

Преминване на Европа към устойчив и безопасен железопътен пазар без граници.

Ръководство

Указания за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила

	<i>Изготвено от</i>	<i>Проверено от</i>	<i>Одобрено от</i>
<i>Име</i>	E. DEL RIO	O. REBOLLO	I. MENDEZ
<i>Длъжност</i>	Служител по проект	Ръководител на екипа	Ръководител на звено
<i>Дата</i>	19.2.2024 г.	19.2.2024 г.	19.2.2024 г.
<i>Подпис(и)</i>			

История на документа

<i>Версия</i>	<i>Дата</i>	<i>Бележки</i>
1.0	21.9.2018 г.	Окончателна версия за публикация въз основа на работен документ версия 0.8
2.0	19.4.2023 г.	Версия 2.0, включваща натрупан опит
2.1	14.2.2024 г.	<ul style="list-style-type: none"> - Незначителни изменения в целия документ (поправка на печатни грешки, поправка на грешни препратки, добавяне на допълнителни препратки между разделите, актуализирани хипервръзки към уебсайтове и др.) - §2.1 добавени наскоро приети правни текстове и свързани документи ([36] до [42]) - §2.2 изменено определението на „валидиране“ в таблица 2 - §2.2 добавяне на нови съкращения в таблица 3 (УИ, ЖП и (ТСОС) КУС) - §3.2.2.2 добавено е позоваване на ръководството за ТСОС и е премахнат дублиращият се текст - §3.2.3.2 нов текст относно обхвата на управлението на конфигурациите на типовете возила - §3.2.2.8 нов текст относно обхвата на оценките от страна на НДУ за областта на използване, когато не се прилагат национални правила - §3.2.3 нов текст с примери за различните заявители в член 2, параграф 22 от Директива (ЕС) 2016/797 - §3.2.5 добавено разяснение относно правата на притежателя на типа возило - §3.2.6 добавено разяснение относно участието на УИ в разрешаването

		<ul style="list-style-type: none"> - §3.2.8.1 нов текст относно събирането на натрупан опит от НОБ - §3.2.12 нов текст относно съседни гари срещу разширяване на района на използване - §3.3.1.4 нов текст относно правото на Съюза, което може да бъде приложимо (препратка към списъка на ERA) - §3.3.1.9 премахнат еквивалент на таблица 4 в CSM RA и Регламент (ЕС) 2018/545 - §3.3.1.14 добавена е втора стъпка за предложения срок за групиране на независимата оценка на измененията по член 15, параграф 1, буква б) - §3.3.2.3 нов текст за комбинирания случай нов + разширен района на използване, преместване на текста между разделите, препратки към преработените TCOC за КУС - §3.3.2.4 нов текст във връзка с член 21, параграф 12, буква б) от Директива (ЕС) 2016/797 и изменения от последното разрешение - §3.3.2.6 чести грешки в приложенията C2T, преместени в точка 3.7.8 - §3.3.2.6.1 нова точка за изменение на превозни средства с разнороден произход - §3.3.2.6.2 нов текст на заявления C2T, когато заявителят не е притежател - §3.3.2.6.3 нова точка за последващи приложения C2T - §3.3.3.1 нов текст за отговорностите по отношение на обхвата на сертифицирането - §3.3.3.2 нов текст за техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, и референтна стойност за праговете на основните проектни характеристики - §3.3.4.1 нов текст, обхващащ няколко аспекта на уведомленията, член 16, параграф 4 - §3.3.4.5 нова точка за замени в контекста на ремонт - §3.3.5.1 опростяване на текста, адаптиране към последните TCOC, добавено позоваване на RDD - §3.3.5.2 текст, заменен с препратка към TCOC за ЛППС - §3.3.5.3 текст, заменен с препратка към ръководството за TCOC - §3.3.5.4 текст, заменен с препратка към ръководството за TCOC - §3.3.5.5 текст, заменен с препратка към ръководството за TCOC - §3.3.5.6 текст, заменен с препратка към ръководството за TCOC - §3.3.5.7 текст, заменен с препратка към ръководството за TCOC - §3.3.5.8 текст, заменен с препратка към ръководството за TCOC - §3.3.5.9 текст, заменен с препратка към ръководството за TCOC - §3.3.8 преместен текст за това какво следва да се счита за „условия за използване“ от точка 3.11.1.6.1, нов текст за условията за използване от предишни разрешения - §3.3.9.1 добавена препратка към TCOC за ЛППС и ръководство, нов текст за европейския номер на возилото (EVN) на влака при замяна на возило - §3.4.2.1 преместен текст от точка 3.4.3, добавен текст за липсващи аспекти в заявленията за предварителна процедура - §3.4.3.5 нова точка за изменение на базовото състояние при предварителната процедура - §3.5.2 премахване на дублиран текст - §3.5.2.1 добавена препратка към TCOC за ЛПСС и „Товарни вагони“ - §3.5.2.2 текст, заменен с препратка към ръководството за TCOC - §3.5.2.3 актуализиран текст след изменение на TCOC за ЛПСС - §3.5.2.4 премахната точка - §3.5.3 актуализиран текст след преработването на TCOC за КУС - §3.6.2.1 нов текст във връзка с несъответствие с TCOC в предишно разрешение - §3.6.3 добавени доброволни образци TEM_VEA_060, 061 и 062 - §3.7.1 нов текст за завършеност проверка спрямо оценка - §3.7.7.1 добавен текст за избягване на дублиране на работата между оценителите - §3.7.8.4 нова точка с текст от 3.3.2.6 - §3.7.9.1 нов текст относно техническата съвместимост и участието на УИ - §3.7.10.1 добавяне на разяснения относно проблемите със записването във възможно най-кратък срок - §3.7.10.2 нов текст за примери за категории въпроси и срокове, договорени за въпроси от тип 4, преместване на текста между подточките, - §3.7.11 добавени разяснения относно удължаването на сроковете от страна на НОБ за района на използване - §3.7.15 премахване на текст от ръководството - §3.8.2.2 добавено разяснение относно версиите на разрешенията - §3.8.2.3 нова точка в условията за използване, прехвърлен от предишни разрешения - §3.8.4.1 нов текст за искане на проект на тип в ERATV преди подаване на заявлението - §3.8.4.1.2 нови текстови вписвания в ERATV, получени от стари возила - §3.8.4.1.3 нов текст за различните „ЕО“ сертификати в ERATV - §3.8.4.1.4 нова точка относно вписванията в ERATV при използване на режим на извънредни обстоятелства - §3.8.4.2 добавена възможност за компилиране на типове след разширение на района на използване - §3.8.5.1 нов текст относно задействането на искане за преглед в системата за обслужване на едно гише - §3.8.5.1 добавена препратка към раздела за Апелативния съвет на уебсайта на ERA
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none">- §3.11.1.6.1 реорганизация на съдържанието, нов текст на „ЕО“ сертификатите и модулите, преместване на текста относно „ЕО“ декларацията за проверка в С2Т в нова точка 3.11.2.6- §3.11.1.6.3 нов текст относно досието, придружаващо „ЕО“ сертификатите и техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларациите за проверка- §3.11.1.7.3 точката е премахната след преработката на ТСОС за КУС- §3.11.1.9 нов текст, обхващащ возила от категория RIV/RIC (взаимно използване на товарни вагони/пътнически вагони)- §3.11.1.14 нова таблица 5, Установяване на изисквания спрямо значително изменение- §3.11.2.6 нова точка за оценка на „ЕО“ декларациите за проверка в приложения С2Т
--	--	--

Настоящият документ не е правно обвързващо ръководство на Европейската железопътна агенция. Той не засяга процесите на вземане на решения, предвидени в приложимото законодателство на ЕС. Освен това задължителното тълкуване на законодателството на ЕС е изключително правомощие на Съда на Европейския съюз.

Съдържание

0. ОБОБЩАВАЩА ТАБЛИЦА	9
1. ВЪВЕДЕНИЕ	15
1.1. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ	15
1.2. ОБХВАТ	15
1.3. ЦЕЛИ.....	15
1.4. УПРАВЛЕНИЕ НА ДОКУМЕНТА.....	15
2. ПОЗОВАВАНИЯ, ТЕРМИНИ И СЪКРАЩЕНИЯ	16
2.1. СПРАВОЧНИ ДОКУМЕНТИ	16
2.2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СЪКРАЩЕНИЯ	19
3. СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРАКТИЧЕСКИТЕ РАЗПОРЕДБИ	22
3.1. СЪОБРАЖЕНИЯ	22
3.1.1. Регламент (ЕС) 2018/545.....	22
3.1.2. Регламент (ЕС) 2020/781.....	22
3.2. ГЛАВА 1 – ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ	22
3.2.1. Член 1: Предмет и обхват.....	22
3.2.2. Член 2: Определения	22
3.2.2.1. (1) Разрешаващ орган	22
3.2.2.2. (2) Основни проектни характеристики	23
3.2.2.3. (3) Управление на конфигурацията	23
3.2.2.4. (4) Дата на получаване на заявлението.....	24
3.2.2.5. (5) Субект, управляващ изменението	24
3.2.2.6. (6) Притежател на разрешението за тип возило	24
3.2.2.7. (7) Обосновано съмнение	25
3.2.2.8. (8) Национален орган по безопасността за района на използване или НОБ за района на използване	25
3.2.2.9. (9) Предварителна процедура	26
3.2.2.10. (10) Базово състояние при предварителната процедура	26
3.2.2.11. (11) Установяване на изискванията	26
3.2.2.12. (12) Безопасно интегриране.....	26
3.2.2.13. (13) Вариант на типа возило.....	27
3.2.2.14. (14) Версия на типа возило.....	27
3.2.2.15. (15) Разрешение за пускане на возило на пазара	27
3.2.2.16. (16) Разрешение за тип возило	28
3.2.2.17. (17) Съответна дата	28
3.2.3. Член 3: Отговорности на заявителя	28
3.2.3.1. Отговорности на „заявителя“, посочен в Регламент (ЕС) 2018/545	30
3.2.3.2. Отговорности на заявителя за целите на член 15 от Директива (ЕС) 2016/797	30
3.2.4. Член 4: Отговорности на разрешаващия орган	31
3.2.5. Член 5: Отговорности на притежателя на разрешение за тип возило	31
3.2.6. Член 6: Отговорности на управителя на инфраструктура	32
3.2.7. Член 7: Отговорности на националните органи по безопасността за района на използване	33
3.2.8. Член 8: Отговорности на Агенцията	34
3.2.8.1. Протокол за регистриране и обмен на информация	34
3.2.8.2. Инструментариум за разрешаване на возила	34
3.2.9. Член 9: Използване на разрешено возило	35
3.2.10. Член 10: Език	36
3.2.11. Член 11: Процес на издаване на разрешение за трамваи-влакове в Единното европейско железопътно пространство	37
3.2.12. Член 12: Трансгранични споразумения	37
3.3. ГЛАВА 2 – ЕТАП 1: ПОДГОТОВКА НА ЗАЯВЛЕНИЕТО	38
3.3.1. Член 13: Установяване на изискванията	38
3.3.1.1. Защо е необходимо да се извършва установяване на изискванията	39
3.3.1.2. Какво представлява установяването на изискванията?	39
3.3.1.3. Обхват на установяването на изискванията.....	41

3.3.1.4.	Друго приложимо законодателство на Съюза	43
3.3.1.5.	Роли и отговорности в рамките на процеса на установяване на изискванията.....	44
3.3.1.6.	Случаи на разрешаване, за които е необходимо да се извърши установяване на изискванията.....	47
3.3.1.7.	Задължително използване на процеса на оценяване на риска, посочен в приложение I към CSM RA, за процеса на установяване на изискванията	48
3.3.1.8.	Съществени изменения съгласно Регламент (ЕС) № 402/2013 и установяване на изискванията	48
3.3.1.9.	Установяване на изискванията що се отнася до съществените изисквания, различни от безопасността.....	49
3.3.1.10.	Компетенции на организацията за оценяване на процеса на установяване на изискванията	52
3.3.1.11.	Вътрешна оценяваща организация за оценка на процеса на установяване на изисквания.....	54
3.3.1.12.	Отношения между организацията, извършваща независима оценка на безопасността (стандарт на CENELEC), и оценяващите организации	54
3.3.1.13.	Извършване на процеса на установяване на изискванията за платформи на возила	55
3.3.1.14.	Групиране на изменения по член 15, параграф 1, буква б) в една независима оценка	57
3.3.1.15.	Определяне на изискванията и независима оценка от оценяващата организация за инсталиране на бордова система за КУС в съществуващо возило	58
3.3.1.16.	Установяване на изискванията и независима оценка от оценяваща организация в случай на инсталиране на нова кабинна радиосистема на съществуващо возило.....	59
3.3.2.	Член 14: Идентифициране на съответния вид разрешение.....	60
3.3.2.1.	Случай на първо разрешение – член 14, параграф 1, буква а).....	60
3.3.2.2.	Подновено разрешение за тип возило – член 14, параграф 1, буква б).....	60
3.3.2.3.	Разширен район на използване — член 14, параграф 1, буква в).....	61
3.3.2.4.	Случай на ново разрешение — член 14, параграф 1, буква г).....	65
3.3.2.5.	Разширен район на използване, изискващ изменения във возилото и/или типа возило — член 14, параграф 3, буква а)	66
3.3.2.6.	Разрешение при съответствие с типа съгласно член 14, параграф 1, буква д)	67
3.3.3.	Член 15: Изменения във вече разрешен тип возило	69
3.3.3.1.	Отговорност за управлението на измененията на разрешен тип возило	69
3.3.3.2.	Категории изменения на разрешен тип возило	70
3.3.3.3.	Изменения, управлявани от субект, който не е притежател на разрешението за тип возило	73
3.3.3.4.	Възможности за създаване на варианти и версии на возило или тип возило.....	74
3.3.4.	Член 16: Изменения във вече разрешено возило	74
3.3.4.1.	Уведомление за изменения във возилата съгласно член 16, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545	74
3.3.4.2.	Привеждане на возило в съответствие с друга версия на типа возило (създадена след изменение по член 15, параграф 1, буква в))	76
3.3.4.3.	Привеждане на возило в съответствие с друг тип возило.....	76
3.3.4.4.	Изменения във возилата, категоризирани в съответствие с член 15, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545, когато субектът, управляващ изменението, е и притежател на разрешение за тип возило	76
3.3.4.5.	Изменения, свързани със замени в рамките на ремонт.....	76
3.3.5.	Член 17: Идентифициране на правилата, включително за неприлагане на технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС)	77
3.3.5.1.	Идентифициране на приложимите правила	77
3.3.5.2.	Приложимост на точка 7.1.4 от ТСОС за ЛПСС за специални возила като релсови специализирани самоходни машини (РССМ).....	78
3.3.5.3.	Несъвършенства на ТСОС.....	78
3.3.5.4.	Неприлагане на ТСОС	78
3.3.5.5.	ТСОС и национални правила.....	78
3.3.5.6.	Частичен избор на изисквания от по-нова версия на дадена ТСОС в сравнение с приложимата за оценяването ТСОС.....	78
3.3.5.7.	Приемливи начини за постигане на съответствие	78
3.3.5.8.	Иновативни решения.....	78
3.3.5.9.	Приемливи национални начини за постигане на съответствие:.....	78
3.3.6.	Член 18: Идентифициране и дефиниране на необходимите мерки при използване на возилото при изпитвания по железопътната мрежа.....	78
3.3.7.	Член 19: Временно разрешение за използване на возило за изпитване по железопътната мрежа	79
3.3.7.1.	Временно разрешение за използване на возило за изпитване по железопътната мрежа	79
3.3.7.2.	Прилагане на системата за управление на безопасността на железопътното предприятие	79
3.3.7.3.	Оценяване на рисковете	80
3.3.7.4.	Процедури на управителя на инфраструктура за изпитванията по железопътната мрежа	81
3.3.8.	Член 20: Идентифициране на предвидените условия за използване на возилото и други ограничения.....	81
3.3.9.	Член 21: Идентифициране на оценяванията на съответствието	84
3.3.9.1.	Издаване на разрешение на предварително установени композиции.....	84

3.4.	ГЛАВА 3 – ЕТАП 2: ПРЕДВАРИТЕЛНА ПРОЦЕДУРА	87
3.4.1.	<i>Член 22: Предварителна процедура</i>	87
3.4.2.	<i>Член 23: Досие за предварителната процедура</i>	88
3.4.2.1.	Непълно досие за предварителната процедура	88
3.4.2.2.	План на заявителя	88
3.4.3.	<i>Член 24: Базово състояние при предварителната процедура</i>	89
3.4.3.1.	Базово състояние при предварителната процедура – правен статут	89
3.4.3.2.	Промяна на разрешаващия орган през етапа на предварителната процедура или след него	89
3.4.3.3.	Срокове за предварителната процедура	90
3.4.3.4.	Валидност на базовото състояние при предварителната процедура.....	90
3.4.3.5.	Изменение на базовото състояние при предварителната процедура	90
3.5.	ГЛАВА 4 – ЕТАП 3: ОЦЕНЯВАНЕ НА СЪОТВЕТСТВИЕТО.....	90
3.5.1.	<i>Член 25: Оценка на съответствието</i>	91
3.5.1.1.	Организации за оценяване на съответствието (СAB)	91
3.5.1.2.	Извършване на оценяване на съответствието.....	91
3.5.2.	<i>Член 26: Провеждане на проверки и установяване на данни</i>	92
3.5.2.1.	Валидност на „ЕО“ сертификатите.....	93
3.5.2.2.	Използване на междинни декларации за проверка (ISV)	94
3.5.2.3.	Документация за поддръжката	94
3.5.3.	<i>Член 27: Коригиране на несъответствия</i>	94
3.6.	ГЛАВА 5 – ЕТАП 4: ПОДАВАНЕ НА ЗАЯВЛЕНИЕТО	96
3.6.1.	<i>Член 28: Установяване на доказателствени данни за заявлението</i>	96
3.6.2.	<i>Член 29: Съставяне на придружаващото досие към заявлението</i>	97
3.6.2.1.	Ново разрешение или разширение на района на използване.....	97
3.6.3.	<i>Член 30: Съдържание и пълнота на заявлението</i>	97
3.6.4.	<i>Член 31: Подаване на заявлението за искане на разрешение чрез системата за обслужване на едно гише</i>	98
3.7.	ГЛАВА 6 – ЕТАП 5: РАЗГЛЕЖДАНЕ НА ЗАЯВЛЕНИЕТО	100
3.7.1.	<i>Член 32: Проверка за пълнота на заявлението</i>	100
3.7.2.	<i>Член 33: Потвърждение на получаването на заявлението</i>	100
3.7.3.	<i>Член 34: Срок за оценяване на заявлението</i>	100
3.7.4.	<i>Член 35: Комуникации по време на оценяването на заявлението</i>	101
3.7.5.	<i>Член 36: Управление на информацията относно оценяването на заявлението</i>	101
3.7.6.	<i>Член 37: Координация между разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване при оценяването на заявлението</i>	101
3.7.6.1.	Координация между разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване.....	101
3.7.6.2.	Изключване на железопътни мрежи от района на използване	102
3.7.6.3.	Признаване на разрешителни, издадени от Федералната служба по транспорта на Швейцария	102
3.7.7.	<i>Член 38: Оценка на заявлението</i>	102
3.7.7.1.	Разумна увереност.....	102
3.7.7.2.	Обхват на оценяването.....	103
3.7.8.	<i>Член 39: Оценка на заявлението, извършвано от разрешаващия орган</i>	104
3.7.8.1.	Проверка на приложената методология за установяване на изискванията (приложима е само в случай, че тази методика не е стандартизирана)	104
3.7.8.2.	Проверка на пълнотата, релеванността и съгласуваността на данните от приложената методика за установяване на изискванията	105
3.7.8.3.	Натрупан опит	105
3.7.8.4.	Често повдигани въпроси в заявленията за разрешение при съответствие с разрешен тип.....	105
3.7.9.	<i>Член 40: Оценка на заявлението, извършвано от съответните национални органи по безопасността за района на използване</i>	106
3.7.9.1.	Ролята на националните органи по безопасността за района на използване в оценяването на заявлението	106
3.7.9.2.	Проверка на пълнотата, релеванността и съгласуваността на данните от приложената методика за установяване на изискванията	107
3.7.9.3.	Натрупан опит	107
3.7.10.	<i>Член 41: Категоризация на проблемите</i>	107
3.7.10.1.	Записване на проблемите в дневника за вписвания	107
3.7.10.2.	Категоризация на проблемите.....	107
3.7.11.	<i>Член 42: Обосновано съмнение</i>	111

3.7.12.	Член 43: Провеждани от разрешаващия орган проверки, относящи се за оценките, направени от съответните национални органи по безопасността за района на използване	112
3.7.13.	Член 44: Арбитраж по член 21, параграф 7 от Директива (ЕС) 2016/797 и член 12, параграф 4, буква б) от Регламент (ЕС) 2016/796	113
3.7.13.1.	Арбитраж по член 21, параграф 7 от Директива (ЕС) 2016/797	113
3.7.13.2.	Арбитраж по член 12, параграф 4, буква б) от Регламент (ЕС) 2016/796 (Апелативен съвет)	113
3.7.14.	Член 45: Заключение на оценяването на заявлението	113
3.7.15.	Член 46: Решение за разрешаване или за отказ на поисканото в заявлението разрешение .	114
3.8.	ГЛАВА 7 – ЕТАП 6 ОКОНЧАТЕЛНА ДОКУМЕНТАЦИЯ И РАЗРЕШЕНИЕ	114
3.8.1.	Член 47: Окончателна документация за разрешение за тип возило и/или за разрешение за пускане на возило на пазара	114
3.8.2.	Член 48: Информация, която трябва да се съдържа в издадено разрешение за тип возило .	114
3.8.2.1.	Отмяна на сроковете в издадено разрешение поради административен проблем	114
3.8.2.2.	Промяна на условията за използване в издадено разрешение за тип возило	115
3.8.2.3.	Условия за използване, прехвърлени от съществуващото разрешение	117
3.8.3.	Член 49: Информация, която трябва да се съдържа в издадено разрешение за пускане на возило на пазара	117
3.8.3.1.	Идентификация на возилата	117
3.8.4.	Член 50: Регистриране в Европейския регистър на разрешените типове железопътни возила (ERATV) и в Базата данни на Европейската железопътна агенция относно оперативната съвместимост и безопасността (ERADIS)	118
3.8.4.1.	ERATV	118
3.8.4.2.	Компилиране на вписвания в ERATV	120
3.8.4.3.	ERADIS	126
3.8.4.4.	Регистрация на превозни средства в NVR/ECVVR/EVR	126
3.8.4.5.	Отговорност за пълнотата и верността на данните, които трябва да бъдат включени в регистрите	126
3.8.4.6.	Планириранят Международен регистър на движимите активи – железопътно оборудване	127
3.8.5.	Член 51: Преразглеждане по член 21, параграф 11 от Директива (ЕС) 2016/797	127
3.8.5.1.	Преразглеждане	127
3.8.5.2.	Обжалване	128
3.8.6.	Член 52: Архивиране на решение и на цялостното досие, придружаващо издаденото решение в съответствие с член 46	128
3.8.6.1.	Приключване на експлоатацията на возилото	128
3.9.	ГЛАВА 8 – СУСПЕНДИРАНЕ, ОТМЯНА ИЛИ ИЗМЕНЕНИЕ НА ИЗДАДЕНО РАЗРЕШЕНИЕ	128
3.9.1.	Член 53: Суспендиране, отмяна или изменение на издадено разрешение	128
3.9.2.	Член 54: Въздействието на суспендиране, отмяна или изменение на издадено разрешение върху регистрацията в ERATV, ERADIS и регистрите на возилата	129
3.10.	ГЛАВА 9 – ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ	129
3.10.1.	Член 55: Преходни разпоредби	129
3.10.2.	Член 56: Влизане в сила и прилагане	129
3.11.	ПРИЛОЖЕНИЯ	129
3.11.1.	Приложение I Съдържание на заявлението	129
3.11.1.1.	Точка 10.1 – Идентификационен номер на типа	130
3.11.1.2.	Точка 14 – Еwentуални условия за използване на возилото и други ограничения:	130
3.11.1.3.	Точка 15 – Допълнителни функции за КУС	131
3.11.1.4.	Точка 18.1 – Доказателства за установяването на изискванията, в съответствие с член 13, параграф 1	131
3.11.1.5.	Точка 18.4 – Декларация за съответствие с типа и свързаната с нея документация (член 24 от Директива (ЕС) 2016/797)	133
3.11.1.6.	Точка 18.5 – „ЕО“ декларации за проверка на мобилните подсистеми, включително придружителни технически досиета (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797)	134
3.11.1.7.	Точки 18.4 и 18.5 – Декларации за ESC/RSC	138
3.11.1.8.	Точка 18.6 – Доказателства относно предишни разрешения	140
3.11.1.9.	Точка 18.6 – Доказателства относно района на използване на возила, използвани по споразумения RIC/RIV, след промяна, която изисква ново разрешение	141
3.11.1.10.	Точка 18.7 – Спецификация и, в случаите когато е приложимо, описание на методологията, използвана за установяване на изискванията	143
3.11.1.11.	Точка 18.8 – Съдържание на доклада на оценяващата организация, обхващащ процеса на установяване на изискванията	143
3.11.1.12.	Точка 18.9 – Документирани данни за техническата съвместимост на возилото с железопътната мрежа в района на използване в случаите, когато тя не е изцяло обхванато в TCOS и/или националните правила	144

3.11.1.13.	Точка 18.10 — Съдържание на декларацията на заявителя или на субекта, управляващ изменението, относно процеса на установяване на изисквания	144
3.11.1.14.	Точки 18.8; 18.10; 18.11 и 18.12 – Доклад на апелативния орган и декларация на заявителя	144
3.11.1.15.	Точка 18.14 — Документация за поддръжка и експлоатация	145
3.11.2.	<i>Приложение II Аспекти, оценявани от разрешаващия орган</i>	146
3.11.2.1.	Точки 6 и 7 — Оценка на методологията за установяване на изисквания и свързаните с нея доказателства	146
3.11.2.2.	Точка 8.2 — Валидност на „ЕО“ сертификатите за съставните елементи на оперативната съвместимост	147
3.11.2.3.	Точка 8.6 – Дали е обхваната цялата приложима нормативна уредба, включително други законодателни актове, които не са свързани с железопътния транспорт	148
3.11.2.4.	Точка 8.7 Съставни елементи на оперативната съвместимост (валидност, обхват, условия за използване и други ограничения)	148
3.11.2.5.	Точка 10 – Проверка на оценяванията, направени от съответните национални органи по безопасността за района на използване, съгласно посоченото в член 43	148
3.11.2.6.	Точка 21 — Проверка на „ЕО“ декларациите за проверка в разрешенията в съответствие с типа	149
3.11.3.	<i>Приложение III Аспекти, оценявани от съответните национални органи по безопасността за района на използване</i>	149
3.11.3.1.	Точка 5 – Съществуват достатъчно данни от използваната методика за установяване на изискванията специално във връзка с националните правила за съответния район на използване	149
3.11.4.	<i>Приложение IV Матрица за управление на изискванията (илюстративен пример)</i>	149
1.	<i>Общи аспекти</i>	Error! Bookmark not defined.
2.	<i>Валидност/приложимост на предишното разрешение</i>	Error! Bookmark not defined.
3.	<i>Неприлагане на ТСОС</i>	Error! Bookmark not defined.
4.	<i>Доклади на органите за оценка съответствието</i>	Error! Bookmark not defined.
5.	<i>„ЕО“ сертификати и „ЕО“ декларации за проверка на мобилните подсистеми ...</i>	Error! Bookmark not defined.
	defined.	
7.	<i>Установяване на изискванията</i>	Error! Bookmark not defined.
9.	<i>Други общи аспекти, които не са свързани с приложение II към Регламент (ЕС) 2018/545</i>	Error! Bookmark not defined.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV — КОНТРОЛЕН СПИСЪК ЗА СЪСТАВЯНЕ НА ДОСИЕТАТА ЗА ОЦЕНКА ОТ ОЦЕНИТЕЛИТЕ ..ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

ПРИЛОЖЕНИЕ V — КОНТРОЛЕН СПИСЪК ЗА СЪСТАВЯНЕ НА ДОСИЕТАТА ЗА ОЦЕНКА ОТ НОБ ЗА РАЙОНА НА ИЗПОЛЗВАНЕ ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

0. Обобщаваща таблица

В настоящата таблица е представен общ преглед на различните практически случаи, с които заявителите се очаква да се сблъскат, и е обобщена връзката им със случаите на получаване на разрешение, разгледани в Регламент (ЕС) 2018/545. Тя предоставя и информация на заявителите за всеки отделен случай относно необходимостта от подаване на заявление за искане на разрешение посредством системата за обслужване на едно гише, задачите, които трябва да бъдат изпълнени, и документацията, която трябва да бъде включена в досието, придружаващо заявлението. Случаите са идентифицирани и в блок-схемата за подетап 1-1 (вж. точка 4).

Настоящата обобщаваща таблица следва да се разглежда като предоставяща на бъдещите заявители консолидиран преглед на процеса и въведение в практическите разпоредби за разрешаването на железопътни возила (регламента и указанията). Таблицата е изготвена в сътрудничество с Групата на представителните органи (GRB) с цел да се осигури входна точка за „бърз старт“ на заявителите към практическите разпоредби.

Следва да се отбележи, че таблицата представя незадължителен от правна гледна точка преглед на различните случаи. Правно обвързващите разпоредби са включени в Директива (ЕС) 2016/797 и в Регламент (ЕС) 2018/545. Таблицата включва помощни препратки и забележки, които да помогнат на заявителите да намерят свързаното съдържание на директивата и на регламента (включително указанията).

Таблица 0: Обобщаваща таблица

Случай, посочен в таблицата	Описание на случая	Случай на разрешаване	Подава ли се заявлението?	В заявлението включват ли се данните от установяването на изискванията? (5)	Участващи НО и/или ИО?	Участва ли оценяваща организация? (3)	В заявлението включват ли се техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка?	В заявлението включват ли се „ЕО“ декларациите за проверка?	В заявлението включват ли се декларациите (за риск)? (3)	Забележки – Специфични изисквания	Резултати	
1a	Разрешение за тип возило (за нов тип возило) ДОС, член 21, параграф 1 и член 24; УР, точки 3.2.2.16 и 3.3.2.1	Първо разрешение (РИ, член 14, параграф 1, буква а)	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Заявителят може да избере да получи разрешение за новия тип возило, без в същото време да има разрешение за пускане на първото возило на пазара. УР, точка 3.2.2.16	Одобряване на типа возило РИ, член 48 УР, точка 3.8.2	
1б	Разрешение за пускане на возило на пазара (за първото возило от даден тип) ДОС, член 21, параграф 1 и член 24; УР, точки 3.2.2.16 и 3.3.2.1									Заявлението за искане на разрешение за пускане на пазара на първото возило от даден тип ще доведе до издаване както на разрешение за тип возило, така и на разрешение за пускане на пазара на първото возило. Това се прави с подаването на едно заявление. (ДОС, член 24, параграф 2)	Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара РИ, членове 48 и 49 УР, точки 3.8.2 и 3.8.3	
1в	Разрешение за тип возило и разрешение за пускане на пазара на превозно средство в съответствие с тип возило ДОС, член 21, параграф 1 и член 24; УР, точки 3.2.2.15, 3.2.2.16, 3.3.2.1 и 3.3.2.6	Първо разрешение + Разрешение, издадено въз основа на съответствие с типа возило РИ, член 14, параграф 1, букви а) и д) и член 14, параграф 3	Да	Да Процесът на установяване на изискванията следва да обхваща и производствената фаза (съответствие с типа возило), макар че тези данни не се изискват в заявлението	Да	Да	Да	Да	Да	Данни, които трябва да бъдат предоставени за пускането на пазара при съответствие с типа возило: декларация за съответствие с типа (и свързаната с това документация) и решения за неприлагане на ТСОС. (РИ, приложение I, точки 18.3 и 18.4) УР, точка 3.11.1.5	Разрешение за тип возило и разрешение за пускане на возило на пазара РИ, членове 48 и 49 УР, точки 3.8.2 и 3.8.3	
2а	Разрешение в съответствие с типа возило (доставка на серия возила) ДОС, член 25; УР, точки 3.2.2.15 и 3.3.2.6	Разрешение при съответствие с типа возило РИ, член 14, параграф 1, буква д)	Да	Не (5) Процесът на установяване на изискванията следва да обхваща и производствената фаза, макар че тези данни не се изискват в заявлението	Да	Не Ако аспектите на производствената фаза, свързани с безопасността и безопасното интегриране между подсистемите, вече са обхванати от процеса на установяване на изискванията, отнасящ се до типа возило/ разрешението за типа возило и няма промени в производствения процес	Не	Да	Да	Не Предложителят трябва да представи декларация за производствената фаза	Данни, които трябва да бъдат предоставени: декларация за съответствие с типа возило (и свързаната с това документация) и решения за неприлагане на ТСОС РИ, приложение I, точки 18.3 и 18.4; УР 3.11.1.5	Разрешение за пускане на возило на пазара РИ, член 49 УР, точка 3.8.3
2б	Изменения във вече разрешено возило с цел привеждането му в съответствие с друг вариант на тип возило или версия при разширяване на района на използване ДОС, член 25; УР, точки 3.2.2.15 и 3.3.4.3										Данни, които трябва да бъдат предоставени: декларация за съответствие с типа возило (и свързаната с това документация) и решения за неприлагане на ТСОС РИ, приложение I, точки 18.3 и 18.4, УР, точка 3.11.1.5. Всички варианти/версии трябва да произхождат от един общ базов тип. Привеждането на возилото в съответствие с версия на тип возило, създадена след промяна по член 15, параграф 1, буква в), не изисква разрешение за пускане на пазара. УР, точка 3.3.4.2	
3	Промени в ТСОС или националните правила съгласно ДОС, член 24, параграф 3, които не налагат промяна в типа возило ДОС, член 24, параграф 3; УР, точки 3.3.2.2 и 3.3.5.1	Подновено разрешение за тип возило РИ, член 14, параграф 1, буква б)	Да	Не (5)	Да	Зависи от естеството на променените правила (3) (4)	Да	Да	Да (4) Ако участва оценяваща организация, предложителят трябва да представи декларация за рисковете	Обхватът на данните, които трябва да бъдат включени в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, е ограничен до променените правила. (ДОС, член 24, параграф 3) Подновяването на разрешението за тип возило изисква само проверка на изменените параметри, за които новото правило води до невалидност на съществуващия тип возило	Одобряване на типа возило РИ, член 48 УР, точка 3.8.2	
4	Разширен район на използване без промяна на превозното средство и/или типа возило ДОС, член 21, параграф 13; УР, точки 3.3.2.3 и 3.6.2.1	Разширен район на използване РИ, член 14, параграф 1, буква в)	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Да	Проверките, извършвани от разрешаващия орган във връзка с разрешение за разширен район на използване на тип возило, следва да бъдат ограничени до проверка на валидността на първото разрешение за типа возило и на техническата съвместимост между возилото и железопътната мрежа в разширения район на използване. Проверките, които вече са направени при първото разрешение, не следва да се повтарят. УР, точка 3.3.2.3 За разширяването на района на използване на возила, разрешени съгласно Директива 2008/57/ЕО или в експлоатация преди 19 юли 2010 г., се прилагат конкретните правила в приложимите ТСОС: • 7.1.4 от Регламент (ЕС) 2014/1302 (ТСОС за ЛПСС) • 7.2.2.4 от Регламент (ЕС) 2013/321 (ТСОС за товарни вагони) В случай на разширяване на района на използване винаги се прилагат конкретните правила в глава 7.4.2.3 от ТСОС за КУС. Възможност за притежателя да избере да поиска разрешение за нов тип или да създаде нова версия на съществуващия тип. РИ, член 14, параграф 2; УР, точка 3.3.2.3	Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, обхващащо разширения район на използване РИ, членове 48 и 49 УР, точки 3.8.2 и 3.8.3	
5а (8)	Разширен район на използване, с промяна на возилото и/или типа возило, която изисква ново разрешение ДОС, член 21, параграф 13; УР, точки 3.3.2.5 и 3.6.2.1 Субект, управляващ изменението = притежател	Ново разрешение и разширен район на използване РИ, член 14, параграф 1, букви в) и г) и член 14, параграфи 2 и 3	Да	Да	Да (1)	Да	Да (1)	Да (2)	Да	Това на практика е комбинация от случаи 4 и б. Заявленията за комбинирани ново разрешение и разрешение за разширен район на използване могат да бъдат подадени едновременно в едно заявление посредством системата за обслужване на едно гише. РИ, член 14, параграф 3; УР, точка 3.3.2.5 Възможност за притежателя да избере да иска разрешение за нов тип или да създаде нов вариант на съществуващия тип РИ, член 14, параграф 2; УР, точки 3.3.2.3 и 3.3.2.4	Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, обхващащо измененията и разширения район на използване	

Таблица 0: Обобщаваща таблица

Случай, посочен в таблицата	Описание на случая	Случай на разрешаване	Подава ли се заявление?	В заявлението включват ли се данните от установяването на изискванията? (5)	Участващи НО и/или ИО?	Участва ли оценяваща организация? (3)	В заявлението включват ли се техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка?	В заявлението включват ли се „ЕО“ декларациите за проверка?	В заявлението включват ли се декларациите (за риск)? (3)	Забележки – Специфични изисквания	Резултати
5b (8)	Разширен район на използване, с промяна на возилото и/или типа возило, която изисква ново разрешение ДОС, член 21, параграф 13; УР, точки 3.3.2.5 и 3.6.2.1 Субект, управляващ изменението ≠ притежател	Ново разрешение и разширен район на използване (РИ, член 14, параграф 1, букви в) и г), член 14, параграфи 2 и 3 и член 15, параграф 4)								Това на практика е комбинация от случаи 4 и 7. Заявлението за комбинирано ново разрешение и разрешение за разширен район на използване могат да бъдат подадени едновременно в едно заявление посредством системата за обслужване на едно гише. РИ, член 14, параграф 3; УР, точка 3.3.2.5 Създаване на нов тип возило от новия притежател РИ, член 15, параграф 4; УР, точка 3.3.3.3	РИ, членове 48 и 49 УР, точки 3.8.2 и 3.8.3
6	Изменение в основните проектни характеристики или в нивото на безопасност на возилото, което е <u>извън</u> критериите по член 21, параграф 12 от ДОС: • параметри извън обхвата в ТСОС • общото ниво на безопасност на возилото може да бъде повлияно отрицателно • изисква се от съответните ТСОС ДОС, член 21, параграф 12; РИ, член 15, параграф 1, буква г); УР, точки 3.3.3.2 и 3.3.2.4 Субект, управляващ изменението = притежател	Ново разрешение (РИ, член 14, параграф 1, буква г), член 14, параграфи 2 и 3)	Да	Да	Да (1)	Да	Да (1)	Да (2)	Да	Възможност за притежателя да избере да иска разрешение за нов тип или да създаде нов вариант на съществуващия тип РИ, член 14, параграф 2; УР, точка 3.3.2.4 Издаденото разрешение за тип возило обхваща целия тип возило, но обхващат на оценките е ограничен до измененията и интерфейсите с неизменените части. Аспектите, които не са засегнати от измененията, са обхванати от съществуващото разрешение.	Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара РИ, членове 48 и 49 УР, точки 3.8.2 и 3.8.3
7	Изменение в основните проектни характеристики или в нивото на безопасност на возилото, което е <u>извън</u> критериите по член 21, параграф 12 от ДОС: • параметри извън обхвата в ТСОС • общото ниво на безопасност на возилото може да бъде повлияно отрицателно • изисква се от съответните ТСОС ДОС, член 21, параграф 12; РИ, член 15, параграф 1, буква г) УР, точки 3.3.3.2 и 3.3.2.4 Субект, управляващ изменението ≠ притежател	Ново разрешение РИ, член 14, параграф 1, буква г), член 15, параграф 1, буква г), член 15, параграф 4 и член 16, параграф 3	Да	Да	Да (1)	Да	Да (1)	Да (2)	Да	Създаване на нов тип возило от новия притежател РИ, член 15, параграф 4; УР, точка 3.3.3.3 Издаденото разрешение за тип возило обхваща целия тип возило, но обхващат на оценките е ограничен до измененията и интерфейсите с неизменените части. Аспектите, които не са засегнати от измененията, са обхванати от съществуващото разрешение. ДОС: приложение IV 2.3.3 Заявителят може да поиска в същото заявление чрез системата за обслужване на едно гише разрешение за вариант на новия тип возило, който ще бъде разрешен в резултат на промяната.	Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара РИ, членове 48 и 49 УР, точки 3.8.2 и 3.8.3
8	Изменение в основните проектни характеристики или в нивото на безопасност на возилото, което <u>не е</u> <u>извън</u> критериите по член 21, параграф 12 от ДОС: • параметри в обхвата на ТСОС • общото ниво на безопасност на возилото може да бъде повлияно отрицателно • не се изисква от съответните ТСОС ДОС, член 21, параграф 12; РИ, член 15, параграф 1, буква в) УР, точка 3.3.3.2.3 Субект, управляващ изменението = притежател	Не е приложимо РИ, член 15, параграф 1, буква в), член 15, параграф 2	Не	Не е приложимо (5)	Да (1)	Да (6) (9)	Не е приложимо (1)	Не е приложимо (2)	Не е приложимо (7)	Притежателят на типа ще съхранява съответната информация, така че тя да е достъпна при поискване от разрешаващия орган, НОБ, Агенцията или държавите членки ДОС, приложение IV, точка 2.6; РИ, член 15, параграф 2 . Притежателят трябва да поиска създаването на нова версия на типа возило или нова версия на вариант на типа возило и предоставяне на съответната информация на разрешаващия орган. Разрешаващият орган трябва да регистрира новата версия на типа возило или новата версия на вариант на типа возило в ERA TV РИ, член 15, параграф 3; УР, точка 3.8.4.1.1 . https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676 Заявителят може да поиска от оценяваща организация да представи мнение, че изменението не е извън критериите. Това обаче не е задължително.	Разрешаващият орган регистрира в ERA TV новата версия на типа возило или новата версия на вариант на типа возило, като използва информацията, предоставена от притежателя на разрешението за типа возило РИ, член 15, параграф 3
9a	Изменение в основните проектни характеристики или в нивото на безопасност на возилото, което <u>не е</u> <u>извън</u> критериите по член 21, параграф 12 от ДОС: • параметри в обхвата на ТСОС • общото ниво на безопасност на возилото може да бъде повлияно отрицателно • не се изисква от съответните ТСОС	Не е приложимо РИ, член 16, параграф 4 Освен ако не бъде изискано от разрешаващия орган в рамките на 4 месеца от нотифицирането на измененията	Не	Не е приложимо (5)	Да (1)	Да (6) (9)	Не е приложимо (1)	Не е приложимо (2)	Не е приложимо (7)	Субектът, управляващ изменението, трябва да нотифицира разрешаващия орган за направените изменения. Изменението може да бъде извършена незабавно и изменените возила могат да бъдат използвани, без да се чака отговор от разрешаващия орган. Това може да се отнася за едно возило или за няколко идентични возила. В случай на погрешна категоризация или недостатъчно обоснована информация разрешаващият орган може да издаде, в рамките на 4 месеца, мотивирано решение, изискващо да бъде подадено заявление за искане на разрешение (вж. случай 7). Когато разрешаващият орган е ERA, уведомяването се извършва съгласно процедурата, описана на нейния уебсайт: https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948	Мотивирано решение, с което се изисква заявление за искане на разрешение в случай на неправилна категоризация или недостатъчно обоснована информация

Таблица 0: Обобщаваща таблица

Случай, посочен в таблицата	Описание на случая	Случай на разрешаване	Подава ли се заявление?	В заявлението включват ли се данните от установяването на изискванията? (5)	Участващи НО и/или ИО?	Участва ли оценяваща организация? (3)	В заявлението включват ли се техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка?	В заявлението включват ли се „ЕО“ декларациите за проверка?	В заявлението включват ли се декларациите (за риск)? (3)	Забележки – Специфични изисквания	Резултати
	ДОС, член 21, параграф 12; РИ, член 15, параграф 1, буква в) и член 16; УР, точка 3.3.3.2.3 Субект, управляващ изменението ≠ притежател Изменение само във возилата УР, точка 3.3.4.1	Ново разрешение РИ, член 14, параграф 1, буква г) и член 16, параграф 4) Ако бъде изискано от разрешаващия орган в рамките на 4 месеца от нотифицирането на изменението	Да	Да	Да (1)	Да	Да (1)	Да (2)	Да	Субектът, управляващ изменението, трябва да нотифицира разрешаващия орган за направените изменения. Това може да се отнася за едно возило или за няколко идентични возила. Създаване на нов тип возило от новия притежател РИ, член 15, параграф 4; УР, точка 3.3.3.3.	
96	Изменение в основните проектни характеристики или в нивото на безопасност на возилото, което <u>не е</u> извън критериите по член 21, параграф 12 от ДОС: • параметри в обхвата на ТСОС • общото ниво на безопасност на возилото може да бъде повлияно отрицателно • не се изисква от съответните ТСОС ДОС, член 21, параграф 12; РИ, член 15, параграф 1, буква в) УР, точки 3.3.3.2, 3.3.2.4 и 3.3.3.3 Субект, управляващ изменението ≠ притежател Изменение само в типа возило и/или изменение в типа возило и във возилото(ата)	Ново разрешение (РИ, член 14, параграф 1, буква г), член 15, параграф 4, буква г)	Да	Да	Да (1)	Да	Да (1)	Да (2)	Да	Това на практика е случай 7. Създаване на нов тип возило от новия притежател РИ, член 15, параграф 4; УР, точка 3.3.3.3	Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара РИ, членове 48 и 49 УР, точки 3.8.2 и 3.8.3
10	Изменение, което води до отклонение от техническото досие, но не задейства критериите по член 21, параграф 12 от ДОС РИ, член 15, параграф 1, буква б) и член 16, параграф 2 УР, точка 3.3.3.2.2 Субект, управляващ изменението = притежател	Не е приложимо РИ, член 15, параграф 1, буква б)	Не	Не е приложимо (5)	Да В случай на въздействие върху вече извършени оценки на съответствието и необходимост от нови проверки УР, точка 3.3.3.2.2	Да (6) (9)	Не е приложимо	Не е приложимо (2)	Не е приложимо (7)	Притежателят на типа ще съхранява съответната информация, така че тя да е достъпна при поискване от разрешаващия орган, НОБ, Агенцията, държавите членки ДОС, приложение IV, точка 2.6; РИ, член 15, параграф 2. Когато са необходими нови оценки на съответствието, притежателят иска актуализация на позоваванията на „ЕО“ сертификатите за изследване на типа или на проекта в ERATV https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2675 Вече разрешени возила не трябва да бъдат разрешавани отново. Новопроизведени возила, съобразени с промяната в член 15, параграф 1, буква б), се разрешават в съответствие с актуализирания тип (случай 2а).	Разрешаващият орган актуализира съответното вписване в ERATV с препратки към новите „ЕО“ сертификати за изследване на типа или проекта.
11a	Изменение, което води до отклонение от техническото досие, но не задейства критериите по член 21, параграф 12 от ДОС РИ, член 15, параграф 1, буква б) и член 16, параграф 2 УР, точка 3.3.3.2.2 Субект, управляващ изменението ≠ притежател Изменение само във возилата УР, точка 3.3.4.1	Не е приложимо РИ, член 16, параграф 4 Освен ако не бъде изискано от разрешаващия орган в рамките на 4 месеца от нотифицирането на изменението	Не	Не е приложимо (5)	Да (1)	Да (6) (9)	Не е приложимо	Не е приложимо (2)	Не е приложимо (7)	Субектът, управляващ изменението, трябва да нотифицира разрешаващия орган за направените изменения. Изменението може да бъде извършена незабавно и изменените возила да бъдат използвани, без да се чака отговор от разрешаващия орган. Това може да се отнася за едно возило или за няколко идентични возила. В случай на погрешна категоризация или недостатъчно обоснована информация разрешаващият орган може да издаде, в рамките на 4 месеца, мотивирано решение, изискващо да бъде подадено заявление за искане на разрешение (вж. случай 7). Когато разрешаващият орган е ERA, трябва да бъде направено уведомление, като се следва процесът, описан в уебсайта на ERA https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948	Мотивирано решение, с което се изисква заявление за искане на разрешение в случай на неправилна категоризация или недостатъчно обоснована информация
		Ново разрешение РИ, член 14, параграф 1, буква г) и член 16, параграф 4) Ако бъде изискано от разрешаващия орган в рамките на 4 месеца от нотифицирането на изменението	Да	Да	Да (1)	Да	Да (1)	Да (2)	Да	Субектът, управляващ изменението, трябва да нотифицира разрешаващия орган за направените изменения. Това може да се отнася за едно возило или за няколко идентични возила. Създаване на нов тип возило от новия притежател РИ, член 15, параграф 4; УР, точка 3.3.3.3	Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара РИ, членове 48 и 49 УР, точки 3.8.2 и 3.8.3

Таблица 0: Обобщаваща таблица

Случай, посочен в таблицата	Описание на случая	Случай на разрешаване	Попада ли се заявление?	В заявлението включват ли се данните от установяването на изискванията? (5)	Участващи НО и/или ИО?	Участва ли оценяваща организация? (3)	В заявлението включват ли се техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка?	В заявлението включват ли се „ЕО“ декларациите за проверка?	В заявлението включват ли се декларациите (за риск)? (3)	Забележки – Специфични изисквания	Резултати
116	Изменение, което води до отклонение от техническото досие, но не задейства критериите по член 21, параграф 12 от ДОС РИ, член 15, параграф 1, буква б) и член 16, параграф 2 УР, точки 3.3.3.2.2 и 3.3.3.3 Субект, управляващ изменението ≠ притежател Изменение само в типа возило и/или изменение в типа возило и във возилото(ата)	Ново разрешение РИ, член 14, параграф 1, буква г), член 15, параграф 4, буква г)	Да	Да	Да (1)	Да	Да (1)	Да (2)	Да	Създаване на нов тип возило от новия притежател РИ, член 15, параграф 4; УР, точка 3.3.3.3	Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара РИ, членове 48 и 49 УР, точки 3.8.2 и 3.8.3
12	Изменение в разрешен тип возило или в разрешено возило, което не води до отклонение от техническите досиета РИ, член 15, параграф 1, буква а УР, точка 3.3.3.2.1	Не е приложимо	Не	Не е приложимо (5)	Не	Не	Не е приложимо	Не е приложимо	Не е приложимо	Необходимост от актуализиране на управлението на конфигурациите на возилото и/или на типа возило	Не е приложимо
13	Изменения във вече разрешено возило, които са свързани със замяна в рамките на ремонт без изменение в проекта/функциите РИ, член 16, параграф 1	Не е приложимо	Не	Не е приложимо (5)	Не	Не	Не е приложимо	Не е приложимо	Не е приложимо	Необходимост от актуализиране на управлението на конфигурациите на возилото	Не е приложимо
14 (8)	Ако са необходими изпитвания по железопътната мрежа, за да бъдат получени данни за техническата съвместимост и безопасното интегриране на подсистемите и/или за техническата съвместимост с железопътната мрежа ДОС, член 21, параграф 3 и член 21, параграф 5 РИ, член 19 УР, точка 3.3.7	Не е приложимо Временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа, издавано от НОБ в случай, че това се изисква и е посочено в националната нормативна уредба на ДЧ.	Не		В зависимост от националната нормативна уредба на ДЧ					Следва да бъде обхванато от системата за управление на безопасността на ЖП, които ще експлоатират изпитваните возила, с цел извършване на оценка на риска УР, точки 3.3.7.2 и 3.3.7.3	Временно разрешение, издавано от НОБ

Легенда:
 ДОС – Директива относно оперативната съвместимост (ЕС) 2016/797
 РИ – Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545
 УР – Указания за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила
 Добавяне на оценяваща организация (CSM RA)
 CSM RA – Регламент за изпълнение (ЕС) 402/2013

Бележки :

- (1) Единствено изменението и техните интерфейси с неизменените части трябва да са предмет на „ЕО“ процедурата за проверка, която е обхваната от процеса на установяване на изискванията и която е оценявана от разрешаващия орган и НОБ за района на използване (когато е приложимо), в съответствие с ДОС, приложение IV, § 2.3.3
- (2) Заявителят трябва да реши дали има нужда да се изготви нова или актуализирана декларация, в съответствие с ДОС, член 15, параграф 5
- (3) Оценяващата организация участва във:
 - оценяването на процеса на установяване на изискванията по отношение на същественото изискване за безопасност и на безопасното интегриране на подсистемите
 - когато естеството на изменението изисква прилагането на CSM RA във връзка със значително изменение
 - когато задължителните правила изрично изискват прилагането на CSM RA
- (4) Измененията и/или изменените правила може да изискват прилагането на процеса на оценяване на риска, посочен в CSM RA. В този случай е необходимо участието на оценяваща организация, като предложителят следва да изготви декларация за рисковете съгласно член 16 от CSM RA. Това ще зависи от естеството на изменението и от изменените правила.
- (5) Процесът на установяване на изискванията трябва да се извършва винаги, независимо от случая на разрешаване или категорията на изменението. В зависимост от случая обаче документацията, свързана с процеса на установяване на изискванията, извършван от заявителя, не е необходимо да се подава до разрешаващия орган (т.е. няма заявление за искане на разрешение, нито уведомление по член 16, параграф 4, вж. точка 3.3.1.6)
- (6) Оценяващата организация трябва да оцени изпълнението на изискванията (да потвърди, че изпълнението от заявителя процес е достатъчен, за да се гарантира, че изменението не притежават потенциал да окажат неблагоприятно въздействие върху безопасността, вж. точка 3.3.2.4)
- (7) Може да се наложи предложителят да изготви декларация (за риска) в резултат на процеса на установяване на изискванията относно същественото изискване за безопасност и на безопасното интегриране на подсистемите

(8) Не е включен в блок-схемата за подетап 1-1

(9) Участието на ОА в оценката на процеса на установяване на изискванията, свързани с безопасността и безопасното интегриране, не е необходимо, ако може да се докаже по прост начин, че естеството на изменението няма потенциал да окаже неблагоприятно въздействие върху безопасността (вж. точка 3.3.1.7)

1. Въведение

1.1. Правно основание

Агенцията има общото задължение да осигурява техническа подкрепа в областта на оперативната съвместимост на железопътния транспорт съгласно член 4, буква и) и член 19, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2016/796. Това включва възможността Агенцията да издава указания, за да улесни прилагането на законодателството относно оперативната съвместимост на железопътния транспорт. Освен това в член 8, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545, в който се определят практически разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила, се посочва, че:

„Агенцията трябва да състави, публикува и поддържа в актуално състояние указания, описващи и изясняващи определените в настоящия регламент изисквания, и съответно трябва да осигурява безплатен публичен достъп до тези указания на всички официални езици на ЕС. Указанията трябва да включват също образци, които да могат да се използват от разрешаващия орган и от националните органи по безопасността в района на използване за обмен и записване на информация, както и образци за заявление, които да могат да се използват от заявителя.“

1.2. Обхват

Всички возила, за които се прилага Директива (ЕС) 2016/797 и които са определени в член 1 от нея, са включени в обхвата на Регламент (ЕС) 2018/545 и следователно — и в обхвата на „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“ (Указанията за разрешаване на возила).

1.3. Цели

Настоящият документ има за цел да предостави насоки на разрешаващите органи, НОБ за района на използване, притежателите на разрешение за тип возило, субектите, управляващи изменението, заявителите и другите засегнати страни във връзка с прилагането на процеса на разрешаване на железопътни возила, определен в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545, както е предвидено в членове 21 и 24 от Директива (ЕС) 2016/797. Указанията за разрешаване на возила имат за цел да подпомагат съгласуваното прилагане на процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила.

С цел да се улесни четенето на указанията за разрешаване на возила структурата на информацията се основава на структурата на Регламент (ЕС) 2018/545.

По целесъобразност са включени връзки към уебстраници, за да се улесни читателят. Трябва обаче да се признае, че тези връзки са включени само с информативна цел, тъй като тяхното съдържание може да бъде променено по всяко време.

1.4. Управление на документа

Предвидено е редовно да се прави преглед на указанията за разрешаване на возила и при необходимост те да се актуализират и/или изменят съобразно придобития опит в прилагането на процеса на разрешаване на железопътни возила в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/545.

Потребителите, независимо дали са заинтересовани страни или национални органи по безопасността, могат да подават искания за промяна в „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“, като използват формуляра „Коментари“, предоставен в раздел **Error! Reference source not found.** към настоящия документ, и го изпратят на VAFeedback@era.europa.eu. Агенцията може да предложи преразглеждане и по своя собствена инициатива.

Исканията за промени ще бъдат разгледани от Агенцията и включени, когато е уместно, в списъка с промени за следващата версия на указанията за разрешаване на возила. Агенцията ще предостави отговор на организацията, отпратила искането, по електронна поща.

В тази версия на документа са взети предвид правният текст, който е в сила към датата на изготвяне и публикуване, както и съответните указания, издадени от Агенцията. Въпреки това ТСОС (и съответните ръководства за прилагане) са в процес на преразглеждане и няколко аспекта на настоящите указания ще бъдат повлияни както от приетите правни текстове, така и от преразгледаните ръководства за прилагане. Предвидено е настоящите указания да се актуализират в момента, в който станат достъпни правните текстове и/или ръководствата за прилагане.

2. ПОЗОВАВАНИЯ, ТЕРМИНИ И СЪКРАЩЕНИЯ

2.1. Справочни документи

Таблица 1: Таблица на справочните документи¹

	[Референтен №] Заглавие	Справочен документ	Версия/дата
[1]	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2016/796 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 май 2016 година относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004	(ЕС) 2016/796	11.5.2016 г.
[2]	ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/797 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (преработен текст)	(ЕС) 2016/797	11.5.2016 г.
[3]	ДИРЕКТИВА (ЕС) 2016/798 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 11 май 2016 година относно безопасността на железопътния транспорт (преработен текст)	(ЕС) 2016/798	11.5.2016 г.
[4]	РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА КОМИСИЯТА относно общия метод за безопасност за определянето и оценката на риска и за отмяна на Регламент (ЕО) № 352/2009	(ЕС) 402/2013	30.4.2013 г.
[5]	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 (преработен текст)	2008/57/ЕО	17.6.2008 г.
[6]	РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ 2011/665/ЕС НА КОМИСИЯТА от 4 октомври 2011 г. относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства	2011/665/ЕС	4.10.2011 г.
[7]	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 321/2013 НА КОМИСИЯТА от 13 март 2013 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав – товарни вагони“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2006/861/ЕО	(ЕС) 321/2013	13.3.2013 г.
[8]	ISO 9000:2015 Quality management systems -- Fundamentals and vocabulary (Системи за управление на качеството. Основни принципи и речник)	ISO 9000:2015	2015 г.
[9]	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 1302/2014 НА КОМИСИЯТА от 18 ноември 2014 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав – локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз	(ЕС) 1302/2014	18.11.2014 г.
[10]	Решение за изпълнение (ЕС) 2015/2299 на Комисията от 17 ноември 2015 година за изменение на Решение 2009/965/ЕО по отношение на актуализиран списък на параметрите, използвани за класифициране на националните правила	(ЕС) 2015/2299	17.11.2015 г.
[11]	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 2015/995 НА КОМИСИЯТА от 8 юни 2015 година за изменение на Решение 2012/757/ЕС относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз	(ЕС) 2015/995	8.6.2015 г.
[12]	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 2016/919 НА КОМИСИЯТА от 27 май 2016 година относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз	(ЕС) 2016/919	27.5.2016 г.

¹ Датите/версиите, посочени в таблицата, са най-новите към датата на изготвяне на настоящия документ; приложимите версии са винаги тези, които са в сила по закон.

Таблица 1: Таблица на справочните документи¹

[Референтен №]	Заглавие	Справочен документ	Версия/дата
[13]	РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА от 9 ноември 2010 г. относно модули за процедурите за оценяване на съответствието, на годността за употреба, както и за проверката на ЕО, които да се използват в техническите спецификации за оперативна съвместимост, приети с Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (2010/713/ЕС)	Решение 2010/713/ЕС	9.11.2010 г.
[14]	РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА от 9 ноември 2007 г. за приемане на обща спецификация на националния регистър на подвижния състав, предвиден в член 14, параграфи 4 и 5 от директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО (2007/756/ЕО)	2007/756/ЕО	9.11.2007 г.
[15]	ИЗВЕСТИЕ НА КОМИСИЯТА „Синьо ръководство“ за прилагането на правилата на ЕС относно продуктите – 2016 г. (2016/С 272/01)	2016/С 272/01	26.7.2016 г.
[16]	ISO/IEC 17000:2004 Conformity assessment -- Vocabulary and general principles (Оценяване на съответствието. Речник и общи принципи)	ISO/IEC 17000:2004	2004 г.
[17]	ISO 9001:2015 Quality management systems -- Requirements (Системи за управление на качеството. Изисквания)	ISO 9001/2015	2015 г.
[18]	Протокол от Люксембург към Конвенцията за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав, приет в Люксембург на 23 февруари 2007 г.	-	23.2.2007 г.
[19]	РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА от 4 април 2018 година за определяне на практически разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета	(ЕС) 2018/545	4.4.2018 г.
[20]	ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2018/761 НА КОМИСИЯТА от 16 февруари 2018 година за определяне на общи методи за безопасност, отнасящи се за надзор от националните органи по безопасността след издаването на единен сертификат за безопасност или на разрешение за безопасност в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1077/2012 на Комисията	(ЕС) 2018/761	16.2.2018 г.
[21]	РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/250 НА КОМИСИЯТА от 12 февруари 2019 г. относно образците за „ЕО“ декларации и сертификати за съставните елементи на оперативната съвместимост и подсистемите на железопътната система, относно образца на декларацията за съответствие с разрешен тип железопътно возило и относно „ЕО“ процедурите за проверка на подсистеми в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 201/2011 на Комисията	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/250	12.2.2019 г.
[22]	РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/773 НА КОМИСИЯТА от 16 май 2019 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Експлоатация и управление на движението“ на железопътната система на Европейския съюз и за отмяна на Решение 2012/757/ЕС;	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/773	16.5.2019 г.
[23]	РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2019/776 НА КОМИСИЯТА от 16 май 2019 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1299/2014, (ЕС) № 1301/2014, (ЕС) № 1302/2014, (ЕС) № 1303/2014 и (ЕС) 2016/919 на Комисията и Решение за изпълнение 2011/665/ЕС на Комисията относно привеждането в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета и изпълнението на специфичните цели, определени в Делегирано решение (ЕС) 2017/1474 на Комисията;	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2019/776	16.5.2019 г.
[24]	РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/387 НА КОМИСИЯТА от 9 март 2020 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1302/2014 и (ЕС) 2016/919 по отношение на разширяването на областта на употреба и преходните фази	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/387	9.3.2020 г.

Таблица 1: Таблица на справочните документи¹

	[Референтен №] Заглавие	Справочен документ	Версия/дата
[25]	РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/420 НА КОМИСИЯТА от 16 март 2020 година за поправка на текста на немски език на Регламент (ЕС) 2016/919 относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/420	16.3.2020 г.
[26]	РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/779 НА КОМИСИЯТА от 12 юни 2020 година за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/250 по отношение на датите на прилагане след удължаването на срока за транспониране на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/779	12.6.2020 г.
[27]	ДИРЕКТИВА (ЕС) 2020/700 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 25 май 2020 година за изменение на директиви (ЕС) 2016/797 и (ЕС) 2016/798 по отношение на удължаването на срока за тяхното транспониране	ДИРЕКТИВА (ЕС) 2020/700	25.5.2020 г.
[28]	Регламент за изпълнение (ЕС) 2020/781 на Комисията от 12 юни 2020 г. за изменение на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 по отношение на датите на прилагане и някои преходни разпоредби след удължаването на срока за транспониране на Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета	РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/781	12.6.2020 г.
[29]	РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/1614 НА КОМИСИЯТА от 25 октомври 2018 г. за определяне на спецификации за регистрите на превозните средства, посочени в член 47 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, и за изменение и отмяна на Решение 2007/756/ЕО на Комисията.	РЕШЕНИЕ (ЕС) 2018/1614	25.10.2018 г.
[30]	РЕШЕНИЕ № 1/2013 НА КОМИТЕТА ПО ВЪТРЕШЕН ТРАНСПОРТ ОБЩНОСТ/ШВЕЙЦАРИЯ от 6 декември 2013 година за изменение на приложение 1 към Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария относно железопътния и автомобилния превоз на товари и пътници.	РЕШЕНИЕ 2013/804/ЕС	24.12.2013 г.
[31]	РЕШЕНИЕ № 2/2019 НА КОМИТЕТА ПО ВЪТРЕШЕН ТРАНСПОРТ ОБЩНОСТ/ШВЕЙЦАРИЯ от 13 декември 2019 година относно преходни мерки за поддържане на безпрепятствено железопътно движение между Швейцария и Европейския съюз	Решение 2020/40	13.12.2019 г.
[32]	РЕШЕНИЕ № 1/2020 НА КОМИТЕТА ПО ВЪТРЕШЕН ТРАНСПОРТ ОБЩНОСТ/ШВЕЙЦАРИЯ от 19 юни 2020 година за привеждане на Решение № 2/2019 в съответствие с датите за транспониране, отложено поради пандемията от COVID-19, на директиви (ЕС) 2016/797 и (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета	Решение 2020/896	19.6.2020 г.
[33]	РЕШЕНИЕ № 2/2020 НА КОМИТЕТА ПО ВЪТРЕШЕН ТРАНСПОРТ ОБЩНОСТ/ШВЕЙЦАРИЯ от 11 декември 2020 г. за изменение на приложение 1 към Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария относно железопътния и автомобилния превоз на стоки и пътници и Решение № 2/2019 на Комитета относно преходните мерки за запазване на нормалния железопътен трафик между Швейцария и Европейския съюз	Решение 2021/35	11.12.2020 г.
[34]	РЕШЕНИЕ № 2/2021 НА КОМИТЕТА ПО ВЪТРЕШЕН ТРАНСПОРТ ОБЩНОСТ/ШВЕЙЦАРИЯ от 17 декември 2021 г. за изменение на приложение 1 към Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария относно железопътния и автомобилния превоз на стоки и пътници и Решение № 2/2019 на Комитета относно преходните мерки за запазване на нормалния железопътен трафик между Швейцария и Европейския съюз	Решение 2022/38	17.12.2021 г.
[35]	РЕШЕНИЕ № 1/2022 НА КОМИТЕТА ПО ВЪТРЕШЕН ТРАНСПОРТ ОБЩНОСТ/ШВЕЙЦАРИЯ от 21 декември 2022 година за изменение на приложение 1 към Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария относно железопътния и автомобилния превоз на стоки и пътници и за изменение на Решение № 2/2019 на Комитета	РЕШЕНИЕ 2023/143	21.12.2022 г.
[36]	ИЗВЕСТИЕ НА КОМИСИЯТА „Синьо ръководство“ за прилагането на правилата на ЕС относно продуктите – 2022 г. (2022/С 247/02)	2022/С 247/01	29.06.2022 г.

Таблица 1: Таблица на справочните документи¹

[Референтен №]	Заглавие	Справочен документ	Версия/дата
[37]	РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2023/1694 НА КОМИСИЯТА от 10 август 2023 година за изменение на регламенти (ЕС) № 321/2013, (ЕС) № 1299/2014, (ЕС) № 1300/2014, (ЕС) № 1301/2014, (ЕС) № 1302/2014, (ЕС) № 1304/2014 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/777	Регламент (ЕС) 2023/1694	8.9.2023 г.
[38]	РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2023/1695 НА КОМИСИЯТА от 10 август 2023 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“ на железопътната система в Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕС) 2016/919	Регламент (ЕС) 2023/1695	8.9.2023 г.
[39]	РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2023/1696 НА КОМИСИЯТА от 10 август 2023 година за изменение на Решение за изпълнение 2011/665/ЕС по отношение на спецификацията за Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства, посочен в член 48 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета (нотифицирано под номер С(2023) 5020)	Регламент (ЕС) 2023/1696	8.9.2023 г.
[40]	Ръководство за прилагане на техническите спецификации за оперативна съвместимост (TCOC)	GUI/TSI/2023	20.12.2023 г.
[41]	Ръководство за прилагане на TCOC за „Товарни вагони“	GUI/WAG TSI/2023	8.12.2023 г.
[42]	Ръководство за прилагане на TCOC за ЛПСС (Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. и изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) 2019/776 на Комисията)	GUI/LOC&PAS/2023	Не е приложимо

2.2. Определения и съкращения

Общите термини и съкращения, използвани в настоящия документ, могат да бъдат открити в стандартен речник. Определение на специалните термини и съкращения е дадено по-долу или може да бъде намерено в точка 3.2.2.

Таблица 2: Таблица на термините

Термин	Определение
Агенция	Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA), създадена с Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1335/2008 [2].
Комисия	Европейската комисия, по-специално ГД „Мобилност и транспорт“
Тежка железопътна инфраструктура	За разлика от „железопътната инфраструктура с олекотена конструкция“, тежката железопътна инфраструктура се формира от всяка част на инфраструктурата, включена в железопътната мрежа на Съюза, която попада в обхвата, определен в член 1, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797, т.е. всяка инфраструктура, която не се използва от метрото, не е функционално отделена от останалата железопътна система на Съюза и не се използва изключително от трамваи и железопътни возила с олекотена конструкция, както е посочено в член 2, точка 29 от Директива (ЕС) 2016/797. В член 2 от Директива (ЕС) 2016/797 железопътните возила с олекотена конструкция са определени в съответствие с технически критерии относно удароустойчивостта и якостта на возилото.
Система за обслужване на едно гише	„Система за обслужване на едно гише“ означава информационно-комуникационната система, управлявана от Агенцията, както е посочено в член 12 от Регламент (ЕС) 2016/796. Системата за обслужване на едно гише представлява: <ul style="list-style-type: none"> › единен входящ пункт, чрез който заявителят следва да подава заявлението си и досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение за тип возила, за искане на разрешение за пускане на возила на пазара и за единен сертификат за безопасност; › обща платформа за обмен на информация, която да предоставя на Агенцията и националните органи по безопасността информация за всички заявления за искане на разрешение или за единни сертификати за безопасност, етапите на тези процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо – за исканията и решенията на апелативния съвет; › обща платформа за обмен на информация, която да предоставя на Агенцията и националните органи по безопасността информация за исканията за одобрение от Агенцията, в съответствие с член 19 от Директива (ЕС) 2016/797, и заявленията за искане на разрешение за подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, в които има оборудване на Европейската система за управление на влаковете (ETCS) и/или Глобалната система за мобилни комуникации – железопътни мрежи (GSM-R), етапите на тези процедури и резултатите от тях, а също и когато е приложимо – за исканията и решенията на апелативния съвет; и

Таблица 2: Таблица на термините

Термин	Определение
	<ul style="list-style-type: none"> система за ранно предупреждение, която е в състояние на ранен етап да установи необходимостта от координираност между решенията, които да се вземат от националните органи по безопасността и Агенцията в случай на различни заявления, изискващи сходни разрешения или единни сертификати за безопасност.
Техническо досие	Техническо досие, което е приложено към „ЕО“ декларациите за проверка, описани в § 2.4 от приложение IV към Директива (ЕС) 2016/797.
Право на Съюза	Правото на Съюза е системата от европейски законодателни актове, действащи в държавите членки. Правото на Съюза се публикува в Официален вестник на Европейския съюз и достъпът до него е свободен чрез EUR-Lex (https://eur-lex.europa.eu/homepage.html). То се публикува ежедневно на 24-те официални езика на ЕС.
Валидиране	<p>Съгласно ISO 9000/2015 валидирането е:</p> <p><i>„Потвърждаването, чрез представяне на обективно доказателство, че са изпълнени изискванията за определена предназначена употреба или приложение“.</i></p> <p>Следва да се отбележи, че:</p> <ul style="list-style-type: none"> Обективното доказателство, необходимо за валидирането, е резултат от проверка или друга форма на установяване, като например извършването на алтернативни изчисления или преглед на документация. Думата „валидиран“ се използва за обозначаване на съответното състояние. Условията за използване на валидирането могат да бъдат действителни или симулирани. <p>„Валидирането е процес. В него се използват обективни доказателства, за да се потвърди, че са изпълнени изискванията, които определят предназначената употреба или приложение. Когато са изпълнени всички изисквания, се определя статус на валидиране. Валидирането може да се извърши при реалистични условия на използване или при симулирана среда на употреба.</p> <p>Съществуват няколко начина да се потвърди, че са изпълнени изискванията, които определят предназначената употреба или приложение. Например изпитвания, изчисления, симулации.</p>
Указания за разрешаване на возила	Указания за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила съгласно член 8, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545

Таблица 3: Таблица на съкращенията

Термин	Определение
CSM	Общи методи за безопасност
CSM RA	Регламент за изпълнение (ЕС) 402/2013 на Комисията
ERADIS	Базата данни на Европейската железопътна агенция относно оперативната съвместимост и безопасността
ERATV	Европейски регистър на разрешените типове железопътни превозни средства
ERTMS	Европейска система за управление на железопътното движение
ETCS	Европейска система за управление на влаковете
EVN	Европейски номер на превозно средство
GSM-R	Глобална система за мобилни комуникации — железопътни мрежи
IC	Съставен елемент на оперативната съвместимост
ISV	Междинна декларация за проверка
NVR	Национален регистър на подвижния състав
OSS	Система за обслужване на едно гише
RDD	База данни с референтни документи
RFU	Препоръка за употреба
RINF	Регистър на инфраструктурата
SRD	База данни с единни правила
TEN	Трансевропейска мрежа
URVIS	Идентификационна система за специфични железопътни возила
BKT	Комитет по вътрешен транспорт Общност/Швейцария
ДП	Декларация за проверка
ДЧ	Държава членка
ЕС	Европейски съюз
ЖП	Железопътно предприятие
Идентификационен номер	Идентификация

Таблица 3: Таблица на съкращенията

Термин	Определение
ИО	Избрана организация
КУС	Контрол, управление и сигнализация
НО	Нотифицирана организация
НОБ	Национален орган по безопасността
Оценяваща организация	Оценяваща организация съгласно Регламент (ЕС) № 402/2013
РССМ	Релсови самоходни специализирани машини
ССТ	Споразумение между Европейската общност и Конфедерация Швейцария относно железопътния и автомобилния превоз на стоки и пътници (известно още като Споразумение за сухопътния транспорт)
СУБ	Система за управление на безопасността
СУК	Система за управление на качеството
ТСОС	Технически спецификации за оперативна съвместимост
ТСОС за „Товарни вагони“	Техническа спецификация за оперативна съвместимост, отнасяща се до подсистемата „Подвижен състав — Товарни вагони“
ТСОС за ЕУД	Техническа спецификация за оперативна съвместимост, отнасяща се до подсистемата „Експлоатация и управление на движението“
ТСОС за КУС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост, отнасяща се до подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“
ТСОС за ЛПСС	Техническа спецификация за оперативна съвместимост, отнасяща се до подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“
УИ	Управител на инфраструктурата
Условия за използване	условия за използване на возилото и други ограничения

3. Съдържание на практическите разпоредби

3.1. Съображения

3.1.1. Регламент (ЕС) 2018/545

3.1.2. Регламент (ЕС) 2020/781

3.2. Глава 1 – Общи разпоредби

3.2.1. Член 1: Предмет и обхват

Практическите разпоредби, изложени в документа, имат за цел да въведат и поддържат ефективен и ефикасен процес, в който различните органи си сътрудничат, за да:

- › вземат решения относно издаването на разрешения за железопътни возила;
- › хармонизират практиките на органите, които издават разрешения за железопътни возила в целия ЕС (независимо от района на използване); и
- › създадат по-голяма съгласуваност и прозрачност за заявителя, по-специално когато процесът включва разрешаващ орган и един или повече НОБ за района на използване.

Практическите разпоредби, определени в Регламент (ЕС) 2018/545, се прилагат за издаването на разрешения за тип возило/ разрешения на пускане на пазара на возила, предназначени да бъдат използвани по релсовата система на ЕС, както е определено в член 2 от Директива (ЕС) 2016/797.

Това следва да се прилага, без да се засягат възможните изключения от обхвата от страна на държавите членки, както е посочено в член 1, параграф 4, буква а) от Директива (ЕС) 2016/797.

Подстъпите към пристанища и терминали попадат в обхвата на Директива (ЕС) 2016/797 (както са били и в обхвата на Директива 2008/57/ЕО). Разрешението за пускане на пазара съгласно Директива (ЕС) 2016/797, по-специално член 21, е приложимо и за тези части от мрежата. Това следва да се прилага, без да се засягат възможните изключения от обхвата от страна на държавите членки, както е посочено в член 1, параграф 4, буква а) от Директива (ЕС) 2016/797.

3.2.2. Член 2: Определения

3.2.2.1. (1) Разрешаващ орган

Ролята на разрешаващ орган се изпълнява от:

- › Агенцията, в случай че трябва да бъде издадено разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара във връзка с район на използване, попадащ в една или повече ДЧ; или
- › НОБ, в случай че трябва да бъде издадено разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара във връзка с район на използване, който е ограничен до железопътната мрежа само в една ДЧ, и заявителят е поискал това в съответствие с член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797.

В случай на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара по отношение на возила, които имат район на използване, попадащ в повече от една ДЧ, ролята на разрешаващ орган следва да се изпълнява от Агенцията.

В случаите, в които след разширяване на района на използване в друга ДЧ съгласно член 14, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/545 возилата вече няма да се експлоатират в първоначалния район на използване. Те все още остават разрешени там, следователно крайният район на използване, в който са разрешени, обхваща мрежи в повече от една държава членка и Агенцията е разрешаващият орган. Вж. също точка 3.3.2.3.4 за повече информация относно изменението (а не разширяването) на района на използване.

Ако вагон, за който трябва да бъде издадено разрешение, съответства на посоченото в точка 7.1.2 от ТСОС за „Товарни вагони“, оценките на Агенцията, действаща като разрешаващ орган, когато

заявителят е подал искане за разрешение за район на използване, попадащ в повече от една ДЧ, обхващат допълнителните условия, на които трябва да отговаря вагонът и не би следвало да е необходимо участието на НОБ за района на използване (не се прилагат националните правила). В такива случаи участието на НОБ за района на използване (които ще бъдат уведомени за заявлението и ще имат достъп до досието, придружаващо заявлението в системата за обслужване на едно гише) следва да се съсредоточи върху предоставянето на информация за натрупан опит, която може да е от значение за издаването на разрешението, в съответствие с член 7, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545.

3.2.2.2. (2) Основни проектни характеристики

Допълнителни насоки относно основните проектни характеристики и основните параметри могат да бъдат намерени в насоките за прилагане на ТСОС.

3.2.2.3. (3) Управление на конфигурацията

3.2.2.3.1. Управление на конфигурациите на возилото

Обхватът на управлението на конфигурациите на дадено возило е ограничен до измененията, посочени в член 16 от Регламент (ЕС) 2018/545. Ползвателят на возилото или упълномощеният от него субект следва да носят отговорност за управлението на конфигурациите на возилото, като това се прилага, без да се засягат отговорностите, вменени на:

- › структурата, която отговаря за ремонта на возилото; и
- › ЖП, което използва превозното средство.

3.2.2.3.2. Управление на конфигурациите на типа возило

Управлението на конфигурацията на даден тип возило се отнася до създаването и поддържането (през целия жизнен цикъл на типа возило) на досие, съдържащо всички подробности за типа возило (чертежи, изчисления и др.), което обхваща развитието във времето (промени в правната рамка, промени в типа возило и др.).

По-конкретно, управлението на конфигурацията на типа возило обхваща аспекти като:

- › наблюдение на промените в правната рамка и въздействието върху типа возило (ТСОС, национални правила, друго приложимо законодателство на ЕС и т.н.);
- › актуализиране на документацията, която е в основата на разрешението за типа возило, в случай на изменения в правната рамка и/или изменения в типа возило, които не изискват ново разрешение (т.е. категории 15, параграф 1, букви а), б) или в) от Регламент (ЕС) 2018/545), напр.:
 - „ЕО“ декларациите за проверка и придружаващите ги технически досиета (включително „ЕО“ декларациите за съответствие на съставните елементи на оперативната съвместимост)
 - „ЕО“ сертификатите и придружаващите досиета (когато е необходимо участието на НО)
 - доказателства, свързани с установяването на изискванията
- › информиране на НО, които са извършили оценката на съответствието, за промените по типа возило, които оказват въздействие върху съответствието с ТСОС;
- › категоризация на измененията в типа возило съгласно член 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545;
- › изискване на необходимите актуализации на съответното вписване в ERATV в случай на изменения на типа возило, които не изискват ново разрешение (включително компилация на версиите, когато притежателят реши да поиска това, вж. точка 3.8.4.2);

› и др.

3.2.2.4. (4) Дата на получаване на заявлението

3.2.2.5. (5) Субект, управляващ изменението

Ролите на субект, управляващ изменението за даден тип возило, и субект, управляващ изменението за возило, съответстващо на този тип, могат да се изпълняват от различни дружества. В резултат на това конфигурациите, за чието управление те отговарят, също са различни:

- › управление на конфигурацията на типа возило, когато субектът, управляващ изменението, е титуляр на разрешението за типа возило, или
- › управление на конфигурацията на возилото, когато ползвателят е субектът, управляващ изменението.

В случай на изменение съгласно член 16, параграф 4, вж. точка 3.3.4.4, структурата, управляваща изменението, отговаря и за подаването на уведомлението и придружаващото го досие.

3.2.2.6. (6) Притежател на разрешението за тип возило

За всеки тип возило може да има само един притежател на разрешение за тип возило съгласно Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент (ЕС) 2018/545. За две серии возила с една и съща конструкция обаче могат да имат двама различни заявители за разрешения за пускане на (отделни) возила на пазара. Когато това разрешение не е поискано в съответствие с разрешен тип возило, това ще доведе до два различни типа возило, въпреки че всеки тип ще има едни и същи основни проектни характеристики.

Имайте предвид, че за типовете возило, разрешени съгласно Директива 2008/57/ЕО, може да има повече от един притежател на разрешението за тип превозно средство (вж. точка 3.2.2.6.3).

Когато няколко дружества си сътрудничат при разработването на нов тип возило, е възможно всяко дружество да стане притежател на разрешение за тип возило. За тази цел всяко дружество следва да подаде заявление за искане на разрешение чрез системата за обслужване на едно гише, в резултат на което ще бъде издадено разрешение за тип возило и вписване в ERATV за всяко заявление.

3.2.2.6.1. *Правоприемник*

За целите на Регламент (ЕС) 2018/545 за правоприемник следва да се счита физическото или юридическото лице, което законно е получило от предишния титуляр на разрешение за тип превозно средство неговите активи, права и задължения, свързани с разрешения тип возило, в резултат на прекратяването на дейността на предишния титуляр на разрешение за тип поради, но не само, сливане, придобиване, разделяне и др.

3.2.2.6.2. *Прехвърляне на притежание на разрешение за тип возило*

В определението за притежател ясно е установено, че притежанието може да бъде получено само чрез i) подаване на заявление и получаване на разрешение за тип возило или ii) правоприемство, при което действителният притежател на разрешение за тип возило не може да прехвърля ролята си на друга страна по силата на частни договори или други договорености.

Ако дадено дружество престане да съществува поради обстоятелства като сливане или разделяне и е притежател на разрешение за возило, това разрешение следва да се счита за актив на дружеството и законният правоприемник става притежател на разрешението за типа возило. Обикновено начинът, по който се третират активите на дадено дружество в случай, че то престане да съществува, е уреден в националните законодателства.

3.2.2.6.3. *Притежател на разрешение за типове возила, разрешени съгласно предходни режими*

За типове возила, разрешени преди съответната дата (вж. точка 3.2.2.17), притежателят на разрешението за типа возило може да бъде установен въз основа на:

- › Регистрираният притежател на разрешението в ERATV (разрешения за тип возило, издадени съгласно Директива 2008/57/ЕО). В случаите, когато има повече от един титуляр на разрешение (напр. в случай на първо разрешение и допълнително разрешение в други ДЧ), и двамата се считат за титуляри на разрешение за тип возило;
- › Идентифицираният притежател в издадено разрешение за тип возило; или

Ако няма вписване в ERATV (возило, пуснато на пазара преди Директива 2008/57/ЕС или в експлоатация преди 19 юли 2010 г.), нито разрешение за тип возило, няма притежател на разрешение за тип возило. За да се установи притежател, е необходимо да се извърши промяна, попадаща в обхвата на член 15, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545. Органът, който управлява промяната, става притежател на новия тип возило, който ще бъде разрешен и регистриран в ERATV, когато се издаде съответното разрешение за тип возило.

3.2.2.7. (7) Обосновано съмнение

Обоснованото съмнение:

- › е проблем, класифициран като проблем „тип 4“ съгласно член 41, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545, със съответна обосновка и подкрепящи доказателства;
- › поражда сериозно безпокойство относно съдържанието на досието към заявлението;
- › се счита за имащо потенциал да доведе до отхвърляне на заявлението, освен ако заявителят не се съгласи да предостави допълнителна информация, както е посочено в член 42 от Регламент (ЕС) 2018/545; и
- › дава възможност да се суспендира оценяването и да се удължи срока, както е посочено в член 34, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2018/545.

За допълнителна информация относно проблемите, които трябва да бъдат класифицирани като „обосновано съмнение“, вж. точка 3.7.11.

3.2.2.8. (8) Национален орган по безопасността за района на използване или НОБ за района на използване

Ако няма национални правила, които да се прилагат, не е необходимо да се включват НОБ за района на използване, освен за да се прецени дали районът на използване за съответната ДЧ е правилно определен и/или да се вземе предвид натрупания опит, вж. точка 3.7.8.3.

НОБ за района на използване ще бъдат уведомени от системата за обслужване на едно гише във всички случаи и ще имат достъп до досието, приложено към заявлението, но от тях не се очаква оценка по смисъла на член 40 от Регламент (ЕС) 2018/545 (вж. точка 3.7.9).

Необходимо е да се прави разграничение между случаите, в които е ясно, че не се прилагат национални правила (напр. вагони, отговарящи на точка 7.1.2 от ТСОС за „Товарни вагони“), и случаите, в които има промяна във вече разрешено возило, която оказва влияние върху съответствието с националните правила.

- › В първия случай НОБ не трябва да извършват оценки за района на използване. Агенцията ще издаде разрешение след извършване на оценките, описани в приложение II към Регламент (ЕС) 2018/545.
- › Във втория случай, докато заявителят е отговорен да гарантира, че всички изисквания са изпълнени преди подаването на заявлението за искане на разрешение, включително оценката на националните правила, които могат да бъдат пряко и непряко засегнати от промените, НОБ за района на използване оценяват дали идентифицираните национални правила са правилни (точка 3 от приложение III към Регламент (ЕС) 2018/545). От тази гледна точка НОБ за района на използване имат право да повдигат въпроси, когато има съмнения относно националните правила, които трябва да бъдат преразгледани в резултат на промяната.

Въпреки това НОБ за района на използване не следва да изискват изпълнението на национални правила, които не са в обхвата на промяната или не са нотифицирани (т.е. не са публикувани в RDD), нито да изискват декларации от трети страни, потвърждаващи, че прилаганите национални правила са правилните.

Когато става въпрос за возило, за което трябва да бъде издадено разрешение за район на използване, попадащ само в една ДЧ, разрешаващият орган може да бъде НОБ на съответната ДЧ, ако заявителят избере това. Ролята на разрешаващия орган обаче е различна от тази на НОБ за района, но когато разрешаващият орган е НОБ, двете роли се изпълняват от един и същи орган.

НОБ също така носят отговорност за издаването на временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа, когато това се изисква от националната нормативна уредба на ДЧ, вж. точка 3.3.7.

3.2.2.9. (9) Предварителна процедура

3.2.2.10. (10) Базово състояние при предварителната процедура

3.2.2.11. (11) Установяване на изискванията

Вж. точка 3.3.1.

3.2.2.12. (12) Безопасно интегриране

В рамките на издаването на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара терминът „безопасно интегриране“ може да бъде използван, за да обхване:

- › безопасното интегриране между елементите, които съставят мобилната подсистема. Това е изцяло в обхвата на ТСОС за съответната подсистема. Когато няма изрични технически правила, обхващащи този въпрос, в ТСОС може да се възприеме основан на риска подход и да се изисква прилагането на CSM RA, като се посочва до какво приемливо ниво следва да се контролира рискът;
- › безопасното интегриране между мобилните подсистеми, които съставляват возилото; и
- › безопасното интегриране на интерфейса между мрежата и возилата с оглед на техническата съвместимост.

Допълнителна информация за концепцията за безопасна интеграция може да бъде намерена в обяснителната бележка ERA120/063, която е достъпна на уебсайта на Агенцията:

https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en

3.2.2.12.1. Безопасно интегриране между мобилни подсистеми

Интерфейсите между подсистемите, съдържащи се във возилото, следва да бъдат определени в ТСОС и/или националните правила, но тъй като това не винаги се счита за необходимо за постигането на целите на Директива (ЕС) 2016/797, не всички интерфейси са обхванати изцяло в ТСОС и/или националните правила.

Безопасното интегриране между мобилните подсистеми може да бъде гарантирано чрез подходящо контролиране на установените рискове, свързани с интегрирането между мобилните подсистеми, като се използва хармонизираната процедура за оценка на риска, предвидена в CSM RA, както е посочено в член 21, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797, заедно с прилагането на съществуващите технически изисквания.

3.2.2.12.2. Безопасно интегриране на интерфейса между мрежата и возилата с оглед на техническата съвместимост

Всяка страна от интерфейса между мрежата и возилата се управлява от различни участници, поради което се изисква хармонизиран подход, като параметрите на интерфейса следва да бъдат определени в ТСОС и/или националните правила; това означава, че техническата съвместимост на интерфейса между мрежата и возилата следва да бъде осигурена чрез

прилагането на съответните изисквания (ТСОС и/или националните правила). Въпреки това е необходимо да се използва систематичен подход (т.е. установяване на изисквания) за анализ на интерфейса мрежа — превозно средство, за да се определи по-нататъшната хармонизация (правила) за техническа съвместимост и безопасно интегриране за всеки проект, с цел да се определи дали съществуващите правила са достатъчни или не, и ако има нужда от допълнителни (или изменение на съществуващите) изисквания, да се следва процесът за справяне с недостатъците в ТСОС и/или националните правила.

3.2.2.13. (13) Вариант на типа возило

Вариантите на типа возило представляват различни възможности за проект за тип возило (т.е. ако притежателят на разрешението за тип возило иска да добави вариант на типа возило към вече разрешен тип возило, той трябва да подаде заявление за ново разрешение).

Не е възможно да се създаде вариант въз основа на съществуващ вариант или версия на тип возило, дори ако субектът, управляващ изменението, е притежател на разрешението за типа возило. В такива случаи се издава разрешение за нов тип, като се използва случаят за издаване на разрешение, посочен в член 14, параграф 1, буква г) — ново разрешение.

3.2.2.14. (14) Версия на типа возило

Версиите на типа возило са конфигурации или изменения, които представляват изменение на основните конструктивни характеристики на типа возило или варианта на типа возило под прага за ново разрешение, определен в ТСОС съгласно член 24, параграф 1 и член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797.

Не е възможно да се създаде версия от съществуваща версия на тип возило, дори ако субектът, управляващ изменението, е титуляр на разрешението за тип возило. В такива случаи се издава разрешение за нов тип, като се използва случаят за издаване на разрешение, посочен в член 14, параграф 1, буква г) — ново разрешение.

Когато заявителят за разширяване на района на използване на вече разрешен тип возило е титуляр на разрешението за тип возило, той може да реши дали резултатът ще бъде нов тип, версия на тип возило или версия на вариант на тип возило. Не е възможно да се разреши вариант на тип возило след разширяване на района на използване поради определеното за вариант на тип возило в член 2, параграф 13 от Регламент (ЕС) 2018/545: вариантите могат да бъдат резултат само от случаи на първо или ново разрешение (съгласно член 14, параграф 1, буква а) и член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545).

Когато заявителят за разширяване на района на използване не е притежателят на разрешението за тип возило, резултатът следва да бъде нов тип съгласно член 14, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/545.

3.2.2.15. (15) Разрешение за пускане на возило на пазара

Разрешаващите органи могат да издадат, по искане на заявителя, разрешение за серия возила (комплект идентични возила) въз основа на декларация за съответствие с тип возило съгласно член 14, параграф 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2018/545 – разрешение при съответствие с типа – . Заявителят може също така да подаде заявление за искане на разрешение за пускане на пазара в съответствие с вече разрешен тип за единично возило.

Когато заявителят подава заявление за издаване на разрешение за пускане на пазара на возило в случаите на издаване на разрешение, посочени в член 14, параграф 1, буква а) - първо разрешение -, буква в) - разширен район на използване - и/или буква г) - ново разрешение -, не е необходимо да се представя декларация за съответствие с типа возило.

Заявителят може да обедини в едно заявление чрез системата за обслужване на едно гише заявление за първо разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква а), включително първо возило, което съответства на този тип, както е посочено в горния параграф, и заявление за искане на разрешение за пускане на пазара на единично возило или серия от идентични возила съгласно член 14, параграф 3, буква б).

3.2.2.16. (16) Разрешение за тип возило

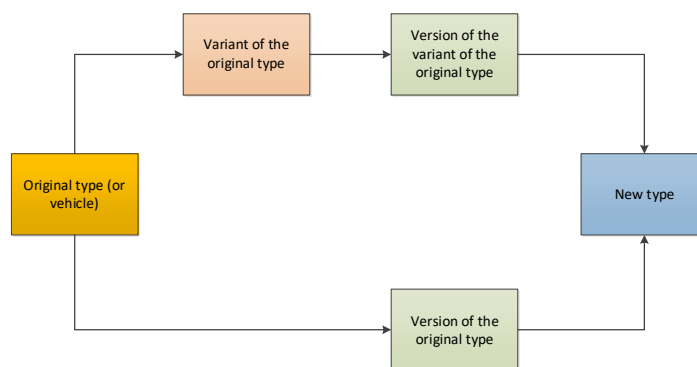
Разрешението за тип возило може да се издаде:

- › едновременно с издаването на разрешение за пускане на пазара на първото возило от този тип, или
- › без да е издадено разрешение за пускане на пазара на возило от този тип, ако искането на заявителя е ограничено до издаване на разрешение за тип возило.

Когато се издава разрешение за тип возило, возило от този тип може да бъде използвано за проверка и валидиране на съответствието със съществените изисквания на приложимото законодателство. Не е необходимо това возило да бъде разрешено за пускане на пазара. Дали возилото, което се използва за проверка и валидиране на типа возило, следва да бъде разрешено за пускане на пазара или не, е избор на заявителя, който той прави в искането си.

Понятието „тип возило“ се отнася до возилото като цяло, а не до конкретна подсистема. Возилото може да съдържа повече от една подсистема, в който случай характеристиките на типа возило са комбинацията от характеристиките на подсистемите и тяхното взаимодействие една с друга при обединяването им във возило.

Възможно е от даден тип возило да се създават негови варианти или версии. Възможно е от вариант на тип возило да се създадат и версии на този вариант. Не е възможно обаче да се създават варианти на вариант на тип возило, версии на вариант на тип возило или варианти на вариант на тип возило. Това е обобщено в следната схема:



Фигура 1: Тип, вариант и версия

3.2.2.17. (17) Съответна дата

3.2.3. Член 3: Отговорности на заявителя

За определение на „заявител“ вж. член 2, точка 22 от Директива (ЕС) 2016/797. Това определение включва трима различни заявителя:

- › Първата част на определението се отнася до заявителя за разрешение:
 - разрешение за въвеждане в експлоатация на стационарни съоръжения, както е посочено в член 18 от Директива (ЕС) 2016/797;
 - разрешение за пускане на пазара на возило, както е посочено в член 21 от Директива (ЕС) 2016/797, или
 - разрешение за тип возило, както е посочено в член 24 от Директива (ЕС) 2016/797.

За целите на издаването на разрешение за возило и/или тип возило, физическо или юридическо лице иска разрешение независимо дали става въпрос за ЖП, УИ или за друго лице или правен субект, например производител, собственик или ползвател. Това може да бъде производителят на возилата, производителят на (една от) мобилните подсистеми, ЖП (оператор), лизингово дружество и т.н.

- › Втората част на определението се отнася до заявителя, който пуска мобилните подсистеми на пазара и изготвя „ЕО“ декларацията за проверка на подсистемите, както е посочено в член 15 от Директива (ЕС) 2016/797. Той може да бъде възложител или производител, или негови упълномощени представители. Тази роля обикновено се изпълнява от производителя на мобилната подсистема. В рамките на даден тип возило може да има двама различни заявителя за пускане на пазара на мобилните подсистеми: един за подвижен състав, друг за контрол, управление и сигнализация.
- › Третата част от определението се отнася до заявителите, които искат одобрение от Агенцията за ERTMS оборудване по железопътната линия, както е посочено в член 19 от Директива (ЕС) 2016/797.

От това следва, че ролята на заявител за пускане на пазара на подсистемите и на заявител за разрешение може да се изпълнява от различни дружества, които имат различни права и отговорности. Например:

- › Роля А: заявител за разрешение за тип возило чрез системата за обслужване на едно гише
- › Роля Б: заявител за пускане на пазара на подсистема „Подвижен състав“ (производител), който създава „ЕО“ декларация за проверка за мобилната подсистема
- › Роля В: заявител за пускане на пазара на подсистема „Контрол, управление и сигнализация“ (производител), който създава „ЕО“ декларация за проверка за мобилната подсистема
- › Роля Г: заявител за разрешение за пускане на возило на пазара чрез системата за обслужване на едно гише, който създава „ЕО“ декларация за съответствие с типа
- › Роля Д: производител на возилата
- › Роля Е: ЖП, което ще управлява возилото
- › Роля Ж: субект, управляващ изменението

Често се срещат следните сценарии (списъкът не е изчерпателен)

- › Роли А, Б, В, Г и Д се изпълняват от едно и също дружество, което става притежател на разрешението за тип возило след първото разрешение, след което произвежда возила в съответствие с типа и подава заявление за разрешение за пускане на пазара на возилата. Ролята Е се изпълнява от друго дружество, което ще експлоатира возилата.
- › Роли А, Б, В и Д се изпълняват от едно и също дружество, което става притежател на разрешението за тип возило след първото разрешение, а след това произвежда возила в съответствие с типа.
Роля Г обаче се изпълнява от друго дружество (което подава заявлението за разрешение за пускане на пазара на возило чрез системата за обслужване на едно гише), като то ще бъде и оператор на возилата (ЖП).
- › Роли А, Б, Г и Д се изпълняват от едно и също дружество, което произвежда возилата, интегрира подсистемата КУС, пусната на пазара от друго дружество, става притежател на разрешението за тип возило след първото разрешение, след което произвежда возила в съответствие с типа и подава заявление за разрешение за пускане на пазара на возилата.
Роля В се изпълнява от друго дружество (доставчик на подсистема „Контрол, управление и сигнализация“).
И накрая, роля Е се изпълнява от дружество, което ще експлоатира разрешените возила.
- › Всички роли се изпълняват от едно и също дружество — ЖП, което извършва промени във вече разрешените и експлоатирани возила, става притежател на разрешението за тип возило след ново разрешение, въвежда промените във всички возила, пуска на пазара изменените подвижни подсистеми (установява „ЕО“ декларациите за проверка на изменените подсистеми) и подава заявление за разрешение за пускане на пазара на изменените возила.

- › Роли А, Б, Г, Д, Е и Ж се изпълняват от едно и също дружество — ЖП, което иска да измени вече разрешени и експлоатирани возила, става притежател на разрешението за тип возило след ново разрешение, възлага изпълнението на измененията в подсистемата КУС на дружеството, което първоначално го е произвело, и подава заявление за разрешение за пускане на пазара на изменените возила.

Роля В се изпълнява от друго дружество (първоначален доставчик на подсистема „Контрол, управление и сигнализация“).

„Заявител“ по Регламент (ЕС) 2018/545 е този заявител, който иска разрешение за пускане на возило на пазара съгласно определението в член 2, точка 22 от Директива (ЕС) 2016/797, както е посочено в член 21 от същата директива, и/или разрешение за тип возило, както е посочено в член 24 от същата директива.

„Заявителят“, посочен в Регламент (ЕС) 2018/545 (заявител за разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на пазара на возило), трябва да бъде „предложителят“ съгласно четвъртата точка на член 3, параграф 11⁽²⁾ от CSM RA, когато е необходимо да се приложи процесът на управление на риска и/или оценка на риска, описан в регламента. В този член се посочва, че „вносителят на предложението“ е „заявител за разрешение за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми“, като се отчита факта, че съгласно Директива (ЕС) 2016/797 мобилните подсистеми вече не се разрешават, а се пускат на пазара. Следва да се отбележи, че за процеса на установяване на изискванията за същественото изискване за „безопасност“ и за безопасното интегриране между подсистемите е задължително да се използва методиката, описана в приложение I към CSM RA. По тази причина, когато е необходимо да се подаде заявление чрез системата за обслужване на едно гише, в повечето случаи „заявителят“ за разрешение за тип возило и/или за пускане на возило на пазара се явява също и „предложителят“.

Когато субектът, управляващ изменението, стигне до заключението, че не е необходимо да се подава заявление за разрешение за тип возило, няма да има „заявител“ (по смисъла на Регламент (ЕС) 2018/545), а субектът, управляваща изменението, ще бъде „предложителят“.

3.2.3.1. Отговорности на „заявителя“, посочен в Регламент (ЕС) 2018/545

Заявителят за разрешение за тип возило и/или за пускане на возило на пазара носи отговорност за типа возило и/или возилото като цяло (типовете возила/ возилата могат да се състоят от няколко подсистеми), за да се гарантира, че са установени и спазени съответните изисквания на Съюза (включително съществените изисквания, определени в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797) и националните изисквания. Другите участници обаче (организации за оценяване на съответствието, заявител(и) за целите на член 15 от Директива (ЕС) 2016/797 и т.н.) продължават да носят отговорност за своята съответна част; вж. член 4 от Директива (ЕС) 2016/798.

В случай на изменения във вече разрешен тип возило и/или возило, заявителят за новото разрешение носи отговорност за променените части (и интерфейсите с непроменените части) и за новия тип возило като цяло. Съществуващият притежател на разрешението за типа возило обаче продължава да носи отговорност за неизменените части, а новият заявител носи отговорност за измененията, които въвежда, и за интерфейса с неизменените части. За повече подробности вижте точка 3.2.5.

3.2.3.2. Отговорности на заявителя за целите на член 15 от Директива (ЕС) 2016/797

Заявителят за целите на член 15 от Директива (ЕС) 2016/797 извършва „ЕО“ процедурата за проверка и изготвя „ЕО“ декларацията за проверка за подсистемата и носи отговорност подсистемата да

² Съгласно член 3, параграф 11 от CSM RA „предложителят“ означава едно от следните:

- железопътно предприятие или управител на инфраструктура, които прилагат мерки за контрол на риска, в съответствие с член 4 от Директива 2004/49/ЕО;
- образование, което отговаря за поддръжката и което изпълнява мерки в съответствие с член 14а, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО;
- възложител или производител, които за прилагането на „ЕО“ процедурата за проверка се обръщат към нотифициран орган, в съответствие с член 18, параграф 1 от Директива 2008/57/ЕО, или към орган, определен съгласно член 17, параграф 3 от същата директива;
- заявител за разрешение за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми.

отговаря на всички изисквания от съответното право на Съюза и съответните национални правила. В случай на мобилни подсистеми той носи отговорност тези мобилни подсистеми, които е пуснал на пазара, да отговарят на съществените изисквания, определени в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797.

За мобилните подсистеми няма изискване за получаване на разрешение за пускане на пазара. Мобилните подсистеми се пускат на пазара от заявителя, както е посочено в член 20 от Директива (ЕС) 2016/797.

3.2.4. Член 4: Отговорности на разрешаващия орган

Всички НОБ за района на използване и разрешаващите органи следва да вземат предвид информацията, свързана с технически и експлоатационни въпроси, които могат да бъдат от значение за издаването на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на пазара на возило, произтичаща от натрупания опит съгласно член 7, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545. Когато такава информация е предмет на процедура на съвместния секретариат на мрежите (JNS), разрешаващият орган и/или НОБ за района на използване следва да вземе предвид резултатите от тази процедура.

Тази информация може да бъде използвана от разрешаващия орган и/или от НОБ за района на използване в хода на оценяването на заявлението. Разрешаващият орган следва да я използва и по време на етапа на предварителната процедура на заявлението, за да информира заявителя относно установените рискове, давайки му възможност да предвиди неговото разглеждане например по отношение на проекта и/или района на използване.

3.2.5. Член 5: Отговорности на притежателя на разрешение за тип возило

Освен че отговаря за управлението на конфигурацията на типа возило (вж. точка 3.2.2.3.2), притежателят на разрешението за тип возило е заявителят, който е получил разрешението за тип возило. Поради това тя има и отговорностите, определени за заявителя, вж. точка 3.2.3.

В случай на изменение, когато има нов заявител, който става притежател на нов тип возило въз основа на съществуващ тип возило:

- › Новият притежател на разрешение за тип возило носи основната отговорност за изменените части, но също и за новия тип возило като цяло (не само за измененията). От този момент нататък той може да прави изменения в новия тип возило в рамките на управлението на конфигурацията на този нов тип, включително изменения в частите, които не са били в обхвата на новото разрешение;
- › Първоначалният притежател на разрешението за типа возило продължава да носи отговорност за неизменените части, а новият притежател на разрешение за тип возило носи отговорност за измененията, които въвежда, и за интерфейса с неизменените части, и
- › Новият титуляр на разрешението за тип возило носи цялата отговорност за управлението на конфигурацията на новия тип возило, включително създаването на нови типове, варианти или версии, произтичащи от типа возило, разрешен след изменението.

Наблюдението върху това дали субектът, управляващ изменението/ потенциалният заявител/ заявителят е приложил правилно разпоредбите на Регламент (ЕС) 2018/545 по отношение на управлението на измененията и управлението на конфигурациите на типа возило и/или возилата (правилна категоризация на изменението, правилно решение относно това дали се изисква ново разрешение съгласно критериите, посочени в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797, правилно използване на CSM RA и др.) може да се осъществява пряко или косвено от НОБ чрез упражняване на контрол по време на надзорната им дейност.

При липса на разрешение за тип возило няма титуляр на разрешението за тип возило и не е необходимо да се извършва управление на конфигурацията на типа возило.

3.2.6. Член 6: Отговорности на управителя на инфраструктура

Отговорностите и изискванията, които УИ трябва да изпълнява в рамките на процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила, са определени в Регламент (ЕС) 2018/545. В този контекст УИ няма никаква друга роля и не следва да налага никакви технически изисквания към проекта на возилото, да предоставя становища или оценки относно техническата съвместимост на возилото и/или типа возило с мрежите или да изисква от заявителя да извършва изпитвания в мрежата, вж. също точка 3.3.7.

Заявителят може да реши да включи УИ в процеса на издаване на разрешение (напр. за да се предвидят проблемите, които могат да възникнат във връзка с проверките за съвместимост с маршрута), но това невинаги е приложимо и се прави по искане/необходимост на заявителя. Що се отнася до проверките, които трябва да бъдат извършени от ЖП преди използването на разрешеното возило, проверката за съвместимост с маршрута, посочена в член 23, параграф 1, буква б) от Директива (ЕС) 2016/797, не е част от процеса на разрешаване.

Ролята на УИ в рамките на процеса на разрешаване на пускането на возило на пазара и на типа возило е съсредоточена върху осигуряването на необходимите елементи, така че заявителят да може да извърши изпитванията по железопътната мрежа, необходими за завършване на оценяването на изискванията:

- › предоставяне на информация относно инфраструктурата, която е необходима за извършване на оценяването на съответствието (напр. геометрията на коловоза за провеждане на динамични изпитвания);
- › предоставяне на достъп до коловоза за провеждане на изпитвания по железопътната мрежа (разпределяне на капацитета с цел реално извършване на изпитвания по железопътната мрежа);
- › осигуряване, когато е необходимо, и въз основа на информацията, предоставена от заявителя (а именно спецификации на изпитванията, последователност на изпитванията по мрежата и т.н.), на допълнителните работни условия, които да се прилагат при използване на возилото по време на изпитванията по мрежата. Това включва условията и ограниченията за използване по време на изпитванията поради факта, че при започването на изпитванията по мрежата може не всички системи на изпитваното возило да са били напълно проверени и валидирани (напр. да се избягва експлоатация при влошени режими на тяговата система, например намален брой на конверторите);
- › Това ще окаже влияние и на разпределянето на капацитета и на слотовете (напр. може да бъде необходимо да се ограничи движението на влакове по съседния коловоз или да се блокира даден участък от линията, в който се провеждат изпитванията по мрежата); и
- › предприемане на необходимите мерки по отношение на инфраструктурата, така че заявителят да може да извърши изпитванията по мрежата, които са необходими за оценяването на съответствието (напр. промени в напрежението на контактната мрежа, разрешение за превишена скорост в дадени участъци от тестовата линия и т.н.), като се вземат под внимание аспекти като безопасността и ограниченията в капацитета, ограничаването на прекомерното износване или повреда на инфраструктурата и т.н.

Обърнете внимание, че УИ може да има различни роли (и следователно различни отговорности) в зависимост от различните си интереси:

- › Заявител за целите на членове 21 и 24 от Директива (ЕС) 2016/797 за собствените си возила.
- › Оператор на оборудването за изграждане и поддръжка на собствената си мобилна железопътна инфраструктура.
- › „Ползвател“ за целите на член 2, точка 21 от Директива (ЕС) 2016/797.

3.2.7. Член 7: Отговорности на националните органи по безопасността за района на използване

Допълнителна информация относно обхвата на оценките, които трябва да бъдат извършени от НОБ за района на използване в рамките на заявлението за искане на разрешение, може да бъде намерена в точка 3.7.9.

3.2.7.1.1. Информация, получена съгласно член 4, параграф 5, буква б) от Директива (ЕС) 2016/798

Както е предвидено в член 7, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545, НОБ за района на използване споделят с Агенцията и с всички други НОБ цялата съответна информация, произтичаща от натрупания опит, свързан с технически и експлоатационни въпроси, които могат да бъдат от значение за издаването на разрешение за тип превозно средство и/или разрешение за пускане на пазара на превозно средство, т.е. информация, която може да бъде използвана от разрешаващия орган и/или НОБ за района на използване за повдигане на въпроси съгласно член 41 от Регламент (ЕС) 2018/545.

Произтичащата от натрупания опит информация произхожда от дейностите, изпълнявани от НОБ, по-специално от надзора, извършван в съответствие с член 17 от Директива (ЕС) 2016/798 и Делегиран регламент (ЕС) 2018/761 за определяне на общи методи за безопасност относно надзора. В хода на тези дейности НОБ може сам да установи или да бъде осведомен от железопътно предприятие или от друг съответен участник за съответните технически и/или експлоатационни въпроси.

Натрупаният опит обхваща също така информация и знания относно експлоатационните характеристики на вече разрешени типове возила и техните системи от компоненти, за да се даде насока за оценка на заявленията.

Използването от страна на НОБ на информацията и познанията, придобити от дейностите по надзор, предоставя средство за оценяване на ефективността на прилаганите от заявителя процеси във връзка с проектирането, производството, верификацията и валидирането на типа возило/возилото.

Производителите на возила, които са основните заявители за разрешение за тип возило/разрешение за пускане на возило на пазара, не са главен приоритет на дейностите по надзор на НОБ. Дейностите по надзор по отношение на ЖП обаче има вероятност да осигурят на НОБ познания относно возилата, експлоатирани от ЖП, които са от значение за оценяването на заявленията за искане на разрешение за тип возило/разрешение за пускане на возило на пазара. От особен интерес ще са дейностите, които са в отговор на възникнали проблеми с возилата, като например произшествия, инциденти или съществено прекъсване на тяхното движение.

Натрупаният опит може да се отнася за съществуващи возила, използващи същата платформа като използваната за оценяването заявление, или може да се отнася за системи, които се използват в съществуващи возила. Въпреки че возилата може да бъдат сглобявани от различни производители, много от системите в тях са от един и същи доставчик. Разбирането на общите теми ще предостави основания за приоритизиране на елементите, които се считат за част от оценяването на заявлението. Тези общи теми могат да засягат и взаимодействието на возилото с инфраструктурата.

Изброената в член 7, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545 информация включва само няколко типични вида информация, която трябва да бъде споделена, и не представлява изчерпателен списък. Може да съществува и друга съответна информация, която също следва да бъде предмет на тези разпоредби за регистриране и обмен.

Информацията може да е от значение и за други участници, например възможните заявители, производители и органи за оценяване на съответствието. В тези случаи, ако такова решение бъде взето от НОБ за района на използване или някой друг НОБ, или Агенцията като

разрешаващ орган, информацията следва да бъде съобщена и на тези други участници. За тази цел НОБ за района на използване или някой друг НОБ, или Агенцията като разрешаващ орган, който/която вземе решение да сподели информацията с други участници, следва да гарантира, че нейната поверителност е защитена, като премахне всички позовавания на имена на физически лица или дружества и/или като използва родово обозначение на продукта/ частта.

Що се отнася до информацията, получена съгласно член 4, параграф 5, буква б) от Директива (ЕС) 2016/798, Агенцията е разработила и въвела доброволен инструмент, наречен ИТ система за предупреждение относно безопасността (SAIT), който обхваща обмена на информация само между оперативните участници (оперативни участници са ЖП, УИ, организациите, които отговарят за поддръжката, и всички други участници, които имат потенциално въздействие върху безопасната експлоатация на железопътната система на Съюза, включително производители, предприятия за поддръжка, ползватели, превозвачи, изпращачи, получатели, товарачи и разтоварачи, доставчици на услуги за пълнене и изпразване), т.е. от него са изключени НОБ и Агенцията. Следователно съобщаването на тази информация от оперативните участници на НОБ и на Агенцията е в съответствие с друг протокол, който в момента е предимно неофициален.

3.2.7.1.2. Несъответствие със съществените изисквания или недостатъците в ТСОС

Що се отнася до получената информация за неспазване на съществените изисквания или за недостатъците в ТСОС (член 7, параграф 4, букви б) и в) от Регламент (ЕС) 2018/545), НОБ за района на използване следва да спазват протоколите и процедурите, предвидени съответно в членове 11, 16 и 26 от Директива (ЕС) 2016/797 и в член 6 от Директива (ЕС) 2016/797. Тези протоколи и процедури покриват изискванията за регистриране и обмен на тази информация с другите НОБ и с Агенцията.

3.2.8. Член 8: Отговорности на Агенцията

3.2.8.1. Протокол за регистриране и обмен на информация

Агенцията събира от НОБ информация, която е от значение за целите на издаването на разрешение, посредством:

- › периодични срещи с НОБ в рамките на издаването на разрешения за возила;
- › информационна система за безопасност (ИБС), достъпна само за упълномощени лица;
- › ad-hoc обмен (напр. писма, изпратени до Агенцията от НОБ)

Бъдещата система за обмен на информация (СОИ) също ще служи като инструмент за събиране на натрупан опит съгласно член 7, параграф 4 и член 8, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/545.

Същевременно процесът на събиране на информация за натрупания опит е описан на уебсайта на Агенцията:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=3044

3.2.8.2. Инструментарий за разрешаване на возила

Агенцията разработи набор от инструменти, които имат за цел да предоставят на едно място лесен достъп до съответната информация и инструменти за разрешаване на превозни средства. Той е достъпна за заявителите и разрешаващите органи (ERA, НОБ). Този инструментариум трябва също така да помогне на заинтересованите страни да се запознаят с цялата налична документация (насоки, разяснения, често задавани въпроси и т.н.). Той се хоства в работната среда на програмата SharePoint на Агенцията:

<https://eraeuropa.eu.sharepoint.com/sites/VATool/SitePages/Vehicle-Authorisation-ToolBox.aspx>

Предоставя се безплатно на заявителите и на служителите на НОБ, които имат профил в системата за обслужване на едно гише. Ролята на потребителя (напр. потребителите, които са „заявители“ нямат достъп до документи, които се използват само от разрешаващи органи и НОБ за района на използване,

а потребителите, които са „НОБ“ нямат достъп до вътрешни документи, които се използват само от служители на Агенцията) определя това до кои части от инструмента може да се получи достъп.

Използването на инструмента е доброволно. Регистрираните потребители на системата за обслужване на едно гише имат достъп до инструмента, без да е необходимо да предприемат допълнителни действия. Потребителите, които нямат профил в системата за обслужване на едно гише или не могат да получат достъп до инструмента, дори ако са регистрирани в системата за обслужване на едно гише, могат да поискат достъп, като използват следния уеб формуляр за контакт с нас, като изберат темата „VA Toolbox“ (Инструментариум за разрешаване на возила):

<https://srm-portal.powerappsportals.com/contact-us/>

3.2.9. Член 9: Използване на разрешено возило

Проверките преди използването на разрешено возило следва да бъдат ограничени до проверките, определени в член 23 от Директива (ЕС) 2016/797. ЖП или УИ, които възнамеряват да използват возилото, носят отговорност за извършването на проверките за съвместимост между возилата и планираните маршрути, а също така извършват проверки за съвместимост между влаковете и маршрутите, които обхващат елементите, посочени в ТСОС за „Експлоатация и управление на движението“ (точка 4.2.2.5 и приложение D.1 от Регламент (ЕС) 2019/773).

Тази проверка за съвместимост на маршрутите следва да се основава на данните, събрани в регистъра на инфраструктурата (RINF), и на данните за возилото, посочени в издаденото разрешение за типа возило (и в съответното вписване в ERATV), както и в цялостното досие, придружаващо издаденото решение в съответствие с член 46 от Регламент (ЕС) 2018/545, включително условията за използване и другите ограничения, посредством параметрите и процедурите, описани в съответните ТСОС за „Експлоатация и управление на движението“ (съгласно член 4, параграф 3, буква и) от Директива (ЕС) 2016/797). RINF съдържа инструмент, който улеснява проверката на съвместимостта на маршрутите:

<https://data-interop.era.europa.eu/route-compatibility>

В случай, че данните в RINF са непълни, съответната информация относно инфраструктурата, включително всички временни ограничения, следва да бъде предоставена от УИ безплатно и в разумен срок.

Съвместимостта на возилото с мрежите в района на използване се проверява на етапа на издаване на разрешение за возилото въз основа на ТСОС, националните правила и съответния общ метод за безопасност, поради което на возилото се дава разрешение за определен район на използване. Тези проверки не следва да бъдат повтаряни от ЖП или от УИ, които възнамеряват да използват возилото като част от проверката за съвместимост между возилата и планираните маршрути, тъй като районът на използване на возилото е определен в издаденото разрешение. Особеностите на даден участък от линията са определени в регистъра на инфраструктурата (или са предоставени от УИ безплатно и в разумен срок, когато не съществува регистър на инфраструктурата или той е непълен).

Когато са необходими изпитвания по железопътната мрежа, за да се извършат проверки за съвместимост с маршрута, ЖП или УИ, които възнамеряват да използват возилото, следва да депозират искане до съответния УИ. Процедурата за извършване на такива изпитвания по железопътната мрежа следва да бъде описана и съобщена от УИ. Тези изпитвания по железопътната мрежа следва бъдат проведени в рамките на три месеца от искането и ЖП или УИ, които възнамеряват да използват возилото, и съответният УИ следва да си сътрудничат за тяхното извършване. Тези изпитвания по железопътната мрежа:

- › следва да бъдат разглеждани като изключение и да се провеждат само когато е строго необходимо с цел извършване на проверка на съвместимостта на маршрута; техническата съвместимост на возилото с железопътната мрежа вече е била демонстрирана в рамките на процеса на разрешаване на возилото; и

- › не следва да повтарят изпитванията по железопътната мрежа, които вече са били проведени по време на процеса на разрешаване на возилото.

Препоръчва се заявителят да включи съответния УИ на ранен етап от процеса на разрешаване на возилото с цел да се установи нуждата от такива бъдещи изпитвания по железопътната мрежа и всички други потенциални проблеми, които могат да окажат влияние върху проверките преди използването на возилото от бъдещите ЖП, както е посочено в член 23 от Директива (ЕС) 2016/797. Това е оставено на преценката на заявителя.

ЖП или УИ, които възнамеряват да използват возилото, следва също така да проверят дали возилото е правилно разположено във влаковата композиция, в която се предвижда да се използва. Тази проверка включва използване на системата за управление на безопасността, посочена в член 9 от Директива (ЕС) 2016/798 и в Регламент (ЕС) 2019/773 на Комисията (за пълна оперативна съвместимост, т.е. за влакови композиции, спирачно действие и т.н.).

3.2.10. Член 10: Език

Заявлението и досието, придружаващо заявлението, се подават от заявителя на един от официалните езици на Съюза. Съответните НОБ за района на използване могат да поискат заявителя да преведе части от досието, придружаващо заявлението, в съответствие с точка 2.6. от приложение IV към Директива (ЕС) 2016/797. Езикът, който трябва да се използва – ако той се определя от съответните НОБ за района на използване – следва да се посочи в указанията съгласно член 7, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2018/545. Следва да се избягва прилагането на фрагментиран подход, при който се смесват различни езици на Съюза, когато това не се изисква от съответните НОБ за района на използване.

За да се намали нуждата от превод и да се улесни обменът на информация по време на процеса на оценяване се препоръчва да се използва английски език или съвместно съгласуван език за процеса на оценяване (обмен на коментари/искания за информация/въпроси) на заявлението. При избора на език за процеса на оценяване следва да се вземе предвид:

- › Езикът, използван за заявлението (т.е. ако този език може да се използва в процеса на оценяване, нуждата от превод може да бъде намалена);
- › Езиковата компетентност (т.е. компетентност по езика на равнище, което е подходящо за пълно разбиране на досието) на заявителя и на членовете на оценяващия екип (включително НОБ за района на използване); и
- › Правните изисквания, приложими в съответните ДЧ (както е описано в съответните указания).

Когато е приложимо, изборът на език за процеса на оценяване следва да бъде направен по време на предварителната процедура. Когато няма позоваване на базовото състояние, езиковият режим трябва да бъде договорен между страните скоро след подаването на заявлението чрез системата за обслужване на едно гише.

Относно резултатите от процеса на разрешаване на возила:

- › Оценъчно досие от страна на разрешаващия орган, както е определено в член 39, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2018/545: английски език или съвместно съгласуваният език.
- › Оценъчни досиета от страна на съответните НОБ за района на използване, както е определено в член 40, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2018/545: езикът на НОБ, английски език или съвместно съгласуваният език, ако това е позволено от националната правна рамка на ДЧ, както е посочено в указанията, споменати в член 7, параграф 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.
- › Досието от страна на разрешаващия орган за заключението от оценяването, включително документирани мотиви за решението, както е посочено в член 45 от Регламент (ЕС) 2018/545: съвместно съгласуван език или официалния език на Съюза, използван от заявителя за неговото заявление.

- › Решение на разрешаващия орган да издаде разрешение или да отхвърли заявлението, както е посочено в член 46 от Регламент (ЕС) 2018/545: съвместно съгласуван език или официалния език на Съюза, посочен от заявителя в заявлението за обслужване на едно гише.
- › Издаденото разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, както е посочено в членове 47 и 48 от Регламент (ЕС) 2018/545: общоприет език или официален език на Съюза, посочен от заявителя в заявлението за обслужване на едно гише.

3.2.11. Член 11: Процес на издаване на разрешение за трамвай-влакове в Единното европейско железопътно пространство

Трамвай-вак е понятие, което дава възможност за комбинирана експлоатация както върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, така и върху тежка железопътна инфраструктура, както те са определени в член 2 от Директива (ЕС) 2016/797.

„Типът возило трамвай-вак“ попада в обхвата на директивата („случай на издаване на разрешение за возило от типа трамвай-вак върху тежка железопътна инфраструктура“ съгласно описанието по-горе), когато:

- › е тип возило трамвай-вак, което не изпълнява критериите за „олекотена конструкция“ (Директива (ЕС) 2016/797, член 1, параграф 3 и член 2, точка 18);
- › е тип возило трамвай-вак с район на използване, който включва „тежка железопътна инфраструктура“ (без да се ограничава до възможността „да се осъществи транзитно преминаване на ограничена и ясно определена отсечка от тежка железопътна инфраструктура единствено с цел осъществяване на връзки“); и
- › не е функционално отделен от останалата железопътна система на Съюза и не е предвиден единствено за извършването на местни, градски и крайградски пътнически услуги.

Когато не е изпълнен един от критериите, това означава, че съответният „тип возило трамвай-вак“ не е в обхвата на Директива (ЕС) 2016/797. В този случай разрешаването на тези возила е предмет на изцяло национални процедури, които може да изискват (частично или пълно) прилагане на някои ТСОС.

ДЧ могат да изключат от обхвата на Директива (ЕС) 2016/797:

- › железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, понякога използвана от тежки железопътни возила при експлоатационните условия на железопътната система с олекотена конструкция, когато това е необходимо за целите на осъществяване на връзки само за тези возила; и
- › возила, използвани основно върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, но оборудвани с някои тежки железопътни компоненти, необходими за да може да се осъществи транзитно преминаване на ограничена и ясно определена отсечка от тежка железопътна инфраструктура единствено за целите на осъществяване на връзки.

3.2.12. Член 12: Трансгранични споразумения

Когато районът на използване е ограничен до мрежа или мрежи в рамките на една ДЧ, националният орган по безопасността на тази ДЧ има право да действа като разрешаващ орган и да издава разрешения. Съгласно член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 разрешенията, издадени от НОБ, когато районът на използване обхваща само една държава членка, са валидни и за гари в близост до границата в съседни ДЧ, след консултация с компетентните НОБ. Това съгласуване може да се извършва за всеки конкретен случай или да бъде изложено в по-широкообхватно трансгранично споразумение между националните органи по безопасността.

Когато разрешаващият орган е Агенцията, не се прилагат разпоредбите на член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797. Когато обаче заявителят включи съседни гари в заявлението за искане на разрешение, процесът на консултации с НОБ на съседните ДЧ, където са разположени гарите в близост до границата, се извършва в рамките на системата за обслужване на едно гише и се координира от

Агенцията. Ако резултатите от консултацията са положителни, издаденото от Агенцията разрешение ще включва поисканите от заявителя съседни гари.

Когато е необходимо да се извършват пътувания до съседни гари, които не са изрично обхванати от издаденото разрешение, консултацията между НОБ следва да се инициира от ЖП. Когато има приложими трансгранични споразумения между съответните НОБ или — когато няма такива — процедурата се следва успешно (напр. споразумение за всеки отделен случай), не е необходимо да се подава ново заявление, нито да се актуализира съществуващото заявление и/или разрешение.

При липса на рамково споразумение между НОБ и когато не е възможно да се сключи споразумение за конкретния случай след консултациите, посочени в директивата, съседните гари се считат за част от района на използване, а съответните НОБ се считат за НОБ за района на използване (вместо за НОБ на съседна държава членка) и предоставят оценъчно досие съгласно член 40 от Регламент (ЕС) 2018/545.

Системата за обслужване на едно гише улеснява процеса на консултация, като позволява на заявителите да посочат кои НОБ са част от района на използване и кои НОБ се отнасят до ДЧ, в която са съседните гари, като същевременно позволява комуникация между всички НОБ в рамките на системата за обслужване на едно гише и осигурява достъп на всички НОБ до досието, придружаващо заявлението.

За да се избегне необходимостта от подаване на заявление за разширяване на района на използване, когато няма приложими трансгранични споразумения, на заявителите се препоръчва да проверят статута и приложимостта на споразуменията със съответните НОБ за района на използване, преди да подадат заявление чрез системата за обслужване на едно гише.

НОБ имат задължението, съгласно член 12, параграф 2 от Регламент 2018/545, да определят процедурата, която да се прилага за съседните гари. Информацията относно трансграничните споразумения и съседните гари, която НОБ официално съобщават на Агенцията, ще бъде достъпна чрез инструментариума за разрешаване на возила:

<https://eraeuropa.eu.sharepoint.com/sites/VATool/SitePages/Cross-Border.aspx>

3.3. Глава 2 – Етап 1: подготовка на заявлението

За описание на процеса вижте блок-схемата за Етап 1 в раздел 4.

3.3.1. Член 13: Установяване на изискванията

Допълнителни насоки относно процеса на установяване на изисквания в рамките на разрешаването на возила и/или типове возила могат да бъдат намерени в обяснителната бележка ERA1209/146, която е достъпна на уебсайта на Агенцията:

https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

Групата за сътрудничество на оценяващата организация, управлявана от Агенцията, е издала също така няколко RFU, които обхващат следните теми:

- › RFU № 1 Работен метод на оценяващата организация
- › RFU № 3 Изисквания на оценяващата организация за технически познания и компетентност за различните области
- › RFU № 8 Наемане на експерти и възлагане на подизпълнители от оценяващата организация — взаимно признаване
- › RFU № 11 Проследяване (идентифициране, регистриране и приключване) на въпроси и несъответствия от страна на оценяващата организация

Тези RFU (и новите, които предстои да бъдат издадени) могат да бъдат намерени на следния уебсайт на Агенцията:

https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en

В следващите раздели ще намерите обобщение на някои ключови послания от обяснителната бележка, посочена по-горе.

3.3.1.1. Защо е необходимо да се извършва установяване на изискванията

Установяването (и управлението) на изискванията представлява прилагане на систематичен процес на идентифициране, изпълнение, проверка и валидиране на изискванията и управление на рисковете. Целта е да се гарантира, доколкото това е разумно осъществимо, че при проектирането, производството и изпитването на возилото са взети предвид всички съображения и возилото или типът возило отговаря на съществените изисквания.

Структурираното и систематично управление на приложимите изисквания за даден проект е широко разпространена практика в сектора от десетилетия насам. Тази дейност има различни наименования в зависимост от дружеството (напр. управление на изискванията, системен инженеринг, инженеринг на функционалната безопасност и др.), като във всички случаи представлява структуриран, систематичен и насочен отгоре надолу подход/процес за спецификация и управление на изпълнението на приложимите изисквания. Тя може да бъде обхваната от специфична процедура или да бъде разпределена между различни съществуващи (и допълващи се) процедури. В крайна сметка целта е да има процеси, които да гарантират, че всички приложими изисквания са правилно разгледани и управлявани и че нищо не е пренебрегнато или забравено.

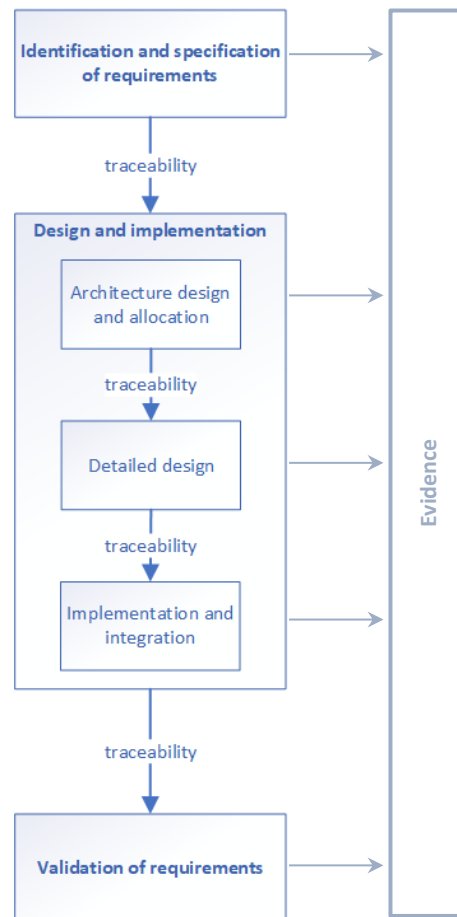
Дейността по установяване на изискванията налага заявителят или субектът, управляващ изменението (и неговите доставчици), проактивно да определят приложимите изисквания в началото на проекта и да формализират тяхната проследимост (да представят документални доказателства) през целия жизнен цикъл на проекта с участието на различните участници, които са включени в разработването на продукта.

Сега, съгласно член 13 от Регламент (ЕС) 2018/545, разработването, документирането и прилагането на този процес става задължително за дружествата, които подават заявления за искане на разрешение или за управление на изменения във вече разрешени возила и/или типове возила. Задължително е също така доказателствата за прилагането на този процес да бъдат включени в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение.

3.3.1.2. Какво представлява установяването на изискванията?

Установяването на изискванията е процесът, при който изискванията, приложими към дадено возило, се идентифицират, прилагат и валидират систематично, като се документират всички етапи на процеса и се осигурява необходимата проследимост.

Следващата диаграма представя прост преглед на процеса на установяване на изисквания. Концепцията за проектиране, изпълнение и валидиране на изискванията играе централна роля за установяването и управлението на изискванията, което включва проследимост в подкрепа на процеса на валидиране.



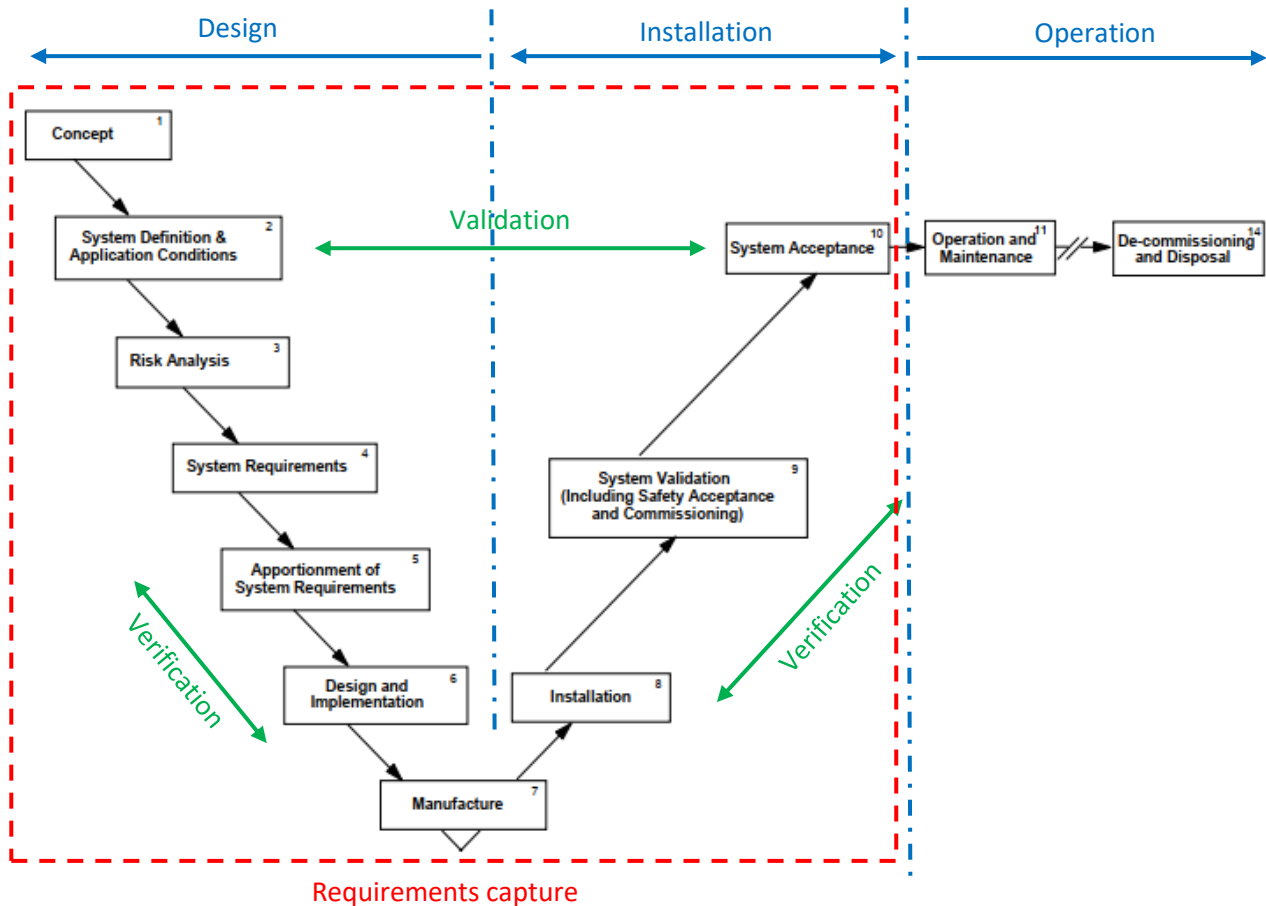
Фигура 2: Описание на процеса на установяване на изискванията

В допълнение към концепцията за валидиране, за да се докаже, че изискванията са изпълнени, темите за декомпозиция на проекта (разпределение на изискванията по компоненти, функции, системи и т.н.), проверка и интеграция, за да се покаже как изискванията се разглеждат през целия жизнен цикъл на разработката, за да се гарантира, че са изпълнени, са ключови елементи от надеждния процес на установяване на изисквания. В основата на всички тези концепции стоят общите изисквания за осигуряване на проследимост и създаване на документални доказателства, които са необходими за подпомагане на процеса на разработване на системата.

Установяването на изискванията трябва да започне на ранен етап от процеса на проектиране и разработване на возилото. Това е единственият начин да се гарантира правилното управление на изискванията и рисковете. За целите на разрешаването на возила процесът на установяване на изисквания приключва в момента, в който се разрешава дадено возило или тип возило. Притежателят на разрешението за тип возило отговаря за управлението на конфигурацията на типа возило от този момент нататък.

Концепцията за „установяване на изисквания“ включва както систематичното събиране (идентифициране), така и управлението (изпълнение, проверка и валидиране) на всички приложими изисквания през целия процес на разработване (например V-цикъл на EN 50126-1, от стъпка 1 до 10, вж. фигура 3). Тя включва и изготвянето на необходимите документални доказателства.

Фигура 3: V-Cycle EN 50126-1



Следователно установяването на изискванията не се ограничава до:

- › идентифициране на изискванията; това обхваща също така изпълнението, проверката и валидирането, както и представянето на необходимите доказателства.
- › задължителните правила (правни изисквания), например TCOC, национални правила, друго законодателство на Съюза; това обхваща и изискванията, които са необходими, за да се отговори на съществените изисквания

Трябва да се отбележи, че в EN 50126-1 валидирането е определено като „потвърждение чрез предоставяне на обективни доказателства, че изискванията за предвидената употреба или приложение са изпълнени“. Идентифицираните изисквания се разработват в проект и се внедряват, за да бъдат впоследствие валидирани.

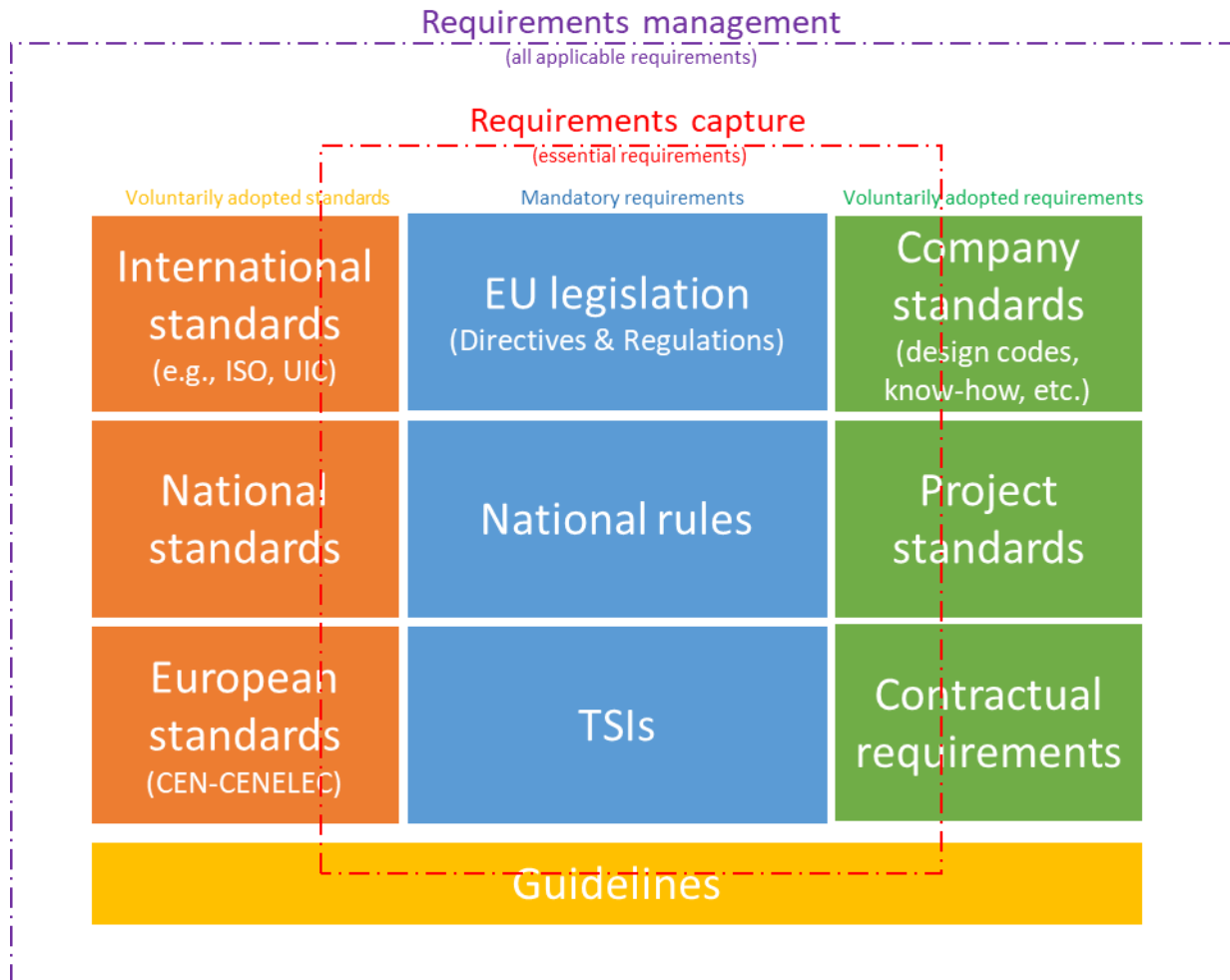
3.3.1.3. Обхват на установяването на изискванията

Процесът на управление на изискванията следва да обхваща всички изисквания, на които даден тип возило трябва да отговаря, независимо откъде произтичат те:

- › изисквания, които могат да бъдат намерени в задължителни закони (TCOC, национални правила, друго законодателство на ЕС), и следователно са правно приложими;
- › договорни изисквания
- › изисквания, които са необходими за контрол на опасностите и свързаните рискове;
- › изисквания, приети на доброволна основа, например стандарти, кодекси на практиката или фирмени спецификации (кодекси за проектиране, указания);
- › и др.

На фигура 4 е направен преглед на потенциалните източници на изисквания за процеса на управление на изискванията, като също така е направено разграничение между източниците, които са

задължителни и трябва да бъдат изпълнени (правно приложими изисквания, като например ТСОС или нотифицирани национални правила), и тези, които са или доброволно приети от заявителя или субекта, управляващ изменението, или са им наложени посредством договорни споразумения, които могат да бъдат в допълнение необходими за изпълнение на други правни задължения, например изпълнение на съществените изисквания (например безопасност).



Фигура 4: Източници и обхват на изискванията за разрешаване на железопътни возила

Някои изисквания не са от значение за процеса на разрешаване, тъй като не са свързани със съществените изисквания, посочени в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797, дори ако трябва да бъдат спазени по други причини (напр. договорни изисквания). Някои други, макар и да не са задължителни, могат да доведат до необходимост от изпълнение на други задължителни изисквания (напр. клиентът може да изисква по договора возилото да е оборудвано с пространство за игра за деца с играчки, което не е задължително. Тези детски играчки обаче следва да отговарят на изискванията на Директива 2009/48/ЕО относно безопасността на детските играчки). По подобен начин някои незадължителни изисквания могат да повлияят на задължителните изисквания, които вече са приложими за железопътните возила (по примера на играчките — изискванията за противопожарна безопасност на возилото).

Друг пример за изискване, което може да бъде прието доброволно, за да се изпълнят съществените изисквания, е стандартът за киберсигурност IEC 62443-3-3. Този стандарт може да намали риска от кибератаки срещу влакове, които могат да доведат до проблем с безопасността (напр. влакът не спира поради атака, която възпрепятства правилното функциониране на системата за сигнализация на борда).

За целите на издаването на разрешения за возила, в процеса на управление на изискванията трябва да се вземат предвид тези изисквания, необходими за изпълнение на съществените изисквания,

независимо дали произтичат от задължителни правила или не. Съществените изисквания са определени в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797: безопасност, надеждност/наличност, здраве, опазване на околната среда, техническа съвместимост и достъпност.

Доброволните изисквания, които не са необходими за изпълнение на съществено изискване, макар и обикновено да са в обхвата на процеса на управление на изискванията (в крайна сметка това са изисквания, които заявителят или субектът, управляващ изменението, е решил да изпълни), са извън обхвата на процеса на разрешаване и процеса на установяване на изисквания. Изпълнението им остава в рамките на отговорността на производителя и неговите доставчици и клиенти.

В крайна сметка процесът на управление на изискванията, въведен от заявителя или от субекта, управляващ изменението, трябва да обхваща всички изисквания. Независимото оценяване на процеса на установяване на изискванията съгласно Регламент (ЕС) 2018/545 обаче следва да е насочено към начина, по който процесът се прилага към изискванията, които са необходими за изпълнение на съществените изисквания на Директива (ЕС) 2016/797.

С други думи „установяването на изискванията“ се отнася до процес, чрез който изискванията, приложими за дадено возило, систематично се идентифицират, прилагат и валидират, паралелно с документиране на всички стъпки или процеси и осигуряване на необходимата проследимост, макар и ограничена до съществените изисквания, определени в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797. „Управление на изискванията“ се отнася и до процес на идентифициране, изпълнение и валидиране (включително необходимата проследимост и документиране) на изискванията, като обаче се обхващат всички изисквания, които трябва да бъдат спазени, независимо от източника на изискването или неговото естество. От тази гледна точка изискванията, обхванати от „установяването на изискванията“, са подмножество на изискванията, които трябва да бъдат обхванати от „управлението на изискванията“.

Следва да се отбележи, че обхватът на процеса на установяване на изискванията не се ограничава само до идентифициране на приложимите ТСОС, което не е достатъчно, нито до идентифициране на различните стандарти, цитирани от ТСОС. Нивото на подробност и детайлност при определянето на изискванията трябва да бъде достатъчно, за да позволи разпределянето на изискванията по функции, компоненти, системи, подсистеми и т.н., както и последващото им прилагане, проверка и валидиране. В много случаи ще бъде необходимо изискванията на високо равнище (например ТСОС или стандарта EN) да се разделят на по-малки изисквания, които ще бъдат независимо управлявани. Точка 3.11.4 от настоящия документ съдържа идеен пример за това кои са основните аспекти, които трябва да се вземат предвид при управлението на изискванията (матрица на изискванията).

3.3.1.4. Друго приложимо законодателство на Съюза

Заявителят за пускане на пазара на мобилна подсистема, въз основа на своите знания и опит и предвид характеристиките на подсистемата, носи единствената отговорност за определяне на приложимото право на Съюза и за гарантиране на неговото спазване на практика.

Преди да пусне дадена мобилна подсистема на пазара, заявителят предприема всички необходими мерки, за да гарантира, че подсистемата съответства на съответните правни норми на Съюза и на националните правила. Правото на Съюза включва директиви, технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), но също и всяко друго приложимо право на Съюза, което, въпреки че не е специфично за железопътния транспорт, също трябва да бъде спазвано.

В резултат на това заявителят за пускане на пазара на мобилната подсистема издава „ЕО“ декларация за проверка, в която декларира, че подсистемата съответства на съответното право на Съюза и на всички съответни национални правила. С други думи, „ЕО“ декларацията за проверка трябва да съдържа препратки към правото на Съюза, с което подсистемата е в съответствие, и препратки към резултатите, които изисква това право (напр. сертификати, доклади и др.).

По същия начин заявителят за разрешение за возило и/или тип возило или субекта, управляващ изменението, отговарят за това да се гарантира, че на ниво возило са изпълнени всички приложими изисквания, включително други законодателни актове на Съюза.

Независимо от горепосоченото, следва да се отбележи, че следните законодателни актове на ЕС могат да бъдат приложими към железопътните возила, в зависимост от техните характеристики:

- › Директива 2014/29/ЕС относно обикновените съдове под налягане;
- › Директива 2014/30/ЕС относно електромагнитната съвместимост;
- › Регламент (ЕС) 2016/1628 относно емисиите от извънпътна подвижна техника (ИПТ);
- › Регламент (ЕО) № 1907/2006 относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали (REACH);
- › Директива 2006/42/ЕО относно машините;
- › Правилник за международен железопътен транспорт на опасни товари (RID); и
- › Директива 2014/53/ЕС за радиосъоръженията.

Допълнителна информация относно правото на Съюза, което може да бъде приложимо за железниците, можете да намерите на следния уебсайт на Европейската комисия:

https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/european-standards/harmonised-standards_en

Агенцията е разработила и информационен списък на правото на Съюза, което може да бъде приложимо за железниците. Този списък включва информация, както и доказателства за прилагането на съответното право на Съюза, които следва да бъдат включени в досието, придружаващо заявлението, чрез системата за обслужване на едно гише. Списъкът може да бъде намерен на уебсайта на Агенцията ([линк](#)), в раздела „Свързани документи“ на следващата уебстраница:

https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

Вж. също точки 2.7.3 и 2.7.4 от ръководството за прилагане на ТСОС, което е достъпно на уебсайта на Агенцията:

https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en

3.3.1.5. Роли и отговорности в рамките на процеса на установяване на изискванията

- › **Заявителят** за разрешение за возило и/или тип возило или **структурата, управляваща изменението**, в случай на изменения, имат правно задължение да:
 - започнат процес за идентифициране и управление на опасностите, свързаните с тях рискове и изисквания с цел да се гарантира, че съответното возило и/или тип возило отговаря на приложимото законодателство (включително друго законодателство на ЕС, което не е специфично за железниците, но все пак е приложимо за тях) и на съществените изисквания, посочени в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797 (установяване на изискванията).
 - документират процеса на установяване на изискванията (описание на процеса), неговото прилагане в съответния проект и изготвяне на необходимите доказателства за прилагането на процеса за съответния проект;
 - наемат оценяваща организация за независима оценка на процеса на установяване на изисквания (за аспекти, свързани с безопасността и безопасната интеграция между подсистемите) и неговото осъществяване;
 - изготвят декларация, че всички рискове и изисквания се управляват ефективно; и
 - включат горните доказателства в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, когато това се изисква от правните текстове.

Заявителите или субектите, управляващи измененията, могат да възложат на подизпълнители работата както по отношение на разработването и осъществяването на процеса, така и по отношение на прилагането му за конкретен проект. Заявителите или субектите, управляващи

измененията, обаче не могат да делегират своята отговорност и продължават да носят отговорност за гарантиране, че е налице правилно установяване на изискванията, че процесът се прилага по отношение на съответния проект и че са представени съответните документални доказателства.

Също така заявителите или субектите, управляващи измененията, са единствените отговорни за изготвянето на декларацията относно установяването на приетите изисквания. Издаването на тази декларация не може да бъде възлагано на подизпълнители или делегирано на други.

- › **Оценяващата организация** има задължението да оцени процеса на установяване на изискванията по отношение на аспектите, свързани с безопасността и безопасната интеграция между подсистемите (по искане на заявителя може да обхване и други съществени изисквания), и да изготви доклад за оценка, обобщаващ резултатите от оценката. По-специално, тя оценява дали въведеният процес е достатъчно надежден, за да позволи правилното управление на изискванията, или не, както и доколко резултатите от прилагането на процеса са подходящи за оценявания проект.

Определянето на процеса на установяване на изискванията, прилагането му към даден проект, изготвянето на съответната документация и/или предоставянето на съвети или решения, които биха могли да компрометират неговата независимост, са задачи, които не попадат в обхвата на независимата оценка, извършвана от оценяващата организация.

Участието на организацията за независима оценка на процеса на установяване на изискванията следва да започне на възможно най-ранен етап от проекта. Закъснялата намеса на оценяващата организация може да доведе до късно установяване на несъответствия, които може да са трудни за разрешаване, когато проектът е в напреднал етап на развитие. По време на процеса на разрешаване това може да доведе и до допълнителни запитвания от страна на разрешаващия орган и/или НОБ за района на използване относно оценките, извършени от оценяващата организация във връзка с дейности, извършени преди назначаването ѝ.

В сравнение с оценките на съответствието на ТСОС, извършвани от НО, които имат за цел да проверят дали са изпълнени всички изисквания на ТСОС, независимата оценка от оценяващата организация на процеса на установяване на изискванията е по-скоро проверка на процеса, въведен от заявителя или от субекта, управляващ изменението, за управление на всички изисквания (и рискове).

В CSM RA и Регламент (ЕС) 2018/545 не се изисква оценяващата организация да извършва пълна и задълбочена оценка на всички идентифицирани изисквания, нито да преглежда задълбочено всички резултати от оценките, извършени от други органи за оценяване на съответствието, а именно нотифицираните организации и избраните организации, или оценката на риска, извършена от заявителя или от субекта, управляващ изменението. Освен това член 6, параграф 3 от CSM RA изисква да се избягва дублиране на работата между тези различни органи за оценяване на съответствието.

Ролята на оценяващата организация следва да бъде системна, като оценката му се съсредоточи върху:

- процеса на установяване на изискванията, за да се гарантира, че той е достатъчно надежден, за да позволи правилното идентифициране и управление на изискванията;
- пригодността на резултатите от прилагането на процеса за конкретния оценяван проект.

За да изпълни тази работа, оценяващата организация трябва да извърши проверки на извадките и задълбочена оценка на вертикалния разрез³ на доказателствата, свързани с избраните изисквания (извадки) за задълбочена оценка.

³ Оценка на вертикален разрез: задълбочен преглед от край до край на прилагането на процеса на установяване на изискванията за избраните образци. Целта е да се провери представителен разрез на резултатите от действителното прилагане на процеса на установяване на изискванията и да се обхванат всички етапи на процеса на разработване.

Работата, която трябва да извърши оценяващата организация, е следната:

- да гарантира, че процесът на установяване на изискванията по отношение на същественото изискване за безопасност и безопасното интегриране между подсистемите отговаря на изискванията, предвидени в приложение I към CSM RA;
- да гарантира, че процесът на установяване за съществените изисквания, различни от безопасността, отговаря на изискванията в приложение I към CSM RA, когато заявителят или субекта, управляващ изменението, реши да приложи тази методика, или да осигури подобно ниво на увереност, когато се използва друга методология;
- да гарантира, че процесът на установяване на изискванията е систематичен и позволява правилно идентифициране и управление на изискванията (изпълнение, проверка и валидиране) през целия процес на разработване;
- да състави експертно мнение относно правилното прилагане на процеса на установяване на изискванията за съответния проект и относно пригодността на резултатите;
- да формира експертна преценка относно годността на возилото и/или типа возило да отговаря на съществените изисквания (поне по отношение на безопасността и безопасната интеграция между подсистемите), и
- да предостави доклад за оценка, съдържащ резултатите от независимата оценка по отношение на горепосочените точки.

Резултатите от работата на НО и ИО, по-специално докладите, придружаващи сертификатите, съдържат доказателствата, които са необходими, за да се докаже, че изискванията, произтичащи от ТСОС и приложимите национални правила, са били правилно управлявани.

Въпреки че правните текстове не съдържат задължението за предоставяне на докладите, издавани от нотифицираните и/или избраните организации (и свързаните с тях доказателства) на оценяващите организации за установяването на изискванията, оценяващите организации може да се нуждаят от тях за извършване на необходимото вземане на проби. Заявителят или субектът, управляващ изменението, следва да се споразумее с оценяващата организация дали на последната да се предоставят пълните доказателства, представени от НО и/или ИО, или да се предоставят само необходимите елементи при поискване от оценяващата организация.

Някои ТСОС и/или национални правила изискват прилагането на процеса на оценка на риска от CSM RA за определени параметри (напр. 4.2.4.2.2 от ТСОС за ЛПСС). Крайната отговорност за оценяването на съответствието със съответните ТСОС и/или национални правила е на нотифицираната организация и/или избраната организация. Докладът за оценка, издаден от оценяващата организация, когато ТСОС и/или националните правила изискват прилагането на оценка на риска по CSM RA за определени аспекти, следва да се третира от нотифицираната организация и/или избраната организация по същия начин, както всяко друго доказателство, предоставено от заявителя или от субекта, управляващ изменението, в рамките на „ЕО“ процедурата за проверка във връзка с другите изисквания (напр. доклад за изпитванията, когато в ТСОС и/или националните правила се изисква извършването на изпитвания).

- › **Разрешаващият орган** оценява процеса на установяване на изисквания и/или доказателствата, свързани с установяването на изискванията, в рамките на издаването на разрешения за возила и/или типове возила
- › И накрая, но не на последно място, **НОБ за района на използване** оценява доказателствата за процеса на установяване на изискванията, свързани с приложимите национални правила, в рамките на издаването на разрешение за возило и/или тип возило, когато Агенцията е разрешаващ орган.

3.3.1.6. Случаи на разрешаване, за които е необходимо да се извърши установяване на изискванията

Подкрепящите доказателства за необходимостта от установяване на изискванията трябва да бъдат включени в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение:

- › Първо разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/545;
- › Разширяване на района на използване съгласно член 14, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/545;
- › Ново разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545; и
- › Случаи на комбинирано заявление съгласно член 14, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2018/545:
 - ново разрешение с искане за разрешение за разширен район на използване; или
 - първо разрешение с искане за разрешение при съответствие с типа.

Процесът на установяване на изискванията обхваща всички съответни изисквания към съответното возило и/или съответния тип возило. В случай на първо разрешение от процеса на установяване на изискванията следва да бъде обхванат целият тип возило и/или цялото возило. В случай на ново разрешение процесът на установяване на изискванията следва да обхваща изменените части и интерфейсите между изменените и неизменените части. Накрая, за разширение на района на използване процесът на установяване на изискванията следва да обхваща аспектите, които са свързани с националните правила, приложими за разширения район на използване, които не изискват изменение на возилото и/или на типа возило (такова изменение следва да бъде обхванато от ново разрешение за първоначалния район на използване).

За случаите на разрешаване, изброени по-долу, е необходимо да се подаде заявление за искане на разрешение, но не е необходимо да се извършва установяване на изискванията, нито да се включват данни в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение:

- › подновено разрешение за тип возило съгласно член 14, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545; или
- › разрешение за пускане на пазара в съответствие с вече разрешен тип возило съгласно член 14, параграф 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2018/545

От друга страна, в член 15 от Регламент (ЕС) 2018/545 са описани сценариите, при които промените във вече разрешено возило и/или тип возило не изискват ново разрешение съгласно член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797 и член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545:

- › член 15, параграф 1, буква а): настъпва изменение, което не води до отклонение от техническите досиета, придружаващи ЕО декларациите за проверка на подсистемите. В този случай не е необходимо да се прави проверка от организация за оценяване на съответствието (conformity assessment body) и първоначалните декларации за проверка на подсистемите и разрешението на типа возило остават валидни и непроменени.
- › член 15, параграф 1, буква б): възниква изменение, с което се въвежда отклонение от техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка на подсистемите, което може да поражда нужда от нови проверявания (checks) и поради това да е необходима проверка (verification) в съответствие с приложимите модули за оценяване на съответствието, но което отклонение не оказва влияние върху основните проектни характеристики на типа возило и не поражда необходимост от ново разрешение съгласно критериите, формуирани в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797;
- › член 15, параграф 1, буква в): възниква изменение в основните проектни характеристики на типа возило, което не поражда необходимост от ново разрешение съгласно критериите, формуирани в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797.

Дори за тези сценарии заявителите и/или субектите, управляващи измененията, трябва все пак да преминат през процес на установяване на изискванията, за да се гарантира, че приложимите

изисквания се управляват по систематичен и структуриран начин и че е обосновано решението за това дали член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797 е задействан или не. Доказателствата за процеса на установяване на изискванията трябва да бъдат изготвени и запазени от субекта, управляващ изменението.

С други думи, процесът на установяване и управление на изискванията трябва да се извършва за всички проекти за превозни средства, независимо от категоризацията на промяната, дали е необходимо разрешение или не, или дали промяната се счита за значителна или не след прилагането на CSM RA.

3.3.1.7. Задължително използване на процеса на оценяване на риска, посочен в приложение I към CSM RA, за процеса на установяване на изискванията

Според член 13 от Регламент (ЕС) 2018/545 за установяване на изискванията, свързани с безопасността и безопасната интеграция между подсистемите, се използва процеса на управление на риска, описан в приложение I към CSM RA, за да се определят и изпълнят изискванията за безопасност и да се осигури безопасната интеграция на подсистемите на возилото. Това винаги изисква независима оценка от страна на оценяващата организация, независимо дали промяната се счита за значителна или не, или дали изменението води до издаване на ново разрешение за измененото возило и/или тип возило или не (т.е. категоризация на изменението съгласно член 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545), за да се гарантира, че процесът на управление на риска:

- › е в съответствие с процеса на управление на риска в приложение I към Регламента за CSM RA;
- › позволява систематично идентифициране на всички рискове за безопасността и свързаните с тях изисквания за безопасност, и
- › обхваща изпълнението, проверката и валидирането на изискванията за безопасност.

За независимата оценка на процеса на установяване на съществените изисквания, различни от безопасността и безопасната интеграция между подсистемите, когато приложената методология не следва процеса, описан в приложение I към CSM RA, заявителят или субектът, управляващ изменението, може да не включва оценяваща организация и вместо това да използва друга независима оценка (вж. точка 3.3.1.9). Следва да се отбележи, че дори в такъв случай оценяващата организация може да извърши и независимата оценка.

Когато дадено изменение в съществуващо возило и/или тип возило не оказва потенциално въздействие върху безопасността и/или безопасната интеграция между подсистемите (напр. може да бъде класифицирана съгласно член 15, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545) и това може да бъде доказано, без да е необходимо да се извършва оценка на риска, не е задължително процесът на установяване на съществените изисквания, различни от безопасността, да следва процеса от приложение I към CSM RA. Това означава, че участието на дадена оценяваща организация за независимото оценяване на този процес на установяване на изискванията няма да е задължително.

3.3.1.8. Съществени изменения съгласно Регламент (ЕС) № 402/2013 и установяване на изискванията

За установяване на изискванията, свързани с безопасността и безопасното интегриране между подсистемите, се използва процесът на управление на риска, описан в приложение I към CSM RA, независимо дали изменението се счита за значително или не, или дали има нужда от ново разрешение или не. Това също изисква независима оценка от оценяваща организация, независимо дали изменението се счита за значително или не.

Освен това, в случай на изменение в съществуващо возило и/или тип возило, се прилага CSM RA. Ако изменението се счита за значително, се прилага процесът на управление на риска от CSM RA, а оценяващата организация извършва независима оценка на процеса на управление на риска и издава доклад за оценка на безопасността съгласно член 15 от CSM RA.

Независимата оценка и по двата аспекта може да бъде извършена от една и съща организация, въпреки че правната рамка не задължава едно и също дружество да играе ролята на оценяваща

организация и по двете теми. Възлагането на оценката на една и съща организация обаче може да доведе до синергия между независимата оценка на процеса на управление на риска, както е определено в CSM RA, и оценката на процеса на установяване на изисквания за безопасност на съществените изисквания и безопасното интегриране между подсистемите, предвидено в член 13 от Регламент (ЕС) 2018/545 (вж. точка 3.11.1.14). Това може да бъде непосредствено допълнение към ролята на оценяващата организация, по-специално ако процесът по CSM RA се използва и за установяване на изискванията за всички съществени изисквания, с необходимите адаптации.

3.3.1.9. Установяване на изискванията що се отнася до съществените изисквания, различни от безопасността

Необходим е систематичен подход, основан на системното инженерство, за да се изпълнят всички изисквания към возилата, а не само изискванията за безопасност. Заявителят или субектът, управляващ изменението, има две възможности за решаване на въпроса с установяване на изискванията и управление на съществените изисквания, различни от безопасността:

- › да следва основните елементи на процеса на управление на риска в CSM RA за всички изисквания, **с някои адаптации**, които са необходими, тъй като оценката на риска не е пряко приложима за изисквания, различни от изискванията за безопасност (например използването на регистър на опасностите не е подходящо за съществени изисквания, различни от изискванията за безопасност).

Това включва независима оценка на установяването на изискванията, която може да бъде извършена от оценяващата организация (това може да бъде просто допълнение към обхвата на оценката на оценяващата организация за безопасност на съществените изисквания), но също така и от независим оценител, различен от оценяващата организация.

Ако не е назначена оценяваща организация за независима оценка на установяването на изискванията, заявителят ще трябва да представи доказателствата, свързани с установяването на изискванията, на разрешаващия орган като част от процеса на разрешаване. Разрешаващият орган оценява данните като част от процеса на разрешаване, за да се увери, че е бил предприет процес на установяване на изискванията и че той систематично е идентифицирал и управлявал всички изисквания по време на целия процес на разработване, включително проверката и валидирането.

- › Използване на друг еквивалентен процес, който се вписва в практиките за разработване на заявителя или на субекта, управляващ изменението. Важно е използваната методика да предоставя същата степен на увереност, както CSM RA. Независимият оценител, ако има такъв, може да бъде оценяваща организация.

Обърнете внимание, че когато методиката не включва независима оценка, ще бъде трудно да се докаже, че тя осигурява същата степен на сигурност (вж. точка 3.11.2.1).

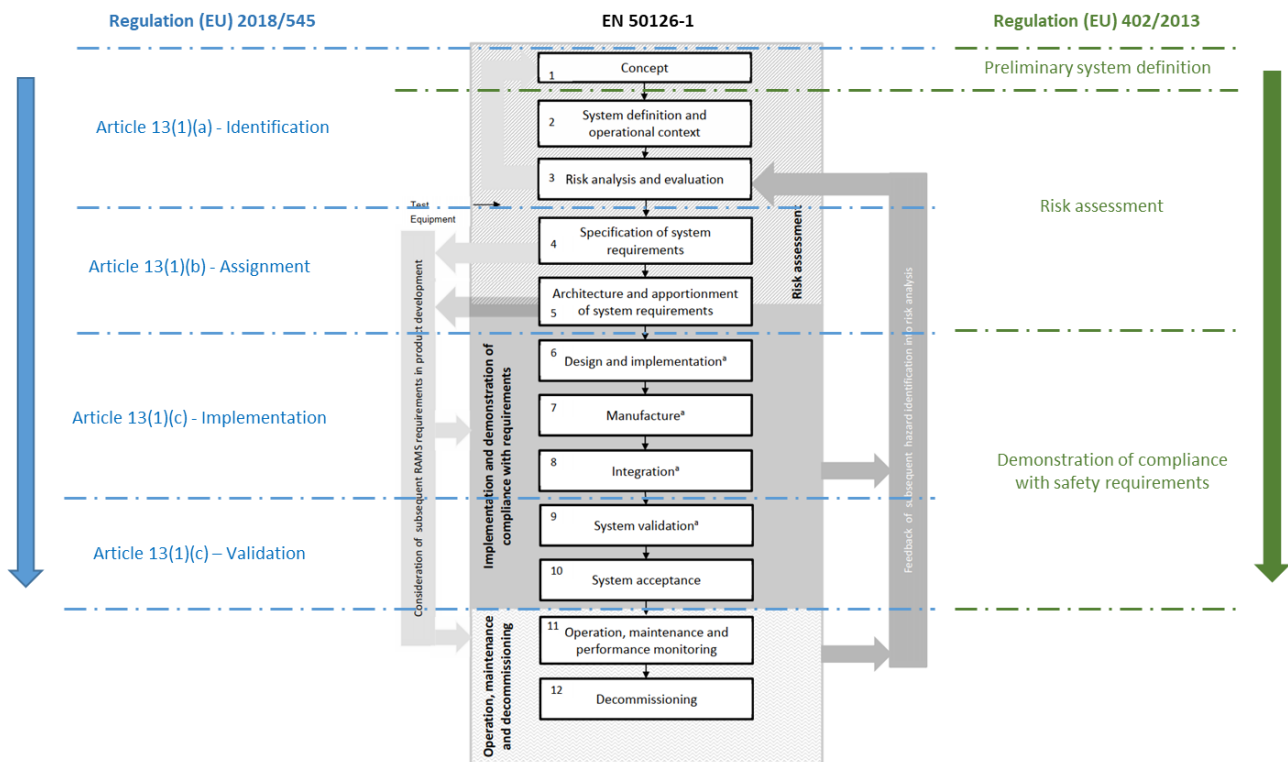
Когато преценява дали друга методика предоставя същата степен на увереност, заявителят или субектът, управляващ изменението, следва да вземе предвид дали внедреният процес включва ключовите елементи на процеса на установяване на изискванията в стандарт EN 50126-1 и в CSM RA.

- Дефиниране на системата — системата и/или промяната, която се въвежда, трябва да бъде определена в контекста на железопътната мрежа и нейния район на използване. Този аспект е от първостепенно значение за следващите стъпки от процеса.
- Спецификация на изискванията — Всички изисквания, необходими за удовлетворяване на съществените изисквания, трябва да бъдат отразени в спецификациите на изискванията и, ако е целесъобразно, включени в проектните спецификации.
- Изпълнение на изискванията — Изискванията трябва да бъдат изпълнени и да се извърши проследяване на проекта от изискванията през спецификациите на проекта до проверката и изпитването.

- Демонстриране на съответствие — Всички изисквания трябва да бъдат валидирани и да бъдат събрани доказателства, за да се докаже, че изискванията са изпълнени.

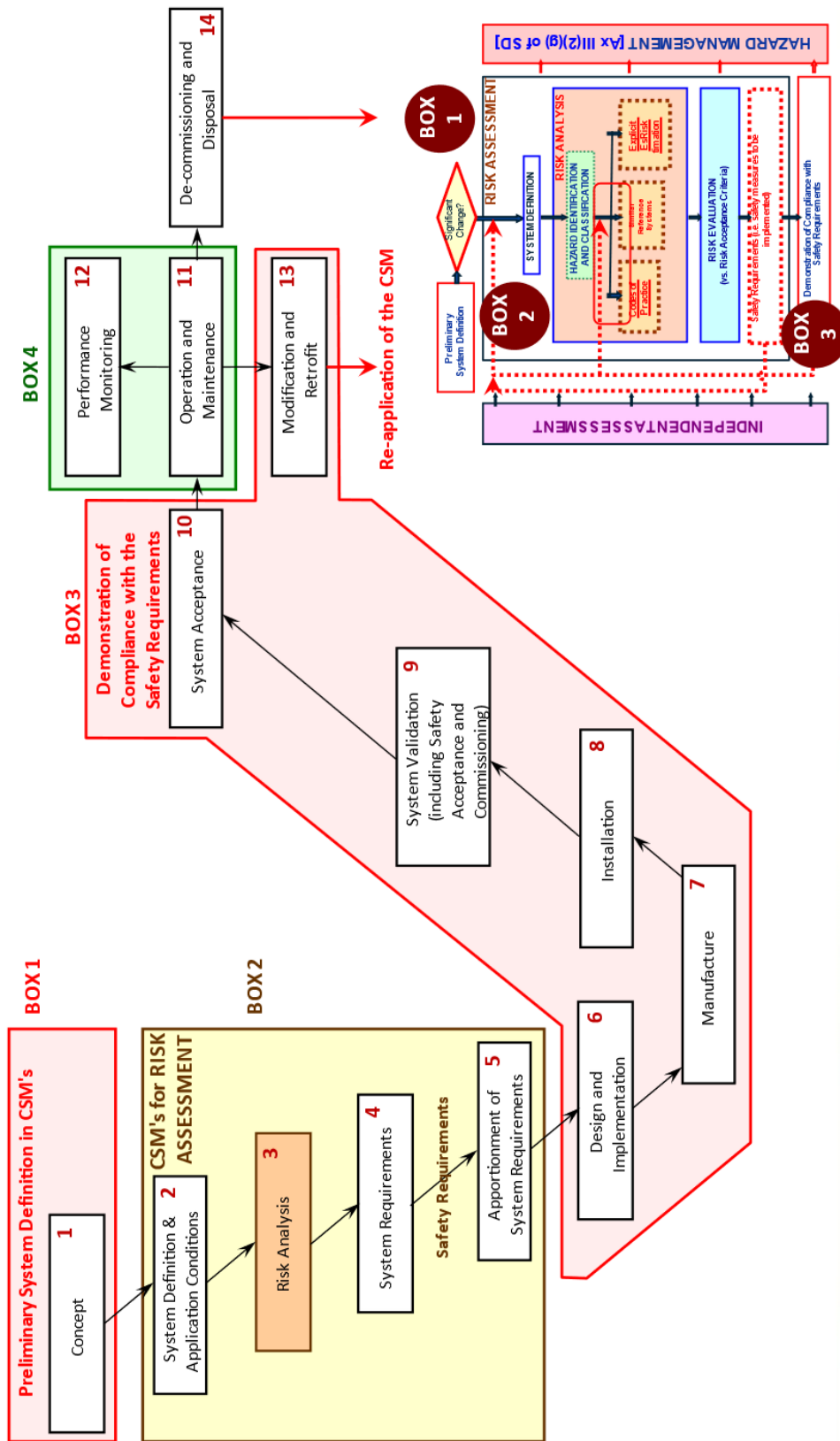
Ако бъде приет нов или недобре дефиниран процес, съществува сериозен риск тези основни характеристики, които се изискват за установяването и управлението на изискванията, да не бъдат изпълнени, а процесът на оценяване от страна на оценяващата организация или на разрешаващия орган да отнеме значително повече време. Примери за методи на разработване, които биха могли да се считат за подходяща основа за процеса на установяване на изискванията, са тези, които са в съответствие с метода за проектиране на системите, определен в стандарт EN 50126-1. Колкото по-стандартизиран е процесът (по-близък до принципите на приложение I към CSM RA, напр. EN 50126-1), толкова по-малко въпроси ще бъдат повдигнати от оценяващата организация и/или разрешаващия орган по време на оценката на доказателствата за процеса на установяване на изискванията.

На фигура 5 е представена схематична картина на връзките между CSM RA и жизнения цикъл на EN 50126-1 по отношение на основните етапи на процеса на установяване на изисквания, свързани със същественото изискване за безопасност и безопасното интегриране между подсистемите.



Фигура 5: установяване на изискванията в Регламент (ЕС) 2018/545 спрямо процеса на CSM RA и жизнения цикъл на системата в EN 50126-1

На фигура 6 е представено графично описание на това как жизненият цикъл на системата в стандарт EN 50126-1 се съгласува с процеса на управление на риска в приложение I от CSM RA. Основните елементи на процеса на установяване на изискванията са разгледани в основните полета (изпълнението на изискванията и доказването на съответствието са обхванати от едно единствено поле), като номерата в отделните полета показват къде тези процеси са в съответствие с фазите на жизнения цикъл на системата по EN 50126-1.



Фигура 6: Процес на установяване на изискванията въз основа на процеса в CSM RA

Заявителят или субектът, управляващ изменението, трябва да документира и представи доказателства за целия процес на установяване на изискванията. Не съществува задължение за използване на конкретен инструмент или подход за представяне на доказателства за прилагането на процеса на установяване на изисквания, стига заявителят или субектът, управляващ изменението, да докаже, че са спазени всички горепосочени условия.

CSM RA определя регистъра на опасностите като централен документ за управление на изискванията за безопасност. Той трябва да бъде „създаден или актуализиран от предложителя по време на проектирането и изпълнението“. Регистърът на опасностите действа като документ за управление на изискванията за безопасност и се използва за доказване на състоянието на изискванията за безопасност, както и за осигуряване на проследимост при разработването и прилагането на тези изисквания за безопасност. Подобен механизъм (по отношение на инструмент, който позволява правилно управление на изискванията) е необходим за процеса на установяване на изискванията що се отнася до съществените изисквания, различни от тези, свързани с безопасността.

Въпреки че буквалният прочит на Регламент (ЕС) 2018/545 предполага използването на дневник/регистър на опасностите за регистриране на всички изисквания, т.е. не само на информацията, свързана с безопасността, на практика това не е задължително. Регламент (ЕС) 2018/545 позволява да се използват всякакви други средства или инструменти (напр. инструмент за централизирано хранилище), които помагат на заявителя или на субектът, управляващ изменението, да демонстрира систематично записване и управление на изискванията, които не са свързани с безопасността.

Обикновено за тази цел производителите до голяма степен използват специфични ИТ инструменти или вътрешни бази данни, регистри, контролни списъци и инструменти за систематично проследяване и управление на прилагането на изискванията, идентифицирани/установени в началото на проекта, докато не бъдат извършени съответните проверки за валидиране, за да се докаже действителното и правилно прилагане на всяко изискване. Тази логика и систематично управление на всички съществени изисквания е еквивалентна на концепцията за дневник/регистър на опасностите, която гарантира, че нито едно изискване не е забравено (вж. примера за матрица на изискванията в точка 3.11.4).

3.3.1.10. Компетенции на организацията за оценяване на процеса на установяване на изискванията

В приложение II към CSM RA се изисква оценяващата организация да изпълни следните изисквания:

- › всички изисквания на стандарта ISO/IEC 17020:2012; това са общи критерии и изисквания относно „независимостта, компетентността, почтеността и безпристрастността“ на оценяващата организация;
- › специфични критерии и изисквания, необходими за извършването на независимите оценки, предвидени в член 6 от CSM RA

Оценяващите организации са акредитирани или признати съгласно член 7 от CSM RA, което означава, че са изпълнени критериите в приложение II към CSM RA за една, няколко или всички области на компетентност, свързани с различните подсистеми (структурни и функционални), които изграждат железопътната система на ЕС:

- › Инфраструктура
- › Енергетика
- › Контрол, управление и сигнализация
- › Подвижен състав
- › Експлоатация и управление на трафика
- › Поддръжка
- › Безопасно интегриране на системата
- › Друго

Освен това в точка 3 от приложение II към CSM RA се изисква оценяващата организация да бъде акредитирана или призната за по-широки или общи компетентности, например компетентността, необходима за оценка на цялостната съгласуваност на управлението на риска и безопасното

интегриране на оценяваната система, което включва способността на оценяващата организация да проверява следното:

- › организацията или мерките, въведени от предложителя, за да се гарантира координиран подход;
- › методиката за оценка на методите и ресурсите, използвани от различните заинтересовани страни, и
- › техническите аспекти, необходими за оценката на системата като цяло.

За да изпълни изискванията на CSM RA, оценяващата организация трябва да бъде акредитирана или призната за „поне една техническа област на компетентност по точка 2 от приложение II и компетентността по точка 3 от приложение II за оценка на цялостната съгласуваност на управлението на риска и безопасното интегриране на оценяваната система в железопътната система като цяло“.

Важно е да се знае, че CSM RA не дава подробности за изискванията за компетентност, определени в приложение II, които са общи изисквания. Например, тя не уточнява специфичните инженерни дисциплини, например вградени системи в реално време, телекомуникации, хардуер, софтуер, човешки фактор и т.н., които са необходими за всяка структурна подсистема. Това затруднява установяването на това дали дадена оценяваща организация разполага с достатъчно компетентност, опит и знания, за да изпълнява своите роли и отговорности. По тези причини допълнителни подробности за изискванията за техническите познания и компетентност на оценяващата организация могат да бъдат намерени в препоръка за използване (RFU) номер 3, разработена от Агенцията и групата за сътрудничество на оценяващата организация. Тази RFU е публично достъпна на уебсайта на Агенцията:

https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en

В горепосочената RFU № 3 изрично се определят изискванията за компетентност, необходими на оценяващата организация, за да ѝ бъде разрешено да оценява независимо процеса на определяне на изискванията, обхващащ цялото возило (и безопасната интеграция между подсистемите).

За целите на независимата оценка на процеса на определяне на изискванията към дадено возило и/или тип возило оценяващата организация следва да включи в обхвата на своята акредитация или признаване всички подсистеми, които съставляват превозното средство. В случай на ново разрешително (промени в съществуващо возило и/или тип возило), когато е засегната само една от подсистемите, се счита, че са необходими само компетенциите за подсистемите, засегнати от промяната, въпреки че независимата оценка обхваща и безопасното интегриране между мобилните подсистеми. Излишно е да се споменава, че за возила, които са съставени само от подсистемата на подвижния състав (например вагони), оценяващата организация, която извършва независимата оценка на процеса на установяване на изискванията, се нуждае само от компетентност, свързана с подвижния състав, в рамките на своята акредитация/признаване.

Въпреки това, поради системния характер (ориентация към процеса, проверки на извадки и задълбочени оценки на вертикалния разрез) на независимото оценяване, което трябва да се извърши във връзка с процеса на установяване на изискванията, акредитирана или призната оценяваща организация, чиято компетентност обхваща най-малко подсистемата „подвижен състав“, е в състояние да оцени процеса на установяване на изискванията за цялото возило. Дадена оценяваща организация не е задължена да разполага вътрешно, в рамките на своята организация или субект, с всички технически компетенции, необходими за извършване на независимата оценка. Съгласно условията в точки 6.1 и 6.3 от ISO/IEC 17020:2012 оценяващата организация може да наема външни експерти или да възлага част от оценяването на подизпълнители.

В този случай оценяващата организация не притежава в рамките на своята акредитация или признаване компетентност в пълен обхват върху възложените на подизпълнител части. Поради това оценяващата организация трябва да гарантира и да може да докаже, че подизпълнителят е

компетентен да извършва въпросните дейности и, когато е приложимо, че отговаря на съответните изисквания, предвидени в ISO/IEC 17020:2012 или в други съответни стандарти за оценка на съответствието. Във всеки случай оценяващата организация остава отговорна за цялостната независима оценка, включително за частта, възложена на подизпълнител. Когато възложената на подизпълнител част е цяла структурна подсистема (напр. контрол, управление и сигнализация), която е напълно обхваната от TCOC, оценяващата организация следва съответно да признава оценяванията, извършени от друга оценяваща организация, акредитирана или призната най-малко за възложената част.

Разпоредби 6.1 и 6.3 от стандарта ISO/IEC 17020:2012 са разгледани допълнително в Препоръка за употреба (RFU) № 8, която е в процес на разработване от Агенцията и групата за сътрудничество на оценяващата организация. RFU ще бъде публично достъпна на уебсайта на Агенцията.

Информацията относно областите, обхванати от акредитацията или признаването на оценяващия орган, записана в ERADIS (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/assessments/bodies/default.aspx, раздел 5 „Класификация“), трябва да бъде актуална и в съответствие с доказателствата за акредитацията или признаването, издадени от компетентния орган, за да се избегнат ненужни забавяния по време на процеса на издаване на разрешение. Този аспект се оценява от разрешаващия орган в рамките на заявлението за искане на разрешение.

3.3.1.11. Вътрешна оценяваща организация за оценка на процеса на установяване на изисквания

CSM RA позволяват използването на всичките три типа (А, Б и В) на проверяващи органи, както е определено в раздел 4.1.6 и приложение А към стандарт ISO/IEC 17020:2012. Във всички случаи оценяващата организация трябва да бъде акредитирана или призната в съответствие с член 7 от CSM RA, което гарантира нейната компетентност, независимост и безпристрастност.

„Вътрешните“ оценяващи организации от тип Б и В съгласно точки А.2 и А.3 от стандарт ISO/IEC 17020:2012 са оправомощени да извършват оценяване на процеса на установяване на изискванията. Следва да се подчертае, че оценяващите организации тип Б могат да предоставя услуги само на организацията, от която те са част. Оценяващите организации от тип В могат да предоставят услуги и на други страни.

CSM RA не забранява на едно и също дружество да изпълнява няколко роли (напр. нотифицирана, избрана и/или оценяваща организация), стига да изпълнява необходимите изисквания и да е надлежно акредитирано или признато по отношение на съответните изисквания за всяка от тези роли. Съгласно определението в CSM RA, оценяващата организация е компетентно външно или вътрешно физическо лице, организация или субект, което е най-малко независимо от „проекта, оценката на риска, управлението на риска, производството, доставката, монтирането, експлоатацията/използването, обслужването и поддръжката“ на оценяваното возило и/или тип возило.

Следователно едно от ключовите изисквания, на които трябва да отговаря дадена оценяваща организация, за да бъде акредитирана или призната, е независимост и безпристрастност. Това означава, че оценяващата организация трябва да разполага с необходимите мерки и бариери, за да гарантира независимостта си от други дружества или части от дружеството, към което принадлежи (за оценяваща организация от тип Б и В).

3.3.1.12. Отношения между организациите, извършващи независима оценка на безопасността (стандарти на CENELEC), и оценяващите организации

Европейското законодателство в областта на железопътния транспорт не определя ролята на независимия оценител на безопасността (НОБ) на CENELEC. Освен това в точка 4.2.1.1 от TCOC за КУС се предвижда задължително извършване на независима оценка на безопасността от страна на оценяващата организация. Следователно тази независима оценка не може да бъде извършена от НОБ на CENELEC. В допълнение към това в точка 4.2.1.1 от TCOC за „Контрол, управление и сигнализация“ изрично е посочено, че „[...] прилагането на спецификациите, посочени в допълнение А, таблица А 3 [...]“ (т.е. на стандартите от серията CENELEC 5012x) „[...] е подходящо средство за пълно спазване на

процеса за управление на риска [...]“ на CSM RA за „[...] съставни елементи на оперативната съвместимост и подсистеми [...]“, при условие че независимите оценки се извършват от оценяваща организация, акредитирана или призната за обхвата на КУС вместо НОБ на CENELEC.

Методологиите, описани в CSM RA и стандартите на CEN/CENELEC (EN 50126/50128/50129), не си противоречат и не следва да се разглеждат като два отделни и последователни инструмента. Напротив, целесъобразно е те да се използват по интегриран и допълващ начин.

Оценяващата организация и независимият оценител на безопасността от CENELEC (НОБ) обаче не са еквивалентни, въпреки че техните роли и методи на работа имат много сходства.

Освен това обхватът на работата на оценяващата организация е по-широк от този на НОБ на CENELEC. Стандартите CENELEC 50128 и 50129 изискват НОБ само за системите за сигнализация. CSM RA прави задължително определянето на оценяваща организация за независимата оценка на безопасността на всички значителни промени, независимо дали се отнасят до подсистема „Контрол, управление и сигнализация“, подсистема „Подвижен състав“, подсистема „Инфраструктура“ и др. В член 13 от Регламент (ЕС) 2018/545 също така се изисква определянето на оценяваща организация за независимата оценка на процеса на установяване на изискванията, свързани със същественото изискване за безопасност и безопасното интегриране между подсистемите.

Следователно, когато законодателството на ЕС изисква назначаването на оценяваща организация за даден проект и когато по силата на договор или нотифицирана национална разпоредба се изисква също така използването на стандартите CENELEC 50126, 50128 и 50129 (с независим оценител на безопасността), заявителят или субектът, управляващ изменението, трябва да назначи оценяваща организация, която:

- › е акредитирана или призната съгласно CSM RA, и
- › също така отговаря на изискванията за компетентност на НОБ на CENELEC.

В този случай независимата оценка на безопасността, извършена от такава оценяваща организация, включва също така всички необходими дейности по независима оценка на безопасността, които следва да бъдат изпълнени от НОБ на CENELEC.

В случай че заявителят или субектът, управляващ изменението, назначи НОБ, докато това не е възможно за обхвата на работата, който вече е обхванат от законодателството на ЕС, е важно да се има предвид, че НОБ не е задължен да признава съответно работата и доклада на НОБ на CENELEC. В съответствие с точка 6.3 от стандарта ISO/IEC 17020:2012 оценяващата организация:

- › проверява дали НОБ има подходящо ниво на компетентност и независимост и че използва работни методи, подобни на тези в CSM RA, или
- › има право да извършва допълнителни проверки или оценки, ако счете това за необходимо.

3.3.1.13. Извършване на процеса на установяване на изискванията за платформи на возила

Съществуващите процеси за установяване и управление на изискванията следва да се прилагат за всички проекти, които ще бъдат разработени от заявителя или от субекта, управляващ изменението, за да се гарантира систематично и структурирано управление на изискванията. Процесът на установяване на изискванията се прилага за платформи на возила (в този контекст платформата следва да се разбира като общ набор от общи усилия за проектиране, инженеринг и производство, както и основни компоненти, за редица външно различни типове/варианти/версии) или фамилии превозни средства и може да има особености, целящи опростяване или подобряване на начина, по който се управляват изискванията за проекти, които принадлежат към една и съща платформа или фамилия превозни средства.

Въпреки това, както и поради факта, че съгласно член 13, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545 установяването на изискванията обхваща и изпълнението, проверката и валидирането, както и представянето на необходимите документални доказателства, е необходимо да се разгледат не само общите аспекти на процеса, прилаган за платформата на возилото, но и прилагането на процеса към

конкретния оценяван проект. Следователно доказателствата за прилагането на процеса на установяване на изисквания към конкретен проект трябва да отразяват и изпълнението, проверката и валидирането за този конкретен проект.

Също така, официалните организации, които отговарят за независимото оценяване на установяването на изискванията по отношение на съществените изисквания за безопасност и за безопасното интегриране на подсистемите, трябва да направят оценка на етапите по определяне, прилагане, проверка и валидиране. Независимата оценка може да изисква проверки на извадки и задълбочени оценки на вертикални разрези, които да бъдат извършени от оценяващата организация, за да се направи експертна преценка дали процесът е достатъчно надежден, дали се прилага задълбочено и последователно и дали прилагането му води до задоволителни резултати по отношение на управлението на изискванията (за безопасност).

Въпреки това е възможно да се направи разграничение между:

- › обща платформа, за която процесът на установяване на изисквания е официално приложен и документиран от заявителя или от субектът, управляващ изменението, и независимо оценен от помощен орган, и
- › специфично прилагане на процеса на установяване на изисквания (вече оценен за обща платформа) към конкретни возила и/или типове возила, принадлежащи към платформата.

Не е необходимо процесът на установяване на изискванията на общата платформа да се оценява отново за всеки конкретен тип возило, вариант на типа возило и/или версия на типа возило, принадлежащи към платформата или фамилията превозни средства. Оценяващата организация, извършваща независимата оценка на конкретното приложение, следва съответно да признае работата, извършена от оценяващата организация за независима оценка за общата платформа, а независимата оценка следва да се ограничи до прилагането на процеса на установяване на изисквания към конкретния проект (тип/вариант/версия на возилото), който се разглежда, и до приложимостта и валидността на независимата оценка на общата платформа. Този подход е широко известен в сектора с терминологията „1 + Δ“ („1 + Delta“), където „Δ“ представлява разликата/различието между общата платформа и конкретното приложение.

За да направи това, оценяващата организация, която извършва независима оценка на конкретното заявление, трябва да има достъп до резултатите от независимата оценка на общата платформа, ако това е било направено от друга оценяваща организация.

Независимата оценка на общата платформа следва да остане валидна, освен ако има промени в основните елементи на процеса на установяване на изискванията, например:

- › приложимост на процеса за общата платформа към конкретния разглеждан проект (тип/вариант/версия на возилото);
- › действаща правна уредба
- › процес на установяване на изисквания (идентифициране, задаване, изпълнение и валидиране);
- › организационни промени (напр. място на проектиране и/или производство, възлагане на подизпълнители на инженерни дейности и др.);
- › доставчици;
- › инструменти, подпомагащи процеса, и/или
- › ролите и отговорностите на участниците в процеса.

Субектът, управляващ изменението, следва да информира оценяващата организация, която е извършила независимата оценка на общата платформа в случай на изменение на процеса на установяване на изискванията. Оценяващата организация решава дали е необходимо да се извърши нова независима оценка и да се представят необходимите доказателства (нов или изменен доклад за оценка) или не.

3.3.1.14. Групиране на изменения по член 15, параграф 1, буква б) в една независима оценка

Установяването на изискванията трябва да се извърши, дори ако не е необходимо да се подава заявление за разрешение след изменение във вече разрешено возило или тип возило. С други думи, процесът на установяване и управление на изискванията трябва да се извършва за всички проекти за превозни средства, независимо дали е необходимо разрешение или не, или дали дадена промяна се счита за значителна или не след прилагането на CSM RA.

Ако по време на процеса на категоризиране на изменението съгласно член 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545 е имало съображения относно безопасността (например, за да се реши дали има потенциално въздействие върху безопасността, което води до задействане на член 21, параграф 12, буква б) от Директива (ЕС) 2016/797, или не), процесът на установяване на изискванията за безопасност на същественото изискване (и безопасното интегриране между подсистемите) се оценява независимо от оценяваща организация съгласно член 13 от Регламент (ЕС) 2018/545 (прилага се процесът на оценка на риска в приложение I към CSM RA).

Обърнете внимание, че за други съществени изисквания органът, управляващ изменението, може да реши дали да приложи методологията в приложение I към CSM RA или да използва друга методика, която осигурява същата степен на увереност.

Когато, с подкрепата на процеса на установяване на изискванията, дадено изменение е класифицирано съгласно член 15, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545, не е необходимо субектът, управляващ изменението, да подава заявление за искане на разрешение чрез системата за обслужване на едно гише. Все пак субектът, управляващ изменението, следва да:

- › извършва процес на установяване на изискванията;
- › изготвя съответната документация; и
- › съхранява документацията, свързана с установяването на изискванията, на разположение на органите.

Допълнителни подробности можете да намерите в точка 3.3.3.2.2.

В такива случаи, когато се налагат съображения във връзка с безопасността и в резултат на това се изисква независима оценка от оценяваща организация, субектът, управляващ изменението, на своя отговорност, може да реши да обхване аспектите, свързани с независимата оценка на процеса на установяване на изискванията за определен брой отделни изменения съгласно член 15, параграф 1, буква б), извършени с течение на времето в рамките на една независима оценка от оценяващата организация.

Групирането на независимата оценка на процеса на установяване на изискванията за определен брой изменения по член 15, параграф 1, буква б) следва да бъде ограничено до:

- › изменения, свързани със същото возило и/или тип возило (включително неговите варианти и версии), и
- › изменения, които не се считат за значителни според CSM RA.

Времето между въвеждането на първото изменение и изготвянето на доклада за оценка (на безопасността) за група последователни промени (т.е. група промени), попадащи в обхвата на член 15, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545, следва да бъде договорено със съответната оценяваща организация, въпреки че се препоръчва срокът за групиране на измененията да остане под 4 месеца⁴ и в никакъв случай да не надхвърля 12 месеца.

⁴ Предложен 4-месечен срок по аналогия със срока, установен в член 16, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545, за издаване на мотивирано решение от разрешаващите органи относно уведомленията за изменение на возилата: органите, управляващи измененията, могат да прилагат измененията по член 15, параграф 1, буква б) след подаване на уведомлението, като изменените возила могат да започнат отново да се експлоатират веднага след това, без да се чака мотивираното решение.

По отношение на независимото оценяване на процеса на установяване на изискванията за партида от различни изменения, посочени в член 15, параграф 1, буква б), осъществени с течение на времето, субектът, управляващ изменението, може да предприеме поетапен подход, при условие че:

- › Съществува добре установено базово състояние (отправна точка), независимо дали:
 - последното разрешение за тип возило съгласно Регламент (ЕС) 2018/545, придружено от процес на установяване на изискванията и съответното независимо оценяване от оценяващата организация, или
 - последното изменение на возилото и/или типа возило, с което се въвежда партида от изменения по член 15, параграф 1, буква б), когато процесът на установяване на изискванията е бил подложен на независима оценка от оценяващата организация, която е изготвила съответния независим доклад за оценка.
- › Процесът на установяване на изискванията описва по ясен начин:
 - модулният подход за групиране в единна независима оценка от оценяващата организация определен брой осъществени с течение на времето изменения по член 15, параграф 1, буква б), и
 - условията, при които това може да бъде направено (аспект, който обикновено се обхваща от процеса на управление на измененията на заявителя или на субекта, управляващ изменението).
- › Субектът, управляващ изменението:
 - документира прилагането на процеса на установяване на изискванията към всяко изменение, и
 - води регистър на всички последователни изменения по член 15, параграф 1, буква б), които формират съвкупността от изменения

Когато са изпълнени горепосочените условия, субектът, управляващ изменението, вместо да назначи оценяваща организация за независимо оценяване на процеса на установяване на изискванията, свързан с всяко отделно изменение по член 15, параграф 1, буква б) към момента на прилагането ѝ, може вместо това да назначи оценяваща организация за „едно“ независимо оценяване, обхващащо всички изменения в партидата. В този случай:

- › не е необходимо оценяващата организация да прави повторна оценка на съдържанието на предходното базово състояние;
- › оценяващата организация следва съответно да признава резултатите от независимата оценка на предишното базово състояние; доколкото това е възможно и с цел ограничаване на обема на работата по независимата оценка, субектът, управляващ изменението, може да назначи за независима оценка на група от промени същата оценяваща организация, която е оценила предишното базово състояние.
- › Независимата оценка от страна на оценяващата организация се ограничава до:
 - прилагане на процеса на установяване на изискванията към всички изменения, групирани в една партида;
 - безопасното интегриране на тези изменения в предходното изходно равнище, и
 - проверка на приложимостта и валидността на независимата оценка на предходното базово състояние.

3.3.1.15. Определяне на изискванията и независима оценка от оценяващата организация за инсталиране на бордова система за КУС в съществуващо возило

Процесът на установяване на изискванията обхваща всички съответни изисквания към дадено возило и/или тип возило. В случай на първо разрешение от процеса на установяване на изискванията следва да бъде обхванат целият тип возило и/или цялото возило. В случай на ново разрешение в резултат на

изменение процесът на установяване на изискванията следва да обхваща изменените части, както и интерфейсите между изменените и неизменените части.

Съгласно член 39, параграф 4 и член 40, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2018/545 проверките, които трябва да бъдат извършени от разрешаващия орган и НОБ за района на използване по отношение на доказателствата за установяване на изискванията в случай на ново разрешение, следва да обхващат частите, които са изменени, но също така и въздействието на тези изменения върху неизменените части.

В член 13, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/545 се пояснява, че процесът на установяване на изискванията трябва да обхваща техническата съвместимост и безопасното интегриране на подсистемите във возилото.

В повечето случаи модернизирването на возилото с бордова КУС изисква също така да се извършат изменения в подсистемата на подвижния състав (напр. пулта на машиниста, интерфейса „машинист—локомотив“, спирачната система, съставна единица на влаков интерфейс и др.). Освен това, процесът на установяване на изискванията трябва да обхваща както мобилните подсистеми, така и подвижния състав и бордовите системи за контрол, управление и сигнализация, дори ако подсистемата на подвижния състав не се променя, тъй като трябва да се осигури интеграция на безопасността. Вследствие на това независимите оценки, които трябва да се извършат във връзка с процеса на установяване на изискванията, следва да обхванат и двете подсистеми, а тъй като става въпрос за безопасността на съществените изисквания и за безопасната интеграция между подсистемите, следва да се включи оценяваща организация.

ТСОС за КУС изисква оценяващата организация да оценява правилното прилагане на процеса на управление на риска, определен в приложение I към CSM RA, както и целесъобразността на резултатите от това прилагане към мобилната подсистема КУС. Това е допълнение към процеса на определяне на изискванията, свързани с безопасността на съществените изисквания и безопасното интегриране между подсистемите, въпреки че между двете независими оценки има ясна синергия и припокриване.

Независимото оценяване на двата аспекта обаче може да бъде извършено от една и съща оценяваща организация. Правната рамка не задължава едно и също дружество да играе ролята на оценяваща организация и в двата случая. Възлагането на една и съща оценяваща организация обаче може да доведе до синергия между независимата оценка на процеса на управление на риска съгласно CSM RA. Тази синергия се отнася за процеса на установяване на изисквания за безопасността на съществените изисквания и безопасното интегриране между подсистемите, предвидени в Регламент (ЕС) 2018/545, както и за специфичния аспект на безопасността на подсистемата КУС съгласно § 3.2.1 от ТСОС за КУС.

Когато участват различни органи за управление, органът за управление на изискванията все още е единственият отговорен за тази оценка, въпреки че той съответно признава работата, извършена от органа за управление, упълномощен от ТСОС за КУС (за същия обхват на работа).

3.3.1.16. Установяване на изискванията и независима оценка от оценяваща организация в случай на инсталиране на нова кабинна радиосистема на съществуващо возило

Инсталирането на кабинна радиосистема в съществуващо возило може да окаже въздействие върху безопасността на подсистемата „Подвижен състав“ (напр. инсталиране на антени, препроектиране на пулта на машиниста, интерфейси с бордовата ETCS в случай на радиосистема само за ETCS данни (EDOR) и др.). В резултат на това установяването на изискванията трябва да обхване безопасното интегриране на двете подсистеми, а процесът на установяване на изискванията, извършван от заявителя (що се отнася до същественото изискване за безопасност и безопасното интегриране на подсистемите) трябва да се оценява независимо от спомагателната организация.

3.3.2. Член 14: Идентифициране на съответния вид разрешение

За описание на процеса вижте блок-схемата за подетап 1.1 в точка 4.

Първата стъпка е заявителят въз основа на описанието на проекта да идентифицира и да вземе решение относно вида разрешение, който е приложим. Заявителят носи отговорност за решението относно вида разрешение, който е приложим за проекта. Когато има промяна в приложимите изисквания на съответното право на Съюза и/или в някое съответно национално правило, чрез управлението на конфигурациите на типа возило притежателят на разрешението за тип возило трябва да установи дали:

- › разрешението за типа возило остава валидно (т.е. дали продължава да е възможно да се пуснат още возила на пазара, които съответстват на разрешен тип возило), напр. когато това се разрешава от преходните разпоредби на правото на Съюза; или
- › е необходимо да се подаде искане за подновяване на разрешението за тип возило или за ново разрешение, както и дали това трябва да доведе до издаване на разрешение за нов тип возило или вариант/версия на типа возило.

Возилата, които вече са разрешени за пускане на пазара, обикновено следва да останат разрешени дори ако разрешението за тип возило е станало невалидно поради промяна в правилата. В изключителни случаи обаче и возилата, които вече са разрешени за пускане на пазара, може да бъдат засегнати от промяна в правилата (член 4, параграф 3, буква з) от Директива (ЕС) 2016/797).

Ако са въведени нови версии/варианти за разрешен тип возило, тогава тези вече разрешени за пускане на пазара возила следва да останат разрешени, без да се засягат разпоредбите на член 4, параграф 3, буква з) от Директива (ЕС) 2016/797. Нови возила могат да се сглобяват и разрешават при съответствие с типа към всички варианти и версии на типа возило, които все още са валидни (като се вземат предвид всички промени в правилата), а „ЕО“ сертификатите остават валидни.

Предварителната процедура (член 22—24 от Регламент (ЕС) 2018/545) ще смекчи риска от погрешен избор. Следователно правилният избор се потвърждава от базовото състояние при предварителната процедура, ако е приложимо. Въпреки това заявителят може да реши да промени вида разрешение преди издаването на становище, в което се посочва базовото състояние при предварителната процедура, ако е приложимо.

Допълнителни подробности относно съдържанието на досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, в зависимост от приложимия случай на разрешение, можете да намерите в точка 3.11.1.

3.3.2.1. Случай на първо разрешение – член 14, параграф 1, буква а)

Първо разрешение (за нов проект) може да бъде издадено за тип возило, включително за неговите варианти и/или версии, ако има такива, и/или за возило. Когато първото разрешение се издава за возило, тогава типът возило следва да бъде разрешен едновременно с това. В този случай е ясно, че возилото е в съответствие с типа возило, така че за това возило не се изисква декларация за съответствие с типа. Всички останали возила от този тип ще получат разрешение според вид разрешение д): разрешение при съответствие с типа.

В съответствие с член 14, параграф 3, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545 е възможно също така да се комбинират в едно и също заявление чрез системата за обслужване на едно гише първо разрешение (със или без возило) и разрешение за съответствие с типа за серия идентични возила.

3.3.2.2. Подновено разрешение за тип возило – член 14, параграф 1, буква б)

Подновеното разрешение за тип возило се използва, когато е необходимо да се приложи промяна, въведена в ТСОС или национално правило за тип возило, така че бъдещите возила, които съответстват на типа возило да съответстват на промененото правило. В самото променено правило ще се посочва дали има нужда от подновяване на разрешението за тип возило.

Подновеното разрешение за тип возило се ограничава до случая, в който след оценката спрямо променените правила е доказано, че типът возило съответства без никакво изменение на типа возило, т.е. на основните проектни характеристики и/или основните параметри.

Когато има изменение в типа возило, случаят вече не попада във вида „подновено разрешение за тип возило“ и следва да се счита за изменение във вече разрешен тип возило, вж. точка 3.3.3.

Разрешението за тип возило остава валидно за неопределен период, като подновяване се изисква само ако в дадено изменение на правилата се посочва, че съществуващите разрешения за тип возило стават невалидни по отношение на конкретен параметър. В този случай подновяването на разрешението за тип возило изисква само проверка на изменените параметри, за които новото правило води до невалидност на съществуващия тип возило.

С други думи, всеки от параметрите на типа возило (неговите основни проектни характеристики) запазва придобитите права за неопределен период, докато в ново/актуализирано правило изрично не бъде посочено, че дадено ново изискване към определен параметър се прилага към съществуващ тип возило, който трябва да бъде проверен отново, за да се получи подновено разрешение за тип возило.

3.3.2.3. Разширен район на използване — член 14, параграф 1, буква в)

За разрешение за разширяване на района на използване на типа возило **без промяна на типа возило** (необходимо условие за прилагане на този случай на разрешение), съществуващото разрешение за тип возило остава валидно. Това важи независимо от правната рамка, за която е било издадено разрешението за тип возило, освен в случаите, когато то е било суспендирано или отменено.

Въз основа на обстоятелството, че типът возило отговаря на съществените изисквания за първоначалния район на използване, разрешаващият орган (с участието на съответните НОБ за района на използване) следва да издаде разрешение за разширен район на използване на база предоставени данни от заявителя, че е била проверена техническата съвместимост между возилото и железопътната мрежа, съставляваща новата част от района на използване. Тази проверка следва да се извършва въз основа на приложимите ТСОС и нотифицираните национални правила.

Проверките, които вече са направени при първото разрешение, не следва да се повтарят.

Когато е необходимо да се извършат **изменения, класифицирани съгласно член 15, параграф 1, буква б) или в)** от Регламент (ЕС) 2018/545 (за такива промени не се изисква ново разрешение освен ако субектът, управляващ изменението, не е притежател на разрешение за типа возило) **в комбинация с разширяване на района на използване**, притежателят на разрешение за типа возило следва първо да обработи измененията по член 15, параграф 1, буква б) или в), според изискванията (управление на конфигурацията на типа возило, напр. актуализиране на „ЕО“ сертификатите за преглед на типа и на „ЕО“ декларациите за проверка, актуализиране на ERATV, искане за публикуване на версия в ERATV за изменение по 15, параграф 1, буква в) и др.). След това може да подаде заявление за разширение на района на използване. Не е необходимо НОБ на първоначалния район на използване да участват в заявлението за разширяване на района на използване.

Ако отправната точка е версия, създадена след изменение по член 15, параграф 1, буква в), е възможно да се извърши разширяване на района на използване, като се започне от тази версия. Резултатът от разширението обаче трябва да бъде нов тип (не може да бъде версия) съгласно член 14, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/545.

Освен това, когато возилото не е напълно съвместимо с действащите ТСОС за ЛПСС или когато ТСОС за „Товарни вагони“ е била разрешена съгласно Директива 2008/57/ЕО или е в експлоатация преди 19 юли 2010 г., се прилагат разпоредбите на точка 7.1.4 от ТСОС за ЛПСС (вж. точка 3.2.6 от насоките за прилагане на ТСОС за ЛПСС) или 7.2.2.4 от ТСОС за „Товарни вагони“ (вж. точка 3.6 от насоките за прилагане на ТСОС за „Товарни вагони“).

Правилата, установени в точки 7.4.2.3, 7.4.3 и 7.4.4 от ТСОС за КУС, се прилагат и за разширяване на района на използване, независимо от режима, при който е било издадено предишното разрешение, и датата на разрешението (или влизането в експлоатация). В някои случаи това изисква инсталирането

на ETCS и/или GSM-R. Когато това се случи и не се прилагат изключенията, предвидени в TCOC за КУС за неинсталиране на ETCS и/или GSM-R, е налице изменение на возилото и/или типа возило, поради което заявителят, който се интересува от разширяване на района на използване, може:

- › да подаде заявление за комбинирано ново разрешение в първоначалния район на използване след инсталирането на ETCS и/или GSM-R и за разширение до новия район на използване съгласно член 14, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/545, вж. точки 3.3.2.3.3 и 3.3.2.5, или
- › да поиска неприлагане на TCOC за КУС в съответствие с член 7 от Директива (ЕС) 2016/797, за да не инсталират ETCS и/или GSM-R, и да кандидатства за разширяване на новия район на използване.

Когато вече разрешените возила и/или тип возило са използвали възможността за неприлагане на TCOC или на част от тях, заявителят трябва да поиска дерогации в държавите членки на новия район на използване в съответствие с член 7 от Директива (ЕС) 2016/797. За случаите, в които може да има вече предоставена дерогация (напр. случая в точка 3.3.2.3.1), заявителят следва да провери дали обхватът на разрешеното неприлагане обхваща возилата, чийто район на използване ще бъде разширен или не. Ако те не са обхванати, заявителят също така трябва да поиска неприлагане на TCOC в ДЧ на разширения район на използване.

Притежателят на разрешението за тип возило може или да добави нова версия на типа возило към съществуващия тип возило, или да реши да създаде нов тип возило. Това е административно решение на притежателя на разрешението за тип возило.

3.3.2.3.1. Разширяване на района на използване, когато има валиден тип возило, обхващащ разширения район на използване

Когато има валидно разрешение за тип возило, обхващащо целия район на използване, и нито конкретните правила в TCOC са приложими или изискват промени на возилото и/или типа возило, нито националните планове за изпълнение налагат допълнителни ограничения, напр.

- › планирана миграция на железопътни мрежи, в които вече се експлоатират съществуващи возила (или част от мрежа), от базова линия 3, когато съществуващите возила от базова линия 2 не могат повече да бъдат експлоатирани.
- › Съществуващите возила работят със система от клас Б в мрежа, оборудвана както със системи ETCS от страната на трасето, така и със системи от клас Б, но системата от клас Б ще бъде изведена от експлоатация, следователно там не могат да бъдат експлоатирани повече возила, оборудвани само с бордова система от клас Б.

Дружеството, което се интересува от разширяване на района на използване, може да подаде заявление за разрешение в съответствие със съответния тип/версия за съществуващите возила съгласно член 14, параграф 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2018/545, при условие че „ЕО“ сертификатите за преглед на типа остават валидни.

3.3.2.3.2. Разширение на района на използване, когато идентични возила вече са разрешени и са в експлоатация в разширения район на използване

Дружеството, което се интересува от разширяване на района на използване в случаите, когато има идентични возила, които вече са разрешени в разширения район на използване, без валидно разрешение за тип возило, обхващащо целия район на използване, следва да поиска разрешение за разширяване на района на използване съгласно член 14, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/545:

- › Подсистема „Подвижен състав“:

Фактът, че има идентични возила, разрешени в разширения район на използване, може да се използва за доказване на съответствието със специфичните правила за разширение на района на използване, определени в TCOC (вж. точка 3.3.2.3):

- доказателство за съответствие с алтернативни спецификации, за които се счита, че имат еквивалентен ефект на съответните изисквания, посочени в ТСОС, и/или
- събиране на доказателства, че изискванията за техническа съвместимост с мрежата на разширения район на използване са еквивалентни на изискванията за техническа съвместимост с мрежата, за която подвижният състав вече има разрешение или в която вече е въведен в експлоатация.

За да докаже това, заявителят следва да приложи процеса на управление на риска, посочен в приложение I към Регламент (ЕС) № 402/2013, който позволява използването на кодекс на практиката и/или подобни референтни системи.

Всъщност ТСОС изисква равностойният ефект на алтернативните спецификации спрямо изискванията на ТСОС и равностойността на изискванията за техническа съвместимост с мрежата да бъдат **обосновани и документирани** от заявителя. Обосновката трябва да бъде оценена и потвърдена от оценяващата организация.

Заявителят трябва да вземе предвид и въздействието на измененията на возилата, които остават разрешени само в първоначалния район на използване (ако има такива) от момента на издаване на разрешението в разширения район на използване. Той разглежда също така измененията, направени в разрешеното возило в двата района на използване от момента на разрешаването му. Това се прави с цел да се гарантира, че референтните возила (возила, разрешени както в първоначалния, така и в новия район на използване) са идентични с возилата, за които се иска разрешение в новия район на използване. Тези доказателства се оценяват от оценяващата организация.

› Подсистема КУС:

Трябва да се приложи обичайната процедура за разширяване на района на използване. Съответствието с изискванията, определени в точка 7.4.2.3 от ТСОС за КУС, се оценява в съответствие с изискванията на ТСОС и спецификациите в приложение А към ТСОС. Не е възможно да се използва алтернативна спецификация или еквивалентност на изискванията за техническа съвместимост за ETCS или GSM-R.

Това включва и потенциалното задължение за внедряване на ETCS и/или GSM-R, като в този случай е необходимо да се подаде заявление за ново разрешение (случай в)), съчетано с разширяване на района на използване (случай в)), съгласно член 14, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/545 (вж. точка 3.3.2.3.3).

След като бъде разрешен нов тип возило или версия на тип возило (в зависимост от това дали заявителят е притежател на разрешение за тип возило или не), други съответни съществуващи возила могат да бъдат разрешени чрез случая на разрешаване, описан в член 14, параграф 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2018/545 (разрешение за пускане на пазара на возило в съответствие с разрешен тип, вж. точка 3.3.2.6).

Възможността за издаване на разрешения за возила, съответстващи на новия тип или версия на возилото, е ограничена до съществуващите возила (вече разрешени или в експлоатация преди 19 юли 2010 г. в първоначалния район на използване). Новопостроените возила трябва да отговарят на последните действащи ТСОС (включително преходните разпоредби) или да се възползват от неприлагането на съответните ТСОС.

Във всички случаи возилата, за които се иска разширяване на района на използване, трябва:

- › да останат разрешени или в експлоатация в първоначалния район на използване;
- › да имат валидна регистрация в Националния регистър на превозните средства или в Европейския регистър на превозните средства, и
- › да са били поддържани в безопасно експлоатационно състояние в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/779, когато е приложимо. Този аспект следва да се управлява от съответните ЖП съгласно разпоредбите на неговите СУБ.

3.3.2.3.3. *Изменение на района на използване, което изисква изменения във возилото и/или типа возило*

Когато субектът, управляващ изменението, желае да промени (а не да разшири) района на използване на вече разрешено возило, като извърши някои промени, за да направи возилото съвместимо с новия район на използване, и измененото возило не остава разрешено в първоначалния район на използване, това не следва да се счита за разширяване на района на използване.

Разширяването на района на използване съгласно член 14, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/545 и член 21, параграф 13 от Директива (ЕС) 2016/797 се отнася до разширяване на района на използване на возилото, което вече е разрешено. Това не е така в описания сценарий: изменените возила не са разрешени в първоначалния район на използване и в някои случаи те всъщност не могат да бъдат разрешени в първоначалния район на използване, тъй като след измененията, необходими, за да ги направят съвместими с мрежите в новия район, те вече не са технически съвместими с мрежите в първоначалния район на използване.

В случая с разрешението следва да бъде издадено ново разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545, въпреки че са приложими и някои от концепциите за разширяване на района на използване съгласно член 14, параграф 1, буква в) от регламента:

- › трябва да се оцени техническата съвместимост с мрежата в новия район на използване (както би било в случай на разширяване на района на използване), и
- › не е необходимо да се подава заявление за ново разрешение в първоначалния район на използване (в случай че това е технически възможно), тъй като изменените возила вече няма да се експлоатират там.

Ако районът на използване на изменено возило и/или тип возило бъде ограничен до една държава членка, заявителят може да избере кой субект може да бъде разрешаващ орган — Агенцията или НОБ. Ако новият район на използване обхваща повече от една държава членка, заявителят следва да подаде заявление до Агенцията за ново разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545 с район на използване, обхващаща тези държави членки.

Не е необходимо да се иска ново разрешение в първоначалния район на използване, защото измененията са необходими само за новия район на използване. Возилата, които вече са били разрешени в първоначалния район на използване, няма да бъдат изменени и продължават да бъдат в съответствие с разрешения тип возило за първоначалния район на използване.

Новият тип или вариант на тип возило, който ще бъде разрешен в резултат на новото разрешение, не може да се използва за разширяване на района на използване в рамките на първоначалния район.

Оценките, които трябва да се извършат, трябва да се ограничат до:

- › изискванията, приложими към променените части (и интерфейсите с променените части);
- › за подвижния състав — локомотиви и пътнически вагони: изискванията, определени в точки 7.1.4.1, 7.1.4.2, 7.1.4.3, 7.1.4.4 и 7.1.4.6 от ТСОС за ЛПСС;
- › за подвижен състав — товарни вагони: изискванията, определени в точки 7.2.2.4.1, 7.2.2.4.2, 7.2.2.4.3, 7.2.2.4.4 и 7.2.2.4.6 от ТСОС за товарните вагони; и
- › за подсистемата „Контрол, управление и сигнализация“: изискванията, определени в раздели 7.4.2.3, 7.4.3 и 7.4.4 от ТСОС за КУС.

3.3.2.4. Случай на ново разрешение — член 14, параграф 1, буква г)

Ново разрешение се изисква в следните случаи:

- › Изменения във вече разрешен тип возило и/или возило, които отговарят на критериите, посочени в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797.
- › Създава се нов тип возило въз основа на вече разрешен тип возило, съгласно член 15, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545.

Критерии за вземане на решение дали се изисква ново разрешение съгласно критериите на член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797:

- а) Ако „са променени стойностите на параметрите, посочени в параграф 10, буква б), които са извън обхвата на приемливите параметри съгласно определението в ТСОС“,

Ново разрешение се изисква, ако стойностите за основните проектни характеристики са извън диапазона, определен в ТСОС, вж. точка 3.2.2.2

- б) Ако „общото ниво на безопасност на съответното превозно средство може да бъде повлияно отрицателно от предвидените работи“

Участниците следва да гарантират, че „безопасността на железопътния транспорт се поддържа като цяло и че се подобрява непрекъснато в рамките на разумното и възможното“ – следователно не следва да се планира изменение, ако то **ще** повлияе неблагоприятно върху общото ниво на безопасност на съответното возило.

Следователно може да се направи заключението, че тази клауза се отнася до **ВЪЗМОЖНОСТТА** за неблагоприятно влияние върху общото ниво на безопасност на съответното возило, а не до това дали реалното прилагане на изменението наистина ще окаже отрицателно въздействие върху безопасността или не.

Когато решава дали член 21, параграф 12, буква б) е задействан или не, субектът, управляващ изменението, не следва да взема предвид дейностите, предприети, за да се гарантира, че безопасността няма да бъде неблагоприятно засегната (изчислителни бележки, симулации, изпитвания, участие на органи за оценка на съответствието и др.). Разглеждането на такива дейности би означавало, че решението се взема след като промяната е осъществена, проверена и валидирана („последваща“ оценка). Такива дейности се извършват винаги, независимо от случая на разрешаване, но въпреки това е необходимо разрешаващият орган да издаде разрешение. Член 21, параграф 12, буква б) се отнася до потенциала на дадено изменение да окаже неблагоприятно въздействие върху безопасността преди неговото въвеждане, проверка и валидиране („предварителна“ оценка) и свързаната с това необходимост разрешаващият орган да издаде разрешение, когато съществува такъв потенциал. Член 21, параграф 12, буква б) не се отнася до това дали дадено изменение в крайна сметка действително оказва влияние върху безопасността или не, тъй като нивото на безопасност трябва да се поддържа и подобрява, когато е възможно, което означава, че изменение, което намалява нивото на безопасност, не трябва да се извършва.

За да оцени дали общото ниво на безопасност на съответното возило може да бъде засегнато, субектът, управляващ изменението, следва да използва процеса на установяване на изискванията във връзка със същественото изискване за безопасност и да сравни оценката на риска преди и след прилагането на изменението (като вземе предвид всички дейности, които са необходими за прилагането на изменението, а не само окончателното решение). Когато няма нови изисквания за безопасност и (новата) оценка на риска:

- › не съдържа нови опасности/рискове;
- › не изисква промени в съществуващите мерки за контрол или смекчаване;
- › не изисква нови мерки за контрол или смекчаване на съществуващите опасности/рискове; и

- › категорията за приемливост на риска за всеки риск остава непроменена

може да се счита, че член 21, параграф 12, буква б) не е задействан. Тази оценка следва да бъде независимо анализирана от оценяващата организация в рамките на процеса на установяване на изисквания във връзка със безопасността на съществените изисквания. Когато е ясно, че изменението няма потенциал да окаже въздействие върху безопасността, без да е необходимо да се извършва оценка на риска, няма да е нужна независима оценка от оценяващата организация.

Когато няма съществуваща оценка на риска (напр. превозни средства, пуснати на пазара съгласно Директива 2008/57/ЕО или преди това), субектът, управляващ изменението, следва да:

- › извършва оценка на риска на ситуацията преди разглежданата промяна (ограничена до променените части и интерфейсите с непроменените части);
- › извършва оценка на риска на промененото возило (също така ограничена до измененията и операциите, необходими за въвеждане на изменението)
- › анализира разликите между двете оценки на риска (за засегнатите части), както е посочено по-горе, по отношение на нови опасности/рискове, мерки за намаляване на риска и т.н.

Следва да се отбележи, че ако дадено изменение не засяга основните проектни характеристики и следователно не поражда необходимост от искане на разрешение на основание спазване на правилата съгласно член 21, параграф 12, буква а) и/или в) от Директива (ЕС) 2016/797, то все пак може да има потенциал да повлияе неблагоприятно върху общото ниво на безопасност на съответното возило и така да доведе до необходимост от ново разрешение.

в) *Ако „то се изисква от съответните ТСОС“.*

Вж. член 4, параграф 3, буква з) от Директива (ЕС) 2016/797.

Притежателят на разрешението за тип возило може или да добави нов вариант на типа возило към разрешението тип возило, или да реши да създаде нов тип возило. Това е административно решение на притежателя на разрешението за тип возило. Обхватът на оценката е ограничен до измененията и интерфейсите с неизменените части, независимо от избора на притежателя.

Когато отправната точка за новото разрешение е вариант на съществуващ тип возило, този случай на разрешение може да се използва, но резултатът от процеса на разрешаване ще бъде нов тип (не е възможно да се добави нов вариант към съществуващ вариант на тип возило).

От гледна точка на оценката на член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797 и на процеса на установяване на изисквания следва да се вземат предвид всички изменения, извършени във возилото и/или типа возило след последното му разрешаване. С други думи, отправната точка за оценката на критериите, посочени в член 21, параграф 12, и приложимите изисквания, е последното разрешение, а не състоянието на типа возило и/или возилото непосредствено преди прилагането на последното изменение. Не е задължително такива (минали) изменения да съответстват на правилата, които са в сила към момента на подаване на заявление за искане на разрешение. Те следва да съответстват на приложимите правила към момента на тяхното прилагане. Във всеки случай всички извършени изменения следва да бъдат документирани и проследени съобразно приложимите изисквания, а свързаните с тях доказателства следва да бъдат част от досието, придружаващо заявлението.

3.3.2.5. Разширен район на използване, изискващ изменения във возилото и/или типа возило — член 14, параграф 3, буква а)

Когато даден тип возило се нуждае от изменение, за да може да бъде разрешено и да бъде експлоатирано в разширен район на използване в други държави членки, притежателят на разрешението за тип возило трябва да подаде заявление за искане както на ново разрешение

(случай в)) съгласно член 14, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/545. В този случай Агенцията следва да бъде разрешаващият орган. Трябва да се проверят само елементите на возилото и/или типа возило, които са изменени, техните интерфейси с неизменените части, съвместимостта с мрежите, с които трябва да се разшири района на използване, и изискванията, когато се прилагат специални правила за разширяване на района на използване (вж. точка 3.3.2.3).

Заявленията за комбинираното ново разрешение и разрешение за разширен район на използване могат да бъдат подадени едновременно, но разрешаващият орган следва да се погрижи за правилната последователност на издаването на разрешенията. Разширение на района на използване може да се извърши само за вече разрешено возило и/или тип возило.

При издаване на разрешение за тип возило за комбинирания случай системата за обслужване на едно гише ще генерира два EIN: един от тях ще отговаря на новото разрешение след измененията на возилото и/или типа возило, а друг на разширението на района на използване на новия разрешен тип возило/или вариант, посочен по-горе. Двата EIN могат да бъдат посочени в един документ за разрешение (двата правни акта са включени в един документ). Възможно е също така да се издадат два независими документа за разрешение, всеки със собствен EIN.

3.3.2.6. Разрешение при съответствие с типа съгласно член 14, параграф 1, буква д)

Разрешаващите органи издават разрешение при съответствие с типа за возило или серия от возила въз основа на декларация за съответствие с типа возило (въз основа на съответните модули, напр. SD, SH1), представена от заявителя.

Разрешение за съответствие с типа може да бъде издадено само ако разрешението за типа возило и „ЕО“ сертификатите за подсистемите и оперативната съвместимост (включително одобрението на СУК) са били валидни към момента на подаване на заявлението или когато съответната оперативна съвместимост е била въведена на пазара (вж. точка 3.11.2.2). Ако промяна в правилата води до невалидност на разрешението за тип возило, тогава то трябва да бъде подновено, преди следващите возила да могат да получат разрешение при съответствие с типа.

Декларацията за съответствие с типа возило може да бъде издадена от заявителя едва след производството на возилото или на серията от возила (ако заявителят реши да включи няколко возила в едно заявление за искане на разрешение) в съответствие с типа возило. Поради това не е възможно да се подава заявление за искане на разрешение при съответствие с типа преди планираното производство на возилото или на серията от возила, защото декларацията за съответствие с типа возило е част от досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение. С други думи, возилата следва да са налични и да са преминали през всички приложими оценки на съответствието (напр. серийни изпитвания).

Заявителят за разрешение при съответствие с типа следва да провери дали:

- › е налице разпоредби в ТСОС и националните правила, които може да доведат до невалидност на типа возило или да наложат ограничения върху пускането на пазара на возила, които не отговарят на най-новите изисквания; и
- › е налице достатъчно информация (чертежи, технически спецификации и т.н.) във връзка с проекта и производствения процес, за да подпише декларацията за съответствие с вече разрешен тип.

3.3.2.6.1. *Возила с разнороден произход, изменени, за да съответстват на тип единично возило*

Возила с разнороден произход (напр. първоначално идентични возила, които след това са се развили по различен начин с течение на времето, возила с някои прилики, но със съществени разлики и др.), които са изменени, за да съответстват на тип единично возило, може да изискват различни изменения, за да се достигне до окончателното им състояние. Дори ако обхватът на измененията е един и същ за всички засегнати возила (например частите, които ще бъдат изменени, са идентични във всички тях), изменените возила може да не съответстват на

едно и също возило, тъй като може да има други съществени разлики. В такива случаи следва да има референтен тип возило за всяка група от (хомогенни) возила. След това субектът, управляващ изменението, може да подаде заявление за разрешаване на пускане на пазара отделно за всяка (хомогенна) група изменени возила.

Когато процесът на изменение включва възстановяване на возилата до състояние на хомогенност (т.е. създаване на обща отправна точка), такива изменения следва:

- › да бъдат част от процеса на проектиране;
- › да зависят от извършването на надзор на СУК от страна на нотифицираната организация, и
- › да са обхванати от съответното разрешение за тип возило.

Когато различните начални точки (и последващите операции за достигане на целевото състояние) вече са взети под внимание при проектирането, производството, наблюдението от страна на нотифицираните органи и разрешението за тип возило, изменените возила са хомогенни и отговарят на един и същ тип возило.

3.3.2.6.2. Заявления за съответствие с типа, когато заявителят не е притежател на типа возило

Правата върху интелектуална собственост не са свързани с практическите разпоредби за разрешаването на железопътни возила — това е търговски/договорен въпрос. Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент (ЕС) 2018/545 не забраняват на субект, различен от притежателя на разрешение за тип возило, да произвежда нови возила, съответстващи на тип, който не притежава, и/или да подава заявление за искане на разрешение в съответствие с такъв тип, стига да разполага с необходимите:

- › знания и информация за производство на возилата и издаване на декларация за съответствие с типа, и
- › документация за подаване на заявление за искане на разрешение, като се спазват изискванията на приложение I към Регламент (ЕС) 2018/545 (т.е. ЕО сертификати за проверка, включително одобрение на СУК, обхващащи съответните производствени обекти), вж. точка 3.11.1.

Съдържанието на досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, е едно и също, независимо дали заявителят е притежател на разрешение за тип возило или не. Заявителят носи пълната отговорност да гарантира, че разполага с достатъчно информация и познания, за да направи необходимото возилата, които са в обхвата на заявлението, да съответстват на разрешените тип возило. Разрешаващият орган не следва да оценява този аспект.

Заявителят за разрешение в съответствие с типа не става притежател на разрешението за тип возило.

3.3.2.6.3. Последващо разрешение при съответствие с типа

Когато оценява заявление за искане на разрешение за пускане на пазара при съответствие с разрешен тип возило, разрешаващият орган може да избере да посочи в уеб формуляра за обслужване на едно гише дали това е случай на последващо заявление или не.

Последващо заявление означава, че това разрешение следва предишно (първо) заявление за искане на разрешение в съответствие с типа, за което разрешаващият орган вече е издал съответното разрешение за возило.

В такъв случай по-голямата част от последващото заявление и придружаващото го досие са идентични с (първото) заявление, което вече е оценено положително. Обикновено разликите се отнасят само до идентификацията на возилата, за които се иска разрешение, и до „ЕО“ декларацията за съответствие. Може да има повече разлики в случаите, когато е необходимо

да се актуализират „ЕО“ сертификатите поради изменения по член 15, параграф 1, буква б) или има различни разпоредби за оперативна съвместимост.

Това ще позволи на разрешаващите органи да обработват заявленията по по-ефективен начин (например, това е предимно сравнение с предходното заявление, ако документите са все още валидни и съответстват на информацията в ERATV и ERADIS). Системата за обслужване на едно гише изготвя различни (опростени) уеб формуляри за последващи заявления в съответствие с типа.

Препоръчват се следните условия за разглеждане на заявлението за съответствие с типа като последващо:

- › заявителят, лицето за контакт на заявителя, посочено в системата за обслужване на едно гише, и референтният тип трябва да бъдат същите като в съответното първо заявление относно съответствието с типа;
- › когато времето, изминало от първото заявление за съответствие с типа и/или от предишното последващо заявление за съответствие с типа, е повече от 12 месеца, заявлението за съответствие с типа следва винаги да се разглежда като първо заявление за съответствие с типа;
- › след като бъдат обработени определен брой последващи заявления за съответствие с типа (т.е. 10), следващото заявление за съответствие с типа следва да се счита за първо заявление за съответствие с типа.

Решението на разрешаващия орган да класифицира заявлението в съответствие с типа като последващо се взема, като се вземат предвид горните условия, но също така и опитът от предишни заявления за същия тип возило и/или заявител.

3.3.3. Член 15: Изменения във вече разрешен тип возило

3.3.3.1. Отговорност за управлението на измененията на разрешен тип возило

Измененията на разрешен тип возило следва да бъдат обхванати от управлението на конфигурациите на типа возило. Управлението на конфигурациите на разрешен тип возило е отговорност на притежателя на разрешението за тип возило. Категоризирането на изменението е отговорност на субекта, управляващ изменението (който може да бъде или да не бъде притежател на разрешение за тип возило).

Когато субектът, управляващ изменението, реши, че изменението не води до задействане на критериите по член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797 и до отклонение от техническите досиета, придружаващи ЕО декларациите за проверка, той носи отговорност само за управлението на изменението.

Когато субектът, управляващ изменението:

- › реши, че критериите са задействани и се изисква ново разрешение;
- › установи, че е налице въздействие върху техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка; и/или
- › не е притежател на разрешението за тип возило;

той следва да изготви „ЕО“ декларации за проверка за засегнатите мобилни подсистеми (включително неизменените части) и да подаде заявление за искане на разрешение за тип возило и/или за пускане на возило на пазара.

Следва да се отбележи, че съгласно член 15, параграф 5 и приложение IV, точка 2.3.3 от Директива (ЕС) 2016/797, Решение 2010/713/ЕС (напр. модул SB, точка 8) и член 6 от Регламент (ЕС) 2019/250 заявителят за пускане на пазара на (изменена) мобилна подсистема отговаря за:

- › определяне на НО и/или ИО за изпълнение на „ЕО“ процедурата за проверка на изменените части и интерфейсите с неизменените части, ако изменението засяга съответствието с

приложимите ТСОС и/или националните правила (ако това се случи, е необходим нов „ЕО“ сертификат);

Отговорността за определяне на обхвата на удостоверяването е на заявителя. Не е в компетенциите на НО/ИО да се изискват доказателства от заявителя, за да се гарантира пълнотата и адекватността на договореното сертифициране.

- › информиране на НО и/или ИО, която е извършила първоначалната „ЕО“ проверка, ако измененията оказват въздействие върху вече извършените оценки на съответствието; и
- › вземане на решение дали е необходима нова „ЕО“ декларация за проверка за изменената подсистема.

Заявителят за пускане на пазара на (изменена) мобилна подсистема трябва също така да анализира дали има други приложими закони или изисквания, които са повлияни от изменението и изискват извършването на допълнителни оценки (вж. точки 3.3.1.3 и 3.3.1.4). По подобен начин заявителят за разрешение, в рамките на процеса на определяне на изискванията, трябва да се увери, че няма други изисквания (напр. законодателство на ЕС), приложими към возилото и/или типа возило, които трябва да бъдат взети предвид.

3.3.3.2. Категории изменения на разрешен тип возило

В рамките на Регламент (ЕС) 2018/545 съответният разрешаващ орган не следва да оценява решението, взето от субекта, управляващ изменението, относно класификацията на промяната, нито да го приема/отхвърля. Отговорността за класифицирането на изменението в една от категориите, описани в член 15, параграф 1 от регламента, е на органа, който управлява изменението. Изключение от това правило е оценката на нотификациите за изменения съгласно член 16, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545, когато съответният разрешаващ орган трябва да оцени правилната категоризация на изменението, вж. точка 3.3.4.1. Това е описано допълнително в блок-схемата за подетап 1.1, точка 4.

Изменение в документацията, която е била част от досието, придружаващо заявлението за разрешение за тип возило, която не е свързана с изменение на техническите характеристики на типа возило, не следва да се счита за изменение на типа возило в рамките на член 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545.

Техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, се състои от документи (чертежи, диаграми, описания, изчисления, функционални спецификации, технически спецификации, доклади от изпитвания, доклади от симулации и др.), които позволяват на организациите за оценяване на съответствието да оценят съответствието със задължителните правила (ТСОС и национални правила), а на заявителите да установят съответствие с приложимото законодателство на ЕС. Промените в тези документи водят до разлики в техническото досие в сравнение с това, което е в основата на издаденото разрешение за тип возило. Такива разлики не представляват „отклонения“ по смисъла на член 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545, когато са редакционни и са свързани с коригиране на грешки в документите (напр. поправка на печатни или други правописни грешки, актуализиране на неточни препратки към други документи, подобрения в текстовете и т.н.). Всяко друго изменение на документите, които съставляват досието, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, следва да се счита за отклонение.

Когато, за да се установи дали основните проектни характеристики са повлияни под праговете, посочени в ТСОС, има нужда от референтна стойност, т.е. стойността на съответния параметър преди изменението, но няма разрешение за тип возило, нито „ЕО“ декларацията за проверка и придружаващо техническо досие (включително оценка от НО), следва да се приеме, че измененията са над праговете, поради което ще се изисква ново разрешение съгласно член 21, параграф 12, буква а).

3.3.3.2.1. Изменения, които не водят до отклонение от техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка на подсистемите — член 15, параграф 1, буква а)

Тази категория изменения не оказва влияние върху извършваните проверки и следователно върху возилото и/или типа возило или документацията, съставляващи основата за издаденото разрешение за тип возило (а именно досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, което включва техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка на подсистемите, поради което тези изменения не е необходимо да бъдат включвани в управлението на конфигурациите на типа возило. Изменението обаче е част от поддръжката на возилото(ата) и трябва да бъде обхванато от управлението на конфигурациите на возилото(ата).

Измененията на возилата, разрешени при предишни режими и неподлежащи на „ЕО“ процедура за проверка, следователно необхванати от „ЕО“ декларациите за проверка, все пак могат да бъдат класифицирани съгласно член 15, параграф 1, буква а) или Регламент (ЕС) 2018/545, въпреки факта, че в този случай няма да има придружаващо техническо досие, ако не е необходимо да се извършват нови проверки от орган за оценяване на съответствието.

3.3.3.2.2. Изменения, които въвеждат отклонение от техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка на подсистемите, но не оказват влияние върху основните проектни характеристики и не пораждаат необходимост от ново разрешение — член 15, параграф 1, буква б)

За изменения, класифицирани съгласно член 15, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545, когато субектът, управляващ изменението, е титуляр на разрешението за тип возило, не е необходимо да се подава заявление за ново разрешение, нито да се иска създаване на версия в ERATV. Това е така, защото проектът (основните характеристики на проекта) все още се счита за съответстващ на вече разрешения тип, въпреки измененията, внесени от притежателя.

Същевременно това оказва влияние върху документацията, която е в основата на издаденото разрешение за тип возило — техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка за мобилните подсистеми, поради което то трябва да бъде обхванато от управлението на конфигурацията на типа возило. Притежателят на разрешението за тип возило изпълнява своите законови задължения: гарантира, че разрешеният тип возило продължава да отговаря на съществените изисквания през целия си жизнен цикъл, че документацията, свързана с типа, и свързаните с нея данни са винаги актуални. Тези задължения включват, наред с другото:

- › документиране на изменението, извършените оценки и обосновката на решението за категоризиране на изменението (т.е. установяване на изискванията и прилагане на CSM RA);
- › при поискване предоставяне на разрешаващия орган на документацията, свързана с изменението;
- › информиране на нотифицираната организация, която е издала предишните сертификати

Тази категория изменения може да окаже влияние върху съответствието на подсистемите със задължителните правила или върху валидността на сертификатите за съответствие. В такъв случай организациите за оценяване на съответствието извършват необходимите проверки и издават съответните сертификати; съответните вписвания в ERATV се актуализират, вж. точка 3.8.4.1.3.

Заявителят за пускане на пазара на мобилните подсистеми може да реши дали е необходима или не нова „ЕО“ декларация за проверка за мобилните подсистеми след изменение по член 15, параграф 1, буква б). НО, която е издала сертификата за изследване на типа или проекта, има задължение да реши дали издаденият преди това сертификат остава валиден

след изменението по член 15, параграф 1, буква б). При това положение, ако се променят позоваванията на сертификатите и/или техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, се очаква „ЕО“ декларацията също да бъде актуализирана, тъй като обикновено тя съдържа позовавания на сертификатите и на придружаващите технически досиета.

Имайте предвид, че с ТСОС за „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ и ТСОС за „Товарни вагони“ се установяват прагове за някои основни проектни характеристики, под които изменението, въпреки че оказва влияние върху основна проектна характеристика, може все пак да бъде класифицирано съгласно член 15, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545, например:

- › увеличение на минималния радиус на хоризонталната крива > 5 m: изменение по член 15, параграф 1, буква в)
- › изменение на спирачното действие над +/- 10 %: изменение по член 15, параграф 1, буква в)
- › увеличение на минималния радиус на хоризонталната крива < 5 m: изменение по член 15, параграф 1, буква б)
- › изменение на спирачното действие в границите на +/- 10 %: изменение по член 15, параграф 1, буква б)

1. TSI clause	2. Related basic design characteristic(s)	3. Changes impacting the basic design characteristic and not classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797	4. Changes impacting the basic design characteristic and classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797
4.2.3.6. Minimum curve radius	Minimum horizontal curve radius capability	Increase of minimum horizontal curve radius of more than 5 m	N/A
4.2.4.5.5 Braking performance – Parking brake	Maximum gradient on which the unit is kept immobilized by the parking brake alone (if the vehicle is fitted with it)	Change of declared maximum gradient of more than ± 10 %	N/A

Фигура 7: Примери от таблица 17а от ТСОС за ЛПСС за изменения в ВДС, които трябва да бъдат класифицирани като такива по член 15, параграф 1, буква б)

Измененията във возилата, разрешени при предишни режими и неподлежащи на „ЕО“ процедура за проверка, следователно необхванати от „ЕО“ декларация за проверка, все пак могат да бъдат класифицирани съгласно член 15, параграф 1, буква б) или Регламент (ЕС) 2018/545, ако е необходимо органите за оценяване на съответствието да извършат проверки (което би повлияло на техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, ако е приложимо), но основните характеристики на проекта не са засегнати.

3.3.3.2.3. Изменение в основните проектни характеристики на типа возило, което не поражда необходимост от ново разрешение — член 15, параграф 1, буква в)

Тази категория изменения оказва влияние върху основните проектни характеристики и върху документацията, съставляваща основата за издаденото разрешение за тип возило. Измененията във возилото и/или типа возило не водят до задействане на критериите, формулирани в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797, в който случай се изисква ново разрешение. Те трябва да бъдат обхванати от управлението на конфигурациите на типа возило. Следва да бъде създадена нова версия на типа возило или нова версия на вариант на типа возило, вж. точка 3.8.4.1.1.

3.3.3.2.4. Изменение на типа возило, което поражда необходимост от ново разрешение — член 15, параграф 1, буква г)

Измененията водят до задействане на критериите, формулирани в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797, в който случай се изисква ново разрешение, вж. точка 3.3.2.4. Те трябва да бъдат обхванати от управлението на конфигурациите на типа возило.

Това е приложимо и за возила, получили разрешение преди прилагането на Директива (ЕС) 2016/797, вж. съображение 16 от Регламент (ЕС) 2018/545.

3.3.3.3. Изменения, управлявани от субект, който не е притежател на разрешението за тип возило

Ако субект, който не е притежател на съществуващото разрешение за тип возило, желае да направи изменение във возилото и/или документацията, която съставлява основата за издадено разрешение за тип возило (изменение категория б), в), г) или да измени (разшири) района на използване, той може:

- › да поиска от съществуващия притежател на разрешението за тип возило да управлява изменението вместо него, в който случай съществуващият притежател на разрешението за тип возило остава притежател на разрешението за тип возило; или
- › сам да управлява изменението. В този случай органът подава заявление за издаване на разрешение за нов тип возило и става заявител. Този субект става притежател на разрешението за тип возило за новия тип возило и поема отговорността за управлението на конфигурациите на новия тип возило като цяло.

Това означава, че:

- › допълнителните изменения на новоразрешения тип возило са извън обхвата на член 15, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545, тъй като субектът, управляващ такива изменения, ще бъде и притежателят на разрешението за тип возило, и
- › притежателят на новоразрешения тип возило може също така да подаде заявление за разрешение за пускане на пазара на возила, съответстващи на новия тип, съгласно член 14, параграф 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2018/545, както за изменения в съществуващи возила (за да бъдат приведени в съответствие с новия тип), така и за новопроизведени возила.

Субектът, управляващ изменението, трябва да гарантира, че:

- › Разрешението за типа возило, което заявителят иска да използва като основа за новото си разрешение, е все още валидно за предвидения обхват на новото разрешение, и
- › Има достатъчна информация (документи) относно типа возило, за да извърши изменението, така че новият тип возило да отговаря на изискванията, а също и за управлението на конфигурациите на новия тип возило (вж. точка 3.3.2.6.2).

Друг субект може да прави изменения в типа возило от името на притежателя на разрешението за тип возило, ако са сключени необходимите договорни споразумения, но притежателят на разрешението за тип возило ще бъде заявителят за разрешение за новия тип возило или за нов вариант на типа возило. В такъв случай ролята на притежател на новото разрешение за тип возило ще остане възложена на субекта, който притежава съществуващото разрешение за тип возило.

Таблица 4: Обобщение на категориите изменения в типовете возила и видовете разрешения

Изменение	Субект, управляващ изменението	
	Притежател на разрешението за тип возило	Непритежател на разрешението за тип возило
Категория по член 15, параграф 1, буква а)	Няма изменение в типа возило. Не се издава разрешение.	
Категория по член 15, параграф 1, буква б)	Няма изменение в типа возило. Не се издава разрешение. Следва да се актуализират техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка на подсистемите и вписванията в ERATV.	Субектът, управляващ изменението, става заявител. Подаване на заявление за първо разрешение или ново разрешение за тип возило (нов тип).

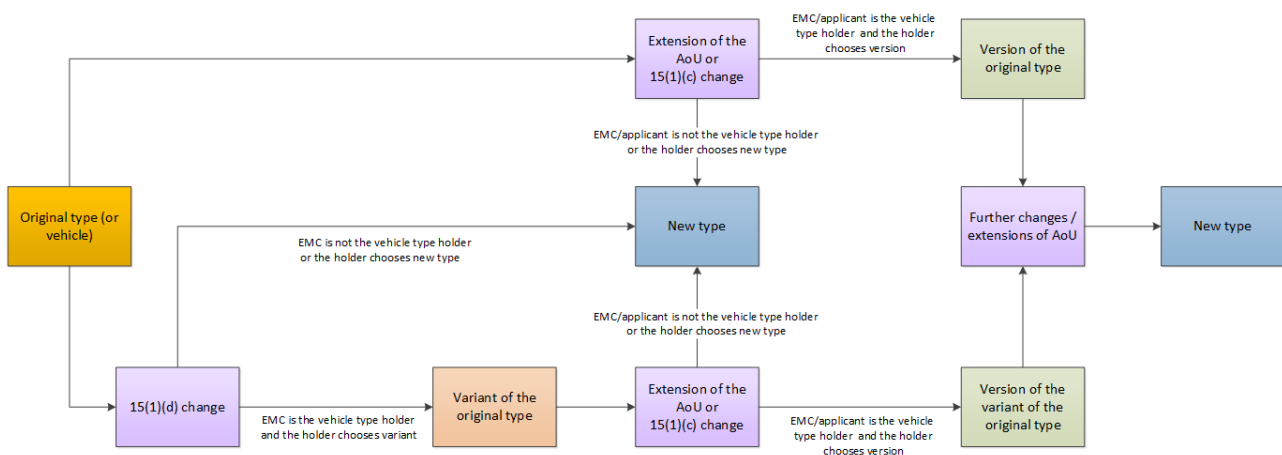
Таблица 4: Обобщение на категориите изменения в типовете возила и видовете разрешения

Изменение	Субект, управляващ изменението	
	При поискване следва да се предостави информация на разрешаващия орган и/или на НОБ за района на използване	
Категория по член 15, параграф 1, буква в)	Искане за създаване на нова версия на типа возило или нова версия на вариант на типа возило. На разрешаващия орган се предоставя съответната информация. Разрешаващият орган регистрира новата версия на типа возило или варианта на типа возило в ERATV.	Субектът, управляващ изменението, става заявител. Подаване на заявление за първо разрешение или ново разрешение за тип возило (нов тип).
Категория по член 15, параграф 1, буква г)	Подава се заявление за искане на ново разрешение. (Може да се избере да се иска първо разрешение)	Субектът, управляващ изменението, става заявител. Подаване на заявление за първо разрешение или ново разрешение за тип возило (нов тип).

3.3.3.4. Възможности за създаване на варианти и версии на возило или тип возило

Както вече беше обяснено в точки 3.2.2.13, 3.2.2.14 и 3.2.2.16, възможностите за създаване на варианти или версии са ограничени поради определенията на вариант, версия, случай на ново разрешение и случай на разрешение за разширяване на района на използване, заедно с разпоредбите на член 14, параграф 2 и член 15, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545. Между тях има разлика в зависимост от това дали субектът, управляващ промяната, или заявителят са притежатели на съществуващото разрешение за тип возило или не.

Следващата схема, която допълва таблица 5 в раздел 3.3.3.3, обобщава различните възможности за създаване на варианти и версии, като се отчита също така дали субектът, управляващ изменението, е притежател на разрешението за тип возило или не.



Фигура 8: Възможности за създаване на варианти и версии

3.3.4. Член 16: Изменения във вече разрешено возило

3.3.4.1. Уведомление за изменения във возилата съгласно член 16, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545

Член 16, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545 се прилага за субектите, управляващи измененията, които не са притежатели на съответното разрешение за тип возило. Това може да се случи или когато няма разрешение за тип возило (напр. возило, разрешено преди Директива 2008/57/ЕО), или когато субектът, управляващ изменението, е организация, различна от притежателя на разрешението за тип возило. Когато субектът, управляващ изменението, е притежателят на разрешението за тип возило, член 16, параграф 4 не може да се прилага.

В случаите, когато субектът, управляващ изменението, не е притежател на разрешението за тип возило, той трябва да направи избор между:

- › подаване на заявление за ново разрешение съгласно член 15, параграф 4. Субектът, управляващ изменението, ще стане притежател на новия тип, който ще бъде разрешен. Новият тип може да се използва за последващо разрешаване на возила в съответствие с този тип.

- › подаване на уведомление съгласно член 16, параграф 4, което може да обхваща няколко идентични возила. В този случай субектът, управляващ измененията, не става притежател на нито един тип (тъй като няма нов тип, който да бъде разрешен). За последващи (идентични) возила субектът, управляващ изменението, може да подаде нови уведомления.

Правната рамка не налага ограничения за броя на возилата, които трябва да бъдат обхванати от нотификацията, нито за броя на нотификациите, които могат да бъдат подадени (например, за да се обхванат целият парк от идентични возила).

В случай на изменения, класифицирани съгласно член 15, параграф 1, буква в) или Регламент (ЕС) 2018/545, когато субектът, управляващ изменението, не е титуляр на разрешението за тип возило, не е възможно да се поиска създаване на версия в ERATV съгласно член 15, параграф 3. Органът, който управлява изменението, прави избор между ново разрешение или уведомление, както е описано по-горе.

Уведомленията за изменения във возилата съгласно член 16, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545 следва да се изпращат от субекта, управляващ изменението, на разрешаващия орган, който ще бъде засегнат, ако се изисква заявление за искане на разрешение. В случай че уведомлението трябва да бъде адресирано до Агенцията, действаща като разрешаващ орган, процесът на подаване на уведомление е описан на уебсайта на Агенцията:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948

В случай, че нотификацията трябва да бъде насочена към съответния НОБ в ролята му на разрешаващ орган, субектът, управляващ изменението, следва да се обърне към съответния НОБ, за да установи къде да изпрати нотификацията.

Когато Агенцията като разрешаващ орган е получила нотификация, може да е необходимо разрешаващият орган да се консултира със съответните НОБ за района на използване в случаите, когато трябва да се извърши проверка на параметрите съгласно националните правила. Съответните НОБ за района на използване трябва да предоставят на разрешаващия орган резултатите от своята оценка за следните аспекти:

- › приложимите национални правила са правилно идентифицирани във формуляра за подаване на уведомлението;
- › националните правила, прилагани за оценяване на съответствието на измененията, са тези, които са в сила към момента на подаване на нотификацията;
- › приложимите национални правила не изискват ново разрешение за разглежданите промени, и
- › националните правила се вземат надлежно под внимание при оценяването на процеса на установяване на изискванията по отношение на същественото изискване за безопасност и на безопасното интегриране на подсистемите

Съответните НОБ за района на използване трябва да отговорят на искането без неоправдано забавяне и най-малко в рамките на един месец от искането.

Субектът, управляващ изменението, може да я приложи след уведомяване и изменените возила могат да се използват веднага след това, без да е необходимо да се чака мотивирано решение от съответния разрешаващ орган. Ако обаче резултатът от оценяването на разрешаващия орган е, че категоризацията, извършена от субекта, управляващ изменението, е погрешна и че изменението задейства член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797 и изисква ново разрешение, субектът, управляващ изменението, подава заявление за искане на разрешение посредством системата за обслужване на едно гише, без да се засягат разпоредбите на член 26 от Директива (ЕС) 2016/797 и член 53 от Регламент (ЕС) 2018/545 (действието на разрешението на вече изменените возила може да бъде спряно в зависимост от особеностите на измененията и коригиращите мерки, предложени от ЖП).

Следва да се отбележи, че когато субектът, управляващ изменението, направи изменение на возило, категоризирано в съответствие с член 15, параграф 1, буква в) и въз основа на определението за тип возило в член 2, точка 26 от Директива (ЕС) 2016/797, возилото вече няма да спада към разрешените тип возило и да бъде в съответствие с него.

3.3.4.2. Привеждане на возило в съответствие с друга версия на типа возило (създадена след изменение по член 15, параграф 1, буква в))

Като се има предвид, че измененията, които са класифицирани съгласно член 15, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/545, не водят до необходимост от ново разрешение, а до необходимост от публикуване на версия в ERATV (съгласно член 15, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2018/545), съществуващите возила, съответстващи на базовия тип, които са изменени, за да съответстват на версия на типа, не изискват ново разрешение за пускане на пазара в съответствие с версията. Ползвателят трябва да актуализира регистрацията в NVR/ECVVR/EVR, за да се позове на новосъздадената версия (а не на базовия тип).

Въпреки това возилата, които са новопроизведени в съответствие с версия на тип возило/версия на вариант, трябва да получат разрешение за пускане на пазара в съответствие с член 14, параграф 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2018/545.

3.3.4.3. Привеждане на возило в съответствие с друг тип возило

Като се има предвид, че измененията в разрешено возило, които са класифицирани съгласно член 15, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545, водят до необходимостта от ново разрешение, преместването на возила между различни типове возила (т.е. извършването на необходимите изменения във возилата, за да съответстват на друг тип) и/или варианти на различни типове, когато целевият тип/вариант все още не е разрешен, не може да бъде управлявано чрез случая на разрешение, посочен в член 14, параграф 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2018/545. Първо се разрешава новият тип/вариант на возилото.

Измененията във возилата с цел привеждането им в съответствие с вече разрешен вариант (или нов тип, произтичащ от съществуващия) на типа возило, на който те са отговаряли преди, ще изискват издаването на нова декларация за съответствие с варианта на типа возило и заявление за разрешение за пускане на пазара в съответствие с типа/варианта съгласно член 14, параграф 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2018/545.

3.3.4.4. Изменения във возилата, категоризирани в съответствие с член 15, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545, когато субектът, управляващ изменението, е и притежател на разрешение за тип возило

Когато субектът, управляващ изменението, който е и притежател на разрешението за тип возило, категоризира изменение в съответствие с член 15, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545, не е необходимо да се включва разрешаващият орган, нито да се актуализира регистърът на возилата (NVR/ECVVR/EVR). Изменението може да бъде извършено без допълнителни действия. Ползвателят остава обаче отговорен за осигуряване на управлението на конфигурациите на возилата.

3.3.4.5. Изменения, свързани със замени в рамките на ремонт

Член 16, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545 обхваща измененията във возилата (а не в типовете возила), свързани с техническото обслужване, т.е. с подмяната на счупени, неизправни или износени компоненти. Когато заменящата част е 100 % идентична със заменената част, такова изменение не изисква разрешение, нито друго актуализиране в техническите досиета или в ERATV. В някои случаи обаче не е възможно да се намерят 100% идентични резервни части на пазара (например поради остаряване, фалит на производителя и др.) и е необходимо да се използват други компоненти с идентични функции и работни показатели, макар и не идентични.

В тази връзка „идентични функции и работни показатели“ следва да се разбират по следния начин: новият компонент не притежава нови функции или не добавя нови функции към системата, в която е интегриран, не предизвиква промяна в работните показатели (независимо дали става въпрос за

увеличение или намаление) и не оказва отрицателно въздействие върху безопасността (нивото на безопасност се запазва поне без нови опасности/рискове). Целта е замяна едно към едно (същите вложени материали, същият резултат, същите принципи на работа), свързана с ремонта (превантивен или коригиращ), и следваща подхода plug & play („включи и работи“): отстранява се старият компонент, инсталира се новият, без да е необходима друго изменение или адаптация. Операциите за монтиране на новата част трябва да са идентични с тези, необходими за замяната ѝ с друга 100% идентична част. С други думи, това е замяната на даден елемент с идентичен, който може да е малко по-различен поради изминалото време, остаряване, смяна на доставчика и т.н.), но все пак е еквивалентен.

Управлението на измененията на возилата попада в отговорностите на ползвателя на возилата и подлежи на надзор от страна на НОБ (т.е. ако бъде установено неправилно разпределение на изменение в категория 16, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545, отговорността се поема от ползвателя и НОБ може да предприеме необходимите действия в съответствие с член 26 от Директива (ЕС) 2016/797, включително временно спиране на действието и отнемане на разрешението).

3.3.5. Член 17: Идентифициране на правилата, включително за неприлагане на технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС)

Заявителят носи отговорност за идентифицирането и осигуряването на спазването на всички приложими изисквания. Това не пречи на заявителя да търси подкрепа, съвети или консултантски услуги от трети страни.

3.3.5.1. Идентифициране на приложимите правила

Приложими са правилата, които са в сила, когато заявителят подава искането си (заявлението) чрез системата за обслужване на едно гише съгласно член 4, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797. ТСОС съдържат специфични разпоредби, които позволяват при определени обстоятелства да се прилагат предишни им версии. Допълнителни насоки могат да бъдат намерени в раздел 3 от указанията за прилагане на ТСОС за ЛПСС и ТСОС за „Товарни вагони“.

За категоризирането на измененията съгласно член 15, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545 във возила, разрешени преди 2008/57/ЕО или пуснати в експлоатация преди 19 юли 2010 г. (т.е. возила, които не отговарят на изискванията на ТСОС), правилата, които трябва да се вземат предвид, са тези, които са в сила, когато субектът, управляващ измененията, извършва анализа. Това включва и оценка на ефекта от промените в непроменените части.

За да се отчете обстоятелството, че при проектите за разрешаване на возила често минава дълъг период от време от идентифицирането на приложимите правила до подаването на искане чрез системата за обслужване на едно гише, правилата (ТСОС и националните правила) следва да предвиждат преходни механизми. Съществува и възможност за неприлагане на ТСОС съгласно член 7 от Директива (ЕС) 2016/797, вж. точка 3.3.5.4. Случаят, който има вероятност да бъде приложен между фазата на проектиране и подаването на заявление за искане на разрешение е описаният в член 7, параграф 1, буква а) за всеки елемент, („...който е в напреднал етап на развитие или е предмет на договор в процес на изпълнение към датата на прилагане на съответните ТСОС“).

По настоящем базата данни с референтни документи (RDD) е инструментът за публикуване и класифициране на националните правила, свързани с издаването на разрешения за возила:

<http://rdd.era.europa.eu/rdd/>

Състоянието на процеса на прецизиране на националните правила, които са приложими в допълнение към ТСОС, е обобщено на началната страница на RDD.

3.3.5.2. Приложимост на точка 7.1.4 от TCOC за ЛПСС за специални возила като релсови специализирани самоходни машини (PCCM)

Допълнителни разяснения могат да бъдат намерени в ръководството за прилагане на TCOC за ЛПСС, което е достъпно на уебсайта на Агенцията.

3.3.5.3. Несъвършенства на TCOC

Вж. точки 2.3 и 2.5 от ръководството за прилагане на TCOC, което е достъпно на уебсайта на Агенцията (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.3.5.4. Неприлагане на TCOC

Вж. точка 2.4 от ръководството за прилагане на TCOC, което е достъпно на уебсайта на Агенцията (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

Когато в съответствие с член 7 от Директива (ЕС) 2016/797 ДЧ са разрешили на заявителя да не прилага една или повече TCOC или части от тях, това следва да бъде приложимо само за конкретен проект, който обхваща специфични серии от возила и определен район на използване.

Следователно разрешението за тип возило ще бъде валидно само за сериите от возила, за които ДЧ са разрешили на заявителя да не прилага една или повече TCOC или части от тях, и при условията, посочени в искането за неприлагане. Ако даден производител иска да получи разрешение за нова или за по-късна серия от возила от този тип, той трябва да получи нов пакет разрешения за неприлагане в подкрепа на новия тип возило и разрешение за пускане на возило на пазара за возило или серия от возила, разрешени при съответствие с типа.

3.3.5.5. TCOC и национални правила

Вж. точка 2.7.1 от ръководството за прилагане на TCOC, което е достъпно на уебсайта на Агенцията (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.3.5.6. Частичен избор на изисквания от по-нова версия на дадена TCOC в сравнение с приложимата за оценяването TCOC

Допълнителни указания могат да бъдат намерени в насоките за прилагане на TCOC.

3.3.5.7. Приемливи начини за постигане на съответствие

Допълнителни указания могат да бъдат намерени в насоките за прилагане на TCOC.

3.3.5.8. Иновативни решения

Допълнителни указания могат да бъдат намерени в насоките за прилагане на TCOC.

3.3.5.9. Приемливи национални начини за постигане на съответствие:

Вж. точка 2.7.1 от ръководството за прилагане на TCOC, което е достъпно на уебсайта на Агенцията (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.3.6. Член 18: Идентифициране и дефиниране на необходимите мерки при използване на возилото при изпитвания по железопътната мрежа

По отношение на изпитванията по железопътната мрежа, параметър 1.4 „Национално изискване за изпитване“ от посоченото по-горе решение включва националните правила (ако има такива) за изпитванията по железопътната мрежа. Националните правила, записани срещу този параметър, предоставят информация относно това какво трябва да направи/ предостави заявителят, за да използва дадено возило за изпитвания по железопътната мрежа на ДЧ.

3.3.7. Член 19: Временно разрешение за използване на возило за изпитване по железопътната мрежа

Когато е необходимо да се издаде временно разрешение за използване на возило за изпитване по железопътната мрежа, отговорността е единствено на съответния НОБ за района на използване. Както е посочено в член 21, параграф 3 и член 21, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/797, единствено разрешаващият орган и/или съответният НОБ за района на използване имат право да поискат от заявителя да извърши изпитване по железопътната мрежа. УИ не следва да иска от заявителя да извършва изпитване по железопътната мрежа и не следва да налага никакви технически изисквания относно проекта на возилото (вж. точка 3.2.3.4 за отговорностите на УИ).

Често изпитванията по железопътната мрежа са необходими, за да се осигурят данни за съответствието като част от „ЕО“ проверката на подсистемите. Следователно те трябва да се проведат преди да бъде разрешен типът возило и/или да бъде разрешено пускането на возилото на пазара и преди да бъде съставен пълният набор от данни за спазването на съответните изисквания. Понастоящем, в зависимост от съответната ДЧ и нейната правна рамка, увереността, че рисковете, свързани с експлоатацията на возилото, се управляват, може да бъде постигната по различни начини, както е описано в следващите точки.

3.3.7.1. Временно разрешение за използване на возило за изпитване по железопътната мрежа

Когато в правната рамка на дадена ДЧ се посочва, че за използването на возилото за изпитвания в мрежата се изисква временно разрешение, в нея трябва да се посочат:

- › процедурите, които трябва да бъдат прилагани;
- › изискваната документация, включително форматът, в който тя трябва да бъде предоставена;
- › критериите за вземане на решение, които трябва да се прилагат за издаването на временно разрешение за използване на возило за изпитване по железопътната мрежа; и
- › сроковете, които трябва да се спазват при оценяването от съответния НОБ.

Срокът за издаване на временно разрешение за извършване на тестове в мрежата от страна на НОБ не е определен нито в Директива (ЕС) 2016/797, нито в Регламент (ЕС) 2018/545. След като решението бъде взето, ЖП и УИ ще се нуждаят от време, за да създадат необходимите условия за извършване на изпитванията по железопътната мрежа. При планирането на сроковете за заявлението си за искане на временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа и при извършването на изпитванията по железопътната мрежа заявителят следва да вземе предвид времето, необходимо за тези процеси.

Временното разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа се издава само за целите на изпитването: с него не се разрешава возилото да бъде въведено в употреба за превозване на пътници или товари или за каквато и да е друга цел, за която се планира то да бъде пуснато на пазара.

Препоръчително е заявителят, съответното ЖП, съответният НОБ и УИ да работят съвместно, за да постигнат съгласие за обща стратегия относно издаването на временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа, така че сроковете да не се удължават поради необходимостта от предоставяне на поредица от заявления, които да обхващат поотделно всеки етап от изпитванията. Вместо това едно заявление, в което са определени етапите на изпитване и критериите за успешно/ неуспешно преминаване на всеки от тях, може да формира основата за издаване на едно временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа и да даде възможност на УИ да въведе механизмите за целия план на изпитванията по железопътната мрежа.

3.3.7.2. Прилагане на системата за управление на безопасността на железопътното предприятие

Независимо дали националната нормативна уредба на дадена ДЧ включва правно изискване за издаване на временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа,

ЖП, което експлоатира возилата за изпитвания по железопътната мрежа, следва да използва своята СУБ, за да управлява рисковете чрез оперативно планиране, управление на активите и механизми за интерфейса между мрежата и возилата. Когато съответният НОБ е предоставил временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа ЖП не е необходимо да дублира оценяването на елементите, които съставят част от националната нормативна уредба относно издаването на временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа.

За целите на използването на возила за изпитвания по железопътната мрежа за района на използване СУБ на ЖП следва да включва общи механизми за използването на возилата за изпитвания по железопътната мрежа. Те ще изискват изготвянето на по-конкретни процеси и процедури в рамките на плана за изпитвания, които ще обхващат действителните изпитвания по железопътната мрежа. Когато няма изискване за временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа, се очаква процесите и процедурите на ЖП да включват въпросите, които в противен случай биха били посочени в искането за временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа (вж. точка 3.3.7.1 по-горе). Във всички случаи те трябва да приложат CSM RA, за да се оцени въздействието от използването на возилото за изпитвания по железопътната мрежа и дали те представляват значително изменение, което изисква прилагането на процедурата за управление на риска, описана в CSM RA (по-долу).

Всички остатъчни оперативни рискове, породени от използването на возилото за изпитвания по железопътната мрежа следва да бъдат управлявани чрез СУБ, например:

- › взаимодействия с УИ;
- › избора на машиниста/ ръководителя на машинистите, който ще контролира движението на влака по време на изпитванията по железопътната мрежа;
- › ролята на другите лица, на които е разрешено да бъдат във влака;
- › процедурите за започване и завършване на изпитванията по железопътната мрежа, включително как возилото ще пътува между мястото си на домуване и участъка за изпитване; и
- › процедурите за реагиране при извънредни ситуации, включително стъпките, които трябва да бъдат предприети, ако някой от съгласуваните параметри за безопасност бъде превишен.

СУБ включва процесите, които трябва да бъдат следвани, за да се гарантира, че с всички страни, които могат да бъдат засегнати от изпитанията по железопътната мрежа, са били проведени консултации и че е имало ефективна комуникация за съгласуваните процедури.

3.3.7.3. Оценяване на рисковете

Използването на возило за изпитвания по железопътната мрежа означава, че има аспекти от возилото, които не са напълно известни, като например поведението на спирачната система или ефективността на комуникацията между бордовите и наземните системи: това е причината, поради която са необходими изпитвания по железопътната мрежа. Процесът на управление на безопасността, който включва оценяване на риска, осигурява структуриран начин за идентифициране на средствата за контрол на рисковете, които обичайно се управляват чрез прилагането на правила, и поради това може да е част от процеса на издаване от съответния НОБ на временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа. Той може да е част и от процедурите за управление на безопасността на ЖП и на УИ, ако липсва процес за издаване на временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа.

Заявителят и ЖП ще трябва да си сътрудничат, за да се гарантира, че при оценяването на рисковете се отчитат инженерните елементи на возилото и оперативните аспекти на използването на возилото за изпитвания по железопътната мрежа.

Процесът на установяване на изискванията и идентифициране на правилата, който се провежда на всеки етап от проекта, ще осигури основа за идентифициране на опасностите. Опасностите, които все

още не са поставени под контрол чрез спазването на правилата, може да бъдат управлявани чрез комбиниране на принципите за приемливост на риска.

При оценката на рисковете следва да се вземе предвид дали следва да се извършват актуализации в хода на изпитванията на мрежата. Независимо дали процесът на оценяване на риска се извършва на един или на няколко етапа, провеждането на текущ преглед на валидността на използваната за оценяването на риска информация е част от процедурите за управление на безопасността. Що се отнася до изпитванията по железопътната мрежа, получените резултати ще покажат дали заключенията от оценката на риска могат да продължат да се използват или е необходима нова оценка: например географските различия в ефективността на комуникационните системи може да показват, че трябва да се проведат по-подробни изпитвания по железопътната мрежа, като в подкрепа на това евентуално може да е необходимо преразглеждане на оценката на риска.

3.3.7.4. Процедури на управителя на инфраструктура за изпитванията по железопътната мрежа

За да поиска достъп до коловоза с цел използване на возило за изпитвания по железопътната мрежа, заявителят следва да направи справка с националните правила, посочени по параметър 1.4 от Решение 2015/2299/ЕС. Тези правила касаят националните процедурни изисквания за изпитванията по железопътната мрежа (вж. точка 3.3.7) и следва да описват:

- › сроковете за достъп до инфраструктурата; и
- › необходимата информация, която заявителят следва да предостави на УИ.

УИ следва да оцени естеството на изпитванията, които да бъдат извършени по железопътната мрежа, и необходимите условия, за да идентифицира и осигури – в срок от три месеца след подаването на искането – както следва:

- › работните условия, които да се прилагат за возилото по време на изпитванията по мрежата, като например избягване на експлоатация при влошен режим на тяговата система, т.е. намален брой на работещите конвертори в изпитвания влак;
- › всички необходими мерки, които трябва да се вземат във връзка с инфраструктурата, за да се гарантира безопасна и надеждна експлоатация по време на изпитванията по мрежата (напр. да не се причинява нарушаване на движението); и
- › всички необходими мерки в инфраструктурните съоръжения по време на изпитванията по мрежата (напр. по-високо от обикновеното напрежение на контактната мрежа).

УИ следва да предостави на заявителите и на ЖП информация относно инфраструктурата по недискриминационен начин. Това се постига чрез записване на съответната информация в регистъра на инфраструктурата (RINF), в референтния документ за железопътната мрежа на УИ и чрез осигуряване на всякаква друга информация, която е от значение.

Ако е необходимо, съответните НОБ за района на използване следва да приложат всички подходящи мерки, за да гарантират, че управителите на инфраструктура осигуряват възможност необходимите изпитвания по мрежата да се извършат в посочените по-горе срокове.

Разпределението на влаковите маршрути е отделен процес, който се извършва от ЖП и УИ и не попада в обхвата на практическите разпоредби за разрешаването на железопътни возила.

3.3.8. Член 20: Идентифициране на предвидените условия за използване на возилото и други ограничения

Условията за използване на возилото и другите ограничения са част от техническите характеристики на возилото и/или съставляват границите на предвижданото използване на возилото. Условията за използване:

- › са основни проектни характеристики съгласно член 48, буква в), подточка iii) от Регламент (ЕС) 2018/545 (вж. точка 3.8.2);
- › следва да се формулират с технически термини, а не по географски признак (напр. линията между А и Б).

- › попадат в обхвата на Решение 2011/665/ЕС относно ERATV посредством:
 - кодирани условия за използване и други ограничения (параметър 3.1.2.3), и
 - некодирани ограничения за използване и други ограничения (параметър 3.1.2.4)
- › може да изискват преговори и споразумение между заявителя, ЖП, ползвателя и/или УИ, по-специално в случай на външни ограничения за експлоатацията и/или поддръжката на возилото;
- › следва да бъдат взети под внимание от ползвателя на возилото в СУБ;

Идентифицирането на условията за използване се извършва на три основни етапа:

- › **Етап на проектиране:** по време на първия етап от процеса на разрешаване на железопътни возила (етап 1: подготовка на заявлението, вж. точка 3.3), заявителят следва да идентифицира предвидените условия за използване и другите ограничения (като габарити, максимална скорост, ограничения на скоростта, породени от изолацията на части от спирачната система, температурен диапазон и т.н.), които са приложими, като вземе предвид техническите характеристики на возилото и/или типа возило и предвидените условия на експлоатация.
- › **Оценка на съответствието:** в резултат от оценката на съответствието (етап 3: оценка на съответствието, вж. точка 3.5) може да бъде необходимо да се добавят допълнителни условия за използване с цел спазване на съответните изисквания (напр. ограничаване на максималната експлоатационна скорост във влошени експлоатационни условия, като например липса на някои спирачни модули, или ограничаване на броя на разрешените конфигурации от токоснематели и т.н.). Тези условия за използване се определят от заявителя след съгласуване със съответните организации за оценяване. Вж. точка 3.5.3 за допълнителна информация относно намаляването на несъответствията с ТСОС посредством условията за използване.

Като част от оценката за съответствие спрямо приложимите хармонизирани стандарти може да бъдат идентифицирани известни условия за използване, произтичащи от неизправност в оборудването, като например намаляване на скоростта при намаляване на въздуха в пневматичното окачване. Не се предвижда в условията за използване да бъде включен ефектът от всяка евентуална неизправност на компонентите. Въпреки това оценяването на тези сценарии представлява част от процеса на проектиране.

Някои от условията за използване произтичат от установяването на изискванията, както и от процеса за оценяване на риска, по-специално от използването на процеса за оценяване на риска, посочен в приложение I към CSM RA за изискванията, свързани с безопасността (същественото изискване за безопасност в рамките на подсистемите и безопасното интегриране на подсистемите).

Когато условията за използване са свързани с безопасността, те трябва да бъдат проверени от съответната оценяваща организация, за да се гарантира, че те са в съответствие с процеса на оценка на риска, извършен от заявителя, и не въвеждат допълнителни рискове за безопасността. Задачата е да се провери дали процесът на оценка на риска, посочен в приложение I към CSM RA, е приложен, когато се изисква. Ролята на оценяващата организация не е да проверява дали условията за използване, които заявителят е включил в заявлението за искане на разрешение за возилото:

- може да възпрепятстват експлоатацията на возилото от търговска гледна точка (напр. намаляване на максималната експлоатационна скорост, малък пробег между ремонтите операции и т.н.); или
- да извършва техническа оценка на възможните условия за използване, необходими за коригиране на несъвършенствата на ТСОС и/или националните правила.

НО и/или ИО – всяка от тях за частите, за които отговаря – също следва да извършат кръстосана проверка на условията за използване, за да потвърдят, че те са съгласувани с извършените оценявания (включително условията за използване за оперативната съвместимост и как са

прехвърлени в условията за използване за подсистеми, когато е целесъобразно). След това заявителят съставя досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, и подава заявлението за искане на разрешение чрез системата за обслужване на едно гише (етап 4: подаване на заявлението, вж. точка 3.6). Всички условия за използване, идентифицирани преди този етап, следва да бъдат посочени в заявлението за искане на разрешение.

Условията за използване следва да бъде съсредоточен върху важни аспекти, които трябва да бъдат спазвани, за да се гарантира, че основните изисквания са изпълнени (включително техническата съвместимост с мрежата) и че подсистемите са технически съвместими помежду си и са безопасно интегрирани във возилото, например експлоатационни ограничения (ограничения на скоростта във влошени режими, разрешени конфигурации на пантографа и др.). Заявителят не следва да разглежда като условия за използване аспекти, които не налагат никакви условия за експлоатация на возилото или други ограничения и са по-скоро:

- наблюдения, забележки или изявления от органи за оценяване на съответствието (нотифицирани организации, избрани организации и/или оценяващи организации) или други страни;
- препратки към документи (напр. ръководство за водача или за експлоатация, план за поддръжка, оценка на риска, списък на ограниченията, изнесени към експлоатацията, поддръжката и/или инфраструктурата, и др.);
- дублиране на стойности на техническите параметри,
- и др.

Заявителят е отговорен да гарантира, че ограниченията, които се пренасят към други участници и/или дейности (напр. поддръжка, експлоатация и др.), са надлежно отчетени в съответните документи (напр. план за поддръжка, ръководство за водачите и др.). Трябва да се отбележи, че такива външни ограничения не винаги са условия за използване, от гледна точка на това, че не налагат условие за използването на возилото. Всяко изнесено ограничение трябва да бъде анализирано от заявителя, за да реши дали то следва да се счита за условие на използване по смисъла на член 20 от Регламент (ЕС) 2018/545 или не.

Заявителят за разрешение също така гарантира, че „ЕО“ сертификатите за проверка, „ЕО“ декларациите за проверка и досието на заявлението са съгласувани. Ако е необходимо да се актуализират сертификатите или декларациите, за да се приведат в съответствие с условията за използване, които заявителят иска да предложи, той трябва да поддържа връзка с оценяващите организации и/или със заявителите за пускане на пазара на мобилните подсистеми/с производителите.

Обърнете внимание, че условията за използване на возилото и/или типа возило трябва да се посочат във:

- формуляр на заявление чрез системата за обслужване на едно гише (ниво на возило и/или тип возило), и
- когато Агенцията е разрешаващият орган, вижте точка 3.11.1.2 (образец за попълване).

Условията за използване за мобилни подсистеми трябва да бъдат описани в „ЕО“ декларацията за проверка (което ще се основава на условията и ограниченията за използване в „ЕО“ сертификатите за проверка), или директно в декларациите, или в отделен документ, когато са дълги и/или сложни. В такъв случай документът се посочва и прилага към декларацията и се счита за част от нея.

- › **Процес на разрешаване:** разрешаващият орган и/или НОБ за района на използване могат да посочат допълнителни условия за използване в резултат на тяхната оценка на заявлението и на досието, придружаващо заявлението (етап 5: обработка на заявлението, точка 3.7, и етап 6: окончателна документация и разрешаване, точка 3.8.2).

Разрешаващият орган и/или съответните НОБ за района на използване не следва да проверяват дали предложените от заявителя условия за използване (включително външните ограничения) са разумни от търговска гледна точка (например риск от неизпълнение на договорните задължения на производителя с ЖП чрез налагане на условия за използване, които могат да затруднят експлоатацията на возилото), нито да проверяват дали изнесените ограничения са били приети от съответния участник. Обхватът на оценяването следва да бъде ограничен до съгласуваността, пълнотата и относимостта (включително кръстосаните проверки от страна на съответните организации за оценяване) на набора от условия за използване, предложени от заявителя.

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване могат също така да премахнат някои от предложените от заявителя условия за използване, ако предложението на заявителя всъщност не налага никакво условие за използване на возилото или друго ограничение.

В издаденото разрешение за тип возило и/или за пускане на возило на пазара (етап 6: окончателна документация и разрешение, вж. точка 3.8.2) следва да са отразени всички идентифицирани условия за използване.

Заявителят има възможност да подаде жалба в случай на несъгласие с условията за използване, наложени от разрешаващия орган, вж. точка 3.8.5.

В случай на ново разрешение и/или разширяване на района на използване заявителят трябва да включи във формуляра на заявлението условия за използване от предишното разрешение, които все още са приложими, въпреки че не са в обхвата на оценките, които трябва да бъдат извършени от разрешаващия орган (наследени условия за използване), вж. също точка 3.8.2.3. Условията за използване в заявлението за искане на разрешение трябва да съответстват на тези, посочени в „ЕО“ декларациите за проверка, въпреки че не е необходимо те да са идентични, т.е. не всички условия за използване, посочени в „ЕО“ декларацията за проверка, са подходящи за возилото (някои условия за използване са подходящи само за интеграцията между мобилните подсистеми).

3.3.9. Член 21: Идентифициране на оценяванията на съответствието

3.3.9.1. Издаване на разрешение на предварително установени композиции

В глава 2.2.1 от ТСОС за „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ се определят:

- › **Единица:** общ термин, използван за назоваване на подвижния състав; една „единица“ може да се състои от няколко „возила“.
- › **Влак:** оперативна композиция, състояща се от една или повече единици
- › **Неделима композиция:** влакова композиция, която може да бъде променена само при заводски условия

Неделимата композиция обикновено следва да бъде разрешена като цяло, тъй като тези единици не са проектирани за демонтиране и повторно сглобяване в работилница, тъй като има нужда от специфични инструменти и оборудване, софтуер, ноу-хау и т.н. Това е така, защото има физически връзки, които не са на принципа „включи и работи“, софтуер, който зависи от броя и типа на возилата (напр. тягова система, система за влакова защита, система за управление и наблюдение на влака, врати) и др.

Освен това отделните возила не могат да работят самостоятелно и се нуждаят от други возила, за да изпълнят основните изисквания.

- › **Предварително установена композиция:** влакова композиция от няколко съединени единици, която е определена на етапа на проектиране и може да бъде преконфигурирана по време на експлоатация.

Ако заявителят поиска разрешение за предварително установена композиция, разрешаващият орган предоставя едно разрешение за тип, в което са описани възможностите за

преконфигуриране по време на експлоатация. Композицията не може да бъде променена в друга конфигурация, която не е включена в разрешението (напр. с повече вагони или различен тип локомотив).

- › **Многоцелева експлоатация:** работна композиция, която се състои от повече от една единица (например неделими влакови състави, проектирани така, че няколко от тях да могат да бъдат свързани и експлоатирани като един влак, от 1 кабина на машинист, локомотиви, проектирани по такъв начин, че няколко от тях да могат да бъдат включени във влак и да се управляват от една кабина на машинист).
- › **Обща експлоатация:** дадена единица е проектирана за обща експлоатация, когато единицата е предназначена да бъде съединена с други единици във влакова композиция, която не е била определена на етапа на проектиране.

Ако даден заявител поиска разрешение за вагони за обща експлоатация, влаковата композиция е извън обхвата на процедурата за издаване на разрешение и се управлява от ЖП в обхвата на неговата СУБ. Разрешаващият орган може да предостави разрешение за вагоните със съответните условия и ограничения на използване по отношение на свързването с други вагони/возила (ако има такива).

Възможно е возилата от предварително установена композиция или неделим влаков състав да бъдат разрешавани поотделно, така както ако са предназначени за обща експлоатация, с редица условия за използване, свързани с интеграцията на ниво влак (и много други аспекти, които не биха могли да бъдат проверени отделно, тъй като са изисквания на ниво влак).

Разрешението обаче може да не обхваща някои аспекти, които могат да бъдат оценени само на ниво влакова композиция. Някои характеристики или някои оценки на единицата, предназначена за използване в обща експлоатация, изискват определени ограничения по отношение на влаковите композиции, както е посочено в точки 4.2 и 6.2.7 от ТСОС за ЛПСС.

Предварително установените композиции могат да се разглеждат като междинно звено между неделим влаков състав и единици за обща експлоатация от гледна точка на това, че могат да бъдат променени в заводски условия (без необходимост от специфични инструменти, процедури и др.), но все пак има някои ограничения, които трябва да се вземат предвид, поради конструкцията на различните возила.

За целите на разрешаването са приемливи и двата подхода: определяне на редица предварително определени конфигурации, които да бъдат разрешени, или разрешаване на отделните возила с поредица от ограничения и условия за използване, които биха позволили на ЖП да конфигурира единици в рамките на обхвата на разрешението за всяко возило (при условие че оценките на съответствието обхващат и някои аспекти, които могат да бъдат оценени само на ниво влакова композиция).

Разрешаването на отделни возила с условия за използване, обхващащо целия експлоатационен обхват на предварително установена композиция, осигурява най-високо ниво на гъвкавост на ЖП за промяна на возилата без намесата на разрешаващи или регистрационни органи. От друга страна, определянето на съответните условия за използване и други ограничения, които трябва да се вземат предвид при изменението на возилата, е по-сложно. Определянето на най-неблагоприятните сценарии за оценка на съответствието, за да се обхванат всички оперативни конфигурации на ниво влакова композиция, също е по-сложно.

Обърнете внимание, че когато се оценява единица, предназначена за използване в неподвижна или предварително установена композиция, композициите, за които е валидна тази оценка, се определят от заявителя, обхващат се от оценките, които трябва да се извършат от органите за оценяване на

съответствието, и се описват в „ЕО“ сертификата за проверка, като се използва една от следните характеристики (съгласно § 4.1.2 от ТСОС за ЛПСС):

- › неделим влаков състав с неделима композиция и, когато е необходимо, предварително установени композиции от няколко неделими влакови състава от оценявания тип за комбинирана експлоатация.
- › единично возило или неделими състави от возила, предназначени за предварително установена композиция (предварително установени композиции); или
- › единично возило или неделими състави от возила, предназначени за обща експлоатация и, когато се изисква, предварително установени композиции от няколко возила (локомотиви) от оценявания тип за комбинирана експлоатация.

ТСОС за ЛПСС съдържа специфични изисквания за:

- › единици, предназначени за обща експлоатация (§ 6.2.7), вж. също точка 2.7.5 от ръководството за прилагане на ТСОС
- › единици, които да се използват в предварително установени композиции (точка 6.2.8)
- › единици, които трябва да бъдат включени в съществуваща неделима композиция (§6.2.9)
- › пътнически вагони, които не са ограничени до конкретен район на използване, за да бъдат използвани в предварително установени композиции (§ 7.1.1.5.1), вж. също точка 3.2.3.1 от ръководството за прилагане на ТСОС
- › пътнически вагони, които не са ограничени до конкретен район на използване, за да бъдат използвани при обща експлоатация (7.1.1.5.2), вж. също точка 3.2.3.2 от ръководството за прилагане на ТСОС

Ръководството за прилагане на ТСОС е достъпно на уебсайта на Агенцията (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

Относно регистрацията на разрешени возила в ECVVR/EVR:

- › Возила от неделима композиция все пак могат да бъдат регистрирани в ECVVR/EVR поотделно, въпреки че притежават 1 разрешително, което обхваща неделимата композиция.
Както е обяснено в ръководството за прилагане на ECVVR, „неделим влаков състав“ (неделима или предварително установена композиция) може да бъде регистрирана с 1 EVN за целия влак или с 1 EVN за всяко возило дори ако няма индивидуални разрешения за всяко возило.
Изборът е оставен на всеки регистриращ орган, като се препоръчва да се прави винаги по един и същ начин, след като даден регистриращ орган вземе решението (да има последователен подход за всички регистрации).
- › Ако EVN е зададен на целия влак, а возилото е заменено от друго (идентично), със своя собствена идентификация, е необходимо да се актуализира съответното вписване в ECVVR/EVR, за да се включи идентификацията на заместващото возило. Може да е необходим нов EVN за целия влак. Съществува възможност за посочване в ECVVR/EVR на серийния номер на производителя (или еквивалентен) за идентифициране на возилата.
- › Когато промяна във возилото оказва влияние върху техническите характеристики, които допринасят за определянето на EVN, се изисква нов EVN.
- › Ако са определени EVN за возило, на ниво ECVVR/EVR, няма идентификация на неделимата или предварително установената композиция, към която те принадлежат. Промяната на композициите не оказва влияние върху регистъра на возилата.

3.4. Глава 3 – Етап 2: Предварителна процедура

3.4.1. Член 22: Предварителна процедура

За описание на процеса вижте блок-схемата за етап 2 в точка 4.

Фазата на предварителната процедура не е задължителна за заявителите (те могат или да поискат разрешаващият орган да участва в предварителната процедура, или направо да подадат заявлението и досието, придружаващо заявлението). Ако заявителят реши да не подава заявление за предварителна процедура, няма да се изпълнят стъпките, описани в точки 3.4.1—3.4.3, и заявителят няма да извлече ползите от предварителната процедура, описани по-долу. Въпреки това, ако заявителят поиска предварителна процедура, е задължително разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване да предоставят тази услуга на заявителя, като се начисляват такси и налози.

Предварителната процедура обхваща предварителния официален обмен на информация между заявителя, разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване.

Дейностите по предварителната процедура следва да подпомагат определянето на базовото състояние при предварителната процедура във връзка с процеса на разрешаване на тип возило и/или разрешаване на пускането на возило на пазара и да насърчават обмена на информация относно приложимите изисквания и относно съдържанието и степента на завършеност на досието, придружаващо заявлението. Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване следва да съгласуват предложеното базово състояние при предварителната процедура.

Предварителната процедура е от полза за:

- › улесняването на създаването на ранен контакт между страните;
- › развиването на взаимоотношенията между разрешаващия орган, съответните НОБ за района на използване и заявителя;
- › проверка дали на заявителя е била представена достатъчно информация, така че той да знае какво се очаква от него, включително за определянето на обхвата на заявлението;
- › постигане на общо разбиране за тълкуването на приложимите правила (по-специално преходните клаузи), за да се установи основата за приложимите правила, и
- › изясняване на начина, по който ще се ръководи процеса на разрешаване на железопътни возила и по който ще се вземат решенията.

В допълнение към задължителните елементи на предварителната процедура, които се изисква да бъдат включени в досието, придружаващо заявлението за предварителна процедура, процесът предлага и възможност за ранно включване на страните, които имат официална роля в процеса на разрешаване, например нотифицираните организации (за идентифициране/потвърждаване на приложимите ТСОС), избраните организации (за идентифициране/потвърждаване на приложимите национални правила) и/или оценяващите организации (за аспектите, свързани с установяването на изискванията), но също така да се ангажират и други страни, които нямат официална роля в процеса на разрешаване, например УИ или ЖП, потенциално засегнати от въвеждането на новите возила, по отношение на други аспекти, които може да се наложи да бъдат разгледани след издаването на разрешение, например оценка на съвместимостта на маршрута.

Предварителната процедура не следва да се използва за извършване на предварителни оценки на заявлението от страна на разрешаващия орган/съответните НОБ за района на използване. Оценяването на заявлението от страна на разрешаващия орган/съответните НОБ за района на използване следва да започне, когато заявителят изпрати пълното заявление чрез системата за обслужване на едно гише, както е описано в точка 3.7.3.

Предварителната процедура се счита за подходящ момент за съответните НОБ за района на използване да подготвят разпоредбите, посочени в член 37, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545 относно класификацията на националните правила и кръстосаното приемане, вж. точка 3.7.6.

Предварителната процедура е също добра възможност да се обсъдят вече известни несъответствия. За гладкото протичане на процеса на разрешаване е важно да се даде видимост на проблемите и да се започнат съответните обсъждания относно начина, по който те да бъдат отстранени.

За по-голяма прозрачност и яснота на обмена между Агенцията като разрешаващ орган, съответните НОБ за района на използване и заявителя, подходът, който ще се прилага за всеки случай на установено несъответствие на етапа на предварителната процедура, следва да бъде записан и проследен, като се следват същите принципи, които се използват за самия процес на разрешаване (дневник на вписванията). Ако се използва този подход, това ще улесни приемствеността на знанията в случай на смяна на членовете на оценяващия екип, например във времето между предварителната процедура и подаването на заявлението за искане на разрешение. Проблемите от предварителната процедура няма да бъдат автоматично пренесени в заявлението за искане на разрешение, но оценяващият екип може да получи достъп до проблемите, записани на етапа на предварителната процедура, чрез системата за обслужване на едно гише, като използва позоваването на базовото състояние при предварителната процедура, предоставено от заявителя в неговото заявление.

3.4.2. Член 23: Досие за предварителната процедура

3.4.2.1. Непълно досие за предварителната процедура

Задължителното съдържание на досието, придружаващо заявлението за предварителна процедура, е определено в член 23 от Регламент (ЕС) 2018/545. Възможно е обаче да се предостави базовото състояние при предварителната процедура, когато някои от задължителните аспекти липсват в досието или няма достатъчно информация, за да се стигне до становище относно подхода, предложен от заявителя. След това тези аспекти няма да бъдат обхванати от базовото състояние при предварителната процедура.

Когато заявителят подаде досие за предварителна процедура, което по същество е непълно (напр. от всички аспекти, посочени в член 23, само някои от тях са разгледани в досието), съответният разрешаващ орган може да отхвърли заявлението за предварителна процедура. Във всеки случай издаденото базово състояние следва да разглежда само аспектите, за които заявителят е предоставил достатъчно информация, за да се стигне до становище относно избора от заявителя подход.

За случаите, в които заявителят се интересува от някои от аспектите, обхванати в член 23, заявителят следва да се консултира със съответния разрешаващ орган дали подаването на непълно заявление за предварителната процедура е предпочитаният начин на действие или са възможни други варианти. Когато Агенцията е разрешаващият орган, потенциалните кандидати, които търсят съвет относно конкретни аспекти на своите проекти, имат възможност да поискат **платена услуга**, както е описано на уебсайта на Агенцията:

https://www.era.europa.eu/agency-you/procurement/chargeable-services_en

Обърнете внимание, че услугата, за която се начисляват такси, не е консултантска услуга, предоставяна:

- › да помага на заявителите да създадат досие за кандидатстване за конкретно заявление;
- › да се направи предварителна оценка на определени доказателства от досието за кандидатстване преди подаването на заявлението;
- › за оценяване категоризацията на изменението, или
- › да се предостави задължително тълкуване на правната рамка на ЕС (което е от изключителната компетентност на Съда на Европейския съюз).

Вместо това тя следва да се разглежда като начин за предоставяне на допълнителни насоки и подкрепа на заявителите при разбирането на изискванията за изготвяне и подаване на заявлението (процеса).

3.4.2.2. План на заявителя

При записването на плана на заявителя за провеждането на неговата част от процеса на разрешаване на возилото (буква д)), заявителят следва да предостави на ранен етап разбивка на предлаганите

дейности в подкрепа на заявлението за искане на разрешение, по-специално елементите, които ще са част от заявлението. Предвижда се това да включва първи план на проекта за определяне на очакваните дати за всеки от етапите. Заявителят може да е необходимо да актуализира и измени този първи план на проекта на някой от по-късните етапи.

Досието, придружаващо заявлението за предварителна процедура, по отношение на планирането на заявителя следва да обхваща аспекти като:

- › процедурите за комуникациите и срещите, ако има такива, с разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване;
- › исканията за неприлагане на ТСОС, когато е приложимо;
- › извършването на оценяванията на съответствието и установяването на данни, включително описание на методите на работа с организациите за оценяване на съответствието. Идентифицираните оценявания на съответствието трябва да бъдат изброени в списъка на идентифицираните оценявания на съответствието, посочен в буква з);
- › извършването на изпитвания по мрежата, когато е целесъобразно, със заявление за искане на временно разрешение и практическите разпоредби, посочени в буква и); и
- › подаването на официалното заявление.

За някои от въпросите от досието за предварителната процедура се изисква да се състави списък, докато за други е достатъчно да се даде описание. Например описанието на плана за използване на возило за изпитвания по железопътната мрежа обикновено ще включва подробности за мястото, УИ, машиниста на изпитвания влак, въпросите, във връзка с които се предлагат изпитвания по мрежата, возилата, които ще се използват, позоваване на процедурите за управление и потвърждение на степента, до която са въведени необходимите процедури към момента на изготвяне на досието за предварителната процедура. Малко вероятно е да бъде необходимо да се съставя списък на отделните изпитвания по железопътната мрежа, конкретните дати или членовете на персонала, които участват в тях.

3.4.3. Член 24: Базово състояние при предварителната процедура

3.4.3.1. Базово състояние при предварителната процедура – правен статут

Базовото състояние при предварителната процедура се установява въз основа на становището, издадено от разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване, относно предложения от заявителя подход в заявлението за предварителната процедура.

Съгласно член 4, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797 законодателството има предимство пред базовото състояние при предварителната процедура. Това означава, че всички промени в законодателството ще имат предимство пред базовото състояние при предварителната процедура. Новите/изменените ТСОС, националните правила и други разпоредби, които трябва да бъдат разгледани, следва да посочат техния обхват и преходни разпоредби.

Базовото състояние при предварителната процедура е правно задължение за разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване и ако има грешки в установеното базово състояние при предварителната процедура, от тях може да се търси отговорност в случай на отрицателни последици, причинени от засегнала по неблагоприятен начин заявителя грешка.

3.4.3.2. Промяна на разрешаващия орган през етапа на предварителната процедура или след него

Ако заявителят желае да промени разрешаващия орган през етапа на предварителната процедура или след него и иска издаване на базово състояние при предварителна процедура, това ще доведе до започване на предварителната процедура отново от самото начало с ново заявление за предварителна процедура.

Причината да се изисква ново заявление за предварителна процедура е, че заявителят ще трябва да развие нови отношения с участващите страни и да съгласува ново базово състояние при

предварителната процедура. Заявителят обаче може да използва отново приложимите части от своето първоначално заявление за предварителна процедура.

3.4.3.3. Срокове за предварителната процедура

За да се гарантира, че предварителната процедура няма да се превърне в безсрочен ангажимент от страна на участващите страни, за нея има нормативно установен максимален период от 84 месеца (целта е да се осигури съгласуваност с преходните периоди, определени в ТСОС и националните правила, валидността на ЕО сертификатите, договореностите с УИ, планирането и т.н.). Срокът от 84 месеца ще позволи базовото състояние при предварителната процедура автоматично да бъде определено като такова с изтекъл срок в системата за обслужване на едно гише и архивирано. Целта на сроковете е да се избегне наличието на неактивни и/или неактуални базови състояния при предварителна процедура в системата за обслужване на едно гише. Ако срокът за базовото състояние при предварителната процедура изтече, заявителят може да изпрати ново заявление за предварителна процедура или да реши да не продължи предварителната процедура. Това е по избор на заявителя.

3.4.3.4. Валидност на базовото състояние при предварителната процедура

В случай на изменения съгласно член 24, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545 (когато базовото състояние при предварителната процедура е засегнато и следователно вече не е валидно за определени аспекти) заявителят може да реши да изпрати изменено и актуализирано заявление за предварителна процедура с цел базовото състояние при предварителната процедура да бъде изменено и актуализирано и да запази своята валидност. В измененото и актуализирано заявление за предварителна процедура трябва да се вземат под внимание само измененията и интерфейсите с неизменените части.

Всички изменения в досието за предварителната процедура, които не засягат базовото състояние при предварителната процедура, следва да бъдат съобщени от заявителя на разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване, но не водят до необходимост от изменено и актуализирано заявление за предварителна процедура.

3.4.3.5. Изменение на базовото състояние при предварителната процедура

Когато заявителят желае да измени и актуализира вече издадено базово състояние при предварителната процедура, той подава заявление чрез системата за обслужване на едно гише, в което се посочва базовото състояние, което трябва да бъде актуализирано и изменено в съответната област. Досието, придружаващо заявлението за предварителна процедура, се ограничава до елементите на базовото състояние, които трябва да бъдат променени.

Резултатът е изменено и актуализирано базово състояние при предварителната процедура, което запазва непроменените елементи на първоначалното базово състояние и включва становище относно изменените (или новите) елементи на член 23 от Регламент (ЕС) 2018/545.

3.5. Глава 4 – Етап 3: Оценяване на съответствието

За описание на процеса вижте блок-схемата за етап 3 в точка 4.

Този етап обхваща всички необходими оценявания на съответствието за издаване на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара. Подробните оценявания на съответствието (за подсистемите, частите на подсистемите, етапите на проверките, съставните елементи на оперативната съвместимост) обаче не са развити тук. Оценяванията на съответствието за подсистемите за целите на член 15 от Директива (ЕС) 2016/797 са отговорност на заявителя. Вж. точка 3.3.3 за насоки относно идентифицирането на правилата и приемливите начини за постигане на съответствие.

3.5.1. Член 25: Оценяване на съответствието

3.5.1.1. Организации за оценяване на съответствието (СAB)

„Организация за оценяване на съответствието“⁵ е родов термин, който е определен в стандарта ISO/IEC 17000. Много често се използва съкращението CAB. Определение на термина е дадено и в член 2, точка 42 от Директива (ЕС) 2016/797. В член 2, точка 41 от Директива (ЕС) 2016/797 е дадено и определение на термина „оценяване на съответствието“.

В Директива (ЕС) 2016/797 са посочени различни „организации за оценяване на съответствието“. Ролята на всяка от тези организации е да оценява съответствието на даден продукт, процес, система и т.н. спрямо определен набор от изисквания и/или законодателни актове. В контекста на издаването на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара могат да участват следните организации за оценяване на съответствието:

- › НО, които са нотифицирани от дадена ДЧ за оценяване на съответствието на структурните подсистеми с приложимото право на Съюза (ТСОС). Следователно нотифицираните организации предоставят независима оценка на техническото съответствие с приложимото право на Съюза (ТСОС).
- › Избрани организации, определени от дадена ДЧ съгласно член 15, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 за оценяване на съответствието с националните правила. Следователно избраните организации предоставят независима оценка на съответствието с приложимите национални правила.

Изискванията към нотифицираните организации и избраните организации и техните отговорности са разгледани в глава VI от Директива (ЕС) 2016/797.

Съгласно член 27 на Директива (ЕС) 2016/797 нотифициращите органи носят отговорност за оценяването, нотифицирането и наблюдението на организациите за оценяване на съответствието. При липса на непрекъснато изпълнение на изискванията и отговорностите от страна на дадена нотифицирана организация, нотифициращият орган може да ограничи обхвата, да спре действието или да отмени нотификацията на съответната нотифицирана организация, като следва разпоредбите на член 39 от Директива (ЕС) 2016/797.

3.5.1.2. Извършване на оценяване на съответствието

В допълнение към ТСОС и националните правила, друго приложимо законодателство на Съюза (директиви, регламенти и др.), вж. точка 3.3.1.4, също може да изисква извършването на определени оценки на съответствието. Заявителят носи отговорност за извършването на необходимите оценки на съответствието съгласно разпоредбите на съответното законодателство на Съюза (включително транспониране в националните правни рамки в случая на директиви) и за предоставянето на съответните окончателни доказателства, изисквани от всеки закон, за съответствие на досието, придружаващо заявлението.

Когато в съответните ТСОС и/или национални правила се изисква използването на CSM RA, в тях е посочена и подробната методика за извършване на оценяването (ако е необходимо, т.е. как да се прилага регламентът) и критериите за оценяване. В този случай ролята на НО и/или ИО е да провери дали те са били приложени, т.е. дали оценяващата организация е потвърдила правилното прилагане на CSM RA, както се изисква от съответната ТСОС или национално правило. НО или ИО може да нямат компетентността сами да извършват оценяванията, описани в съответната ТСОС или национално правило и/или в CSM RA, но едно и също дружество може да бъде акредитирано за повече от една роля и следователно може да изпълнява и повече от една роля при оценяването.

Във всеки случай крайната отговорност за оценяването на съответствието със съответните ТСОС и/или национални правила е на нотифицираната организация и/или избраната организация. Докладът за оценка, издаден от оценяващата организация, когато ТСОС и/или националните правила изискват

⁵ В точка 2.5 на стандарта ISO/IEC 17000 „организация за оценяване на съответствието“ е определена като „орган, осъществяващ дейности по оценяване на съответствието“.

прилагането на CSM RA, следва да се третира от НО и/или ИО по същия начин, както всяко друго доказателство, предоставено от заявителя в рамките на „ЕО“ процедурата за проверка във връзка с другите изисквания (напр. доклад за изпитванията, когато в ТСОС и/или националните правила се изисква извършването на изпитвания).

Допълнителна информация може да бъде намерена в пояснителната бележка ERA1209/186 относно приемането от НО на резултатите от независима оценка, извършена от оценяваща организация, която е достъпна на уебсайта на Агенцията:

https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

3.5.2. Член 26: Провеждане на проверки и установяване на данни

Заявителят за целите на член 15 от Директива (ЕС) 2016/797 следва:

- › да избере модулите за „ЕО“ проверка от Решение 2010/713/ЕС, които да бъдат използвани, измежду разрешените от съответните ТСОС (вж. точка 4.2 от указанията за прилагане на ТСОС);
- › да идентифицира данните, които да се предоставят, за да се докаже съответствието на подсистемата с изискванията;
- › да изготви техническата документация, която да се използва, за да се оцени съответствието на подсистемата с изискванията на съответните правила (ТСОС, национални правила, друго законодателство на Съюза);
- › да назначи съответните органи за оценка на съответствието (нотифицирани, избрани, оценяващи организации);
- › да провери дали резултатите от оценяването на съответствието и доказателствата, предоставени от организациите за оценяване на съответствието, са достатъчни, за да се докаже, че подсистемите и возилото (типът) отговарят на приложимите изисквания (по-специално на съществените изисквания на Директива (ЕС) 2016/797);
- › да изготви съответните „ЕО“ декларации за подсистемата съгласно приложение II или III към Регламент (ЕС) 2019/250 (в приложение V към Директива 2008/57/ЕО е описано съдържанието на „ЕО“ декларацията за проверка за подсистемите, разрешени преди съответната дата), и
- › да състави техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка.

Производителят на съставните елементи трябва:

- › да избере модулите за „ЕО“ проверка от Решение 2010/713/ЕС, които да бъдат използвани, измежду разрешените от съответните ТСОС;
- › да идентифицира данните, които да се предоставят, за да се докаже съответствието на IC с изискванията;
- › да изготви техническата документация, която да се използва, за да се оцени съответствието на IC с изискванията на съответните правила (ТСОС, национални правила, друго законодателство на Съюза);
- › да назначи съответния орган за оценяване на съответствието (НО), и
- › да изготви съответните „ЕО“ декларации за съответствие/годност за употреба съгласно приложение I към Регламент (ЕС) 2019/250 (ТСОС, национални правила, друго законодателство на Съюза); и
- › да състави досието, придружаващо „ЕО“ декларациите за съответствие/годност за употреба.

НО следва:

- › да извърши „ЕО“ процедурата за проверка;

- › да издаде „ЕО“ сертификати за съответствие/годност за употреба за IC съгласно приложение V към Регламент (ЕС) 2019/250;
- › да издаде „ЕО“ сертификати за проверка на мобилните подсистеми в съответствие с приложение V към Регламент (ЕС) 2019/250; и
- › да състави досието с документите, които трябва да придружават „ЕО“ сертификатите.

„ЕО“ процедурата за проверка, описана в член 15 от Директива (ЕС) 2016/797, изисква подсистемата да отговаря на изискванията на правото на Съюза и на всички приложими национални правила. Ето защо проверката за съответствие следва да бъде проведена спрямо тези изисквания – от нотифицирани организации за изискванията на TCOC и от избрани организации за изискванията на националните правила. Вследствие на това отговорностите на избраната организация следва да бъдат същите, както на нотифицираната организация *mutatis mutandis*.

В случай на изменения на вече разрешен тип возило заявителят следва да информира организациите за оценяване на съответствието, които съхраняват техническата документация, свързана с „ЕО“ прегледа на типа, за всички изменения, които може да засегнат съответствието на подсистемата с изискванията на съответните TCOC или валидността на сертификата, както е посочено в Решение 2010/713/ЕС. Заявителят обаче може да избере друга организация за оценяване на съответствието, която да извърши проверките, свързани с изменения тип возило.

Изискванията за представяне на доказателства следва да бъдат обхванати от TCOC и националните правила. Те трябва да предоставят достатъчно информация за фазите на оценка за всяко изискване (например виж глава 6 и допълнение 3, таблица 3.1 от TCOC за ЛПСС и точка 4.3 от насоките за прилагане на TCOC), като по този начин определят вида на необходимата документация (например чертежи, изчисления, симулации, спецификация за изпитване, протокол от изпитване и др.):

- › TCOC и националните правила определят за всяко изискване задължителното доказване (преглед на проекта, изпитване на типа и т.н.), което трябва да се извърши от заявителя.
- › В други инструменти може да бъдат определени документите/информацията, които не са задължителни, но установяват презумпция за съответствие, като например:
 - указания (за TCOC и национални правила)
 - препоръка за употреба (RFU), издадена от NB-Rail, която може да бъде намерена на техния уебсайт:

<https://www.nb-rail.eu/official-documents>

- приемливите начини за постигане на съответствие.

Процесът на установяване на изискванията и свързаните с него доказателства са отговорност на кандидатстващия за разрешение и/или на субекта, управляващ изменението. Нотифицираните и избраните организации нямат официална роля в този процес, въпреки че дружествата, които изпълняват тези роли, могат да предоставят информация на заявителя.

3.5.2.1. Валидност на „ЕО“ сертификатите

Целта на процедурата за „ЕО“ проверка е да докаже, че са изпълнени приложимите изисквания за дадена подсистема. Тя се основава предимно върху сертификатите за проверка, издадени от организациите за оценяване на съответствието. Когато сертификатът за изпитване на типа във връзка с проверка на дадена подсистема е валиден, той може да бъде използван от заявителите като един от елементите, които са необходими за изготвянето на „ЕО“ декларацията за проверка на подсистемата.

Разрешението за тип возило се основава основно на сертификатите за преглед на типа за подсистемите, които съставляват возилото. Валидността на разрешението за тип возило обаче не зависи от валидността на сертификатите. обстоятелствата, при които разрешението за тип возило може вече да не е валидно, са описани в точки 3.3.2.2 и 3.9. По-специално TCOC може да съдържа преходни разпоредби, които засягат валидността на разрешението за тип возило независимо от валидността на свързаните „ЕО“ сертификати.

Валидността/срокут на валидност (ако има такъв) на сертификатите, издадени от нотифицираните организации, се определя от разпоредбите на приложимите ТСОС и Решение 2010/713/ЕС. Следва да се отбележи, че с последните изменения, внесени в ТСОС за ЛПСС и ТСОС за „Товарни вагони“, се определят специфични разпоредби относно валидността на типовите сертификати и стандартната продължителност от 7/10 години за валидност на „ЕО“ сертификатите за проверка (концепция за фаза Б) може вече да не се прилага. „ЕО“ сертификатите, издадени въз основа на изменените ТСОС, няма да имат определен срок на валидност. Вж. също:

- › Точки 3.1.2 и 3.2.5 от ръководството за прилагане на ТСОС за ЛПСС
- › Точки 3.1.2 и 3.5 от ръководството за прилагане на ТСОС за „Товарни вагони“

Разпоредбите, които се отнасят за сертификатите, издадени от нотифицираните организации, следва да се прилагат *mutatis mutandis* за сертификатите, издадени от избраните организации.

3.5.2.2. Използване на междинни декларации за проверка (ISV)

Вж. точка 4.2.1 от ръководството за прилагане на ТСОС, което е достъпно на уебсайта на Агенцията (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.5.2.3. Документация за поддръжката

Разрешаването на тип возило и на пускането на возило на пазара и последващата употреба на возилото (включително експлоатацията и поддръжката) са два отделни процеса и за тях действат различни разпоредби. Някои документи за поддръжката (напр. план за поддръжка, инструкции за поддръжка) обаче са част от описанието на типа возило и са необходими с оглед на поддържането на возилата от този тип в тяхното проектно експлоатационно състояние, докато са в употреба. Техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, следва да включва необходимата информация за поддържането на целостта на проектно експлоатационно състояние на возилото по време на целия му жизнен цикъл.

Изискванията към документацията за поддръжка са описани в ТСОС (напр. точка 4.2.12.3 от ТСОС за ЛПСС).

3.5.3. Член 27: Кorigиране на несъответствия

В Регламент (ЕС) 2018/545 се предвижда възможността за намаляване на несъответствията с ТСОС и националните правила чрез установяване на условия за използване. Този вариант обаче трябва да се използва само в определени случаи.

ТСОС, националните правила и други законодателни актове на ЕС са задължителни правила, а подсистемите и возилата следва да отговарят на техническите изисквания, определени в задължителните правила. Правната рамка предвижда следните възможности за отклонение от изискване, установено със задължително правило:

- а) когато проектът се основава на одобрено искане за неприлагане на съответните изисквания на ТСОС съгласно член 7 от Директива (ЕС) 2016/797;
- б) в случай на недостатъци в приложимите ТСОС, съгласно член 6 от Директива (ЕС) 2016/797; до изменението на ТСОС, техническото становище, издадено от Агенцията по искане на Комисията, представлява допустимо основание да се счита, че са спазени изискванията и следователно може да се използва за оценка на проектите до приемането на преработени ТСОС;
- в) в случай на новаторски решения съгласно член 10 от Регламент (ЕС) 2014/1302 и член 10а от Регламент (ЕС) 2013/321: положителното становище, издадено от Европейската комисия, представлява допустимо основание да се счита, че са спазени изискванията;
- г) когато е възможно да се ограничи несъответствието (например привеждане на возилото в съответствие с ТСОС и/или националните правила) чрез прилагане на някои условия за използване съгласно член 27, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545;

- д) когато решението за издаване на разрешение съдържа ограничени във времето условия за използване, като изключителна временна мярка, когато съответствието с ТСОС и/или националните правила не е могло да бъде напълно доказано преди издаването на разрешението и/или националните правила изискват заявителят да представи правдоподобна оценка на съответствието, съгласно член 46, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2018/545; или
- е) ТСОС могат да допускат отклонения от определени технически изисквания, ако са изпълнени определени условия:
- За подсистема „Подвижен състав“: за модернизация/обновяване на съществуващи возила, които не са обхванати от „ЕО“ декларация за съответствие, пуснати в експлоатация преди 1 януари 2015 г., когато основният параметър е подобрен в посока на определените в ТСОС експлоатационни характеристики и субектът, управляващ изменението, докаже, че съответните съществени изисквания са изпълнени и нивото на безопасност е запазено и, когато е разумно осъществимо, подобрено (точка 7.1.2.2а от приложение I към Регламент (ЕС) 1302/2014 и точка 7.2.2.3 от приложение I към Регламент (ЕС) 2013/321);
 - IC, които не са обхванати от „ЕО“ декларация за съответствие или годност за употреба, както е описано в членове 8, 8а, 8б и 8в от Регламент (ЕС) 2013/321, и/или
 - IC и подсистеми, които не изпълняват всички функции, характеристики и интерфейси (частично изпълнение на изискванията на ТСОС за КУС), както е описано в точка 6.1.1.2 от ТСОС за КУС.

Параграфите по-долу не се прилагат за този конкретен случай, тъй като процедурата, която трябва да се следва, вече е описана в ТСОС.

Когато несъответствието е известно на производителя/заявителя от ранните етапи на проекта (например произтича от договорно споразумение с неговия клиент или е установено на етапа на проектиране) и не попада в случаите, описани в букви а), б) или в) по-горе, използването на условията за използване като мярка за смекчаване не следва да се приема. Заявителят следва да използва някоя друга от възможностите, предвидени в правната рамка, по-специално тази, установена в член 27, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/545 (изменение на типа возило), или да поиска неприлагане на съответните изисквания на ТСОС съгласно член 7 от Директива (ЕС) 2016/797, когато това е разрешено.

Когато по време на процедурата за оценяване на съответствието бъдат установени несъответствия, заявителят следва, като общо правило, да ги коригира и да приведе подсистемата в съответствие с ТСОС, съгласно член 27, параграф 1 и член 27, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/545 или да поиска неприлагане на съответните изисквания на ТСОС. Когато не е възможно да се:

- › коригират установените несъответствия;
- › да се поиска неприлагане на съответните изисквания на ТСОС, или
- › да се спазва процедурата за недостатъци или новаторски решения поради въздействието на проекта (необходимост от препроектиране на возилото и/или типа возило, забавяния и разходи, свързани с препроектирането и оценката на новия проект, време за одобряване на искане за неприлагане на ТСОС и др.),

тогава член 27, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545 позволява да се приложи условията за използване за смекчаване на несъответствието, когато това е осъществимо (някои несъответствия не могат да бъдат смекчени по този начин) и надлежно обосновано.

Това следва да се ограничи до случаите, когато несъответствието не е било известно и не е могло да бъде разумно предвидено и е открито едва на последните етапи от процедурата за „ЕО“ проверка и/или процеса на разрешаване. Това важи обикновено в случай на несъответствия, открити по време

на кампанията за изпитване върху коловоз, които задължават да приемат някои мерки, оказващи влияние върху експлоатационния обхват на возилото (напр. ограничение на скоростта, ограничение на недостига на надвишение, ограничение в конфигурацията за експлоатация в мотрисен влак и т.н.).

Когато условията за използване се използват за смекчаване на несъответствието с ТСОС и/или националните правила, заявителят следва да предостави в досието, придружаващо заявлението, подадено чрез системата за обслужване на едно гише, описание на изискванията, които не са спазени, и/или изискванията, чието съответствие не може да бъде напълно доказано, и условията за използване, определени като смекчавачи мерки, включително връзките между тях. В случай на ограничени във времето условия за използване заявителят следва също така да представи плана за предоставяне на липсващите доказателства.

Органите за оценяване на съответствието оценяват предложените условия за използване и потвърждават, че несъответствието и всеки свързан с него риск са намалени, което означава, че:

- › возилото отговаря на изискванията на ТСОС и/или националните правила, когато се прилагат условията за използване; и
- › условията за използване не оказват отрицателно въздействие върху съществените изисквания.

Резултатите от техните оценки се включват ясно в докладите за оценка, по-специално в доклада за оценка, обхващащ процеса

на установяване на изисквания.

В случай на ограничени във времето условия за използване заявителят е отговорен за предоставянето на необходимите доказателства преди изтичането на срока, посочен в разрешението за тип возило. Издаденото разрешение за тип возило вече няма да бъде валидно след датата на изтичане на срока му на валидност. По същия начин разрешенията за пускане на пазара на возила, издадени в съответствие с типа возило, което е със срок, ще имат същия срок и няма да бъдат повече валидни след датата на изтичане на срока на разрешението за тип возило.

3.6. Глава 5 – Етап 4: Подаване на заявлението

За описание на процеса вижте блок-схемата за Етап 4 в точка 4.

3.6.1. Член 28: Установяване на доказателствени данни за заявлението

Заявителят, който изготвя „ЕО“ декларациите за проверка за подсистемите, както е посочено в член 15 от Директива (ЕС) 2016/797, (заявителят за пускане на мобилна подсистема на пазара) следва:

- › да изготви „ЕО“ декларация за проверка за подсистемите, включително условията за интерфейсите с други подсистеми; и
- › да поеме пълна отговорност за подсистемата.

„ЕО“ декларацията за проверка се изготвя на равнището на подсистемата, поради което тя се явява междинен документ в процеса, който води до получаване на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара.

Този подход ще позволи мобилната подсистема да бъде пусната на пазара, без да е необходимо разрешение.

Една мобилна подсистема обаче не може да се използва, докато не стане част от разрешено возило/тип возило. Проверката на подсистемата що се отнася до интерфейсите с другите подсистеми, която е необходима съгласно член 15, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797, изисква да се извърши проверка само на елементите, посочени в ТСОС. Оттук следва, че докато в ТСОС не бъде определен напълно интерфейсът между подсистемите „контрол, управление и сигнализация на борда на влака“ и „подвижен състав“, това няма да бъде изчерпателна проверка на техническата съвместимост и безопасното интегриране между подсистемите, а просто проверка на това, което се изисква от ТСОС (ако е приложимо).

Пълна проверка на техническата съвместимост и безопасното интегриране на двете подсистеми се извършва по-късно, когато подсистемите бъдат събрани заедно и интегрирани, за да образуват возило.

Макар че разрешаването на типа возило и/или разрешаването на пускането на возило на пазара е етап, който следва „ЕО“ декларацията за проверка за мобилните подсистеми, документацията за разрешаването може да се намери предимно в техническите досиета, придружаващи всяка „ЕО“ декларация за проверка.

В точка 4.1.1 от „Синьото ръководство“⁽⁶⁾ (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:C:2022:247:TOC>) се определя как производителят може да докаже съответствие със съществените изисквания, което важи по аналогия за подсистемите и возилата. Това допълва списъка на съдържанието, което трябва да бъде обхванато от „техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка за подсистемата“, който се съдържа в член 15, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797 и точка 2.4 от приложение IV към Директива (ЕС) 2016/797 (вж. точка 3.11.1.6 от настоящия документ).

3.6.2. Член 29: Съставяне на придружаващото досие към заявлението

3.6.2.1. Ново разрешение или разширение на района на използване

В случаите на ново разрешение или разширяване на района на използване заявителят трябва да предостави допълнителна документация към съществуващото пълно придружаващо досие (например документацията за ново разрешение трябва да обхваща частите на возилото, които са променени, и тяхното въздействие върху непроменените части на возилото. Документацията за разширяване на района на използване трябва да обхваща за разширения район на използване приложимите изисквания — ТСОС и национални правила — и техническата съвместимост между возилото и мрежата). Това следва да се счита за допълваща документация към съществуващото досие, а не че заявителят следва да предостави цялата документация, използвана за предишния процес на разрешаване.

Обхватът на оценките, които трябва да бъдат извършени, се ограничава до аспектите (например ТСОС, национални правила и т.н.), засегнати от изменението и/или приложими в разширения район на използване. Въпреки това, ако разрешаващият орган установи или бъде информиран от НОБ за района на използване, включен в новото разрешение/разширяването на района на използване, за потенциално несъответствие със задължителните правила (т.е. ТСОС, национални правила, друго право на ЕС), прехвърлени от предишното разрешение, въпросът ще бъде допълнително проучен и ще бъдат предприети необходимите мерки за всеки отделен случай (напр. обсъждане с разрешаващия орган, издал предишното разрешение, изменение или актуализация на издаденото разрешение за тип возило, или неговото преустановяване/отмяна съгласно член 26 от Директива (ЕС) 2016/797).

3.6.3. Член 30: Съдържание и пълнота на заявлението

Формулярът на заявлението следва да съдържа документални доказателства, които обхващат най-малко елементите, посочени в приложение I към Регламент (ЕС) 2018/545, вж. също точка 3.11.1, по-специално точка 3.11.1.6.

В случай на типове возила, разрешени съгласно Директива 2008/57/ЕО или по-рано (без разширяване на обхвата на ТСОС), информацията, която трябва да се добави към първоначалното досие следва да включва и приложимите национални правила за всички параметри.

Освен това, когато Агенцията е разрешаващият орган, заявителите се приканват да попълнят и да включат в досието, придружаващо заявлението, следните документи:

- › TEM_VEA_060 стойности за параметрите на ERATV: допълнителна информация към стойностите на параметрите на ERATV:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/fag/292_en?target_id=2676

⁶ Известие на Комисията 2022/с 247/01 „Синьо ръководство“ за прилагането на правилата на ЕС относно продуктите – 2022 г.

Обърнете внимание, че в случай на типове/варианти след ново разрешение и типове/варианти след разширяване на района на използване, трябва да се попълни само информацията, свързана с параметрите на ERATV, които са били засегнати.

Макар че използването на този образец от заявителите не е задължително, попълването му се счита за средство за изпълнение на правното задължение на заявителите да предоставят информацията, изисквана в точка 18.13 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/545.

Информацията във формуляра следва да бъде преразгледана от съответните НОБ за оценка на съответствието на мобилните подсистеми с изискванията на ТСОС. Тази проверка от страна на нотифицираните организации не е задължителна. Независимо от това, тъй като нотифицираните организации отговарят за подготовката на досиетата, придружаващи сертификатите за изследване на типа, те са в най-добра позиция (най-ефективна от гледна точка на време/разходи) да проверят внимателно дали информацията, предоставена от заявителя, съответства на подготвеното от тях досие, на извършените от тях оценки и на документите, използвани за оценката.

Преразглеждането от страна на НО/ИО следва да бъде съсредоточено върху проверката дали деклариранията от заявителя стойности и позоваванията на документите, в които могат да бъдат намерени стойностите, са съвместими с резултатите от оценката на съответствието на изискванията в ТСОС, извършена по време на „ЕО“ процедурата за проверка, включително документите, използвани при оценяването.

Резултатите от проверката на НО могат да бъдат под всякаква друга форма (напр. специален раздел в досието, придружаващо „ЕО“ сертификатите за проверка).

- › TEM_VEA_061 връзки към ERADIS за „ЕО“ сертификати и „ЕО“ декларации: допълнителна информация към „ЕО“ сертификатите за проверка, „ЕО“ сертификатите за съответствие, „ЕО“ сертификатите за съответствие и „ЕО“ декларациите за съответствие, качени в картотеката на системата за обслужване на едно гише:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2673

- › TEM_VEA_062 условия за използване на возилото и други ограничения: допълнителна информация към условията за използване, описана във формуляра на заявлението в системата за обслужване на едно гише (по отношение на кодирани и некодирани ограничения):

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2674

Използването на тези шаблони от заявителите не е задължително.

3.6.4. Член 31: Подаване на заявлението за искане на разрешение чрез системата за обслужване на едно гише

Всички заявления за искане на разрешение за возило следва да бъдат подавани чрез единната входна точка на системата за обслужване на едно гише, посочена в Регламент (ЕС) 2016/796, без значение кой ще бъде разрешаващият орган. Това включва и возила, които са в обхвата на Директива (ЕС) 2016/797, но не са (и не са предназначени да бъдат) в обхвата на ТСОС (напр. трамвай-влак, метрични междурелсия), с изключение само на трамваите-влакове, за които Директива (ЕС) 2016/797 допуска ДЧ да определят специфична процедура.

Заявителят следва да подаде заявлението си за искане на разрешение за тип возило/разрешение за пускане на возило на пазара чрез единната входна точка на системата за обслужване на едно гише, като използва електронния формуляр за подаване на заявление и избере разрешаващия орган, когато районът на използване е ограничен до една ДЧ.

Ако дадена ДЧ е приела национални правила, които изискват да бъде следвана специфична процедура за издаване на разрешение за трамвай-влакове (когато това се допуска от Директива (ЕС) 2016/797), Агенцията не следва да участва в процеса на издаване на разрешение.

Когато районът на използване попада в повече от една ДЧ, системата за обслужване на едно гише ще избере Агенцията като разрешаващ орган по подразбиране (вж. Точка 3.2.2.1.). Когато областта на използване е ограничена до една ДЧ, заявителят може да избере разрешаващия орган. В последния случай системата за обслужване на едно гише ще предложи на заявителя избор само между Агенцията и съответния НОБ за района на използване.

От момента, в който бъде направен този избор и заявлението е подадено, заявителят не може да променя избрания разрешаващ орган, освен ако не прекрати първоначалното си заявление и не даде ход на ново заявление към другия разрешаващ орган. В този случай заявителят следва да започне отново от самото начало целия процес на искане на разрешение.

Едно заявление може да бъде прекратено единствено от заявителя. Когато заявлението е било подадено чрез системата за обслужване на едно гише, разрешаващият орган трябва да вземе решение (положително или отрицателно).

Ако съответната ДЧ не е изключила от обхвата на Директива (ЕС) 2016/797 и следователно не е приела някаква специална национална процедура за издаване на разрешение за трамваи-влакове, тогава следва да се прилага член 21 от Директива (ЕС) 2016/797. Следователно в случай на издаване на разрешение за район на използване, който е ограничен до една ДЧ, заявителят може да избере или Агенцията, или НОБ. В този случай обаче не се прилагат ТСОС, а само националните правила, така че частта от оценяването от страна на разрешаващия орган, която се отнася до правилата, ще бъде обхваната от оценяването, извършвано от съответните НОБ за района на използване.

В случай на искане на разрешение при съответствие с типа е полезно разрешаващият орган да е същият орган, който е издал разрешението за тип возило, тъй като за него може да е по-лесно да извърши някои от проверките, описани в приложение II към Регламент (ЕС) 2018/545 (напр. неприлагането на ТСОС, свързани с типа, валидността на съществуващото разрешение за типа и т.н.).

Заявлението следва да бъде подадено значително по-рано от момента, за който заявителят иска разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара. Заявителят следва да има предвид, че максималният срок, определен в член 34 от Регламент (ЕС) 2018/545, може да бъде удължен, ако по време на проверката на пълнотата на заявлението бъде установено, че липсва информация, или възникне обосновано съмнение (и това е включено в надлежно документирано споразумение със заявителя за удължаване на срока).

При планирането на проекта си заявителят за разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара трябва да има предвид, че издаденото разрешение е само междинен етап и че има допълнителни аспекти, на които трябва да се обърне внимание, преди возилото да може да бъде използвано по предназначение. Факторите, които трябва да бъдат взети под внимание от заявителя, когато планира кога да подаде заявлението, следва да включват:

- › обхвата на предварителната процедура, която е била проведена, ако има такава;
- › срока за подаване на заявлението и последващото оценяване от страна на разрешаващия орган;
- › сложността и/или неяснотите във връзка със заявлението; и
- › всеки необходим допълнителен срок за извършване на проверките преди използването на разрешените возила (проверки на разрешението, регистрацията, съвместимостта с маршрута и разполагането във влаковата композиция, в която се предвижда да се използва, вж. член 23 от Директива (ЕС) 2016/797).

Системата за обслужване на едно гише определя уникален идентификационен номер (V-YYYYMMDD-XYZ за заявления за разрешение за возило и/или тип возило, P-YYYYMMDD-XYZ за заявления за предварителна процедура).

3.7. Глава 6 – Етап 5: Разглеждане на заявлението

За описание на процеса вижте блок-схемата за етап 5 в точка 4.

3.7.1. Член 32: Проверка за пълнота на заявлението

В Регламент (ЕС) 2018/545 се предвижда ясно разграничение между проверката за пълнота и оценката. Не е възможно да се започне оценката, ако заявлението не е обявено за пълно преди това, т.е. минималното съдържание в приложение I към регламента (вж. точка 3.11.1) може да бъде намерено в картотеката на системата за обслужване на едно гише.

В случай на липсващи документи, неподходящи документи или документи с невярно съдържание (напр. налице е „ЕО“ сертификат, но той не съответства на оценявания тип возило), сертификати с изтекъл срок на валидност и т.н., заявлението не може да бъде обявено за пълно и фазата на оценяване не трябва да започне.

Проверката на пълнотата включва проверка дали необходимите документи са налични в досието, придружаващо заявлението в системата за обслужване на едно гише, и дали документите не съдържат съществено съдържание, т.е. съдържат това, което се предполага да съдържат, и дали са с необходимото ниво на детайлност.

Подробната оценка на съдържанието на документите трябва да се извърши на етапа на оценяване. Когато оценителите повдигнат въпроси, свързани с (подробното) съдържание на документите по време на проверката за пълнота, все още е възможно да обявите заявлението за пълно и да оставите тези въпроси отворени за етапа на оценка.

3.7.2. Член 33: Потвърждение на получаването на заявлението

В автоматичното потвърждение на получаването на заявлението ще се посочва, че датата на получаване на заявлението е първият работен ден, който е общ за всички съответни органи. Системата за обслужване на едно гише изчислява датата въз основа на наличната информация относно официалните празници, въведена в системата от Агенцията и НОБ за района на използване.

Системата за обслужване на едно гише изпраща автоматично потвърждение за получаването на заявлението до заявителя, разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване.

3.7.3. Член 34: Срок за оценяване на заявлението

Системата за обслужване на едно гише изчислява крайния срок въз основа на установения първи работен ден, който е общ за Агенцията и за съответните НОБ за района на използване, и на законовите срокове. Ако крайният срок съвпадне с неработен ден (напр. уикенд), той се счита за преместен за следващия възможен работен ден. Обърнете внимание, че това действие не се извършва автоматично от системата за обслужване на едно гише, необходима е ръчна намеса от страна на разрешаващия орган (ръчно актуализиране на таблицата за системата за обслужване на едно гише за съответното заявление).

Сроковете, определени в член 34 от Регламент (ЕС) 2018/545, следва да се считат за максимални срокове за изпълнението на задачите, а не за целеви срокове. Участващите в процеса страни следва да се стремят да завършат задачите си без ненужно забавяне.

Разрешаващият орган, съвместно със съответните НОБ за района на използване, може да спре заявлението, ако предоставената информация е непълна съгласно член 34, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545. Оценката на заявлението (и четиримесечният срок за оценка) започва, когато заявителят представи цялата липсваща информация.

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване може да поискат, всеки за своята съответна част в хода на оценяването, допълнителна информация и разяснения, включително при всеки случай на несъответствие. Тези искания следва:

- › винаги да посочват срок за отговора (съобразно сложността на темата); и

- › да не суспендират сроковете за оценяване, освен ако не възникнат обосновани съмнения, които възпрепятстват продължаването на оценяването или на части от него.

Това е механизъм, който позволява на заявителя да предостави допълнителни данни (с цел разрешаване на идентифицираните по време на оценяването проблеми), без да бъдат суспендиран срокът за оценяването. Това е различно от обоснованите съмнения, при които срокът за оценяването може да бъде удължен от разрешаващия орган, ако има надлежно документирано споразумение със заявителя (вж. точка 3.7.11).

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване следва да боравят с възможно най-конкретни данни, за да помогнат на заявителя да разбере какво равнище на детайлност се очаква в отговора, без да налагат действията за разрешаване на проблема.

За да бъде удовлетворителен, писменият отговор на заявителя следва да е достатъчен, за да отстрани изразеното безпокойство, и да покаже, че предложените от него мерки ще доведат до изпълнение на изискванията. Той следва да включи нов текст и/или перифразиране, за да замени незадоволителната част от заявлението, с обяснение как това отстранява идентифицираните недостатъци. Освен това заявителят може да представи съответна подкрепяща информация, както и да измени текста, който се съдържа в заявлението, или да добави съответен текст към него. Ако разрешаващият орган и/или съответните НОБ за района на използване не са съгласни с предложените мерки и/или срокове, те следва да се свържат своевременно със заявителя за разрешаване на въпроса.

3.7.4. Член 35: Комуникации по време на оценяването на заявлението

3.7.5. Член 36: Управление на информацията относно оценяването на заявлението

В допълнение към документите, които задължително се съхраняват в системата за обслужване на едно гише, всички междинни работни документи, включително неофициалната кореспонденция със заявителя, могат да бъдат архивирани в системата за обслужване на едно гише.

3.7.6. Член 37: Координация между разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване при оценяването на заявлението

3.7.6.1. Координация между разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване

В съответствие с член 37, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/545 съответните НОБ за района на използване следва да вземат предвид класификацията на националните правила и взаимното приемане по член 14, параграф 10 от Директива (ЕС) 2016/797 (и акта за изпълнение, посочен в този член) и да създадат необходимите разпоредби. Това следва да се направи с цел избягване на дублиране на оценяването във връзка с тези национални правила, които са класифицирани като еквивалентни за съответните ДЧ и район на използване.

За еквивалентните национални правила НОБ за съответния район на използване следва да прилагат принципа на взаимното признаване за следните аспекти при оценяването, изброени в приложение III към Регламент (ЕС) 2018/545: точка 5; точка 6; точка 7; точка 9; точка 10; точка 12 и точка 13.

Разпоредбите следва да вземат предвид:

- › логическото групиране на аспектите и националните правила, които подлежат на оценяване, т.е. може да е полезно да се оцени конкретна тема;
- › езика на документацията, предоставена от заявителя, с цел да се намали необходимостта от превод; и
- › разпределението на обема на работата и други аспекти на планирането.

Разпоредбите следва да описват най-малкото:

- › в случай, че оценяването на даден параметър по еквивалентни национални правила е разделено между няколко НОБ за района на използване – кой НОБ за района на използване отговаря за различните аспекти на оценяването; и
- › планирането и координирането на оценяванията.

Разпоредбите следва да бъдат документирани и съгласувани със съответните НОБ за района на използване и след това съобщени на заявителя и на разрешаващия орган чрез системата за обслужване на едно гише.

Агенцията, в ролята си на разрешаващ орган, може да не е съгласна с предложените от НОБ условия за използване в района на използване, по-специално когато предложените условия за използване не са свързани с тези за возилото или с друг вид ограничение, и може да реши да ги включи като забележки, наблюдения и т.н. в издаденото разрешение или изобщо да не ги включи в издаденото разрешение. В този случай Агенцията ще се консултира и координира със съответните НОБ за района на използване, преди да вземе окончателно решение и преди да издаде разрешение за типа возило. Допълнителни насоки за условията за използване можете да намерите в точка 3.3.8.

3.7.6.2. Изключване на железопътни мрежи от района на използване

Когато решението на разрешаващия орган води до изключване на железопътни мрежи от района на използване в сравнение със заявлението след отрицателна оценка от НОБ за района на използване, както е посочено в член 21, параграф 7 от Директива (ЕС) 2016/797, и заявителят може да предостави задоволителни доказателства на по-късен етап (след издаването на разрешението), той може да изпрати ново заявление до Агенцията с искане за разширяване на района на използване.

3.7.6.3. Признаване на разрешителни, издадени от Федералната служба по транспорта на Швейцария

Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария относно железопътния и автомобилния превоз на стоки и пътници (LTA), изменено с Решение № 1/2013 на Комитета по сухопътния транспорт Общност/Швейцария (ITC), предвижда взаимно признаване на разрешаване за въвеждане в експлоатация на подсистеми и возила, издадени в съответствие с Директива 2008/57/ЕО.

Издаването на разрешения съгласно Директива 2008/57/ЕО остава валидно до 16 юни 2020 г. или до 31 октомври 2020 г. в отношенията между Швейцария и държавите — членки на ЕС, които транспонират Директива (ЕС) 2016/797, изменена с Директива (ЕС) 2020/700. Разрешенията, издадени до тези дати, остават валидни и след тях при условията, при които са издадени.

Швейцария започна да прилага материалноправните разпоредби на Директива (ЕС) 2016/797 от 1 декември 2019 г. (съгласно Наредбата за швейцарските железници). Освен това рамката на LTA беше допълнена от няколко решения на ITC (Решение № 2/2019, изменено с решения № 1/2020, № 2/2020, № 2/2021 и № 1/2022). С тези решения се установяват преходни мерки, които се прилагат от 13 декември 2019 г., и се включва Регламент (ЕС) 2018/545 в приложение I към рамката на LTA, заедно със списъка на материалноправните разпоредби на Директива (ЕС) 2016/797, приложими в Швейцария.

Допълнителни подробности относно възможностите и условията, при които Агенцията може да признава разрешенията, издадени от Швейцарския национален орган по безопасността, и да управлява заявленията, включващи Швейцария в района на използване, могат да бъдат намерени в документ ERA1209/047 на уебсайта на Агенцията:

https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en

3.7.7. Член 38: Оценяване на заявлението

3.7.7.1. Разумна увереност

Разумната увереност е правно понятие и се използва основно в областта на финансите и одита. Тя е подходяща за използване за процеса на разрешаване на железопътни возила, тъй като представлява по-скоро ориентирана към процеса проверка, отколкото подробна оценка. Макар че разрешаващият

орган и НОБ за района на използване следва да се уверят, че заявителят и съдействащите на заявителя участници са изпълнили своите отговорности, не е необходимо той да установи с абсолютна сигурност, че това е така. Степента на ангажираност, която се изисква от разрешаващия орган и НОБ за района на използване, за да се постигне разумна увереност, следва да бъде пропорционална и да отчита:

- › сложността и риска, свързани с возилото/типа возило, за което се издава разрешение (по отношение на техническите характеристики или на измененията в тях, за които се издава разрешение);
- › качеството на данните и документацията, предоставени от заявителя;
- › натрупания опит във връзка с техническите и оперативните въпроси за возила с подобни технически характеристики и/или подобни компоненти, който може да е от значение; и
- › придобитата увереност по отношение на заявителя въз основа на опит от срещи и т.н.

Подробните оценки се извършват от организациите за оценяване на съответствието и следователно не е необходимо разрешаващият орган и НОБ за района на използване да дублират тези оценки. В процеса на постигане на разумна увереност разрешаващият орган и НОБ за района на използване трябва да избягват дублиране на работата между различните участващи оценители.

Съдействащите на заявителя участници включват всички организации, които са допринесли съществено за това да се гарантира, да се получи увереност или да се удостовери, че типът возило или возилото, за което се издава разрешение, отговаря на съществените изисквания. Сред тях са, но не само: заявителите, извършили пускането на пазара на подсистемите, от които е съставено возилото и/или типа возило, нотифицираните организации, избраните организации, оценяващите организации, изпълнителите и подизпълнителите.

3.7.7.2. Обхват на оценяването

За да получат разумна увереност, че заявителят и съдействащите на заявителя участници са изпълнили своите задължения и отговорности, разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване следва да се убедят във:

- › ефикасността на процеса, следван от заявителя и съдействащите участници; и
- › съгласуваността, пълнотата и релевантността на документацията, предоставена от заявителя.

Изискванията за оценяването на заявлението, което се извършва от разрешаващия орган и от съответните НОБ за района на използване, са посочени в приложения II и III от Регламент (ЕС) 2018/545 (в съответствие с членове 39 и 40 от регламента). Различните части на заявлението изискват различни подходи за проверка, които могат да включват:

- › Пълна ли е представената документация? Включил ли е заявителят всичко, което е заявил, че е включил?
- › Спазени ли са изрично определените изисквания? Това включва изискванията за подписалите се лица и за структурата на документите в съответствие с правните изисквания на Съюза за такива съставни части като „ЕО“ декларациите за проверка.
- › Елементите на заявлението в срока си на валидност ли са? Много аспекти на заявлението имат ограничени срокове на валидност, като например акредитацията на органите за оценяване на съответствието, валидността на „ЕО“ сертификатите и т.н.
- › Съгласувани ли са препратките? Заявленията са комплексни документи и не е необичайно техни съставни части като например сертификатите да са актуализирани в една част на заявлението, а в друга да не са. Ако съществува базово състояние при предварителната процедура, заявлението в съответствие с него ли е?
- › Валидни ли са избраните правила и избора на вида на разрешението? Трябва да се прецени дали обхватът на правилото е съвместим с начина, по който то е използвано в заявлението. Правилото било ли е отменено? Отстранени ли са по подходящ начин несъответствията с

приложимите задължителни правила и в състояние ли са алтернативните решения напълно да контролират всички свързани рискове?

Трябва да се отбележи, че в случай на несъответствие с дадено правило, разрешаващият орган/съответните НОБ за района на използване носят отговорността да оценят алтернативните решения (ако има такива). Резултатите от работата на оценяващата организация следва да се вземат предвид, но оценяващата организация не може да вземе решение за алтернативните решения, които ще се прилагат. Вж. също така точка 3.5.7 от настоящите указания, във връзка с член 27 „Коригиране на несъответствия“ от Регламент (ЕС) 2018/545.

- › Продължава ли да е релевантен съществуващият тип возило, когато такъв се използва, и има ли валидно разрешение за тип возило? Върху това може да окажат влияние промени в правилата и стандартите, приложими към съществуващия тип возило, и различия в характеристиките на типа возило, за който се подава заявлението, в сравнение с типа возило, който е използван като основа.
- › Правилно ли са приложени процедурите? Това изисква разглеждане на определените елементи от процесите и участие на правилните действащи лица. Оценителят следва да потвърди, че прилагането например на процес за оценяване на риска може да доведе до набор от разумни резултати и че заявлението не следва да бъде отхвърлено, ако предложените заключения обосновано попадат в този набор.
- › Има ли доказателства в подкрепа на твърденията? Например, когато е декларирано съответствие с правило/стандарт, оценителят може да избере да прегледа пълнотата на подкрепящите доказателства относно методиката за оценка, изисквана от правилото, като показател за това дали процесите на оценка са приложени правилно (например, ако се изисква изпитване на типа, трябва да има подкрепящ доклад за изпитване на типа, вж. точка 4.3 от насоките за прилагане на ТСОС).

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване не следва:

- › да повтарят или дублират систематично работата, извършена от други органи (напр. нотифицирана организация, избрана организация, оценяваща организация; и
- › да използват процеса на разрешаване, за да проверяват или оценяват компетентността на организациите за оценяване на съответствието.

Ако съответният НОБ за района на използване или разрешаващият орган узнае за това, което счита за нестандартна работа на органите за оценяване на съответствието, той може да приложи по-високо ниво на контрол на части от процеса на проверка и оценяване, извършван от този орган за оценяване на съответствието.

3.7.8. Член 39: Оценяване на заявлението, извършвано от разрешаващия орган

3.7.8.1. Проверка на приложената методология за установяване на изискванията (приложима е само в случай, че тази методика не е стандартизирана)

Разрешаващият орган следва да оцени методиката за установяване на изисквания, използвана от заявителя, в случай че тя не е стандартизирана методология. Проверката на приложената методология за установяване на изисквания, която трябва да бъде извършена от разрешаващия орган, следва да следва критериите, посочени в приложение II към Регламент (ЕС) 2018/545. Вж. раздел 3.11.2.1.

3.7.8.2. Проверка на пълнотата, релевантността и съгласуваността на данните от приложената методика за установяване на изискванията

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване следва да извършат проверка на високо равнище⁷ (което означава проверка на пълнотата, релевантността и съгласуваността) на данните от използваната методика за установяване на изискванията.

Не се предвижда разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване да извършват изчерпателна проверка на всички данни в подкрепа на извършеното от заявителя установяване на изискванията/оценяване на риска във връзка с аспектите, несвързани с безопасността, за които няма извършено независимо оценяване от оценяваща организация.

Тяхната роля следва да бъде по-системна и да акцентира върху изпълнявания от заявителя процес за установяване и изпълнение на изискванията; за да се постигне това, разрешаващият орган може да е необходимо да провери подробно някои подкрепящи доказателства. Задълбочеността и обхватът на проверките са описани в приложение II и приложение III към Регламент (ЕС) 2018/545. Допълнителни подробности можете да намерите в точки 3.3.1.9, 3.11.1.4 и 3.11.2.1.

3.7.8.3. Натрупан опит

Разрешаващият орган проверява дали има съответна информация съгласно член 8, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/545, вж. точка 3.2.8.1, и я взема предвид в своите оценки в допълнение към аспектите, посочени в приложение II към регламента. Когато бъдат повдигнати въпроси относно натрупания опит, те следва да бъдат записани в дневника за вписвания, вж. точка 3.7.10. Това ще гарантира, че другите членове на оценяващия екип също ще имат достъп до информацията.

3.7.8.4. Често повдигани въпроси в заявленията за разрешение при съответствие с разрешен тип

Когато действа в качеството си на разрешаващ орган, Агенцията често среща следните проблеми в **заявленията за разрешение в съответствие с разрешен тип**:

- › неправилно идентифициране на референтния тип (ID на типа в ERATV): правилното идентифициране на референтния тип е ключов елемент за този случай на разрешаване; освен това е необходимо да се осигури съгласуваност между идентифицирането на референтния тип в декларацията за съответствие с типа и във формуляра за заявление;
- › погрешна идентификация на возилата в обхвата на заявлението (EVN): различните цифри в EVN не съответстват на техническите характеристики на возилата, за които се иска разрешение;
- › несъответствие между идентификационните данни на возилата (EVN) във формуляра на заявлението и в декларацията за съответствие с типа: EVN са различни/не съвпадат;
- › несъответствие между информацията в ERATV за съответния референтен тип и документацията, предоставена в досието, придружаващо заявлението, чрез системата за обслужване на едно гише, напр.
 - препратките към „ЕО“ сертификатите за преглед на типа в ERATV не съвпадат с препратките към „ЕО“ сертификатите за преглед на типа, предоставени в заявлението (типичен случай на някои промени, които са класифицирани съгласно член 15, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545, вж. точка 3.8.4.1.3), и/или
 - условията за използване във формуляра на заявлението се различават от тези в съответното вписване в ERATV (кодирани и некодирани ограничения).

Типичен случай на този проблем е, когато списъкът на условията за използване надвишава максималната дължина, разрешена от системата за обслужване на едно гише, но заявителят не разбира това, когато попълва формуляра. В такива случаи и когато

⁷ Високо равнище и ниско равнище обикновено са термини, използвани за класифициране, описание и посочване на конкретни цели на систематичната работа. Проверките на високо равнище се отнасят до оценки, които са по-абстрактни по характер и са свързани с общи цели и системни особености. Проверките на ниско равнище включват по-специфични индивидуални оценки, като се съсредоточават върху детайлите.

заявителят узнае за него, той следва да се споразумее със съответния разрешаващ орган за бъдещите действия (напр. да включи всички условия за използване в документ, който да бъде предоставен в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, и да направи препратка към документа в полетата за кодирани и некодирани ограничения в заявлението за обслужване на едно гише);

- › „ЕО“ сертификати с изтекъл срок на валидност (в досието, придружаващо заявлението, и/или в ERADIS): въпреки че в някои случаи „ЕО“ сертификатите за съответствие и/или годност за употреба (IC) може да са с изтекъл срок на валидност към момента на подаване на заявлението, те са валидни към момента на пускане на IC на пазара (вж. точка 3.11.2.2). В много случаи обаче в досието, придружаващо заявлението, няма доказателства за датата на пускане на пазара;
- › Несъответствие между „ЕО“ сертификатите и „ЕО“ декларациите, предоставени в досието, придружаващо заявлението чрез системата за обслужване на едно гише, и документацията, публикувана в ERADIS:
 - различни препратки към документи и/или версии на документи;
 - едни и същи препратки и версии на документите, но с различно съдържание;
 - липсващи документи;
 - „ЕО“ сертификати с изтекъл срок на валидност в ERADIS, докато документът, представен в заявлението, е все още валиден (и обратното);
- › когато е необходимо да се актуализира част от документацията в досието, придружаващо заявлението (например „ЕО“ сертификатите за проверка), заявителят не взема предвид въздействието на тази актуализация върху други документи в придружаващото досие (например „ЕО“ декларациите за проверка), което води до несъответствия в досието;
- › заявлението обхваща возила, които към момента на подаване на заявлението все още не са произведени/монтирани допълнително и/или са предмет на всички необходими оценки на съответствието (напр. рутинните изпитвания все още не са приключили);
- › заявлението включва документация, свързана с IC, които не са били оценени по време на издаването на съответното разрешение за тип возило (напр. нови доставчици на IC);
- › заявлението включва IC от производители, обхванати от разрешението за тип возило, но с нови производствени мощности, които не са обхванати от одобрението на СУК на нотифицираната организация;
- › в заявлението не се посочва кой от различните доставчици на IC, обхванати от разрешението за тип возило, е действително използваният във возилата, за които се иска разрешение;

Грешки в досието, придружаващо заявлението, или в самия формуляр за заявление водят до забавяне на обработката и издаването на разрешения за пускане на пазара на возила. За бързо и своевременно издаване на разрешения в такива случаи заявителите трябва да изготвят досиета с добро качество, с необходимото съдържание (вж. точка 3.11.1), и по-специално да обърнат достатъчно внимание, за да избегнат посочените по-горе грешки.

3.7.9. Член 40: Оценяване на заявлението, извършвано от съответните национални органи по безопасността за района на използване

3.7.9.1. Ролята на националните органи по безопасността за района на използване в оценяването на заявлението

НОБ за района на използване следва да проверят пълнотата, релевантността и съгласуваността на заявлението съгласно приложение III към Регламент (ЕС) 2018/545 (вж. точка 3.11.3) по отношение на съответните национални правила, приложими в района на използване, посочен от заявителя (вж. точка 3.3.5.1). Оценката на техническата съвместимост с мрежите, надхвърляща изискванията на задължителните правила, по-специално когато тя се основава на консултации с УИ и/или на конкретни

изявления или декларации от УИ, е извън обхвата на оценките, които трябва да бъдат извършени от НОБ за района на използване.

НОБ за района на използване следва също да се координират с НОБ на съседната държава по отношение на возилата, пътуващи до гари, близки до границата (консултации и/или споразумения, посочени в член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 и член 12 от Регламент (ЕС) 2018/545).

3.7.9.2. Проверка на пълнотата, релевантността и съгласуваността на данните от приложената методика за установяване на изискванията

Допълнителни указания можете да намерите в точка 3.11.2.1.

3.7.9.3. Натрупан опит

В допълнение към аспектите, посочени в приложение III към Регламент (ЕС) 2018/545, в своите оценки съответните НОБ за района на използване следва да проверят дали има някаква съответна информация съгласно член 8, параграф 2 от регламента, и да я вземат предвид в своите оценки, вж. точка 3.2.8.1. Когато бъдат повдигнати въпроси относно натрупания опит, те следва да бъдат записани в дневника за вписвания, вж. точка 3.7.10. Това ще гарантира, че другите членове на оценяващия екип също ще имат достъп до информацията.

3.7.10. Член 41: Категоризация на проблемите

3.7.10.1. Записване на проблемите в дневника за вписвания

По време на оценяването на заявлението разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване има вероятност да установят неясноти в съдържанието на заявлението, въпроси, възникващи от съответната информация съгласно член 8, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/545, или липса на данни. Тези проблеми ще изискват отговор от заявителя.

В дневника за вписвания (issues log) следва да бъдат записани всички аспекти в резултат от оценяването, които е уместно да бъдат взети предвид при вземането на решението, а не само аспектите, които биха възпрепятствали разрешаващия орган да вземе решение за издаване на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара.

Опасенията, свързани с редактирането или оформлението на текста, както и печатните грешки не следва да се приемат като основания да се твърди, че заявителят не е демонстрирал съответствие, освен ако не засягат яснотата на данните, предоставени от заявителя.

Заявителят може да отговори на даден въпрос чрез системата за обслужване на едно гише, например като качи документ, в който се предоставя допълнителна информация и др.

Когато оценяващият екип се състои от няколко оценители, има вероятност заявителят да получи еднакви или сходни искания във връзка с проблемите, установени от различните оценители. Дневникът за вписвания в системата за обслужване на едно гише може да помогне да се предотврати повдигането на един и същи проблем няколко пъти от различни оценители. Преди да повдигне даден проблем, оценителят следва да направи справка в дневника за вписвания и да види дали проблемът вече не е записан от друг оценител.

Въпросите трябва да бъдат записани в дневника за вписвания в системата за обслужване на едно гише веднага след като бъдат определени, за да може заявителят да отговори бързо на тях и да се предотврати повдигането на същите въпроси от други оценители в друго вписване. По подобен начин трябва да се избягва групирането на няколко проблема в едно вписване в дневника за вписвания особено ако те са от разнородно естество. Тази практика би затруднила проследяването и приключването на вписването в системата за обслужване на едно гише, в който са групирани всички проблеми.

3.7.10.2. Категоризация на проблемите

Проблемите са различни по значимост и категоризацията е полезен инструмент за подпомагане на тяхното подходящо решаване. Всяка категория проблеми изисква различен подход.

3.7.10.2.1. Проблем от „тип 1“:

Проблемите от „тип 1“ се отнасят до допълнителните обяснения, които заявителят трябва да предостави относно:

- › разбиране на структурата на досието, придружаващо заявлението, в картотеката на системата за обслужване на едно гише;
- › къде могат да бъдат намерени определени доказателства или документи в системата за обслужване на едно гише;
- › неясни твърдения или заключения в документацията;
- › потенциални противоречия между документите,
- › и др.

Проблеми, категоризирани като „тип 1“, не изискват изменения в досието, придружаващо заявлението. Неуспешно приключване на проблем от „тип 1“ не дава основания за отхвърляне на заявлението. Ако проблемът не бъде приключен по удовлетворителен начин, разрешаващият орган ще използва своята преценка, за да продължи оценяването, като използва наличната информация.

Що се отнася до проблемите, категоризирани като „тип 1“, жизненият цикъл на проблема може да бъде обобщен в следните основни стъпки:

- › Не е ясен даден аспект от заявлението. Заявителят се приканва да го изясни.
- › Заявителят предоставя отговор.
- › Ако отговорът успешно отстранява неяснотата, проблемът се „приключва“.
- › Ако отговорът не решава ситуацията или няма отговор, проблемът се класифицира като „висящ проблем“. От заявителя може да бъде поискано да даде по-нататъшни разяснения.

3.7.10.2.2. Проблем от „тип 2“:

Проблемите от „тип 2“ се отнасят до несъществени изменения, които заявителят трябва да направи в досието, придружаващо заявлението, например;

- › поправяне на погрешни препратки към или между документи (включително дати на издаване и/или версии);
- › подобряване на формулировката на неясни декларации или заключения в документацията (напр. резултатите от независимата оценка на процеса на установяване на изискванията в доклада за оценка на оценяващата организация);

Неуспешно приключване на проблем от „тип 2“ не дава основания за отхвърляне на заявлението. Ако проблемът не бъде приключен по удовлетворителен начин, разрешаващият орган ще използва своята преценка, за да продължи оценяването, като използва наличната информация.

По отношение на проблемите, категоризирани като „тип 2“, жизненият цикъл на проблема може да бъде обобщен в следните основни стъпки:

- › Необходимо е изменение на досието към заявлението или малко по своя характер действие от страна на заявителя. Заявителят се уведомява за това.
- › Действието се оставя на заявителя.
- › Заявителят представя отговор, който съдържа изменението на досието или резултата от извършеното от него действие.
- › Ако отговорът съдържа удовлетворително решение на проблема, той се „приключва“.

- › Ако отговорът не решава проблема или няма отговор, проблемът се класифицира като „висящ проблем“.

3.7.10.2.3. Проблем от „тип 3“

Проблемите от „тип 3“ се отнасят до съществени изменения, които заявителят трябва да извърши в досието, придружаващо заявлението. Изискват се по-ограничителни или допълнителни условия за използване, за да бъде взето решението за издаване на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара.

Ако заявителят представи съответната информация, проблемите от „тип 3“ може да доведат до разрешение с условия и ограничения за използване в края на срока за оценяване; възможно е допълнителната информация, предоставена от заявителя, да доведе до приключване на проблема, без да се налагат допълнителни условия за използване.

Примери за проблеми от „тип 3“ са:

- › несъответствие с изискванията на TCOC при проектната скорост на возилото (напр. динамика на движение при 200 km/h). при по-ниска скорост (например 160 km/h) обаче резултатите от оценката на съответствието показват съответствие с изискванията на TCOC и биха позволили издаването на разрешение с намалена максимално разрешена скорост.
- › Несъответствие с изискването на TCOC при определени експлоатационни условия (напр. превишаване на параметрите на взаимодействие между пантографа и контактната мрежа при двойна композиция, когато активните пантографи са разположени в двата края на композицията). Условие за използване, което забранява такава конфигурация в експлоатация, докато всички други възможни конфигурации отговарят на изискванията, би позволило издаването на разрешение.

Когато пред заявителя бъде повдигнат проблем от „тип 3“:

- › Заявителят се приканва да предложи действията, които да бъдат предприети (по-ограничителни условия за използване).
- › Органът, който е повдигнал проблема – разрешаващият орган или НОБ за района на използване – оценява предложението.
- › Ако е удовлетворително, предложението за по-ограничителните условия или ограничения става част от заявлението. Проблемът се „приключва“; оценяването продължава и проблемът повече не възпрепятства вземането на решението за издаване на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара.
- › Ако е неудовлетворително, предложението се отхвърля. Проблемът остава като „висящ проблем“ и заявителят се приканва да направи допълнителни предложения.
- › Ако не може да бъде намерено задоволително предложение за по-ограничително условие за използване, разрешаващият орган взема отрицателно решение и отхвърля заявлението.

3.7.10.2.4. Проблем от „тип 4“

Проблем от „тип 4“ изисква изменение на досието към заявлението от страна на заявителя (налице е несъответствие). Проблемът трябва да бъде решен, преди да може да бъде взето решението за издаване на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара. Той може да формира основа за обосновано съмнение, както е посочено в член 42 от Регламент (ЕС) 2018/545.

Ако проблемите от „тип 4“ не могат да бъдат приключени преди края на определения срок за оценяване – или удължения срок, когато е било повдигнато обосновано съмнение и срокът е бил удължен в надлежно документирано споразумение със заявителя – заявлението ще бъде

отхвърлено. За тази категория проблеми по принцип не е възможно да се определят допълнителни условия за използване, които да позволят издаването на разрешение (в противен случай те биха били категоризирани първоначално като проблеми от „тип 3“). След допълнителен анализ на проблема и обсъждане със заявителя обаче проблемът от „тип 4“ може да бъде приключен с прилагане на условия за използване.

Примери за проблеми от „тип 4“ са:

- › „ЕО“ сертификатите и „ЕО“ декларациите не съответстват на препратките, предоставени в ERATV („ЕО“ сертификати за изследване на типа или проекта) и/или на информацията, налична в ERADIS
- › Доказателствата, посочени в доклада на оценяващата организация за установяване на изискванията, които са били използвани като основа за независимата оценка, не включват регистър на опасностите, оценка на риска, описание на процеса, следван от заявителя, и др.
- › „ЕО“ процедурата за проверка не разглежда правилата за разширяване на района на използване на съществуващи несъответстващи на ТСОС возила, разрешени съгласно Директива 2008/57/ЕО или в експлоатация преди 19 юли 2010 г.
- › Липсващи преводи на доказателствата, свързани с националните правила, които трябва да бъдат оценени от НОБ за района на използване в съответствие с езиковата политика, описана в техните указания
- › Условията за използване във формуляра на заявлението в системата за обслужване на едно гише не са в съответствие с документацията в досието, придружаващо заявлението („ЕО“ сертификати и декларации и придружаващи файлове, доклад на НО, доклад на оценяващата организация за установяване на изискванията и др.), нито с кодираните и некодираните ограничения в ERATV

За случаите, в които е повдигнат въпрос от „тип 4“:

- › Заявителят се приканва да предложи действия, които да бъдат предприети за решаване на проблема. Заявителят представя писмено предложение за действията, които трябва да бъдат предприети за разрешаване на проблема, и за срока, необходим за предоставяне на изменението на досието на заявлението. Предложеният срок не може да надхвърля законовия срок, в който разрешаващият орган трябва да издаде разрешението (4 месеца от момента, в който заявлението е признато за пълно), освен ако не е повдигнато обосновано съмнение (вж. точка 3.7.11).
- › Органът, който е повдигнал проблема – разрешаващият орган или НОБ за района на използване – оценява предложението.
- › Ако е удовлетворително, органът, който е повдигнал въпроса, информира заявителя.
- › Ако е неудовлетворително, органът, който е повдигнал проблема, уведомява заявителя за причините, поради които предложението е неудовлетворително, и проблемът се класифицира като „висящ проблем“. Заявителят следва да представи изменено предложение, като вземе предвид посочените причини.
- › Заявителят предоставя изменението на досието на заявлението в съответствие с приетото предложение преди края на срока за оценка.
- › Ако е удовлетворително, изменението се включва в досието към заявлението. Проблемът се „приключва“; оценяването продължава и проблемът повече не възпрепятства вземането на решението за издаване на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара.
- › Ако е неудовлетворително, изменението не се включва в досието към заявлението. Проблемът остава като „висящ проблем“ и заявителят следва да направи допълнителни изменения в досието към заявлението.

- › Ако заявителят не е предоставил изменение в рамките на законоустановения срок за оценяване на заявлението, разрешаващият орган ще вземе решението си въз основа на наличната информация, което при проблеми от „тип 4“ означава, че заявлението ще бъде отхвърлено.

Разрешаващите органи и НОБ за района на използване следва да следят непрекъснато сроковете, установени за въпроси от „тип 4“. Ако приближава края на договорения срок и/или законовия срок за оценка и заявителят не е предоставил изменение на досието на заявлението, което да позволи приключване на въпрос от „тип 4“, разрешаващите органи и/или НОБ за района на използване се насърчават да се свържат със заявителя и да поискат потвърждение дали той ще може да спазва договорения срок или не и да договорят нов срок, когато това е възможно.

Когато законовият срок за оценка наближи и заявителят потвърди, че няма да може да предостави липсващите доказателства навреме, разрешаващият орган може или да вземе решение въз основа на наличната информация (отхвърляне на заявлението), или в надлежно обосновани случаи може да предложи удължаване на срока чрез обосновано съмнение, вж. точка 3.7.11. Това не се използва като метод за удължаване на срока за оценка за неопределено време, а като изключителна мярка, която се използва в основателни случаи, когато заявителят се нуждае от повече време от планираното, за да промени досието на заявлението.

3.7.11. Член 42: Обосновано съмнение

Управлението на обоснованото съмнение следва да се извършва чрез дневника за вписвания, посочен в член 41 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

При установяването на такъв проблем от „тип 4“ разрешаващият орган и/или участващият НОБ за района на използване, за който е възникнало обосновано съмнение, следва ясно да посочи, че става въпрос за обосновано съмнение, за да може заявителят да бъде осведомен.

Тъй като не е възможно да се предвиди кога може да бъде повдигнато обосновано съмнение или времето, необходимо за разглеждането му, в правните текстове не са посочени срокове, в които разрешаващите органи и НКО за района на използване да повдигнат обосновано съмнение. Все пак ако разрешаващият орган и/или съответните НОБ за района на използване имат обосновано съмнение, те следва без забавяне да повдигнат и обработят обоснованото съмнение.

Обосновано съмнение може да бъде установено по време на оценяването, извършвано от разрешаващия орган/съответния НОБ за района на използване, и може да се отнася, наред с другото, до следните аспекти:

- › изпълнение на съществените изисквания по време на различните етапи на процеса (проектиране, производство, верификация и валидиране) от страна на заявителя и на съдействащите на заявителя участници, с цел да се гарантира съответствие с цялото съответно законодателство;
- › аспекти на типа возило, които биха могли да попречат на безопасното му използване в района на използване, когато се използва с определените и предназначени условия за използване;
- › процесът, следван от заявителя и съдействащите на заявителя участници. За съдействащите участници това по-специално се отнася за проблемите относно компетентността на нотифицираната организация, избраната организация и/или оценяващата организация и извършената от тях работа, които могат да бъдат основание за ограничение на обхвата, спиране на действието или отмяна на нотификацията им, както е посочено в член 39, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797, или да обосноват предприемането на мерки съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 402/2013;
- › съгласуваността и релевантността на предоставената документация (включително липсващите преводи съгласно член 10 от Регламент (ЕС) 2018/545, вж. точка 3.2.10);

- › наличието на несъответствие съгласно член 26, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797; и/или
- › съответната информация, записана съгласно член 8, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/545.

Повдигнатото обосновано съмнение следва да бъде надлежно обосновано с подробности за въпросите, които според разрешаващия орган/съответния НОБ за района на използване не са били внимателно разгледани в заявлението. Тези подробности следва да бъдат конкретни и ясно да посочват частите от досието към заявлението, които са незадоволителни.

Използваните средства за отстраняване на обоснованото съмнение са отговорност на заявителя. Разрешаващият орган/съответният НОБ за района на използване трябва да опишат основанието за обоснованото съмнение, така че заявителят да е наясно какво е необходимо да се направи за отстраняване на съмнението, но не и да налагат решение.

Ако е повдигнато обосновано съмнение от разрешаващия орган/съответните НОБ за района на използване и заявителят в надлежно документирано споразумение с разрешаващия орган се е съгласил, че е необходимо да предостави допълнителна информация, заявителят следва да предложи коригиращите действия и срока (в т.ч. удължаване на срока за оценяване, ако е необходимо), вж. точка 3.7.3). Разрешаващият орган и съответният НОБ за района на използване извършват преглед на предложението и уведомяват заявителя относно резултатите от своето оценяване.

В зависимост от естеството на обоснованото съмнение заявителят може да се нуждае от допълнително време, за да предостави допълнителната информация (по-специално ако са необходими изпитвания по железопътната мрежа). В такъв случай разрешаващият орган може, с надлежно регистрираното съгласие на заявителя и в координация с НОБ за района на използване, които са засегнати от обоснованото съмнение (ако е приложимо), да се споразумее за удължаване на срока за извършване на оценката над 4-месечния срок, предвиден в член 21, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797. НОБ за района на използване нямат право да удължават срока за извършване на оценката по собствена инициатива. Допълнителна информация можете да намерите в точка 3.7.3).

В случай на несъгласие с някое решение на разрешаващия орган/съответния НОБ за района на използване (относно самото обосновано съмнение, относно срока и/или относно коригиращите действия), което води до отказ на искането на издаване на разрешение, заявителят може да започне процедура на преразглеждане и обжалване.

Разрешаващият орган не следва да издава разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, ако повдигнатото обосновано съмнение не бъде разрешено и заявлението и досието, придружаващо заявлението, не бъдат съответно изменени от заявителя.

Както е посочено в член 41, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545, проблем от „тип 4“ невинаги се равнява на обосновано съмнение. Ако е ясно (т.е. няма съмнение, че предоставените данни не позволяват издаването на разрешение), че проблемът ще доведе до директно отхвърляне на заявлението, тогава следва да бъде повдигнат проблем от „тип 4“, без той да се счита за обосновано съмнение. В такъв случай срокът за оценка обикновено не се удължава.

Когато заявителят не е предоставил изменение в рамките на удължения срок вследствие на обосновано съмнение, разрешаващият орган следва да вземе решението си въз основа на наличната информация, което за въпрос от „тип 4“ означава, че заявлението ще бъде отхвърлено и няма да бъде издадено разрешение.

3.7.12. Член 43: Провеждани от разрешаващия орган проверки, относещи се за оценките, направени от съответните национални органи по безопасността за района на използване

Проверките, които трябва да бъдат извършени от разрешаващия орган и които се отнасят за оценките, направени от съответните НОБ за района на използване, следва да бъдат проверки само на пълнотата на направените оценявания (пълнота на проверочните списъци и приключване на всички проблеми) и на съгласуваността между оценяванията на заявлението, извършени от НОБ за района на използване.

Те не трябва да бъдат проверки на подробните оценявания, извършени от НОБ за района на използване.

3.7.13. Член 44: Арбитраж по член 21, параграф 7 от Директива (ЕС) 2016/797 и член 12, параграф 4, буква б) от Регламент (ЕС) 2016/796

За описание на процеса на арбитраж, преразглеждане и обжалване вж. блок-схемата за етап 5, включително блок-схемите за подетапи 5.1 и 5.2 в точка 4.

3.7.13.1. Арбитраж по член 21, параграф 7 от Директива (ЕС) 2016/797

Несъгласието на Агенцията с оценката на един или повече НОБ за района на използване следва да бъде съобщено на съответните НОБ за района на използване чрез системата за обслужване на едно гише, заедно с основанията за това несъгласие.

В случай, че разрешаващият орган не е съгласен с препоръката на НОБ за района на използване или установи някакъв проблем по време на своя процес на получаване на увереност, той следва да ги прегледа заедно със съответните НОБ за района на използване. При необходимост във всеки такъв преглед следва да участва и заявителят, за да се постигне съгласие по взаимно приемлива оценка; ако не може да бъде постигнато съгласие, разрешаващият орган следва да предприеме подходящи действия.

Районът на използване следва да бъде определен от заявителя във формуляра на заявлението. В случай на арбитраж между Агенцията и съответните НОБ за района на използване обаче може да има допълнително изключване на част(и) от железопътната мрежа, засегната от предвидения район на използване, в съответствие с член 21, параграф 7 от Директива (ЕС) 2016/797.

Когато не може да бъде постигнато взаимно приемливо споразумение между разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване и решението от страна на разрешаващия орган включва железопътни мрежи в района на използване, за които съответните НОБ за района на използване са издали отрицателна оценка, съответните НОБ за района на използване могат да отнесат въпроса за арбитраж до апелативния съвет в съответствие с неговия процедурен правилник.

Процесът на издаване на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара може да бъде суспендиран за периода на арбитража, включително координацията за постигане на взаимно приемлива оценка. Агенцията следва да посочи пред заявителя мотиви за суспендирането.

3.7.13.2. Арбитраж по член 12, параграф 4, буква б) от Регламент (ЕС) 2016/796 (Апелативен съвет)

В случаите, когато не може да бъде осигурена съгласуваност на решенията в рамките на един месец от започването на процеса на координация между Агенцията и съответния(те) НОБ, въпросът следва да се отнесе от съответните НОБ за арбитраж до Апелативния съвет в съответствие с процедурния правилник на Апелативния съвет. Арбитражната процедура се прилага само когато Агенцията е разрешаващият орган.

Както е посочено в член 21, параграф 7 от Директива (ЕС) 2016/797, арбитражната процедура трябва да приключи в рамките на 1 месец. По време на прилагането на арбитражната процедура процесът на издаване на разрешение може да бъде суспендиран и тогава срокът, посочен в точка 3.7.3 също се суспендира. Агенцията следва да посочи пред заявителя мотиви за суспендирането.

Решението на Апелативния съвет, което е взето в рамките на арбитражния процес, следва да бъде съобщено на Агенцията и на съответните НОБ в съответствие с процедурния правилник на Апелативния съвет.

Агенцията и съответните НОБ следва да вземат окончателното си решение в съответствие с констатациите на Апелативния съвет, като действат в рамките на вътрешните си процедури, и следва да обосноват решението си.

3.7.14. Член 45: Заключение на оценяването на заявлението

В контекста на заключението от дейностите по оценяването да се „проверява по независим начин“ означава, че проверките се извършват от лице в рамките на организацията на разрешаващия орган,

което не е участвало пряко в оценяването на заявлението. Това би могло да бъде друг оценител, който не е участвал в оценяването, което трябва да бъде проверено.

3.7.15. Член 46: Решение за разрешаване или за отказ на поисканото в заявлението разрешение

3.8. Глава 7 – Етап 6 Окончателна документация и разрешение

За описание на процеса вижте блок-схемата за Етап 6 в точка 4.

3.8.1. Член 47: Окончателна документация за разрешение за тип возило и/или за разрешение за пускане на возило на пазара

Пълното придружаващо досие за решението, издадено в съответствие с член 46 от Регламент (ЕС) 2018/545, се състои от заявлението и от досието, придружаващо заявлението, подадени от заявителя, както и от всички документи, използвани от разрешаващия орган, за да достигне до решението си, включително решението на разрешаващите органи.

Решението за издаване на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара следва да се основава на информацията, предоставена в заявлението и в (окончателното) оценъчно досие.

Разрешаващият орган следва да приключи административната процедура като гарантира, че са прегледани, организирани и архивирани всички документи и записи.

Разрешаващият орган следва да координира със съответните НОБ за района на използване определянето на натрупания опит, който да бъде използван при бъдещи оценявания. Това може да включва информация за проблеми и рискове, както и за практики, които работят добре и могат да се прилагат при извършването на бъдещи оценявания и евентуално да бъдат споделени със (или дори заимствани от) други органи с цел непрекъснато усъвършенстване.

3.8.2. Член 48: Информация, която трябва да се съдържа в издадено разрешение за тип возило

3.8.2.1. Отмяна на сроковете в издадено разрешение поради административен проблем

Не е необичайно издадените разрешения да съдържат временни ограничения или срокове по отношение на валидността. Когато е необходимо да се оттегли дадено временно ограничение, въведено поради проблем с неприключено разглеждане, и разрешаването на проблема няма да изисква допълнителни промени във возилото и/или типа возило (техническите характеристики не са засегнати), заявителят представя на разрешаващия орган или на националния орган по безопасността (НОБ) доказателствата, необходими за решаване на проблема, под формата на каквото и да е споразумение.

Примери за такива проблеми са:

- › Липсващи доказателства (например окончателни версии на протоколите от изпитванията), когато заявителят и органите за оценяване на съответствието могат да представят достатъчно доказателства, за да докажат, че типът возило отговаря на съществените изисквания, което позволява на разрешаващия орган да достигне достатъчно ниво на сигурност, за да издаде ограничено във времето разрешение;
- › Очаквани актуализирани версии на документите (напр. необходими са някои актуализации на документите, които вече са включени в досието, придружаващо заявлението, за да се изяснят по-добре някои аспекти, да се отстранят несъответствия, да се предостави допълнителна информация и др.);
- › Необходимост от актуализиране на ERADIS с последните версии на „ЕО“ сертификатите и/или декларациите, когато предишните версии вече са качени в ERADIS и е необходимо да се коригират незначителни проблеми;

- › и др.

Разрешаващият орган или НОБ, издал разрешението, следва да оттеглят временното ограничение, без да е необходимо да издават ново разрешение, и съответно да актуализират ERATV.

За случаите, в които национален орган по безопасността е издал разрешителното:

- › НОБ следва да оттегли ограничението, независимо от правния режим, при който е издадено разрешението, и от действащия правен режим в съответната държава членка (напр. разрешение, издадено съгласно Директива 2008/57/ЕО, да бъде изменено от НОБ на държава членка, която вече е транспонирала Директива (ЕС) 2016/797).
- › Това може да бъде направено чрез актуализация на съществуващото разрешение, писмо, отменящо ограничението, и др., в зависимост от възможностите, позволени от приложимата национална правна рамка във всяка държава членка. Заявителят може да изпрати липсващата документация на съответния НОБ под формата на каквото и да е споразумение.
- › Агенцията няма да играе никаква роля, независимо от района на използване на разрешения тип возило.

Следва да се отбележи, че определянето на срокове се разрешават само в определени случаи съгласно член 46, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2018/545 и следва да се избягват, доколкото е възможно.

3.8.2.2. Промяна на условията за използване в издадено разрешение за тип возило

В разрешението за тип возило и в разрешението за пускане на возило на пазара се посочват условията за използване в съответствие с член 21, параграф 10, буква г) от директивата и членове 48 и 49 от Регламент (ЕС) 2018/545. Разрешението за въвеждане в експлоатация съгласно Директива 2008/57/ЕО може да съдържа и условия и други ограничения съгласно член 21, параграф 6 от директивата.

Условията за използване са основни характеристики на дизайна съгласно член 46, параграф 5 и член 48, буква в), подточка iii) от Регламент (ЕС) 2018/545. Следователно измененията в условията за използване, посочени в издаденото разрешение, следва да бъдат разгледани чрез прилагане на член 15 от Регламент (ЕС) 2018/545.

3.8.2.2.1. Изменението на условията за използване изисква промени във возилото и/или типа возило

В зависимост от категоризацията на изменението (което следва да отчита въздействието на изменението в условията за използване) съгласно член 15, параграф 1 от регламента и в зависимост от това дали субектът, управляващ изменението, е също и притежател на разрешението за типа возило, има няколко възможности.

Когато субектът, управляващ изменението, е притежател на разрешението за тип возило:

- › ако изменението се категоризира като изменение по член 15, параграф 1, буква б), съответният разрешаващ орган или НОБ може да измени условията за използване, без да е необходимо издаване на ново разрешение чрез системата за обслужване на едно гише. Това може да бъде актуализация на съществуващото разрешение, писмо, отменящо ограничението, и др.
- › ако изменението е категоризирано по член 15, параграф 1, буква в), в допълнение към изменението на условията за използване е необходимо да се създаде версия на типа возило в ERATV съгласно член 15, параграф 3 от регламента. Органът, който ще бъде разрешаващ орган, в случай че такова изменение изисква ново разрешение, следва да поеме отговорността за създаването на версията въз основа на информацията, предоставена от органа, управляващ промяната, и на данните, налични в ERATV за типа возило.

За да се прехвърлят съществуващи возила от базовия тип/вариант към версиите в резултат на изменение по член 15, параграф 1, буква в), не е необходимо да се подава

заявление за разрешение за пускане на пазара в съответствие с новосъздадената версия. Ползвателят следва да актуализира своите записи (управление на конфигурациите на возилата) и да поиска актуализиране на NVR/ECVVR/EVR.

- › ако изменението се категоризира по член 15, параграф 1, буква г), трябва да има заявление за ново разрешение чрез системата за обслужване на едно гише. Субектът, управляващ изменението, може да избере разрешаващ орган (Агенцията или съответния НОБ), ако районът на използване обхваща една държава членка. Ако районът на използване обхваща повече от една държава членка, разрешаващият орган е Агенцията.

Ако субектът, управляващ изменението, не е титуляр на разрешението за возило или няма разрешение за тип возило и следователно няма титуляр на разрешение за тип превозно средство, всички изменения, категоризирани по член 15, параграф 1, букви б), в) или г) от Регламент (ЕС) 2018/545, водят до издаване на ново разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545.

Когато дадено изменение е класифицирано по член 15, параграф 1, буква б) или в) и засяга само возила, субектът, управляващ изменението, който не е титуляр на разрешение за тип возило, може да подаде уведомление съгласно член 16, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545.

3.8.2.2.2. Изменението на условията за използване не изисква промени във возилото и/или типа возило

Когато изменението на условията за използване не изисква допълнителни промени във возилото и/или типа возило, нито влияе върху стойностите на техническите параметри, и съответните условия за използване:

- › не фигурират в съответното вписване в ЕРРТПС (кодирани и некодирани ограничения), но са правилно включени в издаденото разрешение за тип возило;
- › не оказват никакво влияние върху експлоатационния обхват на типа возило (например скорост, натоварване, недостиг на надвишение, брой прикачени единици и т.н.);
- › не са свързани с параметри, свързани с техническата съвместимост с мрежата (напр. натоварване, габарит, разположение на действащ пантограф и др.);
- › дублират стойности на техническите параметри (напр. основен параметър 4.2.1 Референтен профил спрямо кодирано ограничение 3.1.2.3 - 2.1, основен параметър 4.1.3 габарит на колелата спрямо кодирано ограничение 3.1.2.3 - 2.2 габарит на колелата и др.);
- › налагат задължение на заявителя да предостави допълнителни доказателства или документация, посочват критериите, на които трябва да отговарят допълнителните доказателства или документацията, за да бъдат сметени за приемливи, и не водят до промяна на експлоатационния обхват или на района на използване, и/или
- › не налагат конкретни условия за използване на возилото или ограничения (например наблюдения, забележки или декларации от органите за оценяване на съответствието и/или разрешаващите органи, препратки към ръководството на водача, препратка към плана за техническо обслужване, препратка към оценката на риска и др.).

Това може да се счита за изменение, което в действителност не влияе върху основната проектна характеристика „Условия за използване на возилото и други ограничения“ и след това може да бъде класифицирано съгласно член 15, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/545, когато няма въздействие върху досиетата, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка, или член 15, параграф 1, буква б), когато е необходимо да се актуализират придружаващите технически досиета (каквото обикновено е случаят).

Разрешаващият орган или НОБ, който е издал разрешението, следва да оттегли съответните условия за използване и да изготви ново преразглеждане на издаденото разрешение, без да е необходимо заявителят да подава заявление за ново разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545, и да актуализира съответно ERATV.

В останалите случаи субектът, управляващ изменението, анализира ефекта от изменението на условията за използване (т.е. изменението) и решава дали то може да бъде отнесено към член 15, параграф 1, буква в) или г) от регламента. В случай че субектът, управляващ изменението, е притежател на разрешението за тип возило:

- › ако изменението е категоризирано по член 15, параграф 1, буква в): съответният разрешаващ орган или НОБ може да промени условията за използване, без да трябва да издава ново разрешение, и е необходимо да се създаде версия на типа возило в ERATV.
- › Ползвателят следва да актуализира своите записи (управление на конфигурациите на возилата) и да поиска актуализиране на NVR/ECVVR/EVR. не е необходимо да се подава заявление за разрешение за пускане на пазара в съответствие с новата версия. Ако изменението е категоризирано по член 15, параграф 1, буква г), трябва да се подаде заявление за ново разрешение чрез системата за обслужване на едно гише.

Ако субектът, управляващ изменението на условията за използване, не е притежател на разрешението за возило и изменението е категоризирано по член 15, параграф 1, буква в) или г) от Регламент (ЕС) 2018/545, се изисква ново разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква г) от регламента.

Когато изменението в условията за използване е класифицирана по член 15, параграф 1, буква б) или в) и засяга само возила, субектът, управляваща това изменение, може да подаде уведомление съгласно член 16, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545.

3.8.2.3. Условия за използване, прехвърлени от съществуващото разрешение

В случай на ново разрешение и/или разширяване на района на използване, разрешението за тип возило, което трябва да бъде издадено, трябва да съдържа всички условия за използване, които са от значение за използването на возилата след изменението и/или разширяването на района на използване, включително условията за използване от базовия тип/вариант или возило, които са прехвърлени и трябва да бъдат запазени (те са основни конструктивни характеристики от предишен процес на разрешаване). Разрешаващият орган следва да промени такива условия за използване само в случай на противоречие с новите условия (например, условия за използване, приложими преди промяната, вече не са приложими, или условия за използване в първоначалния район на използване не са валидни за разширения район на използване), след консултация със съответния НОБ.

В издаденото разрешение за тип возило следва да се прави разграничение между прехвърлените условия за използване, прехвърлените условия, които са повлияни от изменението и/или разширяването на района на използване (ако има такива), и новите условия за използване, произтичащи от новия процес на разрешаване.

3.8.3. Член 49: Информация, която трябва да се съдържа в издадено разрешение за пускане на возило на пазара

3.8.3.1. Идентификация на возилата

Возило, което е регистрирано, се идентифицира чрез своя европейски номер на превозно средство (EVN) – цифров идентификационен код, определен в приложение 6 към Решение 2007/756/ЕО.

След издаване на разрешение за пускане на пазара за дадено возило, то следва да бъде регистрирано в националния регистър на подвижния състав (NVR). Въз основа на искането за регистрация от страна на ползвателя регистрацията орган следва да предостави EVN на возилото. Издаването на разрешение за пускане на возилото на пазара и регистрацията на возилото може да се комбинират, да се извършат паралелно или да се проведат последователно (разрешението за пускане на возилото на пазара се издава преди регистрацията) в зависимост от вътрешните процедури на регистрацията

орган и разрешаващия орган. Обичайна практика за регистриращия орган е предварително да резервира номер за ползвателя, който се превръща в EVN, когато возилото бъде регистрирано.

Въпреки това возилото трябва да бъде идентифицирано, преди да бъде издадено разрешението за пускането му на пазара. Когато заявлението за искане на разрешение за пускане на возило на пазара е подадено от заявителя, но няма резервиран EVN, идентификацията на возилото може да се направи, като се използва собствената система на производителя за идентификация на возилото или като се идентифицира серийният номер на продукта.

3.8.4. Член 50: Регистриране в Европейския регистър на разрешените типове железопътни возила (ERATV) и в Базата данни на Европейската железопътна агенция относно оперативната съвместимост и безопасността (ERADIS)

3.8.4.1. ERATV

Издадените разрешения за тип возило се записват в ERATV от съответния разрешаващ орган. Заявителят, ако разрешаващият орган поиска това, може да попълни някои части от проекта за вписване в ERATV от името на разрешаващия орган (помощен потребител).

Допълнителна информация за ERATV (по-специално ръководството за прилагане) можете да намерите тук:

https://www.era.europa.eu/domains/registers/eratv_en

3.8.4.1.1. Искане за създаване на проект на вписване в ERATV

Когато Агенцията е разрешаващият орган, процесът за подаване на искане за създаване на проект на типа преди подаването на заявление чрез системата за обслужване на едно гише е описан тук:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676

Този процес се прилага и при искане за създаване на версия в ERATV след изменение, класифицирано съгласно член 15, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/545.

Създаването на проект за вписване в ERATV може да се поиска дълго преди подаването на съответното заявление за искане на разрешение за тип возило. По подобен начин, когато разрешаващият орган дава разрешение на „помощните потребители“ на ERATV да попълнят определени части от проекта за вписване в ERATV (т.е. точки 3 „Съответствие с ТСОС“ и 4 „Технически параметри“), тази дейност може да бъде извършена и преди подаването на заявлението за разрешение.

3.8.4.1.2. Изменения и/или разширяване на района на използване на возила без разрешение за тип / вписване в ERATV

В случай на возила без съответстващо разрешение за тип возило или когато такова разрешение за тип не е регистрирано в ERATV (например возила, разрешени преди Директива 2008/57/ЕО), все още е възможно да се използват случаите на разрешения, описани в член 15, параграф 1, буква в) — разширяване на района на използване - и/или член 15, параграф 1, буква г) — ново разрешение — от Регламент (ЕС) 2018/545, при условие че има доказателства, че возилата са действително разрешени и в експлоатация.

В по-голямата част от случаите за превозни средства, разрешени преди Директива 2008/57/ЕО, не е извършена „ЕО“ процедура за проверка, не е назначен орган за сертифициране на съответствието с изискванията на ТС, не е издадено разрешение за тип возило и в резултат на това няма вписване в ERATV. Това означава, че няма надеждни данни (т.е. проверени от НО и от разрешаващ орган преди публикуването им в ERATV) от съществуващото разрешение.

Поради тази причина вписванията в ERATV след нови разрешения и/или разширения на района на използване следва да съдържат само стойностите за параметрите, засегнати от измененията

и/или разширения район на използване (които са в обхвата на „ЕО“ процедурата за проверка и на разрешението за типа возило). Стойностите за всички други параметри следва да се оставят празни (като се използва „извънредният режим“ на ERATV).

Ако стойностите на всички параметри бъдат попълнени в ERATV, разрешаващият орган за новото разрешение и/или разширяването на района на използване, който трябва да гарантира последователността и съгласуваността на данните, които трябва да бъдат включени в ERATV, няма възможност да изпълни правното си задължение, тъй като няма гаранция за точността или съгласуваността на данните, предоставени от заявителя.

Вж. също точка 3.8.4.1.4.

3.8.4.1.3. Актуализиране на „ЕО“ сертификати за изследване на типа или проекта след изменения по член 15, параграф 1, буква б)

В случай на изменения, класифицирани съгласно член 15, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545, когато има въздействие върху „ЕО“ сертификатите за изследване на типа или на проекта в резултат на нови проверки от страна на организациите за оценяване на съответствието, съответното вписване в ERATV се актуализира. Ако това не е така, няма да бъде възможно да се издадат разрешения за пускане на пазара при съответствие със съответния тип за новопроизведени возила, ако „ЕО“ сертификатите за изследване на типа или проекта в досието, придружаващо заявлението, не съответстват на сертификатите, посочени в ERATV.

Тъй като „ЕО“ сертификатите за преглед на типа се отнасят за подсистеми като цяло, за всяка подсистема, посочена в дадено вписване в ERATV, трябва да има само един „ЕО“ сертификат за изследване на типа. При някои специфични обстоятелства (напр. нов „ЕО“ сертификат, който обхваща само измененията и не използва предишния „ЕО“ сертификат, поради което не обхваща цялата подсистема) може да се наложи да се посочи повече от един „ЕО“ сертификат за изследване на типа за подсистемата.

Отговорността за искането на актуализация на съответното вписване в ERATV и за точността и целостта на свързаните с него данни се носи от притежателя на разрешението за типа возило (управление на конфигурацията на типа возило). Актуализирането на вписване в ERATV не представлява приемане от страна на съответния разрешаващ орган на категоризацията на изменението, извършено от субекта, управляващ изменението.

Когато Агенцията е била разрешаващият орган, издал разрешението за тип, процесът за искане на такава актуализация е описан тук:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2675

3.8.4.1.4. Вписвания в ERATV след ново разрешение и/или разширяване на района на използване

Стойностите на параметрите на ERATV трябва да произтичат от издадено разрешение за тип возило, което се основава на „ЕО“ процедурата за проверка (т.е. оценка на изискванията на TCOC от нотифициран орган).

В случай на ново разрешение и/или разширяване на района на използване, разрешаващият орган следва подхода „Delta“: разрешението за тип возило, издадено след промените и/или разширяването на района на използване, обхваща само измененията (и въздействието върху неизменените части) и разширения район на използване. В резултат на това вписването в ERATV, който представлява дигитализация на издаденото разрешение за тип возило, обхваща само „Delta“ и съдържа само стойностите на параметрите, засегнати от измененията и/или разширения район на използване, без значение дали повечето от параметрите в точка 4 нямат стойност. Няма ограничения за това колко стойности могат да бъдат оставени празни.

Тъй като вписването в ERATV трябва да включва идентификатора на типа/варианта, от който произлиза новият тип/вариант/версия, където могат да бъдат намерени стойностите за параметрите, които не са засегнати.

Тези типове могат да се използват от заявителите за подаване на заявления за разрешение за пускане на пазара, като се използва случаят на разрешение, описан в член 14, параграф 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2018/545, „съответствие с типа“. Измененията, които трябва да се извършат във возилата, трябва да съответстват на измененията, оценени в рамките на съответното разрешение за тип возило. Този случай на разрешение не може да се използва за прилагане на промяна във возила, които се различават от возилото и/или типа, използвани като отправна точка за новото разрешение (вж. точка 3.3.2.6).

3.8.4.2. Компилиране на вписвания в ERATV

В Директива (ЕС) 2016/797 са включени понятията тип возило и разрешение за тип возило, които вече съществуват в Директива 2008/57/ЕО. В Регламент (ЕС) 2018/545 това понятие е допълнително дефинирано и конкретизирано, като са определени две категории: вариант на тип возило и версия на тип возило или на вариант на тип возило.

С оглед на определенията за вариант и версия в регламента:

- › не се допускат версии на версии;
- › версии могат да бъдат създадени както от тип, така и от вариант на тип, и
- › разширението на района на използване следва да доведе до създаването или на нов тип, или на нова версия.

Това оказва влияние върху притежателите на разрешения за тип возило, тъй като не позволява по-нататъшно развитие на дадена версия и налага винаги да се създават нови типове. Притежателят на разрешение за тип возило винаги може да реши да подаде заявление за нов тип, дори в случай на разширяване на района на използване, като започне наново изчисляването на възможните последващи конфигурации (варианти и версии).

Това обаче ще доведе до различни типове и/или версии в зависимост от района на използване на разрешението и последователността на разрешенията във времето, следвани от притежателя на разрешението за тип возило, докато техническите характеристики на всички типове/версии ще бъдат идентични.

Когато подава заявление за разрешение за пускане на пазара на возила в съответствие с вече разрешен тип, заявителят трябва да посочи типа/версията, на която отговаря возилото. Този избор определя и района на използване на това возило (този на референтния тип/версия). Поради факта, че не е възможно да се изберат няколко типа/версии за дадено возило, когато се подава заявление за разрешение в съответствие с вече разрешен тип, това възпрепятства издаването на разрешение в определени комбинации от ДЧ в района на използване, въпреки че возилото де факто ще бъде разрешено във всички съответни ДЧ.

Подобна е ситуацията и при версиите, създадени след добавянето на съвместимост на системата ETCS (ESC)/съвместимост на радиосистемата (RSC) към съществуващ тип возило или вариант на тип возило, съгласно раздел 7.2.1a.1 от ТСОС за КУС, както и при версиите в резултат на изменение, класифицирано съгласно член 15, параграф 1, буква в) или Регламент (ЕС) 2018/545, тъй като последващото развитие (а именно добавянето на още ESC/RSC или извършването на последващи изменения по член 15, параграф 1, буква в)) на новосъздадената версия няма да бъде разрешено.

В следващата точка са посочени условията, при които може да е възможно да се съставят съществуващи вписвания в ERATV (обикновено версии) в ново вписване, което позволява да се използва ясно вписване в ERATV при подаване на заявления за разрешение за пускане на пазара в съответствие с типа.

3.8.4.2.1. *Компилиране на вписвания, създадени в ERATV след разширение на района на използване до друга държава — членка на ЕС*

При поискване и единствено на отговорността на притежателя на разрешението за типа возило, разрешаващият орган може да реши да създаде в ERATV нова версия, обобщаваща типовете или версиите на типа возило, които вече са регистрирани в ERATV след разрешение за разширение на района на използване. Всички съществуващи вписвания, които ще бъдат съставени, остават валидни и могат да бъдат използвани от заявителите за подаване на заявление за искане на разрешение за пускане на пазара при съответствие с типа.

Компилирането на типове⁸ и/или версии не е разрешение, а резултат от услугата, като включва съществуващи вписвания в ERATV, създадени след разширение на района на използване на даден тип или вариант.

Въпреки че няма ограничение в броя на разрешените компилации, заявителят следва да обясни причините за конкретна компилация (напр. подписан договор за предоставяне на возила с предвиден район на използване, който не е обхванат от друга версия, докато същият тип возило е де факто разрешен във всички ДЧ на района на използване), без да е необходимо да предоставя подкрепящата документация.

Резултатът от компилацията ще бъде ново вписване в ERATV. ID на типа ще бъде определен така, сякаш е нова версия на базовия тип или вариант. Тази нова версия събира стойностите за различните параметри (включително кодирани и некодирани ограничения) на видовете возила, съответстващи на вписванията в ERATV, които ще бъдат съставени. В раздела за коментари се описват както базовия тип или базовия вариант, така и различните съставени вписвания в ERATV (включително техните ID на типа).

Условията, които трябва да бъдат изпълнени за компилиране на вече разрешени типове⁸ и/или версии, са следните:

- › заявителят трябва да е притежател на разрешението за тип возило за базовия тип или вариант и за всички вписвания в ERATV, които ще бъдат съставени;
- › всички вписвания в ERATV трябва да произлизат от един и същ тип или от един и същ вариант, като не е възможно да се компилират версии от тип с версии от вариант на този тип;
- › всички вписвания в ERATV, които ще бъдат компилирани, следва да са били разрешени от съответния разрешаващ орган съгласно процедурата, предвидена в Регламент (ЕС) 2018/545, и следва да бъдат регистрирани в ERATV съгласно Директива (ЕС) 2016/797;
- › различните вписвания в ERATV, които ще бъдат компилирани, следва да се отнасят до едни и същи TCOC, включително неподадени заявления, алтернативни спецификации, избор на изисквания от по-нови версии (преференциално избиране) и други раздели, които не са спазени;
- › не трябва да има промени в техническите характеристики на различните вписвания в ERATV, които трябва да бъдат компилирани; с други думи, вписванията в ERATV, които трябва да бъдат компилирани, трябва да отговарят на един и същ проект.
- › Разликите, които се допускат между вписванията в ERATV, които трябва да бъдат компилирани, са такива, свързани със:
 - стойности на параметрите на ERATV, които могат да бъдат различни поради факта, че всеки тип⁹ и/или версия са разрешени в различен район на използване, например:

⁸ Тип, разрешен след разширяване на района на използване, когато притежателят на разрешението за тип возило реши, че трябва да се създаде нов тип, съгласно член 14, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/545

⁹ Тип, разрешен след разширяване на района на използване, когато притежателят на разрешението за тип возило реши, че трябва да се създаде нов тип, съгласно член 14, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/545

- район на използване;
 - условия за използване, когато те са свързани с национални правила или други местни особености на съответния район на използване;
 - позоваване на писмената декларация, обхващаща установяването на изискванията за същественото изискване за безопасност и безопасно интегриране между подсистемите;
 - допълнителни или различни технически характеристики, дължащи се на различните комбинации от междурелсие, система за електрификация и система за КУС клас В, и/или
 - ESC / RSC.
- националните правила за специфични случаи, „открити въпроси“ и аспекти, които не са обхванати от TCOC, в случай на версии след разширение на района на използване;
 - препратки към сертификатите за изследване на типа или проекта;
 - дати на първоначалното разрешение;
 - дати на създаване на вписванията в ERATV и/или
 - препратка към документа на разрешението.
- › Не трябва да има противоречия или несъответствия между различните основни проектни характеристики на различните вписвания в ERATV, които трябва да се компилират, по-специално кодирани и некодирани ограничения.
 - › Всички преходи между ДЧ в района на използване на вписванията в ERATV, които трябва да бъдат компилирани (трансгранична операция), трябва да бъдат обхванати от съществуващите разрешения, което означава, че възможностите за трансгранична операция между ДЧ в района на използване на компилираната версия остават непроменени в сравнение със съществуващите отделни типове⁹ и/или версии и в резултат на компилацията не могат да се включват допълнителни преходи.

3.8.4.2.2. Компилация на версиите, създадени след добавянето на тип съвместимост на системата ETCS (ESC) / съвместимост на радиосистемата (RSC)

При поискване и на отговорността единствено на притежателя на разрешението за тип возило, разрешаващият орган може да реши да създаде нова версия, обобщаваща съществуващите версии в ERATV на тип возило или на вариант на тип возило, когато тези версии са резултат от добавяне на една или повече ESC/RSC към разрешен тип возило или вариант на тип возило. Съществуващите версии остават валидни. Новото вписване в ERATV има идентификатор на типа, съответстващ на нова версия на базовия тип или вариант.

В раздела за коментари новото вписване описва както базовия тип или вариант, така и различните съществуващи версии, от които са взети ESC/RSC (включително техните ID на типа).

Условията, които трябва да бъдат изпълнени за комбиниране на вече публикувани версии, са:

- › заявителят трябва да бъде притежател на разрешението за тип возило за всички версии, от които ще бъдат осигурени ESC/RSC;
- › всички версии трябва да произлизат от един и същ тип или от един и същ вариант, като не е възможно да се компилират версии от даден тип с версии от вариант на този тип;
- › всички версии, които ще бъдат компилирани, трябва да са били подадени за публикуване в ERATV от съответния разрешаващ орган;
- › не трябва да има промени в техническите характеристики на различните версии, които предстои да бъдат компилирани; с други думи, версиите, които ще бъдат компилирани, трябва да имат еднакъв дизайн;

- › Разрешените разлики между вписванията в ERATV, свързани с версиите, които ще бъдат компилирани, са:
 - ESC/RSC;
 - препратки към сертификатите за изследване на типа или проекта за подсистемата за контрол, управление и сигнализация;
 - препратка към писмената декларация, обхващаща установяването на изискванията за същественото изискване за безопасност и безопасна интеграция между подсистемите, и/или
 - дати на създаване на вписванията в ERATV.

3.8.4.2.3. Компиляция на версиите, създадени след промените по член 15, параграф 1, буква в)

При поискване и на отговорността единствено на притежателя на разрешението за типа возило, разрешаващият орган може да реши да създаде нова версия, обобщаваща съществуващите версии на ERATV на типа возило или на вариант на типа возило, когато тези версии са резултат от изменение, класифицирано съгласно член 15, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/545. Съществуващите версии остават валидни.

Новото вписване в ERATV има идентификатор на типа, съответстващ на нова версия на базовия тип или вариант.

В раздела за коментари новото вписване описва както изходния тип или вариант, така и различните съществуващи версии, от които идват различните изменения по член 15, параграф 1, буква в) (включително ID на типа).

Условията, които трябва да бъдат изпълнени за комбиниране на вече публикувани версии, са:

- › заявителят трябва да бъде притежателят на разрешението за тип возило за всички версии, от които произтичат промените по член 15, параграф 1, буква в);
- › всички версии трябва да произлизат от един и същ тип или от един и същ вариант, като не е възможно да се компилират версии от даден тип с версии от вариант на този тип;
- › всички версии, които ще бъдат компилирани, трябва да са били подадени за публикуване в ERATV от съответния разрешаващ орган;
- › Версиите по член 15, параграф 1, буква в), които трябва да бъдат компилирани, трябва да имат същия дизайн и следователно същите стойности за техническите характеристики в ERATV за параметрите, които не са засегнати от измененията;
- › Разрешените разлики между вписванията в ERATV, свързани с версиите, които ще бъдат компилирани, са:
 - стойности за параметрите от ERATV, свързани с основните проектни характеристики, засегнати от измененията по член 15, параграф 1, буква в). Кумулативният ефект от различните изменения по член 15, параграф 1, буква в) за един и същ параметър на ERATV в сравнение с типа или варианта, от който произлизат всички версии, следва да се вземе предвид при анализа на праговете, разрешени в приложимите TCOC;
 - препратки към сертификатите за изследване на типа или проекта;
 - препратка към писмената декларация, обхващаща установяването на изискванията за същественото изискване за безопасност и безопасна интеграция между подсистемите, и/или
 - дати на създаване на вписванията в ERATV.

3.8.4.2.4. *Компиляция на вписвания в ERATV от различен произход*

При поискване и единствено на отговорността на притежателя на разрешението за тип возило, разрешаващият орган може да реши да създаде нови версии, обобщаващи съществуващите типове¹⁰ и/или версии дори ако причините за създаването на тези версии са различни, напр.

- › извършване на изменение по член 15, параграф 1, буква в) към тип¹⁰ и/или версия, разрешена в резултат на разширяване на района на използване;
- › добавяне на тип ESC към тип¹⁰ и/или версия, разрешена в резултат на разширяване на района на използване;
- › извършване на изменение по член 15, параграф 1, буква в) във версия, създадена в резултат на добавяне на тип ESC;
- › добавяне на тип ESC към версия, създадена в резултат на промяна по член 15, параграф 1, буква в)
- › и др.

Новото вписване в ERATV ще има ID на типа, съответстващ на нова версия на общия базов тип или на общия базов вариант.

В раздела за коментари новото вписване ще описва както родителския тип/вариант, така и различните съществуващи вписвания в ERATV, които са компилирани (включително техните ID на типа).

Условията, които трябва да бъдат изпълнени за комбиниране на вече публикувани версии, са:

- › заявителят трябва да е притежател на разрешението за тип возило за базовия тип или вариант и за всички вписвания в ERATV, които ще бъдат съставени;
- › всички вписвания в ERATV трябва да произлизат от един и същ тип или от един и същ вариант, като не е възможно да се компилират версии от даден тип с версии от вариант на този тип;
- › всички вписвания в ERATV, които ще бъдат компилирани, трябва да са подадени за публикуване в ERATV от съответния разрешаващ орган;
- › вписванията в ERATV, които трябва да бъдат съставени, трябва да имат еднакви технически характеристики (т.е. еднакъв дизайн).
- › Разрешените разлики между вписванията в ERATV, които трябва да бъдат съставени, са:
 - стойности за параметрите на ERATV, които могат да бъдат различни, са свързани с факта, че типовете¹⁰ и/или версиите, следващи разширението на района на използване, са разрешени в различни ДЧ (район на използване, условия за използване и др.);
 - стойности за параметрите от ERATV, свързани с основните проектни характеристики, засегнати от измененията по член 15, параграф 1, буква в). Кумулативният ефект от различните изменения по член 15, параграф 1, буква в) за един и същ параметър на ERATV в сравнение с типа или варианта, от който произлизат всички версии, следва да се вземе предвид при анализа на праговете, разрешени в приложимите TCOC;
 - ESC/RSC;
 - националните правила за специфични случаи, „открити въпроси“ и аспекти, които не са обхванати от TCOC, в случай на версии след разширение на района на използване;

¹⁰ Тип, разрешен след разширяване на района на използване, когато притежателят на разрешението за тип возило реши, че трябва да се създаде нов тип, съгласно член 14, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2016/545

- препратки към сертификатите за изследване на типа или проекта;
- дати на първоначалното разрешение;
- позоваване на писмената декларация, обхващаща установяването на изискванията за същественото изискване за безопасност и безопасно интегриране между подсистемите;
- дати на създаване на вписванията в ERATV и/или
- препратка към документа на разрешението.

3.8.4.2.5. *Добавяне на версия към вече публикувана версия*

Когато е необходимо да се добави нова версия (която все още не е публикувана в ERATV) към вече публикувана версия, това може да стане по два различни начина:

- › да се поиска публикуването на новата версия от базовия тип и след това да се поиска компилацията на двете версии. Това ще доведе до създаването на 2 нови версии, създадени в ERATV, или
- › да се поиска публикуването на нова версия от (общия) базов тип, включително цялата информация за съществуващата версия и за новата, която трябва да бъде „добавена“ в едно искане. Това ще доведе до нова версия, която ще съдържа всички елементи.

По-долу е даден пример за двете възможности, посочени по-горе:

- › Версия след изменение по член 15, параграф 1, буква в) № 1 към изходния тип: версия 1, публикувана в ERATV
- › Версия след изменение по член 15, параграф 1, буква в) № 2, която се добавя към версия 1:
 - Възможност 1:
 - Нова версия 2 с оглед на изменение № 2 по член 15, параграф 1, буква в) в базовия тип, която да бъде публикувана в ERATV след искане с подробности само за изменение № 2, и
 - Нова версия 3, която се публикува в ERATV, компилираща версия 1 и версия 2, следователно включваща изменения №1 и № 2 в базовия тип по член 15, параграф 1, буква в)
 - Възможност 2:
 - Нова версия 2 от базовия тип, която ще бъде публикувана в ERATV, като се вземат под внимание и двете изменения №1 и № 2 в едно искане, напълно независима от версия 1

3.8.4.2.6. *Процес за искане на компилирана версия от Агенцията*

Процесът на подаване на искане за създаване на нова компилирана версия, когато Агенцията е съответният разрешаващ орган, е описан в следните често задавани въпроси:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2672

Има някои параметри в ERATV, които са проектирани да имат единична стойност (напр. дата на първоначалното разрешение). За такива случаи заявителят трябва да събере различните стойности в образец [TEM_VEA_092](#). Агенцията въвежда съответната информация в раздела за коментари на ERATV, когато не е възможно тя да бъде включена в съответното поле на ERATV.

По подобен начин някои други параметри в ERATV не са достъпни за помощните потребители (напр. кодирани и некодирани ограничения). Заявителят трябва да предостави събраната информация с помощта на образец [TEM_VEA_092](#). Агенцията въвежда съответната информация в ERATV.

3.8.4.3. ERADIS

В рамките на 4-ия железопътен пакет, „ЕО“ декларациите (за проверка, съответствие и/или годност за употреба) и „ЕО“ сертификатите (за проверка, съответствие и/или годност за употреба) трябва да бъдат качени в ERADIS от съответните участници:

- › заявители за пускане на пазара на мобилни подсистеми: „ЕС“ декларации за проверка
- › производители на интегрални схеми: „ЕО“ декларации за съответствие/годност за употреба
- › нотифицирани организации: „ЕО“ сертификати (проверка, съответствие и/или годност за употреба)

Тези задължения са независими от всяка процедура по издаване на разрешение или по подаване на заявление чрез системата за обслужване на едно гише. НО попълват ERADIS, когато се издават сертификатите, а заявителите/производителите попълват ERADIS, когато продуктите (независимо дали става въпрос за подсистеми или интегрални схеми) се пускат на пазара. Освен това разрешението за пускане на пазара на возило и/или разрешението за тип возило не може да бъде издадено съгласно член 50, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2018/545.

В случай на ново разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545 сертификатите и декларациите, свързани с IC, които трябва да бъдат качени в ERADIS, са само тези, които са засегнати от изменението.

Когато Агенцията е разрешаващият орган, от заявителя се изисква да предостави допълнителна информация, свързана с „ЕО“ декларациите и сертификатите, качени в ERADIS, с цел да се улесни оценката на съответствието на документите в досието, придружаващо заявлението, в ERADIS. Допълнителна информация можете да намерите тук:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2673

3.8.4.4. Регистрация на превозни средства в NVR/ECVVR/EVR

Всяко возило трябва да бъде регистрирано в съответния регистър на возилата (NVR/ECVVR/EVR), като се посочва типът/разновидността/версията на возилото, на което то отговаря. Регистрацията на возилото се извършва по искане на ползвателя и не е част от процеса на разрешаване на возилото.

Допълнителна информация за ECVVR и EVR (включително ръководствата за прилагане) може да бъде намерена тук:

https://www.era.europa.eu/domains/registers/ecvvr_en

https://www.era.europa.eu/domains/registers/evr_en

3.8.4.5. Отговорност за пълнотата и верността на данните, които трябва да бъдат включени в регистрите

Органът, който поддържа регистъра (т.е. регистриращият орган за регистъра на возилата и Агенцията за ERATV и ERADIS) следва да извърши основната проверка спрямо спецификациите (напр. формат на данните, задължителни/незадължителни полета и т.н.) и/или референтните данни.

Заявителят носи отговорност за предоставянето на технически данни за ERATV и за пълнотата и верността на данните, които предоставя. Разрешаващият орган е отговорен за валидирането и проверката на съответствието на данните (а именно да провери дали данните, въведени от заявителя, съответстват на техническата документация на возилото, налична в системата за обслужване на едно гише).

Що се отнася до NVR/ECVVR/EVR, ползвателят предоставя данните и носи отговорност за тяхната пълнота и вярност. Регистриращият орган проверява общата съгласуваност и актуализира NVR/ECVVR/EVR.

3.8.4.6. Планираният Международен регистър на движимите активи – железопътно оборудване

Протоколът от Люксембург към Конвенцията от Кейптаун за международните гаранции по отношение на подвижното оборудване по специфични въпроси за железопътния подвижен състав (Протоколът за железопътния подвижен състав) е глобален договор, който е съсредоточен върху улесняването на финансирането на железопътните возила чрез осигуряване на международно признаване и вписване на гаранции за финансовото обезпечение на тези активи. Вече има въведен сходен режим за въздухоплавателните средства (www.internationalregistry.aero/ir-web/).

Протоколът за железопътния подвижен състав беше приет през 2007 г. За да влезе в сила, той се нуждае от 4 ратификации и сертификат за готовност от OTIF като секретариат на надзорния орган. Статутът му (към 27 юни 2017 г.) беше следният: 3 ратификации (Европейски съюз, Габон и Люксембург), 7 подписа (Франция, Германия, Италия, Мозамбик, Швеция, Швейцария и Обединеното Кралство) и продължаващи обсъждания с 19 правителства.

Протоколът за железопътния подвижен състав ще осигури система за правата на кредиторите, чиито гаранции ще бъдат вписани и ще могат да бъдат търсени в международен регистър, разположен в Люксембург и управляван от дружеството Regulis SA (по същия начин, както за Международния регистър на движимите активи – въздухоплавателни средства). Той се прилага за финансирането на железопътни возила, експлоатирани както по националните, така и по международните линии, като също така ще въведе нова глобална уникална и постоянна система за номерация на железопътните возила (URVIS).

Идентификационният номер по URVIS ще бъде:

- › маркиран на возилото;
- › свързан с името и идентификационния номер на производителя в международния регистър за возилото; или
- › свързан с национална или регионална идентификация в международния регистър.

Возилото може да бъде регистрирано в международния регистър и да му бъде даден номер по URVIS преди, по време на или след като бъде издадено разрешението за пускане на возилото на пазара. Могат да бъдат регистрирани и съществуващи возила, които са получили разрешение по друг режим.

Заявителят ще може да използва номера по URVIS, за да идентифицира возилото в заявлението си за искане на разрешение за пускане на возило на пазара.

Повече информация относно Протокола за железопътния подвижен състав и свързания международен регистър може да се намери на:

www.unidroit.org

www.railworkinggroup.org

3.8.5. Член 51: Преразглеждане по член 21, параграф 11 от Директива (ЕС) 2016/797

За описание на процеса вижте блок-схемата за подетап 5.2 в точка 4.

3.8.5.1. Преразглеждане

В срок от един месец от получаването на решението заявителят може да поиска преразглеждане по член 21, параграф 11 от Директива (ЕС) 2016/797, когато решението:

- › съдържа отказ за издаване на разрешение, или
- › съдържа различни условия за използване в сравнение с тези, посочени от заявителя в заявлението му.

И в двата случая решението се счита за отрицателно. За да поиска преразглеждане на решението, заявителят трябва да използва съответната опция в раздела за действия на системата за обслужване на едно гише, като обясни подробно кои са аспектите, които не са били надлежно разгледани от

разрешаващия орган, посредством документ, качен в системата за обслужване на едно гише в съответния раздел на картотеката. Имайте предвид, че на този етап не могат да се приемат нови доказателства. Искането за преразглеждане се основава на доказателствата, които вече са предоставени в досието, придружаващо заявлението.

Ако отрицателното решение бъде отменено в рамките на процеса на преразглеждане, разрешаващият орган следва без забавяне да издаде разрешение за типа возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара.

3.8.5.2. Обжалване

Ако отрицателното решение на разрешаващия орган бъде потвърдено след искане за преразглеждане, заявителят може да подаде жалба пред апелативния съвет в срок от 2 месеца след получаване на решението по искането за преразглеждане (за заявленията, за които за разрешаващ орган е била избрана Агенцията) или пред националния апелативен орган (за заявленията, за които за разрешаващ орган е бил избран съответният НОБ) в съответствие с националната процедура.

Всяка жалба срещу решение на Агенцията следва да бъде подавана пред апелативния съвет в съответствие с неговия процедурен правилник.

Когато апелативният съвет констатира, че жалбата е основателна, Агенцията, в координация със съответните НОБ за района на използване, следва да вземе окончателното си решение в съответствие с констатациите на апелативния съвет незабавно и във всеки случай не по-късно от един месец след нотифицирането на констатациите от апелативния съвет.

Решението на апелативния съвет за отхвърляне на жалбата следва да бъде документирано в системата за обслужване на едно гише и отразено в досието, придружаващо заявлението. След приключване на процеса на обжалване, окончателното решение на разрешаващия орган, включително констатациите, съобщени от апелативния съвет, следва да бъдат съобщени на заявителя и на съответните НОБ за района на използване чрез системата за обслужване на едно гише.

Решенията, взети въз основа на констатациите на апелативния съвет, могат да бъдат обжалвани пред Общия съд на Европейския съюз.

За да подаде жалба до апелативния съвет, той трябва да спазва процедурния правилник на апелативния съвет. Процесът е описан в следния раздел на уебсайта на Агенцията:

https://www.era.europa.eu/agency-you/board-appeal_en

3.8.6. Член 52: Архивиране на решение и на цялостното досие, придружаващо издаденото решение в съответствие с член 46

3.8.6.1. Приключване на експлоатацията на возилото

Когато настъпи краят на експлоатационния срок на возилото, съответният регистър на возилото (NVR/ECVVR/EVR) трябва да бъде съответно актуализиран. Решение (ЕС) 2018/1614, с което се отменя Решение 2007/756/ЕО, съдържа:

- › разпоредбите за отмяна на регистрация; и
- › кодове за „отмяна“ на разрешение (статус на регистрацията). Те съдържат, например, датата на официалното бракуване и/или друг начин на разпореждане с возилото и кода на режима на отмяна.

3.9. Глава 8 – Суспендиране, отмяна или изменение на издадено разрешение

3.9.1. Член 53: Суспендиране, отмяна или изменение на издадено разрешение

Условията за случаите, в които дадено разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара може да бъде суспендирано, отменено или изменено, са определени в член 26 от Директива (ЕС) 2016/797.

Критерият за отмяна е, че типът возило доказано не спазва съществените изисквания към момента на издаване на разрешението. Следователно отмяната е действие, което трябва да се предприеме за справяне с дефектен проект или производство на тип возило или возила от даден тип. Тя не трябва да се използва в случай на неизпълнение на съществените изисквания, което се дължи на действия или бездействия на системата за управление на безопасността на ЖП или структурата, която отговаря за поддръжката (СОП) (напр. система за управление на безопасността, която не контролира правилно поддръжката, което води до това, че возилата вече не отговарят на съществените изисквания).

В случай на отнемане на разрешение за тип возило няма автоматично отнемане на разрешението за пускане на пазара на возила не се отменя автоматично. Такова решение се взема за всеки отделен случай след анализ на това дали возилата имат същия проблем или не. Ако проблемът е налице и за возилата, съответните возила обаче следва да бъдат извадени от употреба, което означава, че те не могат повече да бъдат използвани, съгласно член 26, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797.

3.9.2. Член 54: Въздействието на суспендиране, отмяна или изменение на издадено разрешение върху регистрацията в ERATV, ERADIS и регистрите на возилата

3.10. Глава 9 – Заключителни разпоредби

3.10.1. Член 55: Преходни разпоредби

3.10.2. Член 56: Влизане в сила и прилагане

3.11. Приложения

В приложение I към Регламент (ЕС) 2018/545 е описана информацията, която трябва да бъде включена в заявлението и в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение. Тя не е свързана с конкретни документи или данни. Заявителят може да реши как да структурира досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, при условие че е включена цялата изисквана информация.

В приложения II и III са описани оценките, които трябва да бъдат направени от разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване във връзка с информацията в заявлението и в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение. Когато НОБ действа като разрешаващ орган, той следва да провери елементите както в приложение II, така и в приложение III. Когато Агенцията действа като разрешаващ орган, тя следва да оцени елементите, посочени в приложение II, докато съответните НОБ за района на използване следва да оценят елементите, посочени в приложение III, за своята съответна част.

3.11.1. Приложение I Съдържание на заявлението

Досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение за возило и/или тип возило, е широкообхватно от „ЕО“ декларациите за проверка за подсистемите, които съставляват превозното средство, и от досиетата, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка. Съществуват допълнителни елементи, които трябва да бъдат включени и които зависят от случая на разрешаване, както е описано в приложение I към Регламент (ЕС) 2018/545 (напр. доказателства, свързани с определянето на изискванията, таблици за съпоставяне, съответни решения за неприлагане на TCOC, информация, необходима за ERATV, декларация за риска от страна на вносителя на предложението, обхващаща установяването на същественото изискване за „безопасност“ и безопасното интегриране между подсистемите и др.).

Някои елементи от досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, може вече да присъстват в досието, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка за дадена подсистема. Същото се отнася и за елементите, които трябва да бъдат включени в досието, придружаващо „ЕО“ сертификата за проверка (например ISV могат вече да бъдат включени в доклада, издаден от нотифицираната организация). В този случай не е необходимо да се дублират елементите, а да се осигури необходимата проследимост в таблиците за кръстосано съответствие. Това е с цел постигане на компромис между гъвкавостта, предоставяна на заявителите да изготвят досието към заявлението

за искане на разрешение, опростеността на досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, и готовността на разрешаващите органи да намерят и оценят съответната информация.

3.11.1.1. Точка 10.1 – Идентификационен номер на типа

При създаването на проект на вписване ERATV присвоява код (ID на типа) на типа возило/варианта на типа возило/версията на типа возило. Заявителят следва да поиска проекта на вписване преди подаването на заявлението за искане на разрешение чрез системата за обслужване на едно гише. След това заявителят може да включи ID на типа на проекта в заявлението за искане на разрешение, заедно с друга информация, която се изисква за ERATV (точка 18.13). Когато Агенцията е разрешаващият орган, процесът за искане на създаване на проект на типа в ERATV е описан тук:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676

Обърнете внимание, че ID на типа, посочен в точка 10.1, трябва да се отнася до типа возило/варианта на типа возило/версията на типа возило, за който се иска разрешение, а не до ID на съществуващ тип возило, на който се основава заявлението (например предишно първо разрешение, последвано от ново разрешение след промяна на вече разрешения тип возило).

Когато дадено приложение съдържа няколко типа, варианти и/или версии, всеки от тях се идентифицира със собствен идентификатор на типа.

3.11.1.2. Точка 14 — Евентуални условия за използване на возилото и други ограничения:

Условията за използване следва да бъдат посочени под формата на кодирани и некодирани ограничения. Кодираните ограничения са описани в техническия документ, който може да бъде намерен в „Списъка на хармонизираните и националните кодове за ограничения“ ERA/TD/2011-009/INT, достъпен на уебсайта на Агенцията:

https://www.era.europa.eu/domains/registers/eratv_en

Някои кодирани ограничения също са технически параметри, напр.

- › 4.1.2.1 Максимална проектна скорост — кодирано ограничение 1.3 Ограничения на скоростта
- › 4.1.5 Максимален брой неделими влакови състави или локомотиви, свързани заедно при комбинирана експлоатация — кодирано ограничение 1.4 Използване при комбинирана експлоатация (максимален брой влакови състави, които е разрешено да бъдат прикачени, за да се експлоатират като един влак)
- › 4.2.1 Еталонен профил — кодирано ограничение 2.1 Кинематичен габарит
- › 4.3.1 Температурен диапазон — кодирано ограничение 3.1 Климатична зона
- › 4.8.4 Възможност за минимален радиус на хоризонтална крива - кодирано ограничение 1.1 Минимален радиус на кривата
- › и др.

Когато няма разлики между техническия параметър и съответното кодирано ограничение (напр. няма реално ограничение или стеснение в сравнение с номиналната стойност), това не следва да се счита за кодирано ограничение и не следва да се посочва като такова нито във формуляра за заявление, нито в издадения тип разрешение / ERATV.

За случаите на предоставяне на разрешително:

- › Разширяване на района на използване съгласно член 14, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/545;
- › Ново разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545, или
- › Комбинирано заявление — случай на ново разрешение и разрешение за разширен район на използване съгласно член 14, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/545

Условията на използване на возилото и други ограничения, които трябва да бъдат посочени в заявлението (които по-късно могат да бъдат включени в издаденото разрешение и във вписването в ERATV), са тези, свързани с изменението и/или разширяването на района на използване. Условията за използване на базовия тип/вариант, които не са засегнати от изменението/разширението, не трябва да се включват в заявлението за искане на разрешение, нито в издаденото разрешение за тип возило/ERATV.

Условията за използване следва да отразява особеностите, които трябва да се вземат предвид, за да се гарантира, че типът возило отговаря на съществените изисквания. Коментарите, забележките, наблюденията, препратките към други документи (например наръчник на машиниста, план за поддръжка и др.) не следва да се записват като некодирани ограничения, вж. точка 3.3.8.

Когато Агенцията е разрешаващият орган, от заявителя се изисква да предостави допълнителна информация, свързана с условията за използване, с цел улесняване на оценката на съгласуваността на информацията в досието към заявлението. Допълнителна информация можете да намерите тук:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2674

3.11.1.3. Точка 15 — Допълнителни функции за КУС

Допълнителните функции за КУС могат да бъдат например: опции съгласно приложимите спецификации, национални правила, наложени от национален орган по безопасността, искания за промяна от други базови нива или заявки за конкретни проекти:

- › Опции, разрешени от спецификациите (напр. прилагане на Euroloop, прилагане на детектор за движение при неработещ влак на борда)
- › Национални правила (напр. налагане на използването на две радиокомуникационни възможности за предаване на RBC с цел подобряване на наличността на системата, въвеждане на докладване за неизправност на бализите чрез текстови съобщения)
- › Искания за промени от други базови нива (напр. ранно прилагане на някои от корекциите на грешки, описани в техническите становища на Агенцията)
- › Специфични искания за проекти (напр. изпълнение на функции, свързани със записването на данни, различни от задължителните събития в спецификациите за звеното за съдебно записване)

Заявителят трябва да установи дали е внедрил допълнителни функции за КУС в бордовото оборудване на ETCS или в радионавигационните части (EDOR или кабинна радиосистема). Но трябва да прецени, че тези функции не възпрепятстват оперативната съвместимост. Препоръчва се (не е задължително) да се използва образецът, наличен в ръководството за прилагане на ТСОС за КУС (приложение 9), за да се предостави списъкът с допълнителни функции.

3.11.1.4. Точка 18.1 – Доказателства за установяването на изискванията, в съответствие с член 13, параграф 1.

Регламент (ЕС) 2018/545 изисква заявителите и субектите, управляващи измененията, да извършват процес на установяване на изискванията. Данните за извършеното установяване на изискванията трябва да бъдат част от досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, в системата за обслужване на едно гише, когато се изисква такава.

За да може да се извърши установяване на изискванията, е необходимо да има подходящо проследяване на всички изисквания, които са били установени и обхванати, така че идентифицирането, прилагането, проверката и валидирането, доказването на изпълнението на изискванията да бъде документирано. Заявителят или субектът, управляващ изменението, трябва да документира и представи доказателства за целия процес на установяване на изискванията, обхващащ всички етапи от V-цикъла на EN 50126-1. Препратките към общи дружествени стандарти, които се прилагат за установяване и управление на изискванията, не се считат за достатъчно доказателство за установяване на изискванията, тъй като те не предоставят достатъчно подробности и доказателства за процеса, който е бил внедрен и приложен към даден проект. Въпреки това описанието може да се

позовава или да използва повторно, когато е необходимо, съществуващи документи, създадени в рамките на други процеси, вече установени от производителя/доставчика, които в крайна сметка съставляват процеса за управление на изискванията (напр. управление на качеството, управление на промените, процеси за управление на изискванията и др.).

Общите доказателства за идентифицирането на изискванията и тяхното валидиране няма да бъдат достатъчни. Възприетият процес на установяване на изискванията трябва да се разглежда като поддържащ принципите, определени по-горе, до нивото на отделните изисквания и набора от определени действия за проектиране и валидиране, необходими за изпълнението на тези изисквания.

За да се постигне тази цел, трябва да има подходящ централизиран инструмент (хранилище), който може да бъде както физически инструмент, така и ИТ инструмент (таблица, електронна таблица, база данни, регистър и др., вж. също точка 3.3.1.9). Няма изискване за използване на конкретно решение за документиране на доказателства за установяване на изискванията, стига заявителят или субектът, управляващ изменението, да може да покаже, че са спазени горепосочените принципи (вж. илюстративен пример за матрица на изискванията в точка 3.11.4). Обемът на необходимата документация и/или проследимост зависи от сложността на проекта (например броят и сложността на изискванията за нов проект на високоскоростен влак ще бъдат по-големи, отколкото за вагон или малко изменение на съществуващ тип возило).

Доказателствата трябва да показват, че приложеното установяване на изискванията обхваща всички съществени изисквания, а не само същественото изискване за безопасност.

За същественото изискване за „безопасност“ за подсистемите и за безопасната интеграция между подсистемите, подкрепящите доказателства за процеса на установяване на изискванията включват:

- › описание на методиката за установяване на изискванията (точка 18.7), като се потвърждава, че методологията следва приложение I към CSM RA;
- › доклад за оценка на безопасността (член 15 от CSM RA), издаден от оценяващата организация (точка 18.8). Раздел 4.2 от обяснителната бележка ERA1209/146 (вж. точка 3.3.1 от настоящия документ) съдържа образец на този доклад, и
- › писмена декларация (член 16 от CSM RA) от заявителя (точка 18.10). Раздел 4.3 от обяснителната бележка ERA1209/146 (вж. точка 3.3.1 от настоящия документ) съдържа образец за този доклад.

За съществени изисквания, различни от „безопасността“, е необходимо да се направи разграничение относно това дали принципите на методологията в приложение I към CSM RA се използват за всички съществени изисквания или не:

- › Ако за всички съществени изисквания се използват принципите на методиката в приложение I към CSM RA, подкрепящите доказателства се състоят от декларациите, посочени в член 16 от CSM RA (точки 18.10 и 18.12 от Регламент (ЕС) 2018/545) и доклада за оценка, посочен в член 15 от CSM RA (точки 18.8 и 18.11 от Регламент (ЕС) 2018/545).

По правило в този случай не е необходимо доказателствата, описващи подробностите на процеса, и доказателствата, представени от заявителя или от субекта, управляващ изменението в резултат на прилагането на процеса на установяване на изискванията (които следва да бъдат основа на независимата оценка, извършена от оценяващата организация), да бъдат включени в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение. Ако има основателни съмнения или необходимост от допълнителни разяснения, необходимата документация може да бъде предоставена от заявителя или от субекта, управляващ изменението, при поискване от разрешаващия субект.

Във всеки случай се препоръчва заявителят да включи в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, извлечение, разпечатка, експорт и/или подробно описание или примери за използвания инструмент за централно хранилище, така че разрешаващият орган да има по-добра представа за методологията и работния процес за управление на опасностите и изискванията.

- › На заявителите се разрешава да не прилагат методологията, описана в приложение I към CSM RA, за съществени изисквания, различни от безопасността и безопасното интегриране. В такъв случай те не са задължени нито да наемат оценяваща организация, който да извършва независимо оценяване на процеса на установяване на изискванията по отношение на съществените изисквания, различни от свързаните с безопасността и безопасното интегриране, нито да разполагат с какъвто и да е вид независимо оценяване.

Доказателствата, които трябва да бъдат представени чрез системата за обслужване на едно гише, трябва да са достатъчни, за да покажат, че осигуряват същото ниво на увереност като принципите в методологията от приложение I към CSM RA (вж. критериите, определени в приложение II, точка 7.2 от Регламент (ЕС) 2018/545). Когато няма независима оценка, ще бъде по-трудно да се докаже, че е постигнато същото ниво на увереност в сравнение с методиката от приложение I към CSM RA, вж. точки 3.3.1.9 и 3.11.2.1).

Обърнете внимание, че декларацията, посочена в точка 18.10 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/545, не е необходимо да обхваща други съществени изисквания, когато методологията не следва принципите на приложение I към CSM RA.

Необходимите доказателства могат да се състоят от конкретен документ, описващ подробно процеса, процедури, работни инструкции, шаблони, контролни списъци, ръководства за прилагане, друга документация за вече въведени процеси, доклад за независима оценка (когато е приложимо) и др. В крайна сметка всичко, което е необходимо, за да може разрешаващият орган да прецени дали процесът спазва основните принципи от точки 6 и 7 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/545 или не (вж. точка 3.11.2.1) и следователно предоставя същото ниво на увереност.

В допълнение към това, в досието, придружаващо заявлението, е необходимо да се включат всички документални доказателства, генерирани в резултат на прилагането на методологията (доклади, дневници, записи, разпечатки на ИТ инструменти, списъци и др.). Това е така, защото когато се използва неизвестна методология, и по-специално когато не се извършва независима оценка или тя е слаба, разрешаващият орган трябва да извърши работа, подобна на тази, която извършва оценяващата организация за установяване на изискванията за безопасност на съществените изисквания, включително да провери дали прилаганият процес осигурява същото ниво на увереност като принципите в методологията от приложение I към CSM RA, да извърши проверки на място (вземане на проби, оценки на вертикални разрези и т.н.), за да разбере как се управляват изискванията от началото до края.

3.11.1.5. Точка 18.4 — Декларация за съответствие с типа и свързаната с нея документация (член 24 от Директива (ЕС) 2016/797)

Задължителното съдържание на декларацията за съответствие с разрешен тип возило е описано в приложение VI към Регламент (ЕС) 2019/250.

„Свързаната документация“, посочена в точка 18.4 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/545, следва да се разбира като:

- › „ЕО“ декларациите за проверка за подсистемите (заявител);
- › Сертификати за проверка на подсистемите (НО/ИО);
- › „ЕО“ декларации за съответствие и годност за употреба на IC (производител или упълномощен представител);
- › Сертификати за съответствие и годност за употреба на IC (НО);
- › Декларации за ESC/RSC, когато возилото и/или типът возило са оборудвани с ETCS или GSM-R (не е необходимо, когато съответните стойности на ESC/RSC в ERATV са ESC-EU-0 / RSC-EU-0 и/или ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS7.4a, или когато съответното вписване в ERATV не съдържа никакъв тип ESC/RSC) и

- › Сертификати/декларации, издадени в съответствие с други правни актове на Съюза.

Горепосочените документи трябва да бъдат включени в придружаващите заявления документи. Предоставянето на препратки към документите или на препратки в ERADIS не е достатъчно, тъй като не дава ясна и стабилна представа за действително представените и оценени документи.

Не е необходимо да се включва техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите, нито техническите досиета, придружаващи сертификатите, нито за подсистеми, нито за IC.

Заявителят трябва да включи в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, информация за IC, които действително са интегрирани във возилата, за които се иска разрешение. В случай на ново разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545, то следва да обхваща само IC, засегнати от промяната.

3.11.1.6. Точка 18.5 – „ЕО“ декларации за проверка на мобилните подсистеми, включително придружителни технически досиета (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797).

3.11.1.6.1. Съдържание на „ЕО“ декларациите за проверка за мобилните подсистеми

Директива (ЕС) 2016/797, изменена с Директива (ЕС) 2020/700, налага на заявителите за пускане на пазара на подсистемите задължението да създадат ЕО декларация за проверка.

Съгласно Регламент (ЕС) 2019/250, изменен с Регламент (ЕС) 2020/779, в „ЕО“ декларациите трябва да се посочва, наред с другото, следното:

- › всички приложими правила, с които подсистемата е в съответствие (ТСОС, национални правила и друго право на Съюза). Когато за дадено правило има няколко изменения, в „ЕО“ декларацията трябва да се посочи ясно кое от тях е спазено от подсистемата. информацията относно преходните периоди в приложимите ТСОС, които са били приложени, също трябва да бъде включена в „ЕО“ декларацията.

За по-голямата част от типовете железопътни возила съществуват други директиви, които са приложими, вж. точки 3.3.1.4 и 3.11.2.3. Поради това „ЕО“ декларациите, които не обхващат правото на Съюза в рамките на заявление за първо разрешение за возило и/или тип возило, обикновено подлежат на разглеждане чрез системата за обслужване на едно гише.

- › всички сертификати, доклади или други резултати, изисквани от приложимите правила на ниво подсистема (само когато приложимите правила пряко изискват някакъв вид сертификат, доклад, декларация и т.н., издадени от орган за оценяване на съответствието, контролен орган, компетентен орган и др. Когато резултатите са свързани с маркировката „СЕ“ и/или декларациите, които трябва да бъдат издадени от производителя, не е необходимо да се посочват в „ЕО“ декларацията).

Не е необходимо да се изброяват „ЕО“ сертификатите и „ЕО“ декларациите, свързани с интегралните схеми, включени в подсистемата.

Това включва сертификатите, издадени от НО и ИО, докладите за оценка на безопасността, издадени от оценяващите организации (когато това се изисква от правилата, напр. ТСОС) и др.

Що се отнася до ТСОС, в Решение 2010/713/ЕО е посочено кои са съответните сертификати, които трябва да бъдат изготвени за различните модули:

- Модул SB: „ЕО“ сертификат за изследване на типа (§ 7 и § 8.2)
- Модул SD: „ЕО“ сертификат за проверка (§8.1) и сертификат за одобрение на СУК (§3.3 и §8.2)
- Модул SF: „ЕО“ сертификат за проверка (параграф 4.5)
- модул SG: „ЕО“ сертификат за проверка (параграф 6.1)

- модул SH1: „ЕО“ сертификат за изследване на проекта (§ 4.4), сертификат за одобрение на СУК (§ 3.3 и § 6.2) и „ЕО“ сертификат за проверка (§ 6.1)

Решение 2010/713/ЕО също така изисква докладите от одита за одобрението на СУК да бъдат посочени в Доклада на ЕК (напр. модул SD, §8.2).

- › Всички комбинации от модули, разрешени от ТСОС, трябва да водят до издаване на „ЕО“ сертификат за проверка. Освен това в член 15 и § 2.3 от приложение IV към Директива (ЕС) 2016/797 се посочва, че „ЕО“ декларацията за проверка може да бъде установена само въз основа на „ЕО“ сертификат за проверка.
- › Условия за използване на возилото и други ограничения
- › За подсистемата КУС, декларациите за ESC/RSC, когато е приложимо, вж. точка 3.11.1.7.

„ЕО“ декларациите, изготвени след 31 октомври 2020 г., трябва да отговарят на изискванията в Регламент (ЕС) 2019/250. В държавите членки, които все още не са транспонирали Директива (ЕС) 2016/797, приложения IV и V към Директива 2008/57/ЕО може да са били приложими до 31 октомври 2020 г. (в зависимост от датата на транспониране в съответната ДЧ).

За да се определи кой е приложимият правен текст, има 2 кумулативни критерия:

- › ДЧ на установяване/седалище на заявителя/производителя (декларатора), и
- › Датата на издаване на декларацията

В резултат на това „ЕО“ декларацията трябва:

- › да бъде в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/250, ако декларацията е издадена след 31 октомври 2020 г., независимо от държавата членка, в която е установен или има седалище издаващият орган;
- › да бъде в съответствие с Регламент (ЕС) 2019/250, в случай че органът, издаващ декларацията, е установен или има седалище в ДЧ, която е транспонирала Директива (ЕС) 2016/797, и декларацията е издадена след датата на транспониране;
- › да отговаря на изискванията на приложения IV или V към Директива 2008/57/ЕО, в случай че органът, издаващ декларацията, е установен или има седалище в ДЧ, която не е транспонирала Директива (ЕС) 2016/797, и декларацията е издадена преди 30 октомври 2020 г.;
- › отговарят на изискванията на приложения IV или V към Директива 2008/57/ЕО, в случай че декларацията е изготвена преди 16 юни 2019 г.

„ЕО“ декларациите, отговарящи на изискванията на Регламент (ЕС) 2019/250, отговарят също на изискванията на приложения IV или V към Директива 2008/57/ЕО. Когато действа като разрешаващ орган, Агенцията ще приема „ЕО“ декларации съгласно Регламент (ЕС) 2019/250 дори ако правният текст, официално приложим в съответната ДЧ за съдържанието на декларацията, е Директива 2008/57/ЕО.

В допълнение към горепосочените аспекти, за **ново разрешение** след надграждане/обновяване на подсистема (член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545) и/или **разширен район на използване** (член 14, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/545), ако подсистемата е била пусната на пазара с „ЕО“ декларация за проверка, позоваването на такава „ЕО“ декларация в новата „ЕО“ декларация, обхващаща изменената подсистема, е достатъчно, за да покрие неизменените части и/или първоначалния район на използване:

- › Не е необходимо да се прехвърлят приложимите правила (по-специално националните правила), препратките към сертификатите/докладите или условията за използване от предишната „ЕО“ декларация за проверка към новата;

- › В новата „ЕО“ декларация за проверка следва да бъдат изброени само правилата, сертификатите, докладите и/или условията за използване, свързани с изменените части (и интерфейсите с неизменените части) и/или с разширения район на използване.

Ако подсистемата първоначално е била пусната на пазара без „ЕО“ декларация за проверка или возилото е било пуснато в експлоатация преди Директива 2008/57/ЕО, в новата „ЕО“ декларация за проверка се изброяват само правилата, сертификатите, докладите и/или условията за употреба, свързани с изменените части и/или разширението на района на използване.

3.11.1.6.2. Съдържание на „ЕО“ декларациите за съответствие и/или годност за употреба за съставните елементи на оперативната съвместимост, които вече са пуснати на пазара

В Регламент (ЕС) 2019/250 се изисква в „ЕО“ декларациите за съответствие и/или годност за употреба, съставени от производителя (или от неговия упълномощен представител) за съставните елементи на оперативната съвместимост, да се описва съответното право на Съюза, на което те отговарят, позоваванията на доказателствата, изисквани от съответното право на Съюза, и условията за използване.

Въпреки това „ЕО“ декларациите за съответствие и/или годност за употреба на IC, които:

- › вече са пуснати на пазара;
- › са интегрирани в подсистеми, които също се предлагат на пазара, и
- › са част от типове возила и/или возила, които вече са разрешени и в експлоатация,

не винаги са в съответствие със съответните разпоредби на Регламент (ЕС) 2019/250.

Това се счита за правилно, ако съответната „ЕО“ декларация е съобразена с изискванията на приложение IV към Директива 2008/57/ЕО, когато IC е била пусната на пазара, и това е бил приложимият правен текст в ДЧ, в която е установен производителят.

В други случаи, ако заявителят за разрешение за возило може да докаже и предостави доказателства, че съответните IC, заедно със свързаните „ЕО“ декларации за съответствие и/или годност за употреба, които не отговарят на изискванията на Регламент (ЕС) 2019/250, вече са интегрирани в типове возила и/или возила, за които вече е издадено разрешение, разрешаващият орган следва по изключение да приеме такива отклонения.

Когато е необходима нова или актуализирана „ЕО“ декларация за съответствие и/или годност за употреба (напр. при изтичане на срока на валидност на „ЕО“ сертификат за съответствие и/или годност за употреба), тази „ЕО“ декларация трябва да отговаря на всички изисквания на правните текстове, независимо от първоначалната дата на пускане на пазара на IC, а оценката дали новата или актуализираната „ЕО“ декларация за съответствие и/или годност за употреба отговаря на изискванията на Регламент (ЕС) 2019/250 следва да бъде в обхвата на проверките, извършвани от разрешаващия орган.

3.11.1.6.3. Съдържание на досиетата, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка

Техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, което се съставя от заявителя, включва най-малко следните елементи съгласно раздел 2.4 от приложение IV към Директива (ЕС) 2016/797:

- 1. Всички необходими документи, описващи характеристиките на подсистемата.** Това включва елементите, необходими за описване на типа возило и за документиране с достатъчна степен на подробност на проверката на съответствието, извършена от органите за оценяване на съответствието (напр. НО и ИО), например:

- 1.1. общо описание на подсистемата, нейният общ проект и структура
- 1.2. общи и детайлни чертежи

- 1.3. електрически и хидравлични схеми
- 1.4. схеми на системите за контрол и управление
- 1.5. описание на системите за обработка на данни и автоматика
- 1.6. резултати от направените проектни изчисления; извършени проверки
- 1.7. програма за изпитване и доклади
- 1.8. елементи, свързани с условията и ограниченията за използване и инструкции за обслужване, наблюдение, настройка и поддръжка
- 1.9. операции (включително спасителни)
- 1.10. и др.

Някои от тези документи (ако не и повечето) вече са включени в досието, придружаващо сертификатите за проверка. В такъв случай не е необходимо да се дублират документите, а да се допълнят липсващите части (ако има такива).

2. Списък на IC, включени в подсистемата.

3. Проверка на съответствието с ТСОС.

- 3.1. „ЕО“ сертификати за проверка, издадени от нотифицираните организации
- 3.2. Досие, придружаващо „ЕО“ сертификатите за проверка, съставено от нотифицираните организации в съответствие с NB-Rail RFU-STR-011 и обхващащо диапазона на неговите дейности.

Това досие следва да включва изчислителни бележки и записи на изпитванията и изследванията, извършени от нотифицираните организации, включително доклади от инспекции и одити, резултатите от проверката по отношение на валидността на ISV и документацията, свързана с IC.

По отношение на съставните елементи на оперативната съвместимост, в допълнение към „ЕО“ сертификатите за съответствие и/или годност за употреба, досието следва да включва бележки от изчисления, извършени изпитвания и изследвания, доклади от инспекции и одити (по аналогия с документацията, придружаваща декларациите/сертификатите за подсистемите).

- 3.3. Когато подсистемата КУС е в обхвата на заявлението за искане на разрешение и возилото и/или типът возило са оборудвани с ETCS или GSM-R **декларации за ESC/RSC** (не е необходимо, когато съответните стойности на ESC/RSC в ERATV са ESC-EU-0 / RSC-EU-0 и/или ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS7.4a или когато съответното вписване в ERATV не съдържа никакъв тип ESC/RSC).

4. Проверка на съответствието с националните правила

- 4.1. Сертификати за проверка, издадени от избраните организации
- 4.2. Досие, придружаващо сертификатите за проверка, съставено от избраните организации в съответствие с Nb-Rail RFU-STR-011, което обхваща диапазона на неговите дейности. Това досие следва да включва изчислителни бележки и записи на текстовете и проверките, извършени от избраните организации.

5. Доказателства за изпълнението на други правни актове на Съюза (напр. сертификати за проверка, издадени в съответствие с други правни актове на Съюза)

Посочените по-горе документи следва да бъдат ограничени до аспектите, засегнати от изменението, в случай на ново разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545.

Документите, които съставляват досието, придружаващо заявлението, се включват в заявлението. Предоставянето на препратки към документите или на препратки в ERADIS не е достатъчно, тъй като не дава ясна и стабилна представа за действително представените и оценени документи.

Обърнете внимание, че досиетата, придружаващи „ЕО“ сертификатите за проверка, които трябва да бъдат съставени от НО, вече съдържат много от необходимите документи за досието, придружаващо „ЕО“ декларациите за проверка, които трябва да бъдат съставени от заявителите за пускане на пазара на мобилните подсистеми. Не е необходимо документите да бъдат качвани два пъти в системата за обслужване на едно гише (веднъж, като част от файла, придружаващ „ЕО“ сертификатите за проверка и втори път, като част от техническия файл, придружаващ „ЕО“ декларацията за проверка).

Техническото досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, следва да бъде ограничено до минималния набор от документи, необходими на участващите органи за оценяване на съответствието, за да стигнат до своето заключение, и на заявителя, за да състави „ЕО“ декларацията за проверка. За да се избегне ненужна тежест, всеки друг документ, който не е необходим за тези цели, не следва да бъде част от придружаващото техническо досие.

3.11.1.7. Точки 18.4 и 18.5 – Декларации за ESC/RSC

Концепцията за съвместимост на системите ETCS (ESC) и съвместимост на радиосистемите (RSC) беше въведена в ТСОС за КУС с Регламент (ЕС) 2019/776. Необходим е преходен период от предишните национални правила, определени в някои ДЧ, до определянето на правилните стойности на ESC/RSC от УИ и публикуването им в техническия документ на Агенцията.

За случаите на добавяне или премахване на декларации за ESC/RSC като нова версия на тип возило въз основа на вече съществуваща версия на тип возило, вижте точка 3.8.4.2 (компиляция на версии).

3.11.1.7.1. Декларации за ESC/RSC, които трябва да бъдат включени в досието, придружаващо заявлението

Когато возилото и/или типът возило са оборудвани с ETCS (ниво 1, 2 или 3) и/или GSM-R (глас и/или данни):

- › **Първо разрешение** (член 14, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/545): трябва да бъде предоставено поне една декларация за ESC/RSC измежду типовете ESC/RSC, декларираните от всеки УИ в района на използване, избран от заявителя.

Наличните типове ESC/RSC могат да бъдат проверени в техническия документ TD/011REC1028, достъпен на уебсайта на Агенцията:

<https://www.era.europa.eu/content/etcs-and-radio-system-compatibility-escrsc>

- › **Подновено разрешение за тип возило** (член 14, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545): ако е засегнато функционирането на ETCS или радионавигационната част на подсистемата КУС, се предоставя поне една декларация за ESC/RSC за типовете ESC/RSC, декларираните от всеки УИ в района на използване. Обосновка за това, че предходните декларации за ESC/RSC не са засегнати, също е приемлива.
- › **Разширен район на използване** (член 14, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/545): сред типовете ESC/RSC, декларираните от всеки УИ в разширения район на използване, трябва да се предостави поне една декларация за ESC/RSC.

- › **Ново разрешение** (член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545): ако е засегнато функционирането на ETCS или радионавигационната част на подсистемата КУС, се предоставя поне една декларация за ESC/RSC за типовете ESC/RSC, декларирани от всеки УИ в района на използване. Обосновка за това, че предходните декларации за ESC/RSC не са засегнати, също е приемлива.
- › **Разрешение при съответствие с типа** (член 14, параграф 1, буква д) от Регламент (ЕС) 2018/545): предоставят се декларациите за ESC/RSC, регистрирани за типа возило. Не е необходимо да се предоставя декларация за ESC/RSC за стойностите ESC/RSC-EU-0 и/или ESC/RSC-NP-CCS7.4a.
- › **Комбиниран нов и разширен район на използване** (член 14, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕС) 2018/545): ако промяната не е свързана с ETCS/GSM-R, тя е равностойна на посочения по-горе случай на разширен район на използване. Ако изменението засяга ETCS или GSM-R, това е еквивалентно на случая с ново разрешение по-горе.
- › **Комбинирано първо разрешение с искане за разрешение при съответствие с типа:** (член 14, параграф 3, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545) вж. случай на първо разрешение по-горе (първа подточка).

Експлоатацията в режим ETCS L0 или LNTC не се счита за експлоатация на ETCS от клас А, а за експлоатация на наследена система за защита на влаковете от клас В. За такива случаи не се прилага концепцията за ESC/RSC. Все пак, преходите от/към клас В и ETCS трябва да бъдат обхванати от съответните типове ESC.

За возила и/или типове возила, които са оборудвани със сертифицирана ETCS на борда (ниво 1, 2 или 3), но имат разрешение за експлоатация само по влакова защитна система от клас В (напр. налице са условия за използване, които не позволяват използването на ETCS), се изисква ново разрешение, за да се позволи на возилата да използват ETCS, като се предоставя съответната декларация за ESC, както е описано по-горе.

3.11.1.7.2. Специални стойности за параметрите ESC/RSC в ERATV

В ERATV всички типове ESC и RSC, за които возилото е показало съвместимост, се регистрират в параметър 4.13.1.8 „Съвместимост на системата ETCS“, в параметър 4.13.2.5 „Съвместимост на радиогласови системи“ и в параметър 4.13.2.8 „Съвместимост на системата за радиоданни“.

При попълване на проект на тип в ERATV за избор са достъпни само типовете ESC/RSC със статус „валиден“, както е определено в техническия документ на ESC/RSC TD/011REC1028. Освен това е възможно да се изберат 3 специални стойности, които не съответстват на типовете ESC/RSC:

- › **Не е приложимо** : да се използва, когато превозното средство не е оборудвано с ETCS или GSM-R гласово радио или GSM-R радио за данни. Когато е избрана тази стойност, тя не може да се комбинира с никой от другите идентификатори на типа ESC/RSC.
- › **ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS74.a:** да се използва, когато проверките са извършени съгласно (съществуващи) национални процедури, еквивалентни на тези, определени в типовете ESC/RSC. Това може да се случи например в различни ситуации (списъкът не е изчерпателен):
 - Типовете ESC/RSC нямат статус „валиден“ в техническия документ на ESC/RSC TD/011REC1028
 - Проверките са извършени, преди статуса на съответните идентификатори на типа(овете) ESC/RSC да бъде променен на „валиден“

Тази специална стойност може да се комбинира с всеки друг идентификатор на типа ESC/RSC за конкретен параметър ESC/RSC ERATV.

Във всеки случай, когато е избрана специалната стойност ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS74.a, е задължително да се посочи като некодирано ограничение следното:

- Спецификации на изпитването (или собствен документ, или спецификация, определена в национално правило)
- Препратка към протокола от изпитването, използван за извършване на проверката, и
- Линии или участъци от мрежата, за които е доказана техническата съвместимост.

Забележка: в RINF специалната стойност ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS74.a не е налична за избор. В случай на участък в RINF, характеризиращ се със стойност на типа ESC/RSC, и возило, което няма съответната стойност на типа ESC/RSC в ERATV, но вместо това използва специалната стойност, съвместимостта на маршрута не се приема автоматично. Следователно може да са необходими допълнителни проверки за проверка на техническата съвместимост въз основа на документа, предоставен в споменатото некодирано ограничение (спецификация за изпитване).

- › **ESC-EU-0 / RSC-EU-0:** в RINF значението на тази стойност съответства на случая, в който УИ е декларирал, че не са необходими ESC/RSC за доказване на техническа съвместимост за която и да е мрежа/секция от мрежата.

В ERATV този параметър може да бъде избран за всички сертифицирани КУС подсистеми, снабдени с ETCS и/или GSM-R.

Тази специална стойност може да се комбинира с всеки друг идентификатор на типа ESC/RSC за конкретен параметър ESC/RSC ERATV.

3.11.1.7.3. Включване на декларациите за ESC/RSC в „ЕО“ декларацията за проверка на подсистемата

Както е посочено в ръководството за прилагане на TCOC за КУС, позоваванията на декларациите за ESC/RSC следва да бъдат включени в „ЕО“ декларацията за проверка на подсистемата, въпреки че това не се изисква изрично от Регламент (ЕС) 2019/250.

Заявителят трябва да добави препратките към декларациите за ESC/RSC в параграфа, започващ с „В съответствие със следните сертификати и/или доклади“. Заявителят за пускане на пазара на подсистемата, с която се създава „ЕО“ декларацията за съответствие, може да добави и допълнителен параграф, за да включи такива позовавания.

3.11.1.8. Точка 18.6 — Доказателства относно предишни разрешения

За возила и/или типове возила, които не са получили разрешение съгласно Директива (ЕС) 2016/797, за еквивалентни се считат следните документи:

- › когато возилото/типът возило е получило разрешение съгласно Директива 2008/57/ЕО:
 - решението за издаване на разрешение за тип возило, издадено съгласно член 26, параграф 1 или член 26, параграф 2 от Директива 2008/57/ЕО, и решението(ята), издадено(и) съгласно членове 22 и 23 от Директива 2008/57/ЕО за возило, което е в съответствие с TCOC, включително подкрепящите досиета за решенията;
 - решението за издаване на разрешение за тип возило, издадено съгласно член 26, параграф 1 или член 26, параграф 2 от Директива 2008/57/ЕО, и решенията, издадени съгласно членове 24 и 25 от Директива 2008/57/ЕО за возило, което не е в съответствие с TCOC, включително подкрепящите досиета за решенията;
 - разрешението за тип возило, издадено съгласно член 26, параграф 1 или член 26, параграф 2 от Директива 2008/57/ЕО, и решението за издаване на последващо разрешение за возило(а) при съответствие с типа возило съгласно член 26, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО;

- › когато возилото/типът возило е получило разрешение, преди да влезе в сила Директива 2008/57/ЕО:
 - решението за първото разрешение, включително всички подкрепящи досиета. Следва ясно да бъдат посочени обхватът и правното основание за решението; или
 - Когато не е възможно да се намерят документални доказателства за издаденото разрешение и/или досието, придружаващо разрешението, разрешаващият орган следва да счита, че возилото е получило разрешение и е останало в експлоатация, докато все още е регистрирано в националния регистър на подвижния състав (регистрацията не е спряна/оттеглена, разрешението не е изтекло или спряно).

3.11.1.9. Точка 18.6 — Доказателства относно района на използване на возила, използвани по споразумения RIC/RIV, след промяна, която изисква ново разрешение

За целите на разрешаването на возила съгласно Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент (ЕС) 2018/545 фактът, че возилото веднъж е било допуснато чрез споразумения RIV/RIC, няма никакво специално действие в допълнение към придобитите права, предвидени в член 54, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797, точка 7.1.4.7 от ТСОС за ЛПСС и точка 7.2.2.4.7 от ТСОС за „Товарни вагони“. Постепенното отпадане на споразуменията RIC и RIV за целите на издаването на разрешения за возила започва с Директива 2004/49/ЕО относно безопасността (създаване на ролята на НОБ), Директива 2008/57/ЕО (НОБ като субекти, издаващи разрешения за типове и возила), а след това с Директива 2012/34/ЕС (разделяне на ЖП, УИ и НОБ).

Техническият наследник на споразумението RIV е ТСОС за „Товарни вагони“, по-специално точка 7.1.2, в който се определят условията за наличие на район на използване, който не е ограничен до определени национални мрежи. По подобен начин в точка 7.1.1.5 от ТСОС за ЛПСС са описани техническите изисквания за издаване на разрешителни за пътнически вагони, които не са ограничени до конкретен район на използване и които са били част от споразумението RIC в миналото.

И в двата случая изискванията в настоящите ТСОС не са еквивалентни на изискванията в споразуменията RIV/RIC. Допускане, основано на RIV/RIC (в миналото), не е равностойно на разрешение, което не е ограничено до конкретна мрежа („Целият ЕС“), т.е. точка 7.1.2 от ТСОС за „Товарни вагони“ или точка 7.1.1.5 от ТСОС за ЛПСС.

Административният наследник на споразумението RIV е Общият договор за използване на вагоните (GCU), който е многостранен договор, основан на Конвенция за международни железопътни превози (COTIF), и определя взаимните права и задължения на ползвателите на вагони и железопътните предприятия (ЖП) по отношение на използването на товарни вагони в Европа и извън нея. Споразумението RIC днес е под формата на многостранен договор под координацията на UIC. И в двата случая обхватът на споразуменията е обменът на (разрешени) возила между ЖП/ползватели и не е свързан с издаването на разрешения. Допълнителна информация можете да намерите на следните уебсайтове:

<https://gcubureau.org/>

<https://uic.org/special-groups/ric-a/>

В ТСОС за ЛПСС и ТСОС за „Товарни вагони“ се посочва, че в случай на изменения в такива возила района на използване на новото разрешение ще бъде ограничена до действителната област на експлоатация преди въвеждането на промяната, а не до „историческата“ област на експлоатация. Маркировката RIV/RIC трябва да бъде премахната от возилата и от ECVVR/EVR в този момент.

По-специално, в съответствие с глави 7.2.2.4 от ТСОС за „Товарни вагони“ и 7.1.4 от ТСОС за ЛПСС,

- › возилата, използвани съгласно споразумения RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) или RIC (Regolamento Internazionale Carrozze), се разглеждат като имащи разрешения при условията, при които са използвани, като това се отнася и за района на използване, в който се експлоатират; и

- › в случай на изменение, изискващо ново разрешение, изменените возила запазват района на използване, в която са работили, без допълнителни проверки на неизменените части.

За да се документира района на използване, в който са работили изменените возила, може да се вземе предвид следните елементи:

- › данни в националните регистри на превозните средства (NVR) в съответствие с Решение 2007/756/ЕО или в Европейския централизиран виртуален регистър на возилата (ECVVR) в съответствие с Решение (ЕС) 2018/1614;
- › Документи за техническо обслужване от структурите, които отговарят за поддръжката (ЕСМ), или договори, подписани с ЕСМ за предоставяне на услуги по поддръжка, когато возилата пристигат в работилници със собствен транспорт;
- › Доказателства, представени от УИ, относно разпределението на капацитета в мрежата;
- › Доказателства, представени от ЖП относно включването на такива возила във влакове за обхващане на услуги в определени мрежи/линии; доказателствата, свързани с използването на возилата в рамките на извънреден транспорт, не се считат за подходящи, тъй като този вид експлоатация не е представителна за нормална търговска експлоатация;
- › Договори с лизингови дружества или ЖП за осигуряване на тягови услуги в рамките на определени мрежи/линии; и/или
- › Всякакви други подходящи доказателства.

Маркировката на возилото и/или информацията в NVR/ECVVR/EVR относно района на използване не се счита за подходящо доказателство, за да се покаже къде действително са били експлоатирани возилата преди изменението.

Заявителят трябва да представи доказателствата за района на експлоатация в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение. Фактът, че возилото, което трябва да бъде изменено, първоначално е било допуснато чрез изпълнение на споразуменията RIV/RIC, не е свързано с никаква друга разлика в съдържанието на досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, нито в оценките, които трябва да бъдат извършени от органа по издаване на разрешения за ново разрешение съгласно член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545. По-конкретно:

- › Съдържанието на досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, е описано в приложение I към Регламент (ЕС) 2018/545;
- › Правилата, които трябва да се прилагат (т.е. ТСОС, национални правила, друго законодателство на ЕС) за изменените части и интерфейсите с неизменените части, са тези, които са в сила при подаване на заявлението; и
- › Оценките, които трябва да бъдат извършени от разрешаващия орган и НОБ за района на използване (след документираната област на експлоатация, посочена по-горе), са същите като при всяко друго возило и/или тип возило, което е изменено и изисква ново разрешение, и са обобщени в приложение II към Регламент (ЕС) 2018/545.

В случай на **прекъсване на експлоатацията** на съответните возила (независимо от продължителността), субектът, управляващ изменението, трябва да обърне внимание на възможните настъпили след прекъсването изменения в мрежите, в които возилото е било експлоатирано преди, и да документира резултата от проучването. Такива изменения могат да изложат на риск техническата съвместимост между возилата и мрежите. Субектът, управляващ изменението, следва също така да прецени дали за подобни возила са били извършени промени за поддръжане на техническата съвместимост между возилата и мрежите, която ще липсва при извеждане на возилата от експлоатация. Това важи и за возила извън експлоатация, придобити с цел да бъдат ремонтирани/обновени, за да бъдат върнати в експлоатация.

Условията, при които са били експлоатирани возилата, посочени в ТСОС за ЛПСС и ТСОС за “Товарни вагони”, остават валидни за неизменените части. Обхватът на новото разрешение, а следователно и

свързаните с него условия за използване на возилото и други ограничения, са ограничени до изменените части. Заявителят следва обаче да включи възможно най-много доказателства по отношение на наследените условия за използване на возилото и други ограничения в досието, придружаващо заявлението чрез системата за обслужване на едно гише. В противен случай е възможно да липсват ключови елементи в разрешенията за пускане на пазара след изменението, по-специално когато не могат да бъдат намерени доказателства за предишното разрешение (вж. точки 3.3.8 и 3.8.2.3).

Принципите, описани по-горе в тази точка, следва да се прилагат и за уведомленията за изменения на возила съгласно член 16, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2018/545, тъй като не може да се приеме, че возилото, допуснато съгласно споразумения RIC/RIV, е еквивалентно на возилото с разрешение в „целия ЕС“.

3.11.1.10. Точка 18.7 – Спецификация и, в случаите когато е приложимо¹¹, описание на методологията, използвана за установяване на изискванията

В описанието на методологията, използвана за установяването на изискванията, може да се съдържат препратки или да се използват повторно съществуващи документи, създадени в рамките на други процеси, които вече са установени от производителя/доставчика (а именно управление на качеството, управление на измененията или процеси за управление на изискванията), вж. точка 3.11.1.4.

3.11.1.11. Точка 18.8 — Съдържание на доклада на оценяващата организация, обхващащ процеса на установяване на изискванията

Докладът за независима оценка на процеса на установяване на изискванията, който трябва да бъде издаден от оценяващата организация, трябва да съдържа:

- › описание на разбирането на оценяващата организация за обхвата на проекта и обхвата на оценката, която е била извършена, включително фазите на жизнения цикъл, които са били оценени;
- › извършените дейности по оценяване на установяването на изискванията, включително взетите проби или вертикални разрези и направените избори за проверки на място на доказателствата за съответствие;
- › другите доклади за оценка и/или одитни доклади, които са били взаимно признати или взети предвид при оценката на установяването на изискванията; и
- › съответните подробни констатации и заключение относно целесъобразността на процеса на установяване на изисквания за изпълнение на разпоредбите на член 13 от Регламент (ЕС) 2018/545 и на съществените изисквания, посочени в приложение III към Директива (ЕС) 2016/797.

В заключенията от оценяването на процеса на установяване на изискванията оценяващата организация трябва ясно да посочи дали:

- › процесът на установяване на изискванията е систематичен и е приложен за идентифициране на съответните набори от изисквания (включително законодателство на ЕС, стандарти и насоки), които се прилагат;
- › възникналите подробни изисквания са включени в спецификацията на изискванията, спецификацията на документацията и списъците с действия и дали има доказателства, че тези изисквания са спазени и изпълнени; и
- › рисковете са оценени съгласно процеса, описан в приложение I към CSM RA.

Минималното съдържание или необходимата структура на доклада за оценка, който се издава от оценяващата организация, не са определени в правните текстове. В пояснителната бележка към

¹¹ При използването на нестандартизирана методология

ERA1209/146 (вж. точка 3.3.1) е предложен примерен образец, в който се обобщават основните елементи от доклада за оценката във връзка с процеса на установяване на изискванията.

Предложената структура може да бъде адаптирана към системата за управление на документацията на оценяващата организация, при условие че използваният от оценяващата организация образец съдържа цялата необходима информация и документът отговаря на обичайните изисквания относно качеството и проследимостта (уникален референтен номер на документа, дата на издаване, версия/издаване, история на измененията и др.).

Оценяваща организация, която не е съгласна с някои части, е свободна да ги измени или заличи, при условие че надеждно и недвусмислено докладва как всъщност е извършил независимата оценка и какви са всички граници и заключения от независимата оценка на установяването на изискванията.

В образца указанията и/или обяснителният текст са обозначени с курсив и сив цвят. Стандартните текстове, които се предлага да бъдат включени (с необходимите адаптации) са обичаен шрифт и черен цвят. Частите, които трябва да бъдат адаптирани към особеностите на проекта (напр. името на заявителя, името на проекта), са обозначени със син цвят и са поставени в скоби.

Групата за сътрудничество на оценяващия орган работи по препоръка за използване, в която допълнително се определят структурата и съдържанието на доклада за оценка, който ще бъде издаден от оценяващия орган. След като настоящата препоръка бъде издадена, разяснителната бележка ERA1209/146 бива съответно адаптирана.

3.11.1.12. Точка 18.9 — Документирани данни за техническата съвместимост на возилото с железопътната мрежа в района на използване в случаите, когато тя не е изцяло обхванато в ТСОС и/или националните правила

Когато техническата съвместимост с мрежата в района на използване е изцяло обхваната от ТСОС и/или националните правила (което е така в повечето случаи), не е необходимо по тази точка да се представят вече представените документи за точка 18.5, която обхваща резултатите от оценката на съответствието по отношение на ТСОС и/или националните правила.

3.11.1.13. Точка 18.10 — Съдържание на декларацията на заявителя или на субекта, управляващ изменението, относно процеса на установяване на изисквания

„ЕО“ декларацията за съответствие с изискванията (която се изисква да бъде направена от заявителите или субектите, управляващи изменението, с цел пускане на пазара на мобилните подсистеми в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 трябва да обхваща всички съответни законодателни актове на Европейския съюз и национални правила. Установяването и управлението на изискванията изисква по-широка декларация за съответствие, гарантираща, че возилото е изпълнило всички съответни изисквания, които са необходими, за да се отговори на съществените изисквания. Това включва и всички необходими хармонизирани стандарти, международни стандарти, кодекси за проектиране и насоки.

От тази гледна точка декларацията, която трябва да бъде изготвена от заявителя за разрешение или от субекта, управляващ изменението, относно процеса на установяване на изисквания, може да се счита за равностойна декларация, макар и с по-широк обхват в сравнение с „ЕО“ декларацията за проверка: возилото като цяло, а не само отделните мобилни подсистеми.

В правните текстове не е определено минималното съдържание или необходимата структура на декларацията, която трябва да бъде издадена от заявителя или от субекта, управляващ изменението, съгласно точка 18.10 от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/545. В пояснителната бележка към ERA1209/146 (вж. точка 3.3.1) е предложен примерен образец, в който се обобщават основните елементи от доклада за оценката във връзка с процеса на установяване на изискванията.

3.11.1.14. Точки 18.8; 18.10; 18.11 и 18.12 – Доклад на апелативния орган и декларация на заявителя

Що се отнася до процеса на **установяване на изискванията** за същественото изискване за „безопасност“ в рамките на подсистемите и безопасното интегриране между подсистемите, следва да се прилага процесът на оценка на риска, описан в приложение I към CSM RA, което означава, че:

- › оценяващата организация извършва независима оценка и издава доклад за оценка (на безопасността), и
- › заявителят или субектът, управляващ изменението, издава декларация (за риск).

Двата документа се включват в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, съгласно точки **18.8** и **18.10** от приложение I към Регламент (ЕС) 2018/545.

За случаите, когато е необходимо да се получи разрешение съгласно член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797 (**ново разрешение след изменение** на вече разрешено возило и/или тип возило, съгласно член 14, параграф 1, буква г) от Регламент (ЕС) 2018/545), е задължително и **прилагането на CSM RA**. Ако изменението се счита за **значително**, докладът за оценка на безопасността, посочен в член 15 от CSM RA, който следва да бъде издаден от оценяващата организация, и декларацията за риска, която трябва да бъде изготвена от предложителя (заявител/субект, управляващ изменението) съгласно член 16 от CSM RA, следва да бъдат включени в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, както е описано в точки **18.11** и **18.12** от Регламент (ЕС) 2018/545.

Докладът за оценката (на безопасността), който обхваща установяването на изискванията, обаче следва да обхваща и аспектите, свързани с безопасността и безопасното интегриране между подсистемите на значителното изменение. По подобен начин декларацията (за риск), която трябва да бъде изготвена от заявителя или от субекта, управляващ изменението, за процеса на установяване на изисквания, трябва да обхваща и безопасността и безопасната интеграция между подсистемите.

Поради това и с цел избягване на дублиране на дейности и намаляване на броя на документите, които трябва да бъдат изготвени, информацията, посочена в точки 18.8 и 18.11 (доклад за оценка), от една страна, и точки 18.10 и 18.12, от друга (декларация), може да бъде включена в един доклад за оценка и в една единствена декларация. Възможно е също така информацията да е обхваната от четири независими документа (напр. когато оценяващата организация за значителното изменение в прилагането на CSM RA е различна от оценяващата организация за процеса на установяване на изисквания). Заявителят или субектът, управляващ изменението, със съгласието на съответната(те) оценяваща организация, е свободен да реши кой вариант е по-подходящ. Това е обобщено в Таблица 5.

Във всеки случай оценката, която трябва да бъде извършена от оценяващата организация за процеса на установяване на изискванията, трябва да обхваща безопасността на съществените изисквания и безопасната интеграция между подсистемите. Оценяващата организация за установяване на изискванията остава единствено отговорна за тази оценка, въпреки че взаимно признава работата, извършена от друг отговорен орган в рамките на значителното изменение съгласно CSM RA (за същия обхват на работа).

Таблица 5 : Доказателства, свързани с доклада за оценка на оценяващата организация и свързаните с него декларации

Обхват	Случай на разрешаване	Първо, разширение, подновено	Ново Независими файлове или комбинирани файлове	
	Установяване на изискванията за „безопасност“		Доклад на оценяващата организация (18.8) Декларация (18.10)	Доклад на оценяващата организация (18.8) Декларация (18.10)
Значително изменение по CSM RA		Не е приложимо	Доклад на оценяващата организация (18.11) Декларация (18.20)	

3.11.1.15. Точка 18.14 — Документация за поддръжка и експлоатация

Документацията, свързана с поддръжката, следва да бъде включена в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, което се съставя от заявителя.

В случай на ново разрешение и/или разрешение за разширен район на използване не е необходимо документацията относно поддръжката (историческа информация, свързана с поддръжката на возилата) да се добавя към заявлението и досието, придружаващо заявлението. Този аспект се управлява от ЖП съгласно разпоредбите на системата му за управление на безопасността.

3.11.2. Приложение II Аспекти, оценявани от разрешаващия орган

3.11.2.1. Точки 6 и 7 — Оценка на методологията за установяване на изисквания и свързаните с нея доказателства

Необходимо е да се направи разграничение по отношение на това дали основните принципи на методиката в приложение I към CSM RA се използват за всички съществени изисквания, или не:

- › Ако за всички съществени изисквания се използва методологията в приложение I към CSM RA, подкрепящите доказателства се състоят от декларациите, посочени в член 16 от CSM RA (точка 18.10 от Регламент (ЕС) 2018/545) и доклада за оценка, посочен в член 15 от CSM RA (точка 18.8 от Регламент (ЕС) 2018/545).

Оценката, която трябва да бъде извършена от разрешаващия орган и НОБ за района на използване, ще бъде съсредоточена върху доклада за независима оценка, издаден от оценяващата организация, и върху декларацията, която трябва да бъде издадена от заявителя.

В приложение II към Регламент (ЕС) 2018/545 са обобщени проверките, които трябва да се извършват от разрешаващия орган. По отношение на процеса на установяване на изискванията ще бъдат оценявани следните аспекти:

- обща последователност и съгласуваност на информацията в предоставените доказателства
 - акредитация/признаване и класификация на оценяващата организация в раздел 5 от ERADIS
 - обхват на независимата оценка (оценявана система, обхванати съществени изисквания), по-специално как се отчитат резултатите от други органи за оценка
 - ясни изявления относно резултатите от независимата оценка по отношение на:
 - спазване на изискванията на приложение I към CSM RA
 - За безопасността на съществените изисквания и безопасната интеграция между подсистемите опасностите и свързаните с тях рискове се контролират до приемливо ниво
 - целият жизнен цикъл за обхванатите изисквания (от идентифицирането до валидирането)
 - всички приложими изисквания, необходими, за да се гарантира, че са обхванати всички съществени изисквания, а не само задължителните правила (TCOC, национални правила и друго законодателство на ЕС).
 - доказателства, използвани от оценяващата организация за независимата оценка
 - обхват на декларацията на заявителя и съгласуваност с независимата оценка
 - несъответствия, повдигнати от оценяващата организация (затворени или отворени, включително история на затворените несъответствия)
- › Ако за съществените изисквания, различни от безопасността, се използва друга методология, разрешаващият орган проверява дали тя осигурява същото ниво на сигурност като методологията от приложение I към CSM RA. Подкрепящите доказателства за извършване на оценката включват не само доклада за независима оценка (ако има такъв), но и описанието на методологията, описанието на процеса на установяване на изисквания, доказателствата за прилагането на процеса и т.н. Оценяват се следните аспекти:
 - обща последователност и съгласуваност на всички предоставени доказателства
 - степен на независима оценка и обхват (пълен V-цикъл)

- компетенции и независимост на независимия оценител
- доклад за оценка от независимия оценител
- аспекти, обхванати от методологията:
 - дефиниране на системите
 - идентификация на изискванията
 - валидиране на изискванията
 - структурирано управление на изискванията в централизирано хранилище
 - доказателства, които трябва да се представят
- методология за установяване на изисквания (стандартизирана/широко приета, предназначена и подходяща за обхванатите съществени изисквания)
- въвеждане на методологията за процеса на установяването на изискванията

В крайна сметка разрешаващият орган трябва да извърши подобна работа като оценяващата организация за установяване на изискванията за безопасност на съществените изисквания, включително да провери дали прилаганият процес осигурява същото ниво на увереност като принципите в методологията на приложение I към CSM RA, да извърши проверки на място (вземане на проби, оценки на вертикални разрези и др.), за да разбере как се управляват изискванията от началото до края. Колкото по-стандартизиран е процесът (по-близък до ключовите принципи на приложение I към CSM RA, например EN 50126-1), толкова по-малко въпроси ще бъдат повдигнати от разрешаващия орган по време на оценката на доказателствата за процеса на установяване на изискванията.

Когато методологията не включва независима оценка, доказването, че тя осигурява същото ниво на сигурност, ще бъде изправено пред много предизвикателства. Дори ако разрешаващият орган и НОБ за района на използване извършат подробна оценка както на методологията, така и на резултатите от нейното прилагане (както и независим оценител), тя не може да обхване правилно целия жизнен цикъл на возилото и/или типа возило (в този момент возилото и/или типът возило вече е проектирано, произведено и изпитано). Освен това отстраняването на евентуални несъответствия, установени на този късен етап от процеса, може да бъде трудно, да отнеме много време и в някои случаи да не е възможно без значително забавяне на процеса на разрешаване и/или допълнителни разходи.

Оценката, която трябва да бъде извършена от НОБ за района на използване, следва да бъде съсредоточена върху доказателствата за прилагането на методологията по отношение на изискванията, свързани с националните правила, като се следват същите принципи, описани по-горе (не изчерпателна проверка, а оценка на годността на процеса, въведен от заявителя, за управление на съответните изисквания и рискове); оценката на методологията е в обхвата на разрешаващия орган. Оценките, които трябва да бъдат извършени от НОБ за района на използване, са обобщени в приложение III към Регламент (ЕС) 2018/545.

Следва да се отбележи, че разрешаващият орган и/или съответните НОБ за района на използване не следва да проверяват дали условията за използване (включително външните ограничения) са разумни от икономическа гледна точка (например риск от неизпълнение на договорните задължения на производителя с ЖП чрез налагане на условия за използване, които могат да направят експлоатацията на возилото неосъществима), стига да не влияят на изпълнението на съществените изисквания (например да не създават риск за безопасността). Обхватът на оценяването следва да бъде ограничен до съгласуваността, пълнотата и относимостта (включително кръстосаните проверки от страна на съответните организации за оценяване) на набора от условия за използване.

3.11.2.2. Точка 8.2 — Валидност на „ЕО“ сертификатите за съставните елементи на оперативната съвместимост

Срокът на валидност на „ЕО“ сертификатите, придружаващи декларациите за съответствие и/или годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост, може да изтече в момента

на подаване на заявлението за разрешение, при условие че съответните съставни елементи на оперативната съвместимост са били законно пуснати на пазара или са обхванати от изключенията, предвидени в ТСОС за включване на съставни елементи на оперативната съвместимост с изтекли сертификати (или със сертификати, издадени съгласно предишни ТСОС).

Заявителят следва да представи подходяща обосновка в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, например фактури, поръчка за покупка, разписка за доставка, доказателства за приемане, регистри от СУК и др.).

Обърнете внимание, че пускане на пазара означава „Първа доставка на стока за разпространение, потребление или използване на пазара в хода на търговска дейност“, а „доставка на стока за разпространение“ означава „съществуваща и индивидуално определима стока, след като е преминал етапът на производство, която е предмет на писмено или устно споразумение между две или повече юридически или физически лица за прехвърляне на собствеността“. В резултат на това съответните IC следва вече да са произведени и доставени.

3.11.2.3. Точка 8.6 – Дали е обхваната цялата приложима нормативна уредба, включително други законодателни актове, които не са свързани с железопътния транспорт

Съгласно Директива (ЕС) 2016/797 заявителят има ясно задължение да гарантира, че е спазено цялото приложимо право на Съюза. Процесът на установяване на изискванията е правилният инструмент, чрез който заявителят да гарантира, че всички рискове са обхванати по подходящ начин и проследени до вземането на съответна мярка за смекчаването им. Тези мерки за смекчаване спокойно може да бъдат и разпоредбите на приложимото право на Съюза (за някои рискове).

В приложение II (и по-специално в точка 8.6) се описват аспектите, които трябва да бъдат проверени от разрешаващия орган с цел да се създаде „разумна увереност“, че заявителят е изпълнил отговорностите си. От тази гледна точка разрешаващият орган следва да провери дали заявителят е взел предвид другата нормативна уредба на ЕС. Това не налага задължение на разрешаващия орган да гарантира или да извърши оценка дали нормативната уредба наистина е спазена. Проверката, която трябва да извърши разрешаващият орган, е проверка за съгласуваност между резултатите от процеса на установяване на изискванията и „ЕО“ декларациите за проверка.

В „съответното право на Съюза“ има някои законодателни актове, които не са приложими за железопътния транспорт. Въпреки това някои други законодателни актове на ЕС, които не са специфични за железопътния транспорт или по принцип не изглеждат приложими за железопътния транспорт, трябва да бъдат спазени във всички случаи (напр. Регламент (ЕО) № 1907/2006 (Регламентът REACH), Директива 2014/30/ЕС относно електромагнитната съвместимост; Директива 2009/48/ЕО относно безопасността на детските играчки, в случаите, когато влакът има площадка за игра за деца и др.), вж. точка 3.3.1.4.

3.11.2.4. Точка 8.7 Съставни елементи на оперативната съвместимост (валидност, обхват, условия за използване и други ограничения)

Задължение на нотифицираните организации, отговарящи за оценката на съответствието на мобилните подсистеми, е да оценят дали интегралните схеми, които ще бъдат интегрирани, са съвместими с подсистемата и отговарят на съответните изисквания на ТСОС. Проверките, които разрешаващият орган трябва да извърши, се отнасят до съответствието между сертификатите, включени в досието, придружаващо заявлението, сертификатите в ERADIS и сертификатите, посочени в досието, придружаващо сертификатите за проверка, издадени от нотифицираната организация за подсистемата.

3.11.2.5. Точка 10 – Проверка на оценяванията, направени от съответните национални органи по безопасността за района на използване, съгласно посоченото в член 43

Подробностите за проверките, които трябва да бъдат направени от разрешаващия орган, са посочени в член 43 от Регламент (ЕС) 2018/545.

Задачата на разрешаващия орган не е да извърши проверка, повторна проверка или свръх-проверка на оценяването, направено от други участници в процеса на разрешаване на железопътни возила, а да провери съгласуваността на това оценяване.

3.11.2.6. Точка 21 — Проверка на „ЕО“ декларациите за проверка в разрешенията в съответствие с типа

При оценяване на заявленията за разрешение за пускане на пазара на возило в съответствие с разрешен тип, съдържанието на „ЕО“ декларациите за проверка не следва да бъде систематично преоценявано от разрешаващия орган, тъй като тази проверка вече е била извършена по време на процеса на разрешаване на типа. Проверките следва да бъдат ограничени до проследимостта между „ЕО“ декларациите, „ЕО“ сертификатите, досието, придружаващо заявлението, ERATV и ERADIS.

Когато е необходимо нова или актуализирана „ЕО“ декларация за проверка (напр. в случай на изменения в типа на возилото, което може да бъде класифицирано съгласно член 15, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2018/545), тези „ЕО“ декларации трябва да спазват всички изисквания на правните текстове, независимо от първоначалната дата на пускане на пазара на подсистемата, а оценката дали новата или актуализираната „ЕО“ декларация за проверка отговаря на изискванията на Регламент (ЕС) 2019/250 следва да бъде в обхвата на проверките, които трябва да бъдат извършени от разрешаващия орган при издаване на разрешение за пускане на пазара на возилата в съответствие с разрешен тип.

3.11.3. Приложение III Аспекти, оценявани от съответните национални органи по безопасността за района на използване

3.11.3.1. Точка 5 – Съществуват достатъчно данни от използваната методика за установяване на изискванията специално във връзка с националните правила за съответния район на използване

Що се отнася до националните правила, НОБ за района на използване също ще играе роля при проверката на данните от прилагането на нестандартизирана методика за установяване на изискванията. Проверките следва да бъдат системни, с акцент върху процеса и върху релевантността на националните правила, използвани като смекчаващи мерки в процеса за оценяване на риска. За да направят това, НОБ за района на използване може да е необходимо да проверят подробно някои подкрепящи доказателства.

3.11.4. Приложение IV Матрица за управление на изискванията (илюстративен пример)

По-долу може да се намери илюстративен пример за основните елементи, които трябва да обхваща инструментът за управление на изискванията. Това не означава, че представената таблица трябва да се използва в този вид. Нейната цел е да **илюстрира и даде пример за детайлността**, която се счита за необходима, за да се осигурят подходящи доказателства за процеса на установяване на изисквания, прилаган към оценяващата организация и към разрешаващия орган.

По отношение на установяването на изискванията, изискванията следва да бъдат сведени до най-малкото възможно изискване от даден източник, което може да бъде:

- › идентифицирано;
- › определено;
- › изпълнено, и
- › валидирано.

От тази гледна точка един единствен източник (например ТСОС) може да доведе до много подробни изисквания. И тогава такива изисквания на ниско ниво могат да доведат до много различни изисквания, които трябва да се управляват независимо, или защото има различни изисквания, или защото те трябва да бъдат възложени на различни компоненти/системи/функции, или да бъдат валидирани по различен начин.

Управлението на всички подробни изисквания (на ниско ниво) в единен „основен списък“ с изисквания не е необходимо. Например, изискванията към източниците могат да бъдат разбити на отделни функции/елементи/системи, към които трябва да бъдат причислени. След това упражнението трябва да се повтори за всяка функция/елемент/система, докато се постигне необходимото ниво на детайлност. От първостепенно значение обаче е проследимостта да се поддържа на всички етапи, така че във всеки един момент да е възможно да се проследят подробните изисквания до изискванията на източника.

В примера, представен в таблиците, Регламент (ЕС) 2014/1302 (TCOC за ЛПСС) изисква возилата да бъдат оборудвани с два бели фара, за да се осигури видимост на машиниста (освен това фаровете позволяват на другите да идентифицират влака). От тази конкретна клауза на TCOC могат да се изведат две други изисквания:

- › трябва да има два фара и
- › фаровете трябва да са бели.

Начинът на управление на всяко от тези изисквания може да бъде различен и да оказва влияние върху различни други елементи на возилото:

- › В конструкцията и коша на вагона/локомотива трябва да има място за поставяне на светлините.
- › Самите фарове трябва да са бели.

Разбира се, има и много други подробни изисквания, на които трябва да отговаря типът возило:

- › електрическата система следва да осигурява електричество на светлините (обикновено чрез спомагателната система и/или акумулаторната батерия);
- › системата за управление на влака следва да може да контролира светлините;
- › Трябва да има подходящ начин за включване/изключване/затъмняване на светлините на пулта на машиниста
- › Светлините трябва да имат правилна колориметрия и да излъчват светлина с правилна посока, форма, интензивност и др.

Тези аспекти обаче също са обхванати от други изисквания на TCOC и ще бъдат разгледани в други изисквания.

