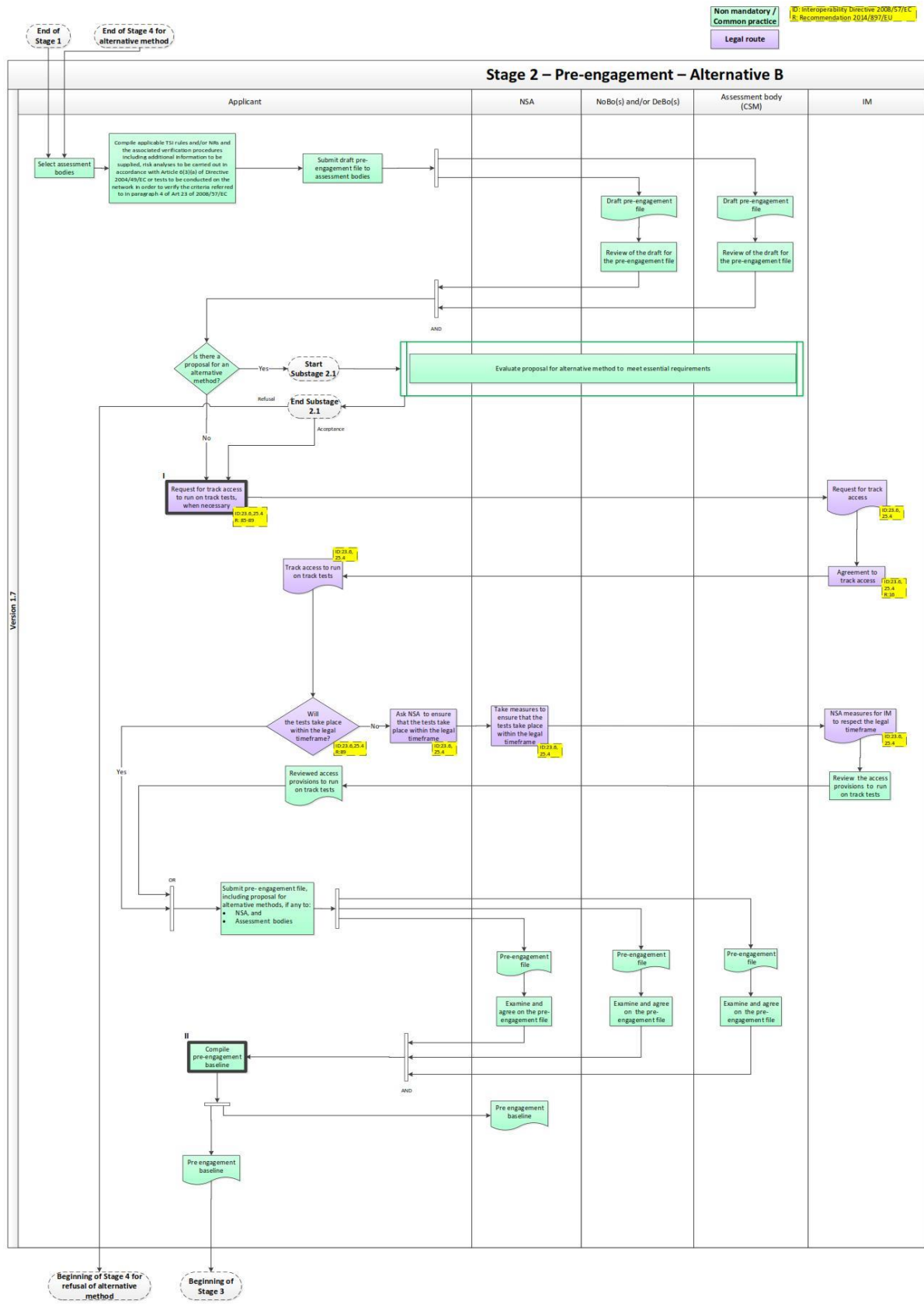
- Заявител — всички въпроси от областта на предварителното ангажиране.
- НОБ — приложими правила, включително специфични национални договорености за изпитвания върху коловоз.
- Оценяващи органи — договорености със заявителя.
- Управител на инфраструктура за достъп до провеждане на изпитвания.
- Компетентен орган, изискван от държавата членка за Алтернатива А.

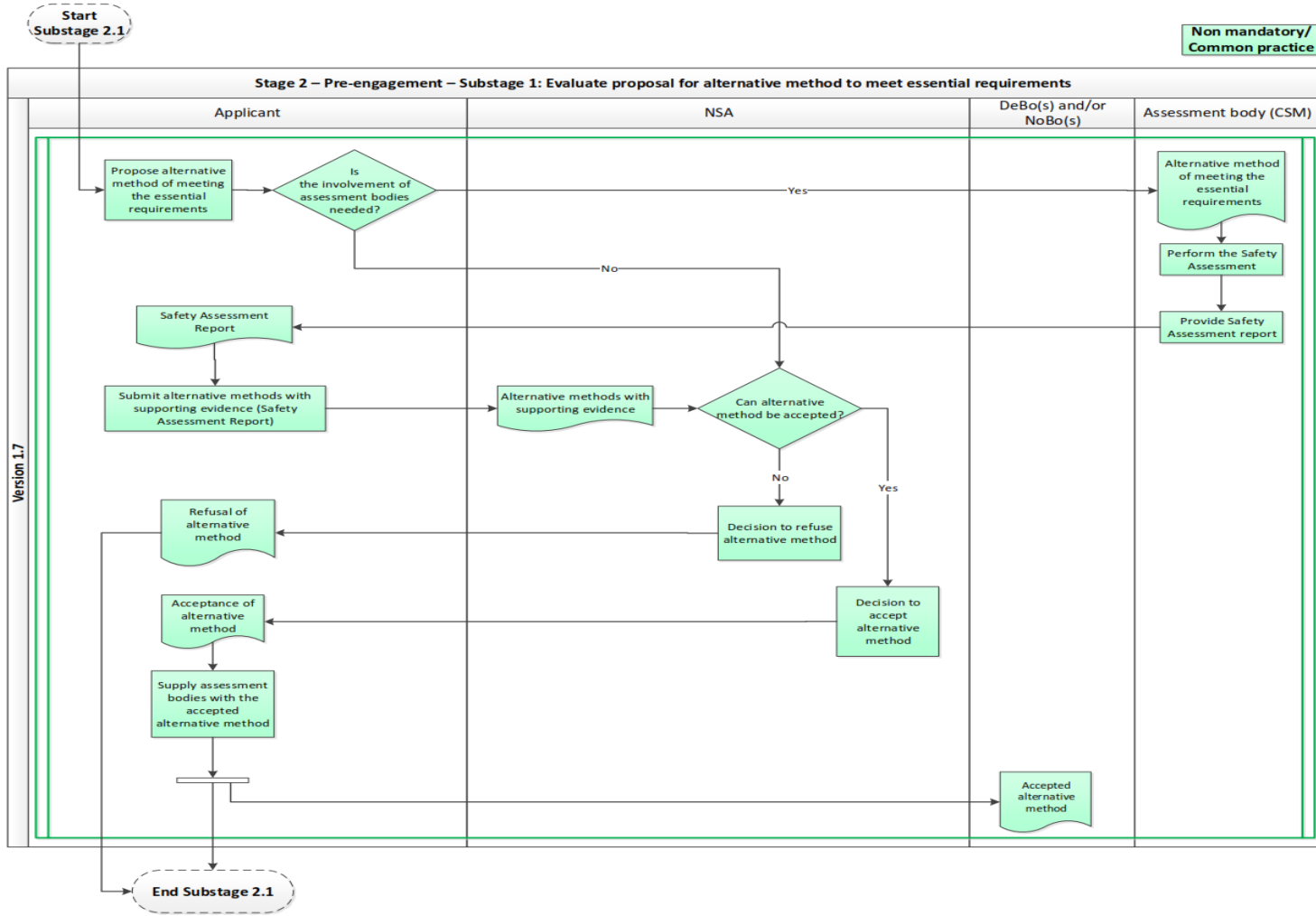
Резултатът от този етап е сценарият на предварително ангажиране, договорен между включените роли.

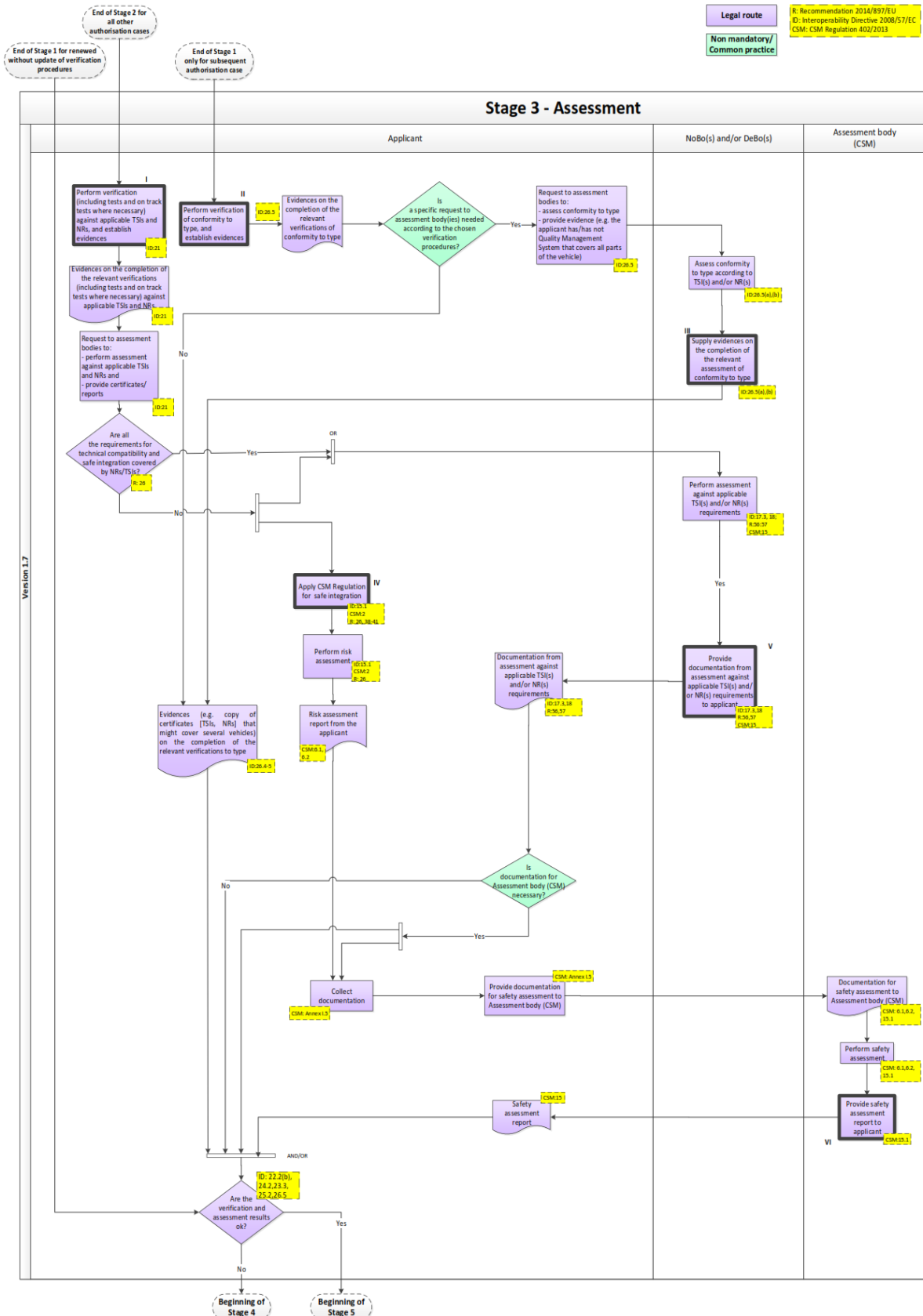
Информация относно националната правна рамка ще бъде предоставена в допълнение към графиките

Посочете:

- процедура за определяне на условията за провеждане на изпитвания върху коловоз;
- процедура за определяне на сценарий на предварително ангажиране;
- изискванията и съдържанието на заявлението за разрешение за провеждане на изпитванията;
- критериите за вземане на решение относно издаване на разрешение за провеждане на изпитванията.







Етап 4 Поправка на несъответствия с националните правила

Приема се, че правилата следва да бъдат изцяло спазвани, освен ако не е дадена дерогация от ТСОС и/или национално(и) правило(а) и следователно възможностите за заявителя са ограничени до промяна на конструкцията или на условията за използване.

Описание на процеса

Корективните действия могат да се повтарят до постигане на съответствие.

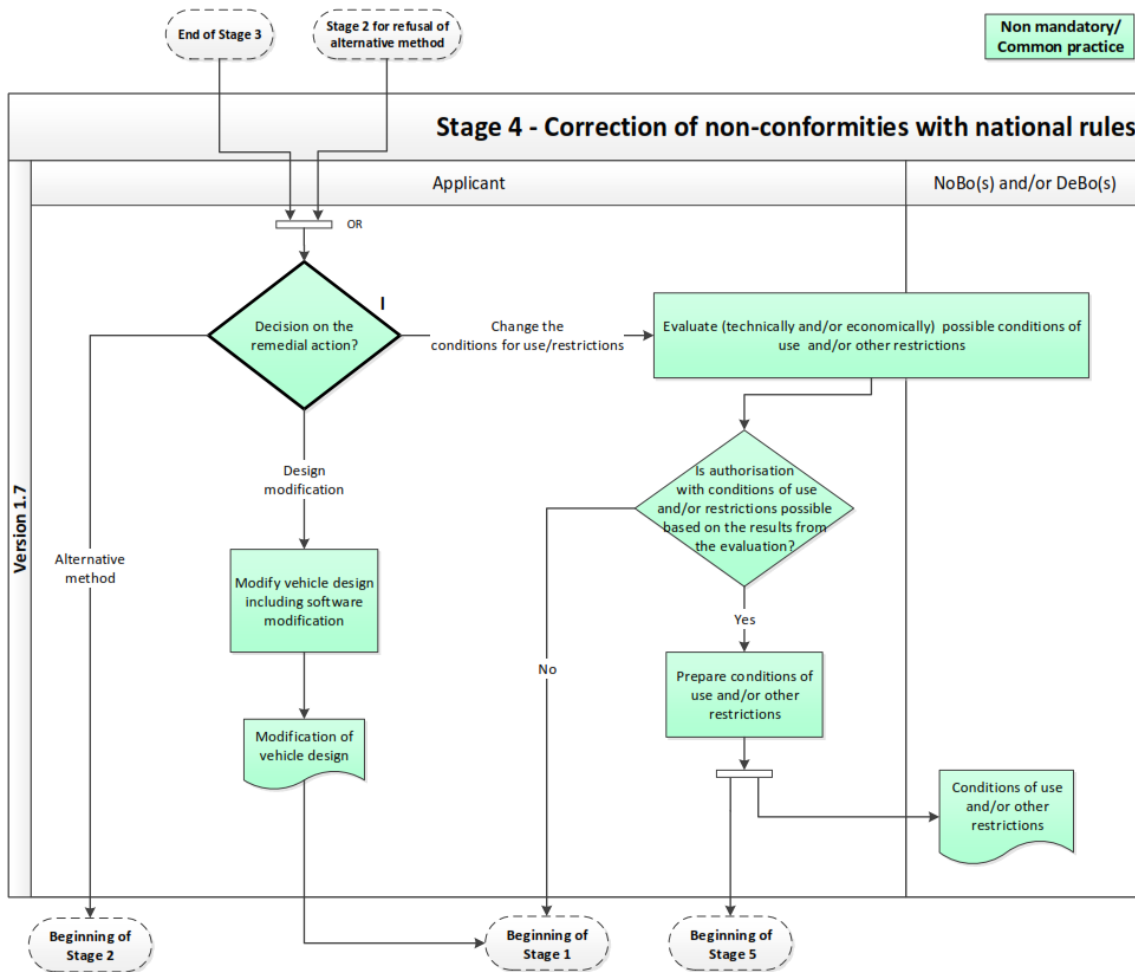
Предложението за условията на употреба и/или други ограничения следва да бъде основано на необходимите оценки съгласно етап 3. Ограниченията следва да се избягват колкото е възможно повече.

Забележка: Издаването на РВЕ се извършва преди реалното пускане в експлоатация на превозното средство. Използването на превозно средство и безопасното му функциониране (включително експлоатация и поддръжка) е обхванато от СУБ на ЖП. Това, което НОБ проверява по отношение на експлоатацията и поддръжката за РВЕ, е единствено проектното експлоатационно състояние на превозното средство.

Информация относно националната правна рамка, която трябва да бъде предоставена в допълнение към графиките

Посочете:

- възможните корективни действия: алтернативен метод, изменение на конструкцията, промяна на условията за употреба/ограничения;
- критериите за вземане на решение относно корективното действие.



Етап 5 Съставяне на досие на разрешението и подаване на заявлението;

Описание на процеса

Съставянето на досие на разрешението обхваща всички дейности, свързани със събирането на помощна документация, която се изисква за заявлението.

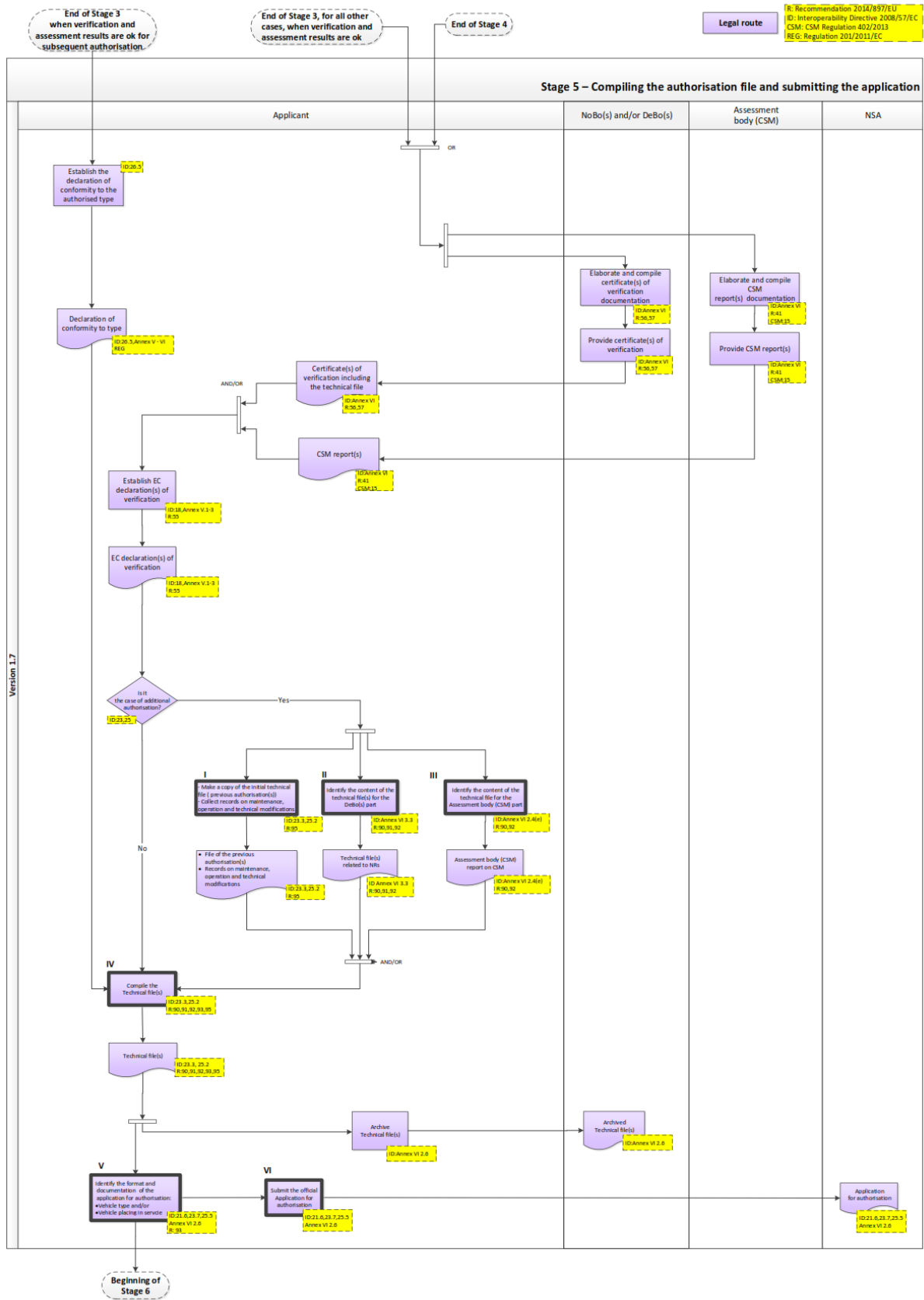
Официалното заявление за издаване на разрешение се подава, когато е постигнат договореният обхват на досието на разрешението.

Сертификатите следва да съдържат условията на употреба и/или ограниченията, ако има такива, съгласно описаното в Директивата за оперативната съвместимост.

Информация относно националната правна рамка, която трябва да бъде предоставена в допълнение към графиките

Посочете:

- изисквания за съдържанието на досието на разрешението (включително „техническите досиета“);
- дали съществува ясен контролен списък, който трябва да се спазва при събиране на досието на разрешението;
- приетата документация за разрешението, издадено преди прилагане на Директивата за оперативна съвместимост;
- изискванията и съдържанието на официалното разрешение;
- времевата рамка за подаване на официалното заявление от сценария на предварителна ангажираност, ако има такава.



Етап 6 Обработване на заявлението за издаване на разрешение

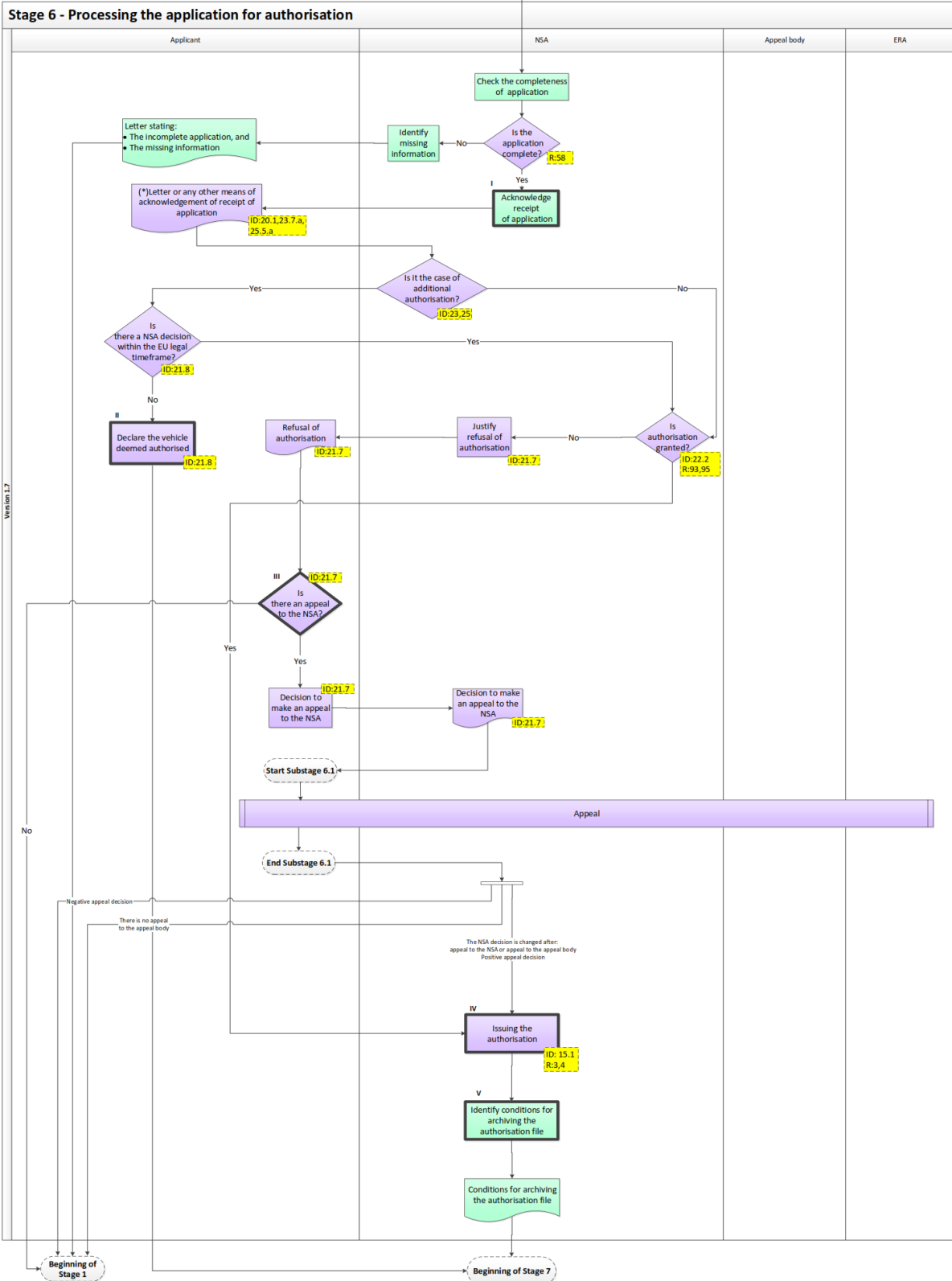
Информация относно националната правна рамка, която трябва да бъде предоставена в допълнение към графиките

Посочете:

- изискванията за признаване на получаването на заявлението;
- изискванията за издаване на разрешение;
- изискванията за обжалване пред НОБ;
- изискванията за съдържанието на основанието за обжалване пред НОБ;
- изискванията за отправяне на обжалване до апелативния орган;
- изискванията за архивиране от НОБ на досието на разрешението;
- изискванията за считаното за предоставено разрешение;

(*)The timeline starts from the moment the application has been acknowledged

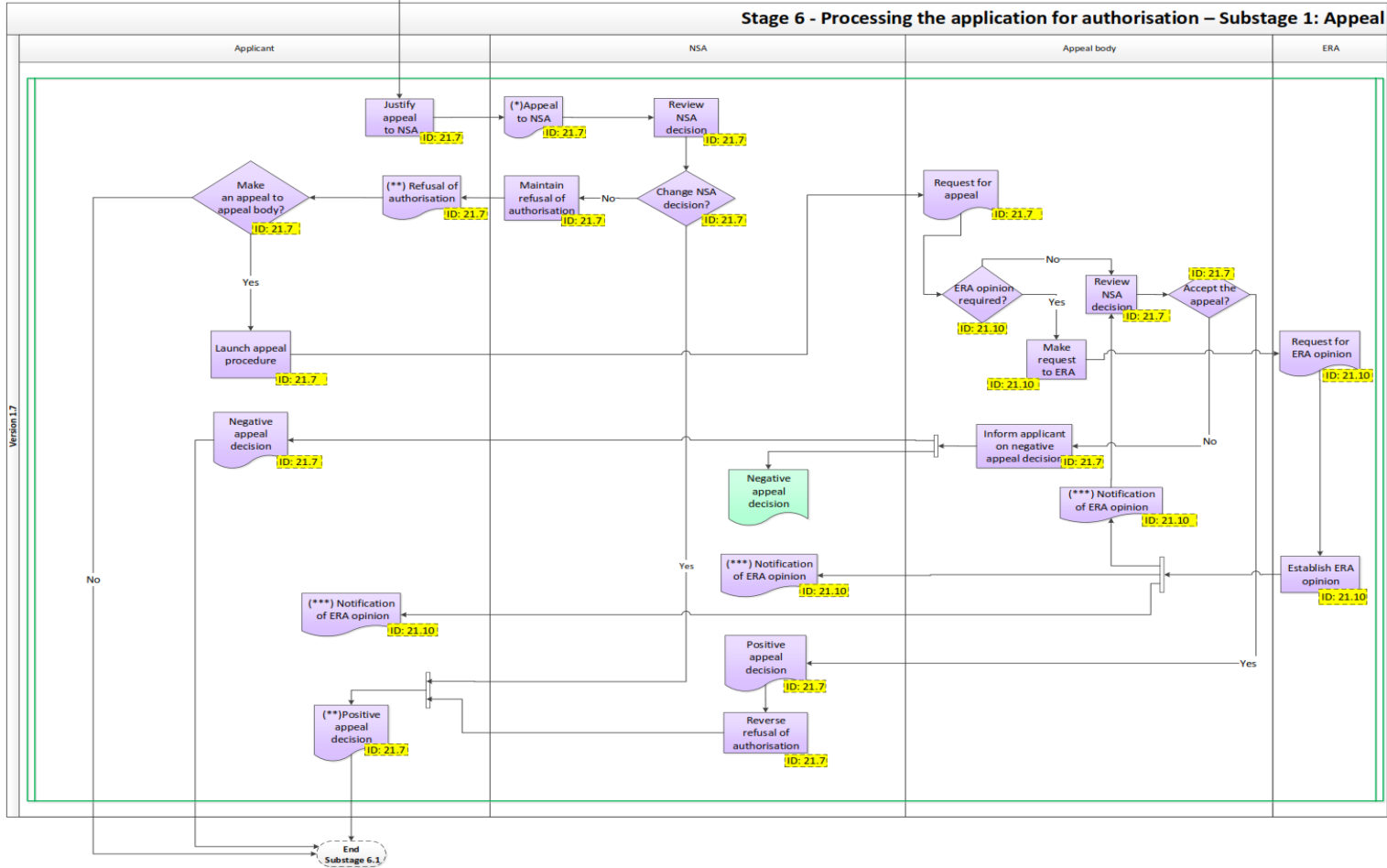
Legal route R: Recommendation 2014/897/EU
 Non mandatory/ ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
 Common practice

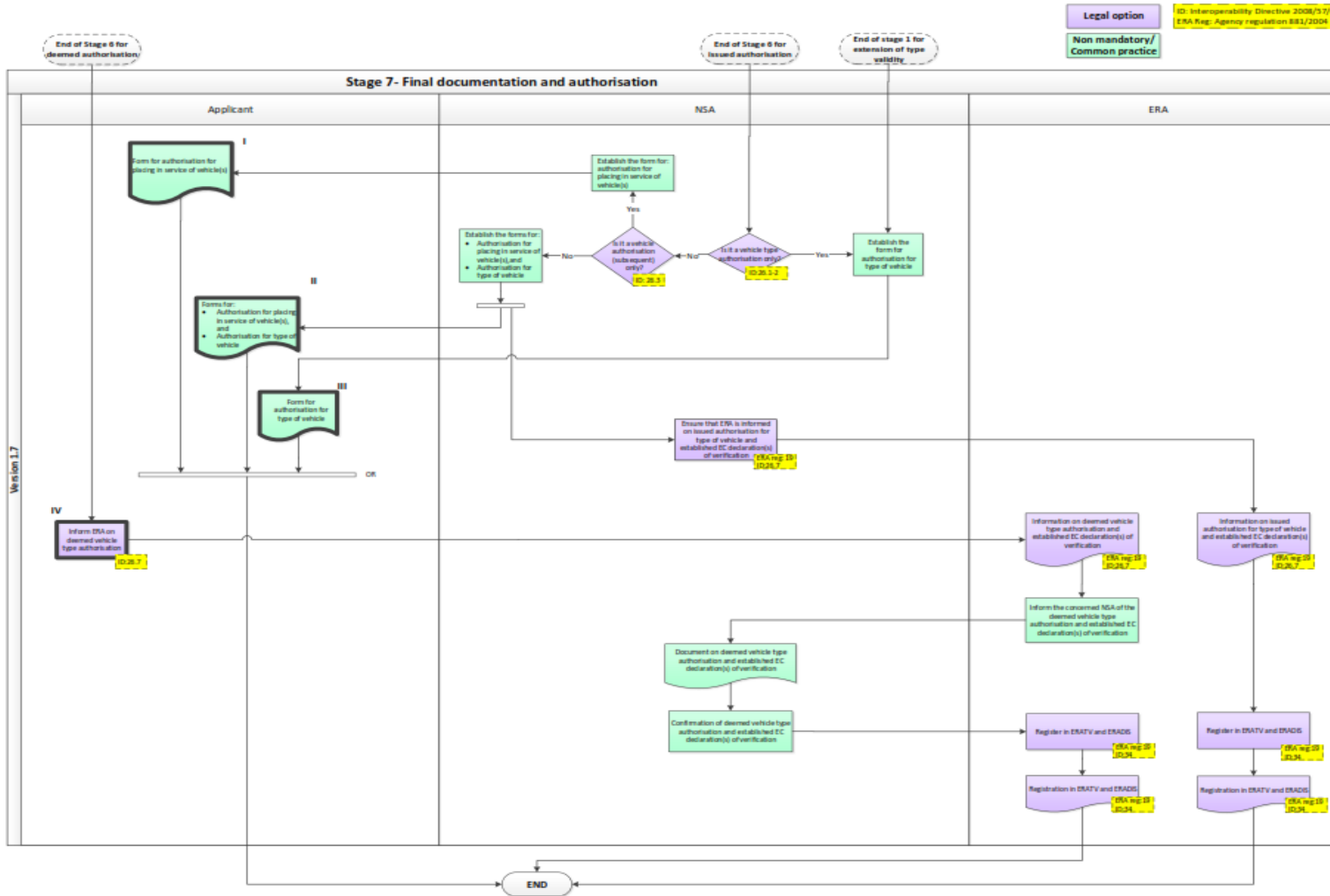




(*) Timeline starts from the moment the NSA has refused the authorisation
 (**) Timeline starts from the receipt of the appeal from the applicant
 (***) Timeline starts from the request of the appeal body to ERA for an opinion

Legal route ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
 Non mandatory/Common practice

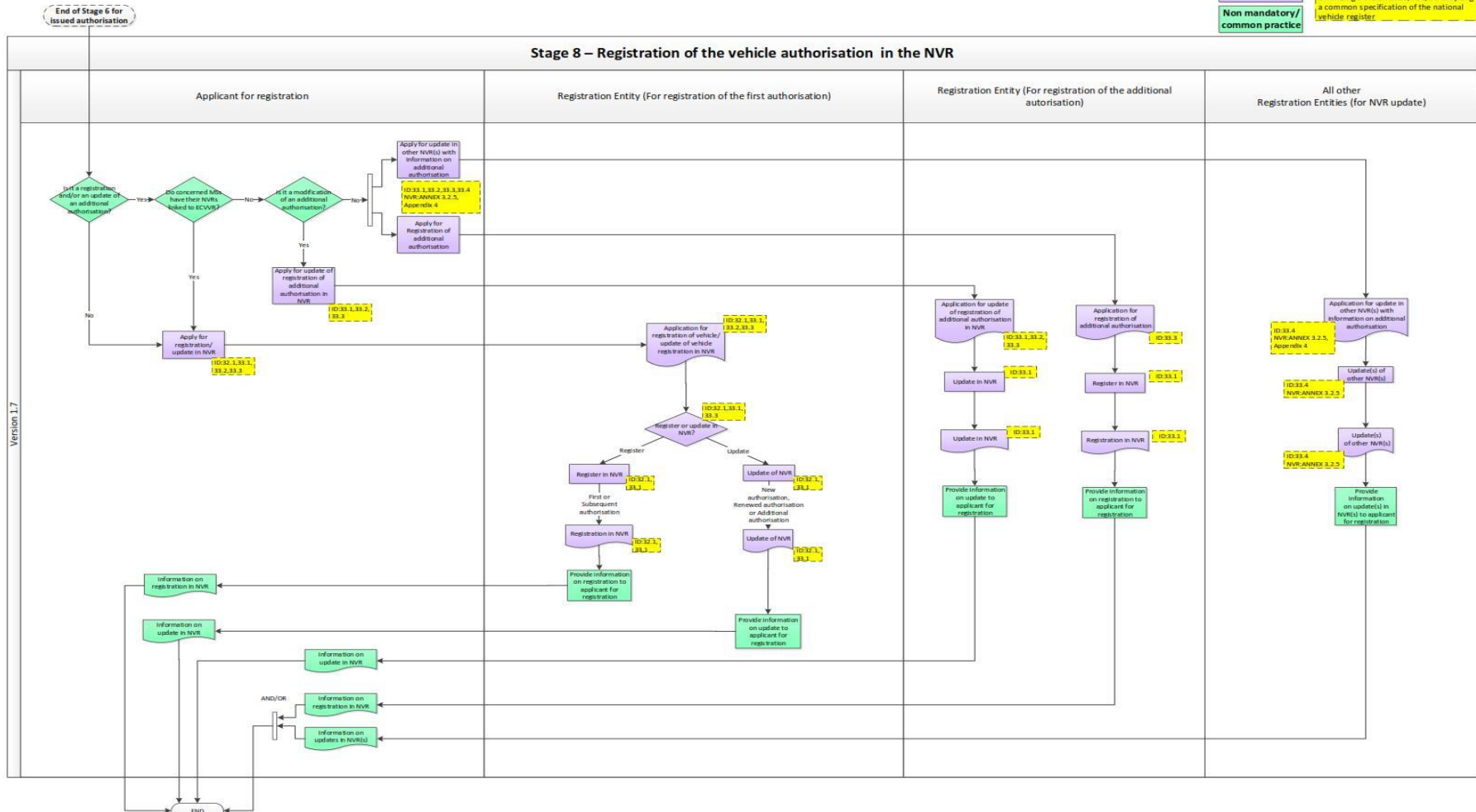






Legal option
Non mandatory/ common practice

ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
 NVR: Commission Decision 2011/107/EU
 amending Decision 2007/756/EC adopting
 a common specification of the national
 vehicle register



НБ: Приканваме заявителите да попълнят този формуляр в рамките на процеса по издаване на разрешително, тъй като той отговаря на нормативните изисквания във връзка с регистъра ЕРРТПС и предоставя пълна информация на всички участници в процеса по издаване на разрешително.

ПРИЛОЖЕНИЕ III — ФОРМУЛЯР НА ЗАЯВЛЕНИЕ

Заглавие (Обозначение на возилото и референтен номер на заявителя)

Статус на формуляра

**ПРЕДВАРИТЕЛНО
ДОГОВАРЯНЕ**

ОЦЕНКА

**ДОСИЕ НА
РАЗРЕШИТЕЛНОТО**

Управление на версиите

Версия:

Дата на версията:

1 ЗАЯВИТЕЛ

Име на заявителя

Пощенски адрес

Пощенски код

Град/държава

Телефон

Официален адрес за електронна поща

Уебсайт

2 ЛИЦЕ ЗА КОНТАКТИ

Име

Длъжност/функция

Телефон

Адрес за електронна поща



3 ВЪЗЛОЖИТЕЛ	
Име на възложителя	<input type="checkbox"/> Възложителят и заявителят са едно и също лице
Пощенски адрес	
Пощенски код	Град/държава
Телефон	Официален адрес за електронна поща
Уебсайт	
4 ЗАЯВЛЕНИЕТО СЕ ОТНАСЯ ДО: (справка: приложение II, раздел 2.6 от Директива 2008/57/ЕО)	
Самоходни влакове с топлинно и/или електрическо задвижване:	
<input type="checkbox"/> неделим влаков състав	
<input type="checkbox"/> електрически и/или дизелов моторвагонен (мотрисен) влак	
<input type="checkbox"/> моторен вагон	
Тягови единици с топлинно и/или електрическо задвижване:	
<input type="checkbox"/> локомотив	
<input type="checkbox"/> маневрен локомотив	
Пътнически вагони и други подобни вагони:	
<input type="checkbox"/> прикачен вагон с кабина за управление	
<input type="checkbox"/> фургон	
<input type="checkbox"/> пътнически вагон	
<input type="checkbox"/> вагон за превоз на коли	
<input type="checkbox"/> неделим състав от пътнически вагони	
Подвижни съоръжения за изграждане и поддръжка на железопътна инфраструктура	
<input type="checkbox"/> релсови специализирани самоходни машини (РССМ)	
<input type="checkbox"/> возила за инспекция на инфраструктурата	
Товарни вагони, РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 321/2013 НА КОМИСИЯТА	
<input type="checkbox"/> товарни вагони, включително возила, предназначени за превозване на камиони	
5 ЦЕЛ НА УПОТРЕБАТА НА ВОЗИЛОТО (ВОЗИЛАТА) И ПРЕДВИДЕНИ МРЕЖИ, В КОИТО ЩЕ СЕ УСТАНОВИ ТЕХНИЧЕСКАТА СЪВМЕСТИМОСТ	



9 TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV		
	Параметър	
0	Идентификация за типа	
0,1	ИДЕНТИФИКАЦИОНЕН НОМЕР НА ТИП	
0,2	Версии, включени в този тип	
0,3	Дата на въвеждане в ЕРРТПС	
1	Обща информация	
1,1	Име на типа	
1,2	Алтернативно име на типа	
1,3	Наименование на производителя:	
1,4	Категория	
1,5	Подкатегория	
2	Съответствие с ТСОС	
2,1	Съответствие с ТСОС	
2,2	Препратка към „ЕО сертификати за изследване на типа“ (ако се прилага модул SB) и/или „ЕО сертификати за изследване на проекта“ (ако се прилага модул SH1)	
2,3	Приложими специфични случаи (специфични случаи, за които е било оценено съответствието)	
2,4	Неспазени раздели от ТСОС	



3	Разрешения	
3,1	Разрешение във	
3.1.1	Държава-членка, в която е издадено разрешението	
3.1.2	Настоящ статус	
3.1.2.1	Статус	
3.1.2.2	Валидност на разрешението (ако е определена)	
3.1.2.3	Кодирани ограничения	
3.1.2.4	Некодирани ограничения	
3.1.3	Исторически	
3.1.3.1	Първоначално разрешение	
3.1.3.1.1	Дата	
3.1.3.1.2	Титуляр на разрешението	
3.1.3.1.3	Препратка към документа на разрешението	
3.1.3.1.4	Препратки към национални сертификати (ако е приложимо)	
3.1.3.1.5	Параметри, за които е оценено съответствието с приложимите национални правила	
3.1.3.1.6	Коментари	
3.1.3.X	Изменение на разрешението	
3.1.3.X.1	Вид изменение	
3.1.3.X.2	Дата	
3.1.3.X.3	Титуляр на разрешението (ако е приложимо)	
3.1.3.X.4	Препратка към документ за изменение на разрешението	
3.1.3.X.5	Препратки към национални сертификати (ако е приложимо)	
3.1.3.X.6	Приложими национални правила (ако е приложимо)	
3.1.3.X.7	Коментари	
3.X	Разрешение във	



4	Технически характеристики на превозното средство	
4,1	Общи технически характеристики	
4.1.1	Брой на кабините на машинистите	
4.1.2	Скорост	
4.1.2.1	Максимална проектна скорост	
4.1.2.2	Максимална скорост, когато превозното средство е празно	
4.1.3	Габарит на колооста	
4.1.4	Условия за използване по отношение на влаковата композиция	
4.1.5	Максимален брой влакови композиции или композирани локомотиви за многоцелева експлоатация	
4.1.6	Брой елементи в състава от товарни вагони (само за подкатегорията „състав от товарни вагони“)	
4.1.7	Маркировка	
4.1.8	Типът отговаря на необходимите изисквания, за да е валидно разрешението за превозното средство, издадено от една държава-членка, в другите държави-членки	
4.1.9	Опасни стоки, за които е подходящо превозното средство (код на цистерна)	
4.1.10	Структурна категория	
4,2	Кинематичен габарит на превозното средство	
4.2.1	Кинематичен габарит на превозното средство (оперативно съвместим габарит)	



4.2.2	Кинематичен габарит на превозното средство (други габарити, оценени по кинематичния метод)	
4,3	Условия на околната среда	
4.3.1	Температурен диапазон	
4.3.2	Диапазон за надморската височина	
4.3.3	Сняг, лед и градушка	
4.3.4	Изхвърляне на баласт вследствие на завихряне (само за превозни средства с $v \geq 190\text{km/h}$)	
4,4	Пожарна безопасност	
4.4.1	Категория на пожарна безопасност	
4,5	Проектна маса и товари	
4.5.1	Допустим полезен товар за различни категории от линии	
4.5.2	Проектна маса	
4.5.2.1	Проектна маса в работен режим	
4.5.2.2	Проектна маса при нормален полезен товар	
4.5.2.3	Проектна маса при изключителен полезен товар	
4.5.3	Статично натоварване на осите	
4.5.3.1	Статично натоварване на осите в работен режим	
4.5.3.2	Статично натоварване на осите при нормален полезен товар/максимално възможен полезен товар за товарни вагони	
4.5.3.3	Статично натоварване на осите при изключителен полезен товар	



4.5.4	Квазистатична насочваща сила (ако превишава границата, определена в ТСОС, или ако не е определена в ТСОС)	
4,6	Динамично поведение на подвижния състав	
4.6.1	Недостиг на надвишение (максимално некомпенсирано странично ускорение), за който е било изпитано превозното средство	
4.6.2	Превозно средство, оборудвано със система за компенсиране на недостиг на надвишение („накланящо се превозно средство“)	
4.6.3	Експлоатационни гранични стойности на еквивалентна коничност (или профил на износено колело), за които е изпитано превозното средство	
4,7	Спиране	
4.7.1	Максимално отрицателно ускорение на влака	
4.7.2	Спиране при нормално движение	
4.7.2.1	Ефективност на спирането върху стръмни наклони с нормален полезен товар	
4.7.2.1.1	Еталонен случай в ТСОС	
4.7.2.1.2	Скорост (ако не е посочен еталонен случай)	
4.7.2.1.3	Наклон (ако не е посочен еталонен случай)	
4.7.2.1.4	Разстояние (ако не е посочен еталонен случай)	
4.7.2.1.5	Време (ако не е посочено разстояние) (ако не е посочен еталонен случай)	



4.7.3	Спирачка за застопоряване при спряно състояние	
4.7.3.1	Всички превозни средства от този тип трябва да бъдат оборудвани със спирачка за застопоряване при спряно състояние (спирачката за застопоряване при спряно състояние е задължителна за превозни средства от този тип)	
4.7.3.2	Тип спирачка за застопоряване при спряно състояние (ако превозното средство е оборудвано с такава)	
4.7.3.3	Максимален наклон, на който превозното средство се задържа неподвижно единствено от спирачката за застопоряване при спряно състояние (ако превозното средство е оборудвано с такава)	
4.7.4	Спирачни системи, с които е оборудвано превозното средство	
4.7.4.1	Индукционна спирачка с вихрови токове	
4.7.4.1.1	Монтирана индукционна спирачка с вихрови токове	
4.7.4.1.2	Възможност за предотвратяване на използването на индукционна спирачка с вихрови токове (само ако е монтирана индукционна спирачка с вихрови токове)	
4.7.4.2	Магнитна спирачка	
4.7.4.2.1	Монтирана магнитна спирачка	



4.7.4.2.2	Възможност за предотвратяване на използването на магнитна спирачка (само ако е монтирана магнитна спирачка)	
4.7.4.3	Рекуперативна спирачка (само за превозни средства с електрическо задвижване)	
4.7.4.3.1	Монтирана рекуперативна спирачка	
4.7.4.3.2	Възможност за предотвратяване на използването на рекуперативната спирачка (само ако е монтирана рекуперативна спирачка)	
4,8	Геометрични характеристики	
4.8.1	Дължина на превозното средство	
4.8.2	Минимален експлоатационен диаметър на колелото	
4.8.3	Ограничения при маневриране	
4.8.4	Минимален радиус на хоризонтална крива	
4.8.5	Минимален радиус на вертикална изпъкнала крива	
4.8.6	Минимален радиус на вертикална вдлъбната крива	
4.8.7	Височина на товарната платформа (за платформени вагони и комбиниран транспорт)	
4.8.8	Възможност за превоз на ферибот	
4,9	Оборудване	
4.9.1	Тип крайно скачване (посочват се силите на опън и натиск)	



4.10.6	Плъзгач на пантограф (обозначава се за всяка система за електрозахранване, за която е оборудвано превозното средство)	
4.10.7	Брой пантографи в контакт с въздушната контактна линия (OCL) (обозначава се за всяка система за електрозахранване, за която е оборудвано превозното средство)	
4.10.8	Най-късо разстояние между два пантографа в контакт с OCL (обозначава се за всяка система за електрозахранване, за която е оборудвано превозното средство; посочва се за всяка едноцелева и, ако е приложимо, многоцелева експлоатация) (само ако броят на вдигнатите пантографи е повече от 1)	
4.10.9	Вид използвана OCL за изпитването на ефективността на токоприемането (обозначава се за всяка система за електрозахранване, за която е оборудвано превозното средство) (само ако броят на вдигнатите пантографи е повече от 1)	
4.10.10	Материал на контактната накладка на пантографа, с която може да е оборудвано превозното средство (обозначава се за всяка система за електрозахранване, за която е оборудвано превозното средство)	



4.10.11	Монтирано устройство за автоматично спускане (ADD) (обозначава се за всяка система за електрозахранване, за която е оборудвано превозното средство)	
4.10.12	Уред за измерване на енергията в съответствие с TCOC с цел фактуриране, монтиран на борда	
4,11	Характеристики, свързани с шума	
4.11.1	Ниво на шум при преминаване (dB(A))	
4.11.2	Нивото на шум при преминаване е било измерено при стандартни условия	
4.11.3	Ниво на шум при престой (dB(A))	
4.11.4	Ниво на шум при потегляне (dB(A))	
4,12	Характеристики, свързани с пътниците	
4.12.1	Общи характеристики, свързани с пътниците	
4.12.1.1	Брой на неподвижните седалки	
4.12.1.2	Брой на тоалетните	
4.12.1.3	Брой на спалните места	
4.12.2	Характеристики, свързани с лица с намалена подвижност (ЛНП)	
4.12.2.1	Брой на местата за сядане с предимство	
4.12.2.2	Брой на пространствата за инвалидни колички	
4.12.2.3	Брой на тоалетните, достъпни за ЛНП	



4.12.2.4	Брой на спалните места, достъпни за инвалидни колички	
4.12.3	Достъп и излизане на пътниците	
4.12.3.1	Височини на платформите, за които е проектирано превозното средство.	
4.12.3.2	Описание на интегрираните помощни средства за качване (ако има такива)	
4.12.3.3	Описание на преносимите помощни средства за качване, ако са включени в проекта на превозното средство, за да се отговори на изискванията на TCOC „Лица с намалена подвижност“ (PRM TSI)	
4,13	Оборудване за контрол, управление и сигнализация (CCS) на борда (само за превозни средства с кабина на машиниста)	
4.13.1	Сигнализация	
4.13.1.1	Оборудване от системата ETCS на борда и неговото ниво	
4.13.1.2	ETCS референци.версия (x.y). Ако версията не е напълно съвместима, тя се посочва в скоби	
4.13.1.3	Бордово оборудване от системата ETCS за приемане на информация чрез функция за допълнително предаване на данни (in-fill) по кабелна линия или GSM-R	



4.13.1.4	Внедрени национални приложения за ETCS (NID_XUSER от пакет 44)	
4.13.1.5	Монтирани влакови защитни, контролни и предупредителни системи от клас В или други (система и, ако е приложимо, версия)	
4.13.1.6	Специални условия, въведени на борда за превключване между различни влакови защитни, контролни и предупредителни системи.	
4.13.2	Радиооборудване	
4.13.2.1	Бордово GSM-R оборудване и неговата версия (FRS и SRS)	
4.13.2.2	Брой мобилни GSM-R комплекти в кабината на машиниста за предаване на данни	
4.13.2.3	Монтирани радиосистеми от клас В или други (система и, ако е приложимо, версия)	
4.13.2.4	Специални условия, въведени на борда за превключване между различни радиосистеми.	
4,14	Съвместимост със системите за установяване на наличието на влак	
4.14.1	Вид системи за установяване на наличието на влак, за които е проектирано и изпитано превозното средство	
4.14.2	Подробни характеристики на превозното средство, свързани със съвместимостта със системите за установяване на наличието на влак	



4.14.2.1	Максимално разстояние между последователно разположените оси	
4.14.2.2	Минимално разстояние между последователно разположените оси	
4.14.2.3	Разстояние между първата и последната ос	
4.14.2.4	Максимална дължина на челото на возилото	
4.14.2.5	Минимална ширина на бандажа на колелото	
4.14.2.6	Минимален диаметър на колелото	
4.14.2.7	Минимална дебелина на ребордите	
4.14.2.8	Минимална височина на ребордите	
4.14.2.9	Максимална височина на ребордите	
4.14.2.10	Минимално натоварване на оста	
4.14.2.11	Пространство без метал и индуктивни компоненти между колелата	
4.14.2.12	Материалът на колелата е феромагнитен	
4.14.2.13	Максимална мощност на опесъчаване	
4.14.2.14	Възможност за предотвратяване на използването на опесъчаване	
4.14.2.15	Метална маса на превозното средство	
4.14.2.16	Максимална стойност за импеданса между противоположни колела от колоос	



4.14.2.17	Минимална стойност за импеданса на превозното средство (между колелата и пантографа) (само за превозни средства, оборудвани за прав ток с напрежение 1 500 V или 3 000 V)	
4.14.2.18	Електромагнитни смущения, причинени от обратен ток в релсите	
4.14.2.19	Електромагнитно излъчване от влака по отношение на съвместимостта със системите за установяване на наличието на влак	

10 ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО СИСТЕМИТЕ ЗА КОНТРОЛ, УПРАВЛЕНИЕ И СИГНАЛИЗАЦИЯ, ИЗИСКВАНА ЗА РАЗРЕШАВАНЕТО НА БОРДОВАТА ПОДСИСТЕМА ETCS

10.1	Екран на системата ETCS (интерфейс машинист—машина) (производител, версия на хардуера, версия на софтуера)	
10.2	Оборудване за измерване на изминатия път (производител, версия на хардуера, версия на софтуера)	
10.3	Устройство за контрол на активността на машиниста (производител, версия на хардуера, версия на софтуера)	
10.4	Бордово устройство за записване на правно значими данни (производител, версия на хардуера, версия на софтуера)	
10.5	Екран на оборудването за GSM-R (интерфейс машинист—машина) (производител, версия на хардуера, версия на софтуера)	

Приложение: Съдържание на формуляра на заявление

Обозначение на возилото и референтен номер на заявителя

Тук заявителят следва да посочи обозначението на возилото/типа и своя референтен номер. Може да бъде приложена и фотография.

Статус на формуляра/Управление на версиите

Статус на формуляра:

Трите елемента по-долу обхващат основни етапи съгласно европейската правна рамка:

- предварително договаряне (етап S2 съгласно НПР — Предварително договаряне): на този етап на заявителя се предоставя преглед на неговия проект, т.н. „стратегия по издаване на разрешително“, който обхваща случая (случаите) на предоставяне на разрешително, техническите правила (ТСОС, национални правила, дерогации (ако има такива) и процедури по проверка, включително анализи на риска или изпитвания, които предстои да бъдат извършени;

Забележка: Документът може да се използва на началния етап на процеса по издаване на разрешително и преди срещата за предварително договаряне;

- оценка (етап S3 съгласно НПР — Оценка): формулярът може да се използва при оценката на разрешителното като междинен документ, предоставящ по-подробна информация за проекта на националните органи по безопасността;
- досие на разрешителното/техническо досие (етап S6 съгласно НПР — Съставяне на досие на разрешителното и подаване на заявлението): заявителят съставя техническите досиета и актуализира формуляра съобразно окончателната информация, като например параметрите на ЕРРТПС .

Управление на версиите/дата:

Заявителят трябва да актуализира версията на документа при внасяне на промени.

Раздели 1—3: Информация относно заявителя:

Тази част следва да съдържа всички необходими данни за контакт, свързани със заявителя и/или възложителя, който изпълнява функцията на заявител.

Заявителят може да е консорциум, съставен от няколко субекта.

Раздел 4: Информация относно заявлението за разрешаване:

Заявителят трябва да посочи за кой тип подвижен състав или тип вагони се отнася заявлението.

Подробни определения се съдържат в следните документи:

- приложение I, раздел 1.2 към Директива 2008/57/ЕО.
- приложение II, раздел 2.7 към Решение 2011/18/ЕС.
- раздел 2 от ТСОС „Товарни вагони“ и ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“.

Раздел 5: Цел на употребата на возилото (возилата) и предвидени мрежи, в които ще се установи техническата съвместимост

Тук заявителят трябва да обясни условията за употреба и/или ограниченията на возилото (возилата) и предвидените мрежи, в които ще се установи техническата съвместимост.

Предвидено е и поле за въвеждане на предназначена за националния орган по безопасността информация относно кодираните и не кодираните ограничения. Ограниченията са разяснени в Решението за НРВ (Решение 2007/756/ЕО, изменено с Решение 2011/107/ЕС) и в документи ERA/TD/2011-09/INT и ERA/GUI/01-2012/INT.

Раздел 6: Вид на заявлението:

Заявителят предлага случай на предоставяне на разрешително за заявлението. За определения на различните случаи на предоставяне на разрешително в ж формуляра и/или раздел 4.3 от Референтния документ „Наръчник за прилагане“.

Случаят на предоставяне на разрешително се представя на националния орган (органи) по безопасността по време на срещата за предварително договаряне.

Раздел 7: Предходно разрешително (разрешителни) за возила

Заявителят попълва следните елементи на информацията относно предходните разрешителни за возило/тип:

- НОБ: наименованието на националния орган по безопасността, който е предоставил предходното разрешително за возило/тип,
- дата на ПВЕ: датата (датите) на връчване на разрешението за въвеждане в експлоатация,
- EIN референтен номер: за определение в.ж. Решение 2007/756/ЕО, изменено с Решение 2011/107/ЕС.

Забележка: всички тези данни се съдържат в предходното разрешение за въвеждане в експлоатация (ПВЕ).

Раздел 8: Обхват и определение на проекта по издаване на разрешително

В този раздел заявителят дава общ преглед на проекта (проектите):

- обща информация относно возилото/типа, за които се иска разрешително;
- технически обхват и интерфейси: заявителят определя кои подсистеми са обхванати в заявлението (подвижен състав, бордова система за контрол, управление и сигнализация, и т.н.);
- план, график, етапни постижения на проекта по предоставяне на разрешително;
- искане на дерогации от версия (версии) на ТСОС — посочете основанията за искане на дерогации: за дерогации от ТСОС заявителят следва да се позове на член 9 от Директива 2008/57/ЕО и на съществуващата национална правна рамка.

Раздел 9: Технически характеристики на возилото, ERA/GUI/01-2012/INT, ЕРРТПС

Заявителят следва да посочи на националния орган (органи) по безопасността техническите характеристики/параметрите на возилото въз основа на европейския регистър на разрешените типове превозни средства (ЕРРТПС). Структурата на този раздел е идентична с тази в ЕРРТПС.

За повече информация относно ЕРРТПС вж. публикувания наръчник за прилагане „ERA/GUI/01-2012/INT“, който може да се намери на следния адрес: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

Раздел 10: ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО СИСТЕМИТЕ ЗА КОНТРОЛ, УПРАВЛЕНИЕ И СИГНАЛИЗАЦИЯ, ИЗИСКВАНА ЗА РАЗРЕШАВАНЕТО НА БОРДОВАТА ПОДСИСТЕМА ETCS

В този раздел заявителят трябва да посочи допълнителна информация относно бордовата подсистема ETCS.

Раздели 11—13

Заявителят трябва да посочи данни за контакт на оценяващите органи, които е предвидено да участват. Тези раздели се отнасят до: нотифицирания орган във връзка с оценката на съответствието с ТСОС,

определения орган във връзка с оценката на съответствието с националните правила и органа за оценка на риска във връзка с оценката на съответствието с ОМБ, когато се изисква такава оценка.

Раздел 14: СЕРТИФИКАТИ, ИЗДАДЕНИ В СЪОТВЕТСТВИЕ С НАЦИОНАЛНИ ПРАВИЛА, И СЕРТИФИКАТИ, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА УСТАНОВЯВАНЕ НА ТЕХНИЧЕСКА СЪВМЕСТИМОСТ СЪГЛАСНО приложение VI към Директива 2008/57/ЕО

Заявителят съставя „Техническо досие, придружаващо ЕО декларацията“. То съдържа всички придружаващи документи, необходими за разрешението за въвеждане в експлоатация, като:

- всички документи от нотифицираните и определените органи (включително всички сертификати);
- всички други документи, изисквани съгласно приложимото законодателство на ЕС, включително чертежи и др., изисквани съгласно параграф 2.4 от приложение VI към Директива 2008/57/ЕО;
- всички други документи, необходими за издаване на разрешителното и текущата експлоатация на подсистемата/возилото (включително ограниченията и условията на употреба).

В този раздел заявителят трябва да се позове на документите, включени в техническото досие, като:

- ЕО декларация за проверка на возило;
- ЕО сертификати за проверка, издадени от нотифициращия орган (органи) въз основа на ТСОС;
- ЕО декларация за проверка на съставни елементи на оперативната съвместимост;
- междинни декларации за проверка (ISV), ако има такива;
- техническо досие, изготвено от нотифицирания орган (органи);
- ЕО сертификати за проверка за съответствие с национални правила, издадени от нотифициращия орган (органи);
- техническо досие, изготвено от определения орган (органи);
- доклади за оценка на безопасността, изготвени въз основа на оценка на риска съгласно ОБМ;
- документи, изисквани съгласно други директиви, включително сертификати на трети страни, ако се изискват.

Раздел 15: СПЕЦИФИКАЦИИ, СТАНДАРТИ, НОРМИ И НАЦИОНАЛНИ ТЕХНИЧЕСКИ ПРАВИЛА, ИЗПОЛЗВАНИ В ПРОЦЕСА ПО ИЗДАВАНЕ НА РАЗРЕШИТЕЛНО

Заявителят носи отговорност за изпълнение на всички съществени изисквания, съдържащи се във всички приложими нормативни актове.

В този раздел се попълват **задължителните спецификации съгласно:**

- техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС);
- националните технически правила;
- стандартите, пряко цитирани в ТСОС и/или националните технически правила;
- други нормативни изисквания.

както и **незадължителните спецификации съгласно:**

- хармонизираните стандарти EN;
- други публични стандарти и документи;
- фирмени стандарти.

Раздели 16 и 17:

Заявителят трябва да декларира, че предоставената информация е вярна и пълна.