EUROPEAN UNION AGENCY FOR RAILWAYS

Making the railway system work better for society.

# Ръководство

## *Указания за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила*

WITHDRAWN

| | *Изготвено от* | *Проверено от* | *Одобрено от* |
|---|---|---|---|
| *Име* | S. D'ALBERTANSON<br>E. DEL RIO<br>S. HANCI<br>G. TURNER<br>S. YOUNG | H. DELSOIR | C. CARR/T. BREYNE |
| *Длъжност* | Служител по проект | Ръководител на екипа | Ръководител на звено |
| *Дата* | 21.9.2018 г. | 21.9.2018 г. | 21.9.2018 г. |
| *Подпис(и)* | | | |

*История на документа*

| *Версия* | *Дата* | *Забележки* |
|---|---|---|
| 1.0 | 21.9.2018 г. | Окончателна версия за публикация въз основа на работен документ версия 0.8 |

*Настоящият документ е незадължително 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.*

*Забележка: В случай на различие или несъответствие между версията на английски език и която и да е друга лингвистична версия на настоящата публикация, версията на английски език има предимство*

Нито Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, нито лицата, действащи от нейно име, носят отговорност за начините, по които може да бъде използвана посочената по-долу информация.

Люксембург: Служба за публикации на Европейския съюз, 2018 г.

© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г.

Възпроизвеждането е разрешено, при условие че се посочи източникът.

За всяко използване или възпроизвеждане на снимков или друг материал, който не е защитен от авторското право на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз, трябва да се иска разрешение директно от притежателите на авторското право.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

## Съдържание

0. Обобщаваща таблица ..... 6

1. Въведение ..... 13
   1.1. Основна информация ..... 13
   1.2. Правно основание ..... 14
   1.3. Обхват ..... 14
   1.4. Цели ..... 15
   1.5. Управление на документа ..... 15

2. ПОЗОВАВАНИЯ, ТЕРМИНИ И СЪКРАЩЕНИЯ ..... 16
   2.1. Справочни документи ..... 16
   2.2. Определения и съкращения ..... 18

3. Съдържание на практическите разпоредби ..... 20
   3.1. Съображения ..... 20
   3.2. Глава 1 – Общи разпоредби ..... 21
      3.2.1. Член 1: Предмет и обхват ..... 21
      3.2.2. Член 2: Определения ..... 21
      3.2.3. Отговорности ..... 31
      3.2.4. Член 9: Използване на разрешено возило ..... 37
      3.2.5. Член 10: Език ..... 40
      3.2.6. Член 11: Процес на издаване на разрешение за трамваи-влакове в Единното европейско железопътно пространство ..... 42
      3.2.7. Член 12: Трансгранични споразумения ..... 43
   3.3. Глава 2 – Етап 1: подготовка на заявлението ..... 43
      3.3.1. Член 13: Установяване на изискванията ..... 44
      3.3.2. Идентифициране и вземане на решение относно вида разрешение ..... 49
      3.3.3. Член 17: Идентифициране на правилата, включително за неприлагане на технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) ..... 60
      3.3.4. Член 18: Идентифициране и дефиниране на необходимите мерки при използване на возилото при изпитвания по железопътната мрежа ..... 66
      3.3.5. Член 19: Временно разрешение за използване на возило за изпитване по железопътната мрежа ..... 66
      3.3.6. Член 20: Идентифициране на предвидените условия за използване на возилото и други ограничения ..... 72
      3.3.7. Член 21: Идентифициране на оценяванията на съответствието ..... 74
   3.4. Глава 3 – Етап 2: Предварителна процедура ..... 76
      3.4.1. Член 22: Предварителна процедура ..... 76
      3.4.2. Изготвяне на предложение за предварителна процедура и консултация с организациите за оценяване на съответствието ..... 78
      3.4.3. Член 23: Досие за предварителната процедура ..... 78
      3.4.4. Член 24: Базово състояние при предварителната процедура ..... 79
   3.5. Глава 4 – Етап 3: Оценяване на съответствието ..... 80
      3.5.1. Член 25: Оценяване на съответствието ..... 80
      3.5.2. Извършване на оценяване на съответствието ..... 86

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

3.5.3. Събиране на документация от организациите за оценяване на съответствието. .. 87
3.5.4. Член 26: Провеждане на проверки и установяване на данни ..... 87
3.5.5. Алтернативни методи във връзка с националните правила..... 89
3.5.6. Проверка дали резултатите от проверката и оценката могат да бъдат приети..... 90
3.5.7. Член 27: Коригиране на несъответствия..... 90
3.6. Глава 5 – Етап 4: Подаване на заявлението ..... 90
3.6.1. Член 28: Установяване на доказателствени данни за заявлението ..... 91
3.6.2. Член 29: Съставяне на придружаващото досие към заявлението ..... 92
3.6.3. Член 30: Съдържание и пълнота на заявлението ..... 93
3.6.4. Член 31: Подаване на заявлението за искане на разрешение чрез системата за обслужване на едно гише ..... 94
3.7. Глава 6 – Етап 5: Разглеждане на заявлението..... 95
3.7.1. Отнасяне на заявлението до разрешаващия орган (Агенцията/НОБ) чрез системата за обслужване на едно гише..... 95
3.7.2. Член 32: Проверка за пълнота на заявлението ..... 96
3.7.3. Член 33: Потвърждение на получаването на заявлението ..... 96
3.7.4. Член 34: Срок за оценяване на заявлението ..... 97
3.7.5. Член 35: Комуникации по време на оценяването на заявлението ..... 99
3.7.6. Член 36: Управление на информацията относно оценяването на заявлението..... 99
3.7.7. Член 37: Координация между разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване при оценяването на заявлението ..... 100
3.7.8. Член 38: Оценяване на заявлението ..... 101
3.7.9. Член 39: Оценяване на заявлението, извършвано от разрешаващия орган..... 102
3.7.10. Член 40: Оценяване на заявлението, извършвано от съответните национални органи по безопасността за района на използване ..... 104
3.7.11. Член 41: Категоризация на проблемите ..... 106
3.7.12. Член 42: Обосновано съмнение ..... 108
3.7.13. Член 43: Провеждани от разрешаващия орган проверки, отнасящи се за оценките, направени от съответните национални органи по безопасността за района на използване..... 110
3.7.14. 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..... 110
3.7.15. Член 45: Заключение на оценяването на заявлението ..... 112
3.7.16. Член 46: Решение за разрешаване или за отказ на поисканото в заявлението разрешение ..... 112
3.8. Глава 7 – Етап 6 Окончателна документация и разрешение..... 113
3.8.1. Член 47: Окончателна документация за разрешение за тип возило и/или за разрешение за пускане на возило на пазара ..... 113
3.8.2. Член 48: Информация, която трябва да се съдържа в издадено разрешение за тип возило ..... 114
3.8.3. Член 49: Информация, която трябва да се съдържа в издадено разрешение за пускане на возило на пазара ..... 114
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)..... 115
3.8.5. Член 51: Преразглеждане по член 21, параграф 11 от Директива (ЕС) 2016/797 . 117

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

3.8.6. Член 52: Архивиране на решение и на цялостното досие, придружаващо издаденото решение в съответствие с член 46 ..... 118
3.9. Глава 8 – Суспендиране, отмяна или изменение на издадено разрешение ..... 119
3.9.1. Член 53: Суспендиране, отмяна или изменение на издадено разрешение ..... 119
3.9.2. Член 54: Въздействието на суспендиране, отмяна или изменение на издадено разрешение върху регистрацията в ERATV, ERADIS и регистрите на возилата ..... 120
3.10. Глава 9 – Заключителни разпоредби ..... 120
3.10.1. Член 55: Преходни разпоредби ..... 120
3.10.2. Член 59: Влизане в сила и прилагане ..... 121
3.11. Приложения ..... 121
Приложение I Съдържание на заявлението ..... 122
Приложение II Аспекти, оценявани от разрешаващия орган ..... 126
Приложение III Аспекти, оценявани от съответните национални органи по безопасността за района на използване ..... 128
Приложение IV Образец на разрешението за тип возило ..... 129
Приложение V Образец на разрешението за пускане на возилото на пазара ..... 131
Приложение VI Образец на потвърждение/отказ за получаване на пълното досие на заявлението ..... 133
Приложение VII Образец на заявлението за предварителната процедура ..... 135
Приложение VIII Образец на базовото състояние при предварителната процедура ..... 138
Приложение IX Образец на оценъчното досие, както е посочено в член 39, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, и на провежданата от разрешаващия орган проверка, отнасяща се за оценките, направени от съответните НОБ за района на използване, както е посочено в член 43 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията ..... 142
Приложение X Образец на оценъчното досие, както е посочено в член 40, параграф 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията ..... 145
Приложение XI Образец на оценъчното досие за заключението на оценяването на заявлението, както е посочено в член 45, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията ..... 147
Приложение XII Образец на решението за разрешаване или за отказ на поисканото в заявлението разрешение, както е посочено в член 46 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията ..... 149
Приложение XIII Списък на съдържанието на нотификацията, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията ..... 151
Приложение XIV Аспекти, които подлежат на оценяване във връзка с нотификацията, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията ..... 155
Приложение X Образец за подаване на нотификацията, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията ..... 158
Приложение XVI Образец на решението, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията ..... 163
Приложение X Образец за подаване на заявлението, както е посочено в член 31, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията ..... 165
Приложение XVIII Блок-схеми ..... 170
Приложение XIX „Коментари“ ..... 182

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Версия 1.0 (21.9.2018 г.). Неконтролирана в печатен вид. Изтеглете последната версия на era.europa.eu. © Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени.

## 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 за изпълнение (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.

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 за изпълнение и указанията). Таблицата е изготвена от 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 за изпълнение (ЕС) 2018/545. Таблицата включва помощни препратки и забележки, които да помогнат на заявителите да намерят свързаното съдържание на директивата и на Регламента за изпълнение (включително указанията).

WITHDRAWN

Таблица 0: Обобщаваща таблица

| Случай, посочен в таблицата | Описание на случая | Вид разрешение съгласно член 14, параграф 1 от РИ | Подава ли се заявление? | В заявлението включват ли се данните от установяването на изискванията? (5) | Участват ли организации за оценяване на съответствието (нотифицирани организации и избрани организации)? | Участва ли оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA)? (3) | В заявлението включват ли се техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка? | В заявлението включват ли се „ЕО“ декларациите за проверка? | В заявлението включва ли се декларацията на предложителя (член 16, общ метод за безопасност във връзка с оценяване на риска; приложение I, точка 18.10/18.12 от РИ)? (3) | Забележки – Специфични изисквания | Разрешение, което се издава от разрешаващия орган |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1a** | Разрешение за тип возило (за нов тип возило) (УР, точки 3.2.2.19 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 3.2.2.15) | Разрешение за тип возило (РИ, член 48) (УР, точка 3.8.2 и приложение IV) |
| **1б** | Разрешение за пускане на возило на пазара (за първото возило от даден тип) (УР, точки 3.2.2.19 и 3.3.2.1) | Първо разрешение (РИ, член 14, параграф 1, буква а) | Да | Да | Да | Да | Да | Да | Да | 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, 3.8.3, приложение IV и приложение V) |
| **2a** | Разрешение при съответствие с даден тип (Доставка на серия от возила) (ДОС, член 25) (УР, точки 3.2.2.15 и 3.3.2.1) | Разрешение при съответствие с типа (РИ,член 14, параграф 1, буква д) | Да | Не (5) Процесът на установяване на изискванията следва да обхваща и производствената фаза | Да Производствената фаза трябва да бъде под надзора на организация/и за оценяване на съответствието (2010/713/ЕС) | 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 „ЕО“ декларациите за проверка са част от свързаната документация към декларацията за съответствие с типа | Не Предложителят трябва да представи декларация за рисковете, обхващаща производствената фаза | Данни, които трябва да бъдат предоставени: 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, приложение I) Процесът на установяване на изискванията следва да обхваща и производствената фаза, макар че тези данни не се изискват в заявлението | Разрешение за пускане на возило на пазара (РИ, член 49) (УР, точка 3.8.3 и приложение V) |
| **2б** | Изменения във вече разрешено возило с цел привеждането му в съответствие с друга версия/ вариант на тип возило (ДОС, член 25) (УР, точки 3.2.2.15 и 3.3.2.3) | Разрешение при съответствие с типа (РИ,член 14, параграф 1, буква д) | Да | Не (5) Процесът на установяване на изискванията следва да обхваща и производствената фаза | Да Производствената фаза трябва да бъде под надзора на организация/и за оценяване на съответствието (2010/713/ЕС) | 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 „ЕО“ декларациите за проверка са част от свързаната документация към декларацията за съответствие с типа | Не Предложителят трябва да представи декларация за рисковете, обхващаща производствената фаза | Данни, които трябва да бъдат предоставени: 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, приложение I) Процесът на установяване на изискванията следва да обхваща и производствената фаза, макар че тези данни не се изискват в заявлението. Описание в УР, точка 3.3.2.3 – „Привеждане на возило в съответствие с друга разрешена версия на тип возило и/или вариант на тип возило на типа возило“ | Разрешение за пускане на возило на пазара (РИ, член 49) (УР, точка 3.8.3 и приложение V) |
| **3** | Промени в ТСОС или националните правила съгласно ДОС, член 24, параграф 3, които не налагат промяна в проекта на типа возило (УР, точки 3.3.2.1 и 3.3.3) | Подновено разрешение за тип возило (ДОС,член 24, параграф 3) (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 (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска — CSM RA), 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 | Разрешение за тип возило (РИ, член 48) (УР, точка 3.8.2 и приложение IV) |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Таблица 0: Обобщаваща таблица

| Случай, посочен в таблицата | Описание на случая | Вид разрешение съгласно член 14, параграф 1 от РИ | Подава ли се заявление? | В заявлението включват ли се данните от установяването на изискванията? (5) | Участват ли организации за оценяване на съответствието (нотифицирани организации и избрани организации)? | Участва ли оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA)? (3) | В заявлението включват ли се техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка? | В заявлението включват ли се „ЕО“ декларациите за проверка? | В заявлението включва ли се декларацията на предложителя (член 16, общ метод за безопасност във връзка с оценяване на риска; приложение I, точка 18.10/18.12 от РИ)? (3) | Забележки – Специфични изисквания | Разрешение, което се издава от разрешаващия орган |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **4** | Разширен район на използване без промяна в проекта (ДОС, член 21, параграф 13) (УР, точки 3.3.2.1, 3.3.2.2, 3.6.2 и 3.6.3) | 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 3.3.2.1)<br>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 3.3.2.2) | 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, 3.8.3, приложение IV и приложение V) |
| **5а** (8) | Разширен район на използване, с промяна в проекта на типа, която изисква ново разрешение (ДОС, член 21, параграф 13) (УР, точки 3.3.2.1, 3.3.2.2, 3.6.2 и 3.6.3) **Един и същи 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 6. 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 3.3.2.1)<br>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 3.3.2.2) | Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, обхващащо измененията и разширения район на използване (РИ, членове 48 и 49) (УР, точки 3.8.2, 3.8.3, приложение IV и приложение V) |
| **5б** (8) | Разширен район на използване, с промяна в проекта на типа, която изисква ново разрешение (ДОС, член 21, параграф 13) (УР, точки 3.3.2.1, 3.3.2.2, 3.6.2 и 3.6.3) **Нов 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) | Да | Да | Да (1) | Да | Да (1) | Да (2) | Да | Това на практика е комбинация от случаи 4 и 7. 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 3.3.2.1)<br>Създаване на нов тип возило от новия притежател (РИ, член 15, параграф 4) (УР, точка 3.3.2.2) | Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, обхващащо измененията и разширения район на използване (РИ, членове 48 и 49) (УР, точки 3.8.2, 3.8.3, приложение IV и приложение V) |
| **6** | Изменение в основните проектни характеристики или в нивото на безопасност на возилото, което е извън критериите по член 21, параграф 12 от ДОС:<br>• параметри извън приемливия обхват в TCOC<br>• общото ниво на безопасност на возилото може да бъде повлияно отрицателно<br>• изисква се от съответните TCOC (ДОС, член 21, параграф 12) (РИ, член 15, параграф 1, буква г) **Един и същи 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 3.3.2.2) | Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, обхващащо измененията (РИ, членове 48 и 49) (УР, точки 3.8.2, 3.8.3, приложение IV и приложение V) |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Таблица 0: Обобщаваща таблица

| Случай, посочен в таблицата | Описание на случая | Вид разрешение съгласно член 14, параграф 1 от РИ | Подава ли се заявление? | В заявлението включват ли се данните от установяването на изискванията? (5) | Участват ли организации за оценяване на съответствието (нотифицирани организации и избрани организации)? | Участва ли оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA)? (3) | В заявлението включват ли се техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка? | В заявлението включват ли се „ЕО“ декларациите за проверка? | В заявлението включва ли се декларацията на предложителя (член 16, общ метод за безопасност във връзка с оценяване на риска; приложение I, точка 18.10/18.12 от РИ)? (3) | Забележки – Специфични изисквания | Разрешение, което се издава от разрешаващия орган |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **7** | Изменение в основните проектни характеристики или в нивото на безопасност на возилото, което е извън критериите по член 21, параграф 12 от ДОС:<br>• параметри извън приемливия обхват в ТСОС<br>• общото ниво на безопасност на возилото може да бъде повлияно отрицателно<br>• изисква се от съответните ТСОС<br>(ДОС, член 21, параграф 12)<br>(РИ, член 15, параграф 1, буква г)<br>**Нов притежател** | Ново разрешение<br>(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<br>(1) | Да | Да<br>(1) | Да<br>(2) | Да | Създаване на нов тип возило от новия притежател<br>(РИ, член 15, параграф 4)<br>(УР, точка 3.3.2.2) | Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, обхващащо измененията<br>(РИ, членове 48 и 49)<br>(УР, точки 3.8.2, 3.8.3, приложение IV и приложение V) |
| **8** | Изменение в основните проектни характеристики или в нивото на безопасност на возилото, което не е извън критериите по член 21, параграф 12 от ДОС:<br>• параметри извън приемливия обхват в ТСОС<br>• общото ниво на безопасност на возилото може да бъде повлияно отрицателно<br>• изисква се от съответните ТСОС<br>(ДОС, член 21, параграф 12)<br>(РИ, член 15, параграф 1, буква в)<br>**Един и същи притежател** | Неприложимо<br>(РИ, член 15, параграф 1, буква в), член 15, параграф 2) | Не | Неприложимо<br>(5) | Да<br>(1) | Да<br>(6) | Неприложимо<br>(1) | Неприложимо<br>(2) | Неприложимо<br>(7) | Притежателят на типа ще съхранява съответната информация, така че тя да е достъпна при поискване от разрешаващия орган, НОБ, Агенцията или държавите членки<br>(ДОС, приложение IV, точка 2.6)<br>(РИ, член 15, параграф 2)<br>Създаване 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 ERATV<br>(РИ, член 15, параграф 3)<br>(УР, точка 3.3.2.2, случай в)<br>Заявителят може да поиска от оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) да представи мнение, че изменението не е извън критериите; това обаче не е задължително | Разрешаващият орган регистрира в ERATV новата версия на типа возило или новата версия на вариант на типа возило, като използва информацията, предоставена от притежателя на разрешението за типа возило<br>(РИ, член 15, параграф 3) |
| **9а** | Изменение в основните проектни характеристики или в нивото на безопасност на возилото, което не е извън критериите по член 21, параграф 12 от ДОС:<br>• параметри извън приемливия обхват в ТСОС<br>• общото ниво на безопасност на возилото може да бъде повлияно отрицателно<br>• изисква се от съответните ТСОС<br>(ДОС, член 21, параграф 12)<br>(РИ, член 15, параграф 1, буква в)<br>**Нов притежател**<br>**Изменение само на возилото(ата)**<br>(РИ, член 16)<br>(УР, точка 3.3.2.3) | Неприложимо, освен ако не бъде изискано от разрешаващия орган в рамките на 4 месеца от нотифицирането на измененията<br>(РИ, член 16, параграф 4) | Не | Неприложимо<br>(5) | Да<br>(1) | Да<br>(6) | Неприложимо<br>(1) | Неприложимо<br>(2) | Неприложимо<br>(7) | Субектът, управляващ изменението, трябва да нотифицира направените изменения до разрешаващия орган.<br>Това може да се отнася за едно возило или за няколко идентични возила.<br>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.<br>Нотифицирането трябва да бъде направено чрез специален ИТ инструмент.<br>(УР, точка 3.3.2.3) | Неприложимо |
| | | Ново разрешение, ако това бъде изискано от разрешаващия орган в рамките на 4 месеца от нотифицирането на измененията | Да | Да | Да<br>(1) | Да | Да<br>(1) | Да<br>(2) | Да | Новият притежател трябва да нотифицира направените изменения до разрешаващия орган.<br>Това може да се отнася за едно возило или за няколко идентични возила.<br>В случай на погрешна категоризация или недостатъчно обоснована информация разрешаващият орган може да издаде, в рамките на 4 месеца, мотивирано решение, | Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара<br>(РИ, членове 48 и 49)<br>(УР, точки 3.8.2, 3.8.3, приложение IV и приложение V) |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Таблица 0: Обобщаваща таблица

| Случай, посочен в таблицата | Описание на случая | Вид разрешение съгласно член 14, параграф 1 от РИ | Подава ли се заявление? | В заявлението включват ли се данните от установяването на изискванията? (5) | Участват ли организации за оценяване на съответствието (нотифицирани организации и избрани организации)? | Участва ли оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA)? (3) | В заявлението включват ли се техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка? | В заявлението включват ли се „ЕО“ декларациите за проверка? | В заявлението включва ли се декларацията на предложителя (член 16, общ метод за безопасност във връзка с оценяване на риска; приложение I, точка 18.10/18.12 от РИ)? (3) | Забележки – Специфични изисквания | Разрешение, което се издава от разрешаващия орган |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | (РИ, член 14, параграф 1, буква г) и член 16, параграф 4) | | | | | | | | изискващо да бъде подадено заявление за искане на разрешение.<br>Създаване на нов тип возило от новия притежател<br>(РИ, член 15, параграф 4)<br>(УР, точка 3.3.2.2) | |
| **9б** | Изменение в основните проектни характеристики или в нивото на безопасност на возилото, което не е извън критериите по член 21, параграф 12 от ДОС:<br>• параметри извън приемливия обхват в ТСОС<br>• общото ниво на безопасност на возилото може да бъде повлияно отрицателно<br>• изисква се от съответните ТСОС<br>(ДОС, член 21, параграф 12)<br>(РИ, член 15, параграф 1, буква в)<br>**Нов притежател**<br>**Изменение само на типа возило и/или изменение на типа возило и на возилото(ата)** | Ново разрешение<br>(РИ, член 14, параграф 1, буква г), член 15, параграф 4, буква г) | Да | Да | Да<br>(1) | Да | Да<br>(1) | Да<br>(2) | Да | Създаване на нов тип возило от новия притежател<br>(РИ, член 15, параграф 4)<br>(УР, точка 3.3.2.2) | Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара<br>(РИ, членове 48 и 49)<br>(УР, точки 3.8.2, 3.8.3, приложение IV и приложение V) |
| **10** | Изменение, което води до отклонение от техническото досие, но не задейства критериите по член 21, параграф 12 от ДОС<br>(РИ, член 15, параграф 1, буква б) и член 16, параграф 2)<br>(УР, точка 3.3.2.1)<br>**Един и същи притежател** | Неприложимо<br>(РИ, член 15, параграф 1, буква б) | Не | Неприложимо<br>(5) | Да<br>В случай на въздействие върху вече извършени оценки на съответствието и необходимост от нови проверки<br>(УР, точка 3.3.2.2. кат. б) | Да<br>(6) | Неприложимо | Неприложимо<br>(2) | Неприложимо<br>(7) | Притежателят на типа ще съхранява съответната информация, така че тя да е достъпна при поискване от разрешаващия орган, НОБ, Агенцията или държавите членки<br>(ДОС, приложение IV, точка 2.6)<br>(РИ, член 15, параграф 2)<br>Заявителят може да поиска от оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) да представи мнение, че изменението не е извън критериите; това обаче не е задължително | Неприложимо |
| **11а** | Изменение, което води до отклонение от техническото досие, но не задейства критериите по член 21, параграф 12 от ДОС<br>(РИ, член 15, параграф 1, буква б) и член 16, параграф 2)<br>(УР, точка 3.3.2.1)<br>**Нов притежател**<br>**Изменение само на возилото(ата)**<br>(УР, точка 3.3.2.3) | Неприложимо, освен ако не бъде изискано от разрешаващия орган в рамките на 4 месеца от нотифицирането на измененията<br>(РИ, член 16, параграф 4) | Не | Неприложимо<br>(5) | Да<br>(1) | Да<br>(6) | Неприложимо | Неприложимо<br>(2) | Неприложимо<br>(7) | Субектът, управляващ изменението, трябва да нотифицира направените изменения до разрешаващия орган.<br>Това може да се отнася за едно возило или за няколко идентични возила.<br>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.<br>Нотифицирането трябва да бъде направено чрез специален ИТ инструмент.<br>(УР, точка 3.3.2.3) | Неприложимо |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Таблица 0: Обобщаваща таблица

| Случай, посочен в таблицата | Описание на случая | Вид разрешение съгласно член 14, параграф 1 от РИ | Подава ли се заявление? | В заявлението включват ли се данните от установяването на изискванията? (5) | Участват ли организации за оценяване на съответствието (нотифицирани организации и избрани организации)? | Участва ли оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA)? (3) | В заявлението включват ли се техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка? | В заявлението включват ли се „ЕО“ декларациите за проверка? | В заявлението включва ли се декларацията на предложителя (член 16, общ метод за безопасност във връзка с оценяване на риска; приложение I, точка 18.10/18.12 от РИ)? (3) | Забележки – Специфични изисквания | Разрешение, което се издава от разрешаващия орган |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ново разрешение, ако това бъде изискано от разрешаващия орган в рамките на 4 месеца от нотифицирането на измененията (РИ, член 14, параграф 1, буква г) и член 16, параграф 4) | Да | Да | Да (1) | Да | Да (1) | Да (2) | Да | Новият притежател трябва да нотифицира направените изменения до разрешаващия орган.<br>Това може да се отнася за едно возило или за няколко идентични возила.<br>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.<br>Създаване на нов тип возило от новия притежател (РИ, член 15, параграф 4) (УР 3.3.2.2) | Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара (РИ, членове 48 и 49) (УР, точки 3.8.2, 3.8.3, приложение IV и приложение V) |
| **11б** | 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 3.3.2.1) **Нов притежател** **Изменение само на типа возило и/или изменение на типа возило и на 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 3.3.2.2) | Разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара (РИ, членове 48 и 49) (УР, точки 3.8.2, 3.8.3, приложение IV и приложение V) |
| **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 3.3.2.1) | Неприложимо (УР, точка 3.3.2.2) | Не | Неприложимо (5) | Не | Не | Неприложимо | Неприложимо | Неприложимо | Необходимост от актуализиране на управлението на конфигурациите на возилото и/или на типа возило | Неприложимо |
| **13** | Изменения във вече разрешено возило, които са свързани със замяна в рамките на поддръжката без изменение в проекта/функциите (РИ, член 16, параграф 1) | Неприложимо | Не | Неприложимо (5) | Не | Не | Неприложимо | Неприложимо | Неприложимо | Необходимост от актуализиране на управлението на конфигурациите на возилото | Неприложимо |
| **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 (РИ, член 21, параграф 3 и член 21, параграф 5) (РИ, член 19) | Неприложимо<br>Временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа, издавано от националния орган по безопасността в случай, че това се изисква и е посочено в националната нормативна уредба на държавата членка. (УР, точка 3.3.5) | Не | В зависимост от националната нормативна уредба на държавата членка | | | | | | Следва да бъде обхванато от системата за управление на безопасността на железопътните предприятия, които ще експлоатират изпитваното(ите) возило(а), с цел извършване на оценка на риска (УР, точка 3.3.5, букви а) и в) | Временно разрешение, издавано от НОБ |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

**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
CSM RA – Регламент за изпълнение (ЕС) 402/2013

**Бележки** : (1)Единствено измененията и техните интерфейси с неизменените части трябва да са предмет на процедурата за „ЕО“ проверка, обхванатa от процеса на установяване на изискванията и оценявана от разрешаващия орган и НОБ за района на използване (когато е приложимо), в съответствие с ДОС, приложение IV, § 2.3.3 (вж. също УР, точки 3.3.2.1 и 3.3.2.2)

(2) Заявителят трябва да реши дали има нужда да се изготви нова или актуализирана декларация, в съответствие с ДОС, член 15, параграф 5

(3)Оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), която трябва да вземе участие:

- в оценяването на процеса на установяване на изискванията по отношение на съществения изискване за безопасност и на безопасното интегриране на подсистемите
- когато естеството на измененията изисква прилагането на Регламент (ЕС) № 402/2013 във връзка със значително изменение
- когато задължителните правила изрично изискват прилагането на Регламент (ЕС) № 402/2013

(4) Измененията и/или изменените правила може да изискват прилагането на процеса на оценяване на риска, посочен в Регламент (ЕС) № 402/2013. В този случай е необходимо участието на оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска — CSM RA), като предложителят следва да изготви декларация за рисковете съгласно член 16 от Регламент (ЕС) № 402/2013. Това ще зависи от естеството на изменението и от изменените правила.

(5) Процесът на установяване на изискванията следва да се изпълнява винаги, независимо от вида на разрешението. В зависимост от случая обаче, документацията, свързана с изпълнения от заявителя процес на установяване на изискванията, не е необходимо да бъде предоставена на разрешаващия орган.

(6) Оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) трябва да оцени установяването на изискванията (да потвърди, че изпълненият от заявителя процес е достатъчен, за да се гарантира, че измененията не притежават потенциал да окажат неблагоприятно въздействие върху безопасността)

(7) Предложителят трябва да изготви декларация за рисковете

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

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

# 1. Въведение

## 1.1. Основна информация

С четвъртия пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт се въвеждат важни промени в регулаторната рамка за оперативната съвместимост на Европейския съюз, включително в процеса на издаване на разрешения за возила. Тези промени са придружени от ново разпределение на задачите и отговорностите между Агенцията и националните органи по безопасността („НОБ“).

Преработеният текст на Директива (ЕС) 2016/797 относно оперативната съвместимост предвижда два пътя за прилагане на процеса на разрешаване на железопътни возила: или чрез Агенцията, с цел издаване на разрешения за возила, когато районът на използване попада в повече от една държава членка или в една държава членка по искане на заявителя, или чрез отделен национален орган по безопасността, с цел издаване на разрешение за возила с район на използване, ограничен до една държава членка.

Независимо от избрания път, процесът на разрешаване на железопътни возила следва да бъде управляван на различни равнища, в т.ч. специално законодателство, свързани указания и вътрешни процедури, както и споразумения за сътрудничество, подписвани между Агенцията и отделните национални органи по безопасността.

По-долу е представена опростена диаграма на йерархията на посочените равнища, на които следва да бъде управляван процесът на разрешаване на железопътни возила.

WITHDRAWN

Фигура 1: Йерархия на равнищата, на които трябва да бъде управляван процесът на разрешаване на железопътни возила

Групирането на изискванията, които обхващат процеса на разрешаване на железопътни возила, между показаните на диаграмата равнища отразява следната логика:

- На първото равнище, обхванати от новия акт за изпълнение „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“, са установени практическите разпоредби, които конкретизират подробните правила относно процедурата на разрешаване на железопътни возила.


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

- На последните две равнища, обхванати от незаконодателни документи, включително указания и вътрешни процедури, са определени разпоредбите, подпомагащи заявителите в процеса на подаване на заявление и издаване на разрешение, както и разпоредбите, в които се описва подробно вътрешната организация на процеса на разрешаване на железопътни возила на равнището на Агенцията и на равнището на отделните национални органи по безопасността.
- Споразуменията за сътрудничество, изисквани по член 21, параграф 14 от Директива (ЕС) 2016/797, допълват горните равнища с разпоредби, които са от съществено значение за ефективното прилагане на процеса на разрешаване на железопътни возила, когато е необходимо близко сътрудничество между различните органи (т.е. Агенцията и съответните национални органи по безопасността).

## 1.2. 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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, 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.“*

## 1.3. Обхват

Обхватът на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията включва издаването на разрешения за район на използване:

- за една или повече държави членки, които се издават от Агенцията; и
- който е ограничен до железопътната мрежа или мрежи в една държава членка, в който случай заявителят може да поиска разрешението да бъде издадено от националния орган по безопасността на тази държава членка или от Агенцията (член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 [2]).

Обхватът на „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“ е същият като на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, както е предвидено в членове 21 и 24 от Директива (ЕС) 2016/797.

В член 2, точка 3 от Директива (ЕС) 2016/797 возилата са определени като: *„железопътно превозно средство, което може да се движи на собствени колела по железопътни релси, със или без помощта на теглителна сила; превозното средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми".* В това определение за возило се включват и специални возила като релсовите специализирани самоходни машини (РССМ), когато са експлоатирани като железопътни возила (т.е. когато се експлоатират в транспортен режим, както е определено в Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията, точка 2.2.2, буква Г). Когато РССМ са в работен режим (този режим е изключен от обхвата на Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията (вж. точка 2.3.1, буква Г), те не са обхванати от определението за возило, дадено в член 2, точка 3 от Директива (ЕС) 2016/797.

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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията и следователно са

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

включени и в обхвата на „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“.

## 1.4. 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 на Комисията, както е предвидено в членове 21 и 24 от Директива (ЕС) 2016/797. Целта на „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“ е да подпомага съгласуваното прилагане на процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила.

С цел да се улесни четенето на „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“ структурата на информацията се основава на структурата на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, а текстът на регламента е включен в „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“, като е използвана следната легенда:

**Легенда:**

Светлозеленият текст в рамка отговаря на предложения текст за Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, посочен в член 21, параграф 9 от преработения текст на Директива (ЕС) 2016/797 относно оперативната съвместимост.

Нормалният текст отговаря на незаконодателните актове в подкрепа на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

WITHDRAWN

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; Агенцията не упражнява никакъв контрол върху тяхното съдържание и то може да бъде променено по всяко време.

В допълнение към „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“ има и един самостоятелен документ: „Каталог на примерите – Примери във връзка с практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“. Този документ допълва указанията, като дава примери, които могат да бъдат използвани за илюстриране на практическото прилагане на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията и на „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“.

## 1.5. Управление на документа

Предвидено е редовно да се прави преглед на „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни 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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

Предлага се да се извършва преглед на документа веднъж на всеки 1-2 години в зависимост от броя и важността на получените искания за промяна. Ако се прецени, че няма по-нататъшна нужда от това, може да се разгледа възможността прегледите да се извършват по-рядко.

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“, даден в приложение XIX към настоящия документ, и го изпратят на VAFeedback@era.europa.eu.

Исканията за промяна се преглеждат от Агенцията, като се вземат предвид установените нужди по време на прилагането на процеса на разрешаване на железопътни возила.


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Агенцията оценява исканията за промяна и когато е подходящо, предлага проект на актуализирана версия на „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“ на мрежата от национални органи по безопасността и на мрежата от представителни организации за консултация в продължение на три месеца.

След тази консултация Агенцията преглежда получените коментари и публикува на уебсайта си преработена версия на „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“.

Агенцията може да предложи преразглеждане и по своя собствена инициатива. В този случай Агенцията следва същия процес и изпраща съответния проект на актуализирана версия на „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“ на мрежата от национални органи по безопасността и на мрежата от представителни организации.

При възможност Агенцията следва да съгласува със заинтересованите страни прегледа и консултациите относно „Указанията за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“ и „Каталога на примерите – Примери във връзка с практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“.

WITHDRAWN

# 2. ПОЗОВАВАНИЯ, ТЕРМИНИ И СЪКРАЩЕНИЯ

## 2.1. Справочни документи

Таблица 1: Таблица на справочните документи

| [Референтен №] Заглавие | | Референтен номер | 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. |


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Таблица 1: Таблица на справочните документи

| [Референтен №] Заглавие | | Референтен номер | Версия/дата |
|---|---|---|---|
| [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 май2016 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. |
| [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) | 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/C 272/01) | 2016/C 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] | ДИРЕКТИВА 2014/30/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 26 февруари 2014 година за хармонизиране на законодателствата на държавите членки относно електромагнитната съвместимост (преработен текст) | 2014/30/ЕС | 26.2.2014 г. |
| [21] | РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2016/1628 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 14 септември 2016 година относно изискванията за граничните стойности на емисиите на газообразни и прахови замърсители и за одобряването на типа на двигателите с вътрешно горене за извънпътна подвижна техника, за изменение на регламенти (ЕС) № 1024/2012 и (ЕС) № 167/2013 и за изменение и отмяна на Директива 97/68/ЕО | (ЕС) 2016/1628 | 14.9.2016 г. |
| [22] | 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. |
| [23] | РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 201/2011 НА КОМИСИЯТА от 1 март 2011 година относно образеца на декларация за съответствие на разрешен тип железопътно возило | (ЕС) 201/2011 | 1.3.2011 г. |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Таблица 1: Таблица на справочните документи

| [Референтен №] Заглавие | | Референтен номер | Версия/дата |
|---|---|---|---|
| [24] | РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1907/2006 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 18 декември 2006 година относно регистрацията, оценката, разрешаването и ограничаването на химикали (REACH), за създаване на Европейска агенция по химикали, за изменение на Директива 1999/45/ЕО и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 793/93 на Съвета и Регламент (ЕО) № 1488/94 на Комисията, както и на Директива 76/769/ЕИО на Съвета и директиви 91/155/ЕИО, 93/67/ЕИО, 93/105/ЕО и 2000/21/ЕО на Комисията | (ЕО) 1907/2006 | 18.12.2006 г. |
| [25] | Каталог на примерите – Примери във връзка с практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила | ERA-PRG-005/02_374 | 1.0 |

## 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.

WITHDRAWN

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“ |
| Право на Съюза | Правото на Съюза е системата от европейски законодателни актове, действащи в държавите – членки на Европейския съюз.<br>Правото на Съюза се публикува в Официален вестник на Европейския съюз и е на разположение безплатно чрез EUR-Lex (https://eur-lex.europa.eu/homepage.html); то се публикува ежедневно на 24-те официални езика на ЕС. |

Таблица 3: Таблица на съкращенията

| Термин | Определение |
|---|---|
| 4RWP | Четвърти пакет от законодателни актове в областта на железопътния транспорт |
| CCS | Контрол, управление и сигнализация |
| CSM | Общи методи за безопасност |
| ИО | Избрана организация |
| ЕК | Европейска комисия |
| EMC | Електромагнитна съвместимост |
| 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 |
| ЕС | Европейски съюз |
| EVN | Европейски номер на превозно средство |
| GSM-R | Глобална система за мобилни комуникации — железопътни мрежи |
| ID | Идентификация |
| ISV | Междинна декларация за проверка |


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Таблица 3: Таблица на съкращенията

| Термин | Определение |
|---|---|
| НО | Нотифициран орган |
| НОБ | Национален орган по безопасността |
| NVR | Национален регистър на подвижния състав |
| OSS | Система за обслужване на едно гише |
| ОРЕ | Оперативни въпроси |
| СУК | Система за управление на качеството |
| РССМ | Релсови самоходни специализирани машини |
| ОР | Оценяване на риска |
| RINF | Регистър на инфраструктурата |
| RST | Подвижен състав |
| СУБ | Система за управление на безопасността |
| TEN | Трансевропейска мрежа |
| TCOC | Технически спецификации за оперативна съвместимост |
| URVIS | Идентификационна система за специфични железопътни возила |
| WAG | Вагон |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

# 3. Съдържание на практическите разпоредби

## 3.1. Съображения

*Страницата е умишлено оставена празна*

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

## 3.2. Глава 1 – Общи разпоредби

### *3.2.1. Член 1: Предмет и обхват*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 1
- Член 2
- Член 21
- Член 24
- Приложение I

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 12

Ефективното прилагане на тези разпоредби следва да служи на целта за по-добро хармонизиране на подхода към издаване на разрешения на железопътни возила на равнище Европейски съюз, като направи процедурите за това по-ефикасни и по-съгласувани между разрешаващите органи.

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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията съгласно член 21 от Директива (ЕС) 2016/797, 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.

В член 2 от Директива (ЕС) 2016/797 мрежата е определена като: *„линиите, гарите, терминалите и всички видове стационарно оборудване, необходимо, за да се осигури безопасна и непрекъсната експлоатация на железопътната система на Съюза"*.

В приложение I към Директива (ЕС) 2016/797 се посочва, че мрежата на Съюза включва*„1. в)[…] свързващи линии между високоскоростната мрежа и конвенционалната мрежа, линии, минаващи през гари, подстъпи към терминали, депа и т.н., […] з) товарни центрове, включително терминали за връзка между различни видове транспорт".*

Следва да се отбележи, че тези определения и обхват не са променени в сравнение с Директива 2008/57/ЕО.

Следователно 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 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*

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 2
- Член 21
- Член 24
- Член 57
- Приложение III

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 12

#### *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 държави членки; или
- националния орган по безопасността, 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 държава членка, 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 държава членка, ролята на разрешаващ орган следва да се изпълнява от Агенцията.

Ако вагон, за който трябва да бъде издадено разрешение, съответства на посоченото в точка 7.1.2 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013, отнасящ се за ТСОС на подсистемата „Подвижен състав – товарни вагони“, оценките на Агенцията, действаща като разрешаващ орган, когато заявителят е подал заявление за искане на разрешение за район на използване, попадащ в повече от една държава членка, ще покриват 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).

#### 3.2.2.2. *(2) Основни проектни характеристики*

Основните проектни характеристики описват важните/съществените елементи от проекта на типа возило. Те са резултатът от съответствието на проекта на возилото с правилата, обхванати от:

- Директива (ЕС) 2016/797 (ТСОС, национални правила);
- други директиви, които също са приложими за железопътните возила (напр. Директива 2014/30/ЕС относно електромагнитната съвместимост, Регламент (ЕС) 2016/1628 относно емисиите на извънпътната подвижна техника и т.н.).

Основните проектни характеристики са необходими:

- за да се определи дали дадено возило спада към определен тип и е в съответствие с него; и
- за да се определи дали измененията във вече разрешено возило и/или тип возило водят до задействане на критериите, посочени в член 21, параграф 12, буква а) от Директива (ЕС) 2016/797, при което е необходимо ново разрешение, и вследствие на това да се определи към коя от категориите, описани в член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията (вж. точка 3.3.2.2) спада изменението.

Основните проектни характеристики на типа возило са резултат от комбиниране на параметрите на подсистемите, от които то е съставено, и тяхното взаимодействие при включването им в проекта на возилото. ТСОС определят параметрите, които изискват хармонизиране с цел оперативна

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

съвместимост; другите аспекти от проекта на возилото, които не са хармонизирани, също може да се считат за основни проектни характеристики.

Определянето на списъка с основните проектни характеристики ще бъде извършено на три етапа:

- В рамките на ограниченото преразглеждане на Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията (отнасящ се за ТСОС на подсистемата „Подвижен състав – локомотиви и пътнически подвижен състав“), Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията (отнасящ се за ТСОС на подсистемата „Подвижен състав – товарни вагони“) и Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията (отнасящ се за ТСОС на подсистемите „Контрол, управление и сигнализация“) работните групи ще изготвят списъци с основните проектни характеристики, които ще бъдат включени в ТСОС. Това включва определяне на праговете за всяка основна проектна характеристика, за която е необходимо ново разрешение.
- През втория етап ще бъдат установени и основните проектни характеристики, които са обхванати от законодателни актове, различни от Директива (ЕС) 2016/797.
- И накрая, въз основа на натрупания опит от издаването на разрешения за пускане на возило на пазара и/или разрешения за тип возило, ще бъдат установени останалите параметри на типа возило, които още не са обхванати, но трябва да се считат за основни проектни характеристики.

Към момента на публикуването на настоящите указания основните проектни характеристики, които трябва да се вземат предвид, са посочените в член 48, буква в) от Регламент (ЕС) 2018/545. Това включва преразгледаните ТСОС, както е описано в първото тире на предходния параграф. Заинтересованите страни ще бъдат включени в процеса по установяване на допълнителните основни проектни характеристики, описан във второто и третото тире на предходния параграф (други законодателни актове на Съюза и натрупан опит), чрез съответните работни и други групи, специализирани работни групи или семинари. Процесът ще е прозрачен и основан на сътрудничество, по подобие на процеса на ограниченото преразглеждане на ТСОС, и резултатите от него ще бъдат отразени в правен текст.

Важно е да се прави разлика между термините, използвани за описание на параметрите на возилата, т.е. „основни проектни характеристики“ и „основни параметри“.

- Основните проектни характеристики са определени в член 2, точка 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.
- „Основните параметри“ са определени в член 2, точка 12 от Директива (ЕС) 2016/797 като „всяко регулаторно, техническо или оперативно условие, което е от решаващо значение за оперативната съвместимост и е уточнено в съответните ТСОС“.

Именно основните параметри, обхванати от ТСОС, трябва да бъдат хармонизирани, за да отговарят на целите на Директива (ЕС) 2016/797. Това включва параметрите, които са необходими, за да се гарантира техническа съвместимост между возилото и мрежата, както и техните стойности. За всеки основен параметър изискванията са определени или чрез правило за ТСОС, или чрез национално правило (напр. „отворен въпрос“ в ТСОС). Тези изисквания следва да бъдат проверени от нотифицираните организации/ избраните организации преди издаването на разрешение, както се изисква от съответните ТСОС и/или националните правила.

За возилата, които попадат в обхвата на Директива (ЕС) 2016/797 и в обхвата на ТСОС, списъкът с основните параметри и техните стойности за всяка категория возила ще бъде преразгледан от работните групи, определени за ограниченото преразглеждане на Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията, Регламент (ЕС) № 321/2013 на Комисията и Регламент (ЕС) 2016/919 на Комисията. Както беше споменато по-горе, в преразгледаните ТСОС ще бъдат установени основните проектни характеристики, които са резултат от изискванията на директивата относно конструкцията на возилата.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

За возила, които попадат в обхвата на Директива (ЕС) 2016/797, но не са (и не са предназначени да бъдат ) в обхвата на ТСОС (например трамвай-влак, метрични междурелсия), в националните правила следва да бъдат допълнително определени онези основни проектни характеристики, които са резултат от изискванията на директивата относно конструкцията на возилата. Това включва параметрите, които са необходими, за да се гарантира съвместимост между возилото и мрежата, както и техните стойности.

Основни проектни характеристики в контекста на ТСОС могат да бъдат:

- Подгрупа характеристики, необходими с оглед на техническата съвместимост, заедно с техния обхват, когато е приложимо. Основни проектни характеристики, които излизат извън определения обхват, пораждат необходимост от ново разрешение съгласно член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797и член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.
- Подгрупа характеристики, които са от значение за експлоатацията на возилото (ограничения, условия на използване).

Други характеристики, които са резултат от спазването на изискванията на ТСОС, може да не бъдат считани за основни проектни характеристики (напр. широчината на седалките).

Приложение II към Решение 2011/665/ЕС относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства и самият регистър ще бъдат изменени, за да бъдат съгласувани със списъка с основните проектни характеристики.

#### *3.2.2.3. (3) Управление на конфигурациите*

**Управление на конфигурациите на возилото**

Обхватът на управлението на конфигурациите на дадено возило е ограничен до измененията, посочени в член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията. За повече информация относно измененията във вече разрешено возило, вж. точка 3.3.2.3. 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 поддръжката на возилото; и
- железопътното предприятие, което използва возилото.

**Управление на конфигурациите на типа возило**

Обхватът на управлението на конфигурациите на типа возило включва всички аспекти във връзка с проекта на возилото/возилата, което/които спада/т към този тип возила. За повече информация относно измененията във вече разрешен тип возило вж. точка 3.3.2.2. Притежателят на разрешението за типа возило отговаря за управлението на конфигурациите на типа возило; това е допълнително обяснено в точки 3.2.2.6 (определение за „притежател на разрешението за типа возило“) и 3.2.3.3 (отговорности на притежателя на разрешението за типа возило).

#### *3.2.2.4. (4) Дата на получаване на заявлението*

#### *3.2.2.5. (5) Субект, управляващ изменението*

#### *3.2.2.6. (6) Притежател на разрешението за типа возило*

Ако дадено дружество престане да съществува поради обстоятелства като фалит 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. Начинът, по който се третират активите на дадено дружество в случай, че то престане да съществува, е уреден в националните законодателства.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

За типовете возила, които са били разрешени преди съответната дата, притежателят на разрешението за типа возило ще бъде установен въз основа на следното:

- Кой е регистриран като притежател на типа возило в Европейския регистър на разрешените типове железопътни превозни средства (ERATV); или
- Ако типът возило не е регистриран в ERATV, притежателят на типа возило ще бъде установен в съответствие с разпоредбите на член 15, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията и то само в случай, че е налице изменение.

Следва да се отбележи, че при установяването на притежателя на разрешението за типа возило въз основа на регистрацията в ERATV разпоредбите на член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията следва да се вземат предвид и за типовете возила, за които е получено разрешение преди съответната дата.

Ако са направени изменения, както е посочено в член 15, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, този тип возило вече не е същият и регистрацията в ERATV не е валидна за изменения тип возило. Определението за тип возило в член 2, точка 26 от Директива (ЕС) 2016/797 е: *„тип“ означава видът на превозното средство, определящ основните проектни характеристики на превозното средство съгласно сертификата за изпитване на типа или за изпитване на проекта, описан в съответния модул за проверка“*, което потвърждава, че когато са направени изменения в основните проектни характеристики, типът возило вече не е същият и следователно не е обхванат от свързаната регистрация в ERATV.

За всеки определен тип возило може да има само един притежател на разрешението за типа возило. Основанието за това е да се гарантира ясна отговорност за типа возило (т.е. за конструкцията) и за управлението на конфигурациите на този тип возило. Две серии возила с една и съща конструкция обаче могат да имат двама различни притежатели на разрешенията за пускане на (отделни) возила (от сериите) на пазара. От това следва, че те са различни типове возила, макар и всеки тип возило да е определен със същите (идентични) основни проектни характеристики.

### *3.2.2.7. (7) Обосновано съмнение*

Обоснованото съмнение:

- е проблем, класифициран като проблем от „тип 4“ съгласно член 41, параграф 1, буква г) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, със съответна обосновка и потвърждаващи данни;
- 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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията; и
- дава възможност да се суспендира оценяването и да се удължи срока, както е посочено в член 34, параграф 6 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. Разрешаващият орган и/или участващият НОБ за района на използване, за който е възникнало обосновано съмнение, следва да укаже на заявителя кои елементи от досието към заявлението пораждат необходимост от действие от негова страна, както и да предостави обосновка. 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. В точка 3.7.11 са предоставени допълнителни подробности относно използването на дневника за вписвания.

За допълнителна информация относно проблемите, които трябва да бъдат класифицирани като „обосновано съмнение“, вж. точка 3.7.12.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

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

Ако няма национални правила, които трябва да бъдат прилагани, по отношение на района на използване няма нужда от участието на НОБ, освен за да:

- оцени дали районът на използване за съответната държава членка е правилно специфициран; и/или
- издаде временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа, когато това се изисква от националната нормативна уредба на държавата членка.

Когато става въпрос за возило, за което трябва да бъде издадено разрешение за район на използване, попадащ само в една държава членка, разрешаващият орган може да бъде НОБ на съответната държава членка, 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. Ако впоследствие възникне необходимост от разширение на района на използване и в друга държава членка, разрешаващият орган за разширения район на използване следва да бъде Агенцията.

#### *3.2.2.9. 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:

- 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
- 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.

#### 3.2.2.10. *(9) Предварителна процедура*

#### 3.2.2.11. *(10) Базово състояние при предварителната процедура*

#### *3.2.2.12. Разумна увереност*

„Разумна увереност“ означава, че разрешаващият орган се е уверил, че заявителят и съдействащите на заявителя участници са изпълнили своите отговорности.

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 следва да се увери, че заявителят и съдействащите на заявителя участници са изпълнили своите

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

отговорности, не е необходимо той да установи с абсолютна сигурност, че това е така. Степента на ангажираност, която се изисква от разрешаващия орган, за да достигне 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 проекта или на измененията в проекта, 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 подобна конструкция 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 да дублира тези оценки.

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 (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), изпълнителите и подизпълнителите.

### 3.2.2.13. *(11) Установяване на изискванията*

Процесът на установяване на изискванията обхваща изискванията по отношение на проектирането на возилото във връзка с цялостния му жизнен цикъл, които са необходими, за да се гарантира, че возилото ще отговаря на съответното законодателство на Съюза и на националните изисквания, при условията на използване, за които е било проектирано и с подходяща поддръжка. Не всички изисквания по отношение на проектирането във връзка с цялостния жизнен цикъл на возилото обаче се отнасят за етапа на издаване на разрешение (напр. договорни изисквания, които не влияят върху съществените изисквания и/или безопасното интегриране, изисквания, които са необходими за осигуряване на ремонтопригодност, изисквания с цел улесняване на процеса на извеждане от експлоатация и унищожаване и т.н.).

Процесът на установяване на изискванията следва да обхваща идентифицирането на изискванията по отношение на проектирането, но също и тяхната спецификация, прилагане, проверка и валидиране.

Дейностите, свързани с установяването на изискванията, обикновено са интегрирани в други съществуващи процеси, които вече са установени от производителите/доставчиците за разработването на съответните продукти, като например управление на качеството, управление на безопасността, управление на изискванията и т.н. Не е необходимо да има специален процес, свързан с установяването на изискванията.

### *3.2.2.14. (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 Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, 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.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

**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 Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, както е посочено в член 21, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797, заедно с прилагането на съществуващите технически изисквания.

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

Техническата съвместимост е едно от съществените изисквания.

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). За интерфейса между мрежата и возилата безопасното интегриране е част от техническата съвместимост.

От това следва, че:

- При този интерфейс Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията следва да се прилага само когато това се изисква от ТСОС и/или националните правила по отношение на аспекти на безопасното интегриране, които не са обхванати от ТСОС и/или националните правила (ако има такива).
- За интерфейса между мрежата и возилата както техническата съвместимост, така и безопасното интегриране се доказват чрез проверка на съответствието с ТСОС и/или националните правила.
- Не следва да се изисква друга проверка/ оценка/„случай на безопасност“ (тъй като това би компрометирало оперативната съвместимост).
- Ако някоя организация е на мнение, че техническата съвместимост (включително безопасното интегриране) не е напълно обхваната от ТСОС и/или националните правила, следва се приложи процедурата, предвидена при несъвършенства на ТСОС и/или националните правила.

### *3.2.2.15. Тип возило*

За определение на тип возило вж. член 2, точка 26 от Директива (ЕС) 2016/797.

Возилата следва да спадат към тип возило, а типът возило следва да бъде разрешен по същото време, когато първото возило от този тип бъде разрешено за пускане на пазара, и преди возилата да бъдат разрешени при съответствие с типа.

Разрешението за тип возило може да бъде издадено: или в същия момент, в който бъде издадено разрешение за пускане на първото возило от този тип на пазара, или без да бъде издавано разрешение за пускане на возило от този тип на пазара. 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.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Всяко возило, което е произведено и пуснато на пазара и е в съответствие с разрешен тип возило следва да получи разрешение за пускане на пазара въз основа на декларация за съответствие с този разрешен тип возило, която се представя от заявителя, вж. точка 3.3.2.1.

Макар и железопътната инфраструктура и проектите за стационарни съоръжения обикновено да са специално проектирани за конкретен маршрут или географско местоположение, отделните возила по принцип се произвеждат на серии идентични возила от един и същ тип.

Разрешаващите органи издават разрешението за серии от возила (група от идентични возила) въз основа на декларация за съответствие с тип возило, представена от заявителя, вж. точка 3.3.2.1.

Ако даден тип возило е разрешен и допълнителни возила получат разрешение за пускане на пазара въз основа на съответствие с типа возило, и когато е приложимо, са определени ясно варианта и версията на типа возило, тогава всички возила от този тип могат да се считат за съвместими с мрежите, които формират предназначения район на използване.

Понятието „тип возило“ не трябва да се бърка с понятието „тип продукт“ в рамките на „новия подход “ или с тип подсистема.

Понятието „тип возило“ се отнася до проекта на 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 в проект на возилото.

Поради взаимодействието между подсистемите не може автоматично да се приеме, че характеристиките на отделните подсистеми могат да бъдат събрани, за да станат характеристики на возилото.

### *3.2.2.16. (13) Вариант на типа возило*

Даден тип возило може да включва разновидности на конструкцията (напр. платформата).

Вариантите на типа возило представляват различни опции за конструкция, обхванатa от тип возило (напр. ако притежателят на разрешение за тип возило иска да добави вариант на типа возило към вече разрешения тип, той трябва да подаде заявление за ново разрешение), което означава, че ако конструкцията на типа возило бъде изменена, за да включи нов вариант, това си е същият тип возило.

### *3.2.2.17. (14) Версия на типа возило*

Това е конфигурация или изменение, което представлява промяна в основните проектни характеристики на типа возило или на вариант на типа возило и е под прага за ново разрешение съгласно член 24, параграф 1 и член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797; тогава се създава версия на типа возило.

Версиите на типа возило следват етапите на развитие на типа возило във времето, т.е. един и същи тип возило може да има няколко различни версии с течение на времето. Това означава, че ако даден тип возило бъде изменен в нова версия на типа возило, това продължава да е същият тип возило. Това следва да е приложимо и за документацията, отнасяща се за типа возило.

Разширението на района на използване на вече разрешен тип возило следва да се счита за нова версия на типа возило или за версия на вариант на типа возило, тъй като:

- определението за вариант на тип возило в член 2, точка 13 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията ограничава възможността за създаване на варианти до случаите на първо или ново разрешение (в съответствие с член 14, параграф 1, букви а) и г) от посочения регламент); и
- Районът на използване е част от основните проектни характеристики на типа возило (вж. член 48, буква в), подточка ii)) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията).

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Разширението на района на използване винаги изисква издаване на разрешение съгласно член 21, параграф 13 от Директива (ЕС) 2016/797 и член 14, параграф 1, буква в) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

Вж. също точка 3.3.2.2 от настоящия документ за допълнителни насоки относно измененията на тип возило.

#### *3.2.2.18. (15) Разрешение за пускане на возилото на пазара*

Както е посочено в член 24, параграф 2 и член 25, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797 разрешение за тип возило може да бъде издадено преди разрешението за пускане на пазара или едновременно с него. Ако заявителят иска да получи разрешение за пускане на возило на пазара, тогава едновременно с издаването на разрешение за пускане на пазара разрешаващият орган следва да издаде разрешение за тип возило. Вж. също точка 3.2.2.15.

#### *3.2.2.19. (16) Разрешение за тип возило*

Разрешението за тип возило и разрешението за пускане на возило на пазара са две различни разрешения, но те могат да бъдат издадени едновременно по искане на заявителя съгласно член 24, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797, вж. също точка 3.2.2.15.

#### *3.2.2.20. (17) Съответна дата*

#### *3.2.2.21. Валидиране*

Съгласно ISO 9000/2015 валидирането е:

*„Потвърждаването, чрез представяне на обективно доказателство, че са изпълнени изискванията за определена предназначена употреба или приложение“.*

Следва да се отбележи, че:

- 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.

В даденото в *Насоките на обикновен английски език за ISO 9000/2015* определение http://www.praxiom.com/iso-definition.htm терминът „валидиране“ е обяснен по следния начин:

*„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 употреба или при симулирана среда на употреба.*

*Съществуват няколко начина да се потвърди, че са изпълнени изискванията, които определят предназначената употреба или приложение. Например можете да извършите тестове, да направите алтернативни изчисления или да разгледате документите, преди да ги публикувате.“*

#### *3.2.2.22. 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

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

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.

*3.2.3. Отговорности*

*3.2.3.1. Член 3: Отговорности на заявителя*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 2, точка 22
- Член 21
- Член 24

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

- Първата част от определението се отнася до заявителите, които искат разрешение (разрешение за въвеждане в експлоатация на стационарни съоръжения, както е посочено в член 18 от Директива (ЕС) 2016/797; разрешение за пускане на возило на пазара, както е посочено в член 18 от Директива (ЕС) 2016/797; разрешение за тип возило, както е посочено в член 24 от Директива (ЕС) 2016/797).
- Втората част от определението се отнася до заявителите, които изготвят „ЕО“ декларацията за проверка на подсистеми, както е посочено в член 15 от Директива (ЕС) 2016/797.
- 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.

„Заявител“ по Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията 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.

„Заявител“ по Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията може да бъде също и „вносителят на предложението“ съгласно четвъртата подточка на член 3, точка 111 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, когато е необходимо да се приложи описаният в регламента процес на управление и/или на оценка на риска. Там 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 съществено изискване за „безопасност“ и за безопасното интегриране между подсистемите е задължително да се използва методиката, описана в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията. По

WITHDRAWN

[1] Съгласно член 3, точка 11 от Регламент 402/2013 „вносител на предложението“ означава едно от следните:
(а) железопътно предприятие или управител на инфраструктура, които прилагат мерки за контрол на риска, в съответствие с член 4 от Директива 2004/49/ЕО;
(б) образувание, което отговаря за поддръжката и което изпълнява мерки в съответствие с член 14а, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО;
(в) възложител или производител, които за прилагането на процедурата на ЕО 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;
(г) заявител за разрешение за въвеждане в експлоатация на структурни подсистеми.


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

тази причина в повечето случаи „заявителят“ за разрешение за тип возило и/или за пускане на возило на пазара се явява също и „вносител на предложението“.

**Отговорности на „заявителя“, посочен в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията**

Заявителят за разрешение за тип возило и/или за пускане на возило на пазара носи отговорност типът возило и/или возилото като цяло (типовете возила/ возилата могат да се състоят от няколко подсистеми) да гарантира, че са идентифицирани и се спазват съответните изисквания на Съюза и национални 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 новия проект и за новия тип возило като цяло. Съществуващият притежател на разрешението за типа возило обаче продължава да носи отговорност за неизменените части от проекта, а новият заявител носи отговорност за измененията, които въвежда, и за интерфейса с неизменените части от проекта на типа возило.

**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 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.

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.

*3.2.3.2. Член 4: Отговорности на разрешаващия орган*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 20
- Член 21

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/798:

- Член 16

„Условия и ред“ означава практическата процедура, които трябва да бъде установена за управление на издаването на разрешения за тип возило и/или за пускане на возило на пазара, като например колко срещи се провеждат и къде, присъстващите на срещите (напр. съответните НОБ за района на използване, заявителят, организациите за оценяване на съответствието – нотифицираните организации, избраните организации – по искане на заявителя и/или другите участващи страни и т.н.). Това е различно от споразуменията за сътрудничество, посочени в член 21, параграф 14 от Директива (ЕС) 2016/797.

*3.2.3.3. Член 5: Отговорности на притежателя на разрешение за тип возило*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

› Член 21
› Член 24
› Член 26

Притежателят на разрешение за тип возило отговаря за съставянето и поддържането (през целия жизнен цикъл на возилото) на досие, съдържащо всички подробности относно проекта на типа возило (чертежи, изчисления и т.н.), включително вариантите и версиите на този тип возило.

Тъй като притежателят на разрешение за тип возило е и заявителят, който е получил това разрешение, той има и отговорностите, определени за заявителя, вж. точка 3.2.3.1.

Всички изменения във вече разрешен тип возило следва да бъдат обработени от притежателя на разрешението за типа возило съгласно член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, вж. точка 3.3.2.2.

Следва да се прилагат и принципите на общото законодателство относно продуктите: „В този случай лицето, което извършва промените, става производител със съответните задължения“. Субектът, който управлява изменението, има избора да поеме отговорността за изменения тип возило и/или возило или да остави тази отговорност на съществуващия притежател на разрешението за типа возило. Не следва да се подкрепя концепцията за разпокъсване на отговорността за проекта между различните участници.

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

› Новият притежател на разрешение за тип возило носи основната отговорност за новия проект и за новия тип возило като цяло.

› Първоначалният притежател на разрешението за типа возило продължава да носи отговорност за неизменените части от проекта, а новият притежател на разрешение за тип возило носи отговорност за измененията, които въвежда, и за интерфейса с неизменените части от проекта на типа возило.

› Единствено новият притежател на разрешение за тип возило носи отговорност за управлението на конфигурациите на новия тип возило.

Наблюдението върху това дали субектът, управляващ изменението/ потенциалният заявител/ заявителят е приложил правилно разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията 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 Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията и т.н.) се осъществява от НОБ чрез упражняване на контрол по време на надзорната им дейност и като част от оценяването на съответствието от организациите за оценяване на съответствието по време на производството на возила съобразно типа возило. Организациите за оценяване на съответствието играят определена роля в наблюдението на измененията в рамките на надзора върху производствения процес: те трябва да вземат под внимание измененията в типа возило, които засягат текущ производствен процес, за да се гарантира, че возилата се произвеждат в съответствие с изменения тип возило (когато е необходимо).

### *3.2.3.4. Член 6: Отговорности на управителя на инфраструктура*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

› Член 2, точка 44
› Член 21

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

- Член 24

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/798:

- Член 4
- Член 9
- Член 12

Съответни позовавания на Директива 2012/34/ЕС:

- Член 3, параграф 1
- Член 47

Отговорностите и изискванията, които управителят на инфраструктура трябва да изпълнява в рамките на процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила, са определени в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията. Управителят на инфраструктура няма никаква друга роля в процеса на разрешаване на железопътни возила и на типове железопътни возила и не следва да налага никакви технически изисквания във връзка с проекта на возилото или да изисква от заявителя да извършва изпитвания по железопътната мрежа, вж. също точка 3.3.5.

Все пак управителят на инфраструктура може да играе различни роли въз основа на 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.

Ролята на управителя на инфраструктура 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 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, като 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

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

аспекти като безопасността и ограниченията в капацитета, ограничаването на прекомерното износване или повреда на инфраструктурата и т.н.

Условията за използване и другите ограничения, които се прилагат по време на изпитванията по мрежата, са отделно от условията за използване и другите ограничения, които ще бъдат включени в издаденото разрешение (вж. точка 3.3.6):

- установени от заявителя;
- произтичащи от процеса на оценяване; и
- произтичащи от оценяването от страна на разрешаващия орган и/или съответните национални органи по безопасността за района на използване.

**Управител на инфраструктура, такси и възнаграждения**

Съгласно член 47 от Директива 2012/34/ЕС управителят на инфраструктура е длъжен да направи публично достъпно съдържанието на референтния си документ за железопътната мрежа.

Възнагражденията за задачите на управителя на инфраструктура (включително предоставянето на информация за инфраструктурата, а също и начините, по които управителят на инфраструктура следва да предоставя информацията) са определени в горепосочената директива. По-подробните разпоредби относно таксите и възнагражденията следва да бъдат част от споразуменията между железопътните предприятия и управителите на инфраструктура.

Заявителят може да реши да включи управителя на инфраструктура 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 железопътното предприятие 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.

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

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/798:

- Член 16

Без да се засягат техните отговорности, съответните НОБ за района на използване следва, когато е целесъобразно, да вземат решение относно естеството и степента на своето участие преди представянето на заявление за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара, когато заявителят поиска това в съответствие с Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, като следва да съобщят своите правила за координация и сътрудничество на заявителя.

НОБ за района на използване следва да са въвели правила в съответните си организации за предоставянето на компетентни ресурси с цел качествено приключване на възложените им задачи в рамките на определения срок.

**Информация, която следва да се регистрира и обменя**

Както е посочено в член 7, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, целта на регистрирането и обмена на информация е националните органи по безопасността за района на използване да споделят с Агенцията и останалите национални органи по безопасността цялата

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

съответна информация, произтичаща от натрупания опит по технически и експлоатационни въпроси, която може да има значение във връзка с издаването на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара. Информацията, която може да има значение във връзка с издаването на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара, е информация, която може да бъде използвана от разрешаващия орган и/или от НОБ за района на използване за повдигане на проблеми съгласно член 41 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545, по-специално проблем от „тип 4“, когато е налице обосновано съмнение.

Изброената в член 7, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията информация включва само няколко типични вида информация, която трябва да бъде споделена, и не представлява изчерпателен списък. Може да съществува и друга съответна информация, произтичаща от натрупания опит по технически и експлоатационни въпроси, която може да е от значение за издаването на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара, и тя също следва да бъде предмет на тези разпоредби за регистриране и обмен между НОБ за района на използване и Агенцията. Трябва да се отбележи, че обхватът на информацията, произтичаща от натрупания опит, следва да включва както технически, така и оперативни аспекти.

#### *3.2.3.6. Член 8: Отговорности на Агенцията*

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/797:
- Член 4, буква и)
- Член 19, параграф 3

**Протокол за регистриране и обмен на информация**

Произтичащата от натрупания опит информация произхожда от дейностите, изпълнявани от НОБ за района на използване, 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 за района на използване може сам да установи или да бъде осведомен от железопътно предприятие или от друг съответен участник за технически и/или експлоатационен въпрос, който може да има отношение към издаването на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара, вж. точка 3.2.3.5.

В такъв случай НОБ за района на използване следва незабавно да регистрира и да сподели съответната информация с всички други национални органи по безопасността и с Агенцията.

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 железопътните предприятия, управителите на инфраструктура, 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, доставчици на услуги, възложители, 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.

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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията), 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.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Всички НОБ за района на използване и разрешаващите органи следва да вземат предвид споделената информация, произтичаща от натрупания опит, по отношение на действащите и на бъдещите приложения на разрешенията за тип возило и/или за пускане на возило на пазара. Когато такава свързана с технически и експлоатационни въпроси 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.

Информацията може да е от значение и за други участници, като 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.

WITHDRAWN

**ИТ инструмент за подпомагане на регистрирането и обмена на информация**

За да подпомогне прилагането на това изискване, Агенцията в момента проучва възможността за въвеждане на подходящ ИТ инструмент за улесняване на регистрирането и обмена на информация, включително спецификация на необходимите характеристики на този ИТ инструмент, като например изискваната подробна класификация и аспекти на поверителността с оглед на споделянето на тази информация с други засегнати страни.

*3.2.4. Член 9: Използване на разрешено возило*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 22
- Член 23
- Член 47
- Член 48
- Член 49

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/798:

- Член 4
- Член 9

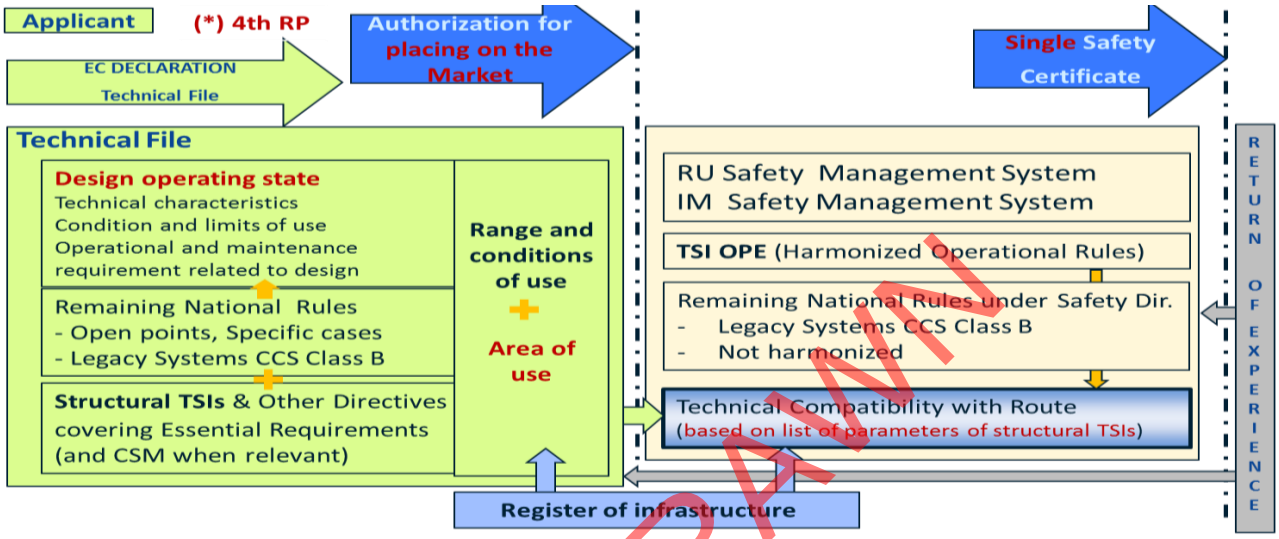
Проверките преди използването на разрешено возило следва да бъдат ограничени до проверките, определени в член 23 от Директива (ЕС) 2016/797. Железопътните предприятия или управителите на инфраструктура, които възнамеряват да използват возилото, следва да носят отговорност за извършването на проверките за съвместимост между возилото(ата) и планираните маршрути, а също и да извършват проверки за съвместимост между влаковете и маршрутите, които да обхващат елементите, посочени в ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ (точка 4.2.2.5 и приложение D от Регламент (ЕС) 2015/995 на Комисията).

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 и в


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

цялостното досие, придружаващо издаденото решение в съответствие с член 46 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, включително условията за използване и другите ограничения, посредством параметрите и процедурите, описани в съответната ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ (съгласно член 4, параграф 3, буква и) от Директива (ЕС) 2016/797). В случай, че не съществува регистър на инфраструктурата или той е непълен, съответната информация относно инфраструктурата, включително всички временни ограничения, следва да бъде предоставена от управителя на инфраструктура безплатно и в разумен срок.

На фигурата по-долу е представен преглед на този процес:




| | |
|---|---|
| Applicant | Заявител |
| (*) 4th RP | (*) 4-ти пакет за железопътния транспорт |
| Authorization for placing on the Market | Разрешение за пускане на возило на пазара |
| EC DECLARATION<br>Technical file | „ЕО“ ДЕКЛАРАЦИЯ<br>Техническо досие |
| Technical File | Техническо досие |
| Design operating state | Проектно експлоатационно състояние |
| Technical characteristics | Технически характеристики |
| Condition and limits of use | Условия и ограничения за използване |
| Operational and maintenance requirement related to design | Свързани с проекта изисквания към експлоатацията и поддръжката |
| Remaining National Rules | Оставащи национални правила |
| - Open points, Specific cases | - „Отворени въпроси“, специфични случаи |
| - Legacy Systems CCS Class B | - Заварени системи „Контрол, управление и сигнализация“ клас Б |
| Structural TSIs & Other Directives covering Essential Requirements (and CSM when relevant) | Структурни ТСОС и други директиви, обхващащи съществените изисквания (и общи методи за безопасност, когато е подходящо) |
| Range and conditions of use + Area of use | Обхват и условия за използване + район на използване |
| Single Safety Certificate | Единен сертификат за безопасност |
| RU Safety Management System | ЖП Система за управление на безопасността |
| IM Safety Management System | УИ Система за управление на безопасността |
| TSI OPE (Harmonized Operational Rules) | ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ (Хармонизирани правила за експлоатация) |
| Remaining National Rules under Safety Dir. | Оставащи национални правила съгласно Директивата относно безопасността |
| - Legacy Systems CCS Class B | - Заварени системи „Контрол, управление и сигнализация“ клас Б |
| - Not harmonized | - Нехармонизирани |
| Technical Compatibility with Route (based on list of parameters of structural TSIs) | Техническа съвместимост с маршрута (въз основа на списък с параметри на структурни ТСОС) |
| Register of infrastructure | Регистър на инфраструктурата |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| Return of experience | Натрупан опит |

Фигура 2: Преглед на проверките преди използването на разрешено возило

Съвместимостта на возилото с мрежата(ите) 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 железопътните предприятия или от управителите на инфраструктура, които възнамеряват да използват возилото като част от проверката за съвместимост между возилото(ата) 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 управителя на инфраструктура безплатно и в разумен срок, когато не съществува регистър на инфраструктурата или той е непълен).

В особени случаи, като например за извънредна пратка, може да бъдат необходими специфични експлоатационни условия и допълнителна информация относно конфигурацията на влака и инфраструктурата (напр. допълнителни по-точни стойности на параметрите, като например конкретния профил на натовареното(ите) возило(а). В такъв случай управителят на инфраструктура и железопътното предприятие следва предварително да се споразумеят относно тези специфични експлоатационни условия. Управителят на инфраструктура следва да предостави съответната необходима информация относно инфраструктурата.

С оглед на прилагането на изискванията, произтичащи от Директива (ЕС) 2016/797, в момента ТСОС се преразглеждат и ще предвиждат:

- определяне на параметрите, които са от значение за съвместимостта на маршрута в рамките на съответния район на използване в структурните ТСОС;
- изменение на Регламент (ЕС) 2015/995 на Комисията относно ТСОС „Експлоатация и управление на движението“ по отношение на процедурата, която трябва да бъде следвана при проверка на съвместимостта на маршрута, което включва:
  - проверка на съвместимостта на маршрута и състав на влаковата композиция; и
  - информация относно возилото и маршрута, която трябва да се използва.
- изменение на точка 4.9. от ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ и „Товарни вагони“;
- актуализиране и/или изменение на съответните регистри (напр. регистъра на инфраструктурата), ако е необходимо; и
- съответни указания.

Когато са необходими изпитвания по железопътната мрежа, за да се извършат проверки за съвместимост с маршрута, железопътното предприятие или управителят на инфраструктура, които възнамеряват да използват возилото, следва да депозират искане до съответния управител на инфраструктура. Процедурата за извършване на такива изпитвания по железопътната мрежа следва да бъде описана и съобщена от управителя на инфраструктура. Тези изпитвания по железопътната мрежа следва бъдат проведени в рамките на три месеца от искането и железопътното предприятие или управителят на инфраструктура, които възнамеряват да използват возилото, и съответният управител на инфраструктура 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

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

› 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 управител на инфраструктура 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 железопътни предприятия, както е посочено в член 23 от Директива (ЕС) 2016/797. Това е оставено на преценката на заявителя.

Железопътното предприятие или управителят на инфраструктура, 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) 2015/995 на Комисията (за пълна оперативна съвместимост, т.е. за влакови композиции, спирачно действие и т.н.).

*3.2.5. Член 10: Език*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

› Член 21
› Точка 2.6. от приложение IV

**В случаите, при които разрешението за тип возило и/или разрешението за пускане на возило на пазара се издава в съответствие с разпоредбите на член 21, параграфи 5 – 7 от Директива (ЕС) 2016/797**

Заявлението и досието, придружаващо заявлението, се подават от заявителя на един от официалните езици на Съюза. Агенцията и съответните НОБ за района на използване могат да поискат заявителят 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 – е посочен в указанията, споменати в член 7, параграф 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

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 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.

Когато е приложимо, изборът на език за процеса на оценяване следва да бъде направен по време на предварителната процедура.

За частта от оценяването на заявлението за искане на разрешение за тип возило и/или за пускане на возило на пазара, която се извършва съгласно националната правна рамка от съответните НОБ за района на използване, всички искания от съответните НОБ за района на използване към заявителя за превод на документи следва да се основават на изискванията на националната правна рамка на държавата членка, както е посочено в указанията, споменати в член 7, параграф 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, и на това дали НОБ за района на използване има ефективен и ефикасен капацитет (достатъчна компетентност на персонала по езика на заявителя на равнище, което е подходящо за пълно разбиране на досието) за работа с досието на езика на заявителя. Ако НОБ за района на използване има такъв капацитет, той не следва да иска превод, освен ако това не се изисква от националната правна рамка на тази държава членка, както е посочено в указанията,

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

споменати в член 7, параграф 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията. Ако НОБ за района на използване няма персонал с подходящи езикови умения, той може да поиска от заявителя да предостави превод на работния език на този НОБ за района на използване.

НОБ за района на използване следва да посочи какъв е езиковият режим за тази държава членка в указанията, споменати в член 7, параграф 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

Използваният език може да бъде различен във фазата на подаване на заявление, във фазата на оценяване и във фазата на получаване на резултата от процеса на разрешаване, както следва:

1. Досието, придружаващо заявлението – на официалния език на Съюза, който заявителят е използвал в своето заявление и, ако това бъде поискано от разрешаващия орган и/или от съответните НОБ за района на използване, пълен или частичен превод от заявителя на следните езици:
   - свързаната с ЕС част: английски език или съвместно съгласуваният език.
   - националната(ите) част(и): превод от заявителя по искане на съответните НОБ за района на използване, като се използва езикът, определен от НОБ за района на използване, както е посочено в указанията, споменати в член 7, параграф 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, английски език или съвместно съгласуван език, ако това е позволено от националната правна рамка на тази държава членка.
2. Оценяване (обмен на коментари/ искания за информация/ проблеми):
   - свързаната с ЕС част: английски език или съвместно съгласуваният език.
   - националната(ите) част(и): английски език или съвместно съгласуваният език.
   - Координационни срещи между съответните НОБ за района на използване/ разрешаващия орган/ заявителя: английски език или съвместно съгласуваният език. Това включва срещи, телефонни разговори, писма по електронната поща, писма и дневник за вписвания (issues log).
3. Резултати:
   - Оценъчно досие от страна на разрешаващия орган, както е определено в член 39, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: 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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: езикът на НОБ, английски език или съвместно съгласуваният език, ако това е позволено от националната правна рамка на държавата членка, както е посочено в указанията, споменати в член 7, параграф 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.
   - Окончателното оценъчно досие, включително документираните мотиви за решението, както е определено в член 45, параграфи 4 и 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: официалният език на Съюза, който заявителят е използвал в своето заявление.
   - Издаденото разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара: официалният език на Съюза, който заявителят е използвал в своето заявление.

**В случаите, при които разрешението за тип возило и/или разрешението за пускане на возило на пазара се издава в съответствие с разпоредбите в член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797**

Прилагат се разпоредбите относно езика от националната правна рамка на съответната държава членка.

НОБ следва да посочи какъв е езиковият режим за тази държава членка в указанията, споменати в член 7, параграф 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

### *3.2.6. Член 11: Процес на издаване на разрешение за трамваи-влакове в Единното европейско железопътно пространство*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 1
- Член 2
- Член 13
- Член 14
- Член 21
- Член 24

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

- е тип возило трамвай-влак, което не изпълнява критериите за „олекотена конструкция“ (Директива (ЕС) 2016/797, член 1, параграф 3 и член 2, точка 18);
- е тип возило трамвай-влак 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-влак“ 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.

Държавите членки 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.

Ако типът возило трамвай-влак е част от изключението от обхвата на Директива (ЕС) 2016/797, заявителят следва да спазва изцяло националните разпоредби, които са въведени във всяка държава членка. В случай на конфликт между разрешаващия орган и заявителя относно категоризацията на возилото, заявителят може да подаде жалба до съответния апелативен орган.

Терминът „частна“ в член 1, параграф 4, буква а) от Директива (ЕС) 2016/797 не обхваща инфраструктурата, притежавана от регионалните органи.

За използването на железопътната инфраструктура от трамваи-влакове следва да се осигури спазването на всички съществени изисквания, както и спазването на очакваното равнище на

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

безопасност на съответните линии. Когато става въпрос за трансгранични случаи, компетентните органи следва да си сътрудничат.

**Оценяване в случай на разрешаване на возило трамвай-влак, предназначено да бъде трансгранично използвано**

Процесът на разрешаване на возило трамвай-влак, предназначено да бъде трансгранично използвано, може да следва принципа на едновременно разрешаване (член 26, параграф 6 от Директива 2008/57/ЕО): заявителят може да подаде заявление до няколко държави членки по едно и също време (паралелно). Като следва процедурите/ споразуменията, установени между разрешаващите органи, „водещият“ разрешаващ орган издава първото разрешение, а другите разрешаващи органи издават „едновременно“ разрешенията за разширения район на използване. В този случай разрешаващите органи следва да си сътрудничат с цел опростяване на процедурата и свеждане на административните усилия до минимум.

Заявителят следва:

- да подаде заявление до първата държава членка в съответствие с нейните национални разпоредби; и
- да подаде заявление за разширен район на използване до другите държави членки.

Разрешаващият орган за трамваи-влакове следва:

- да направи оценка на досието;
- да си сътрудничи с другите участващи разрешаващи органи; и
- да издаде разрешението.

В случай на трансгранично споразумение не се прилага член 21 от Директива (ЕС) 2016/797, а може да бъде(ат) приложена(и) изцяло национална(и) процедура(и) с потенциално различен от НОБ разрешаващ орган в процеса на издаване на разрешение. По отношение на случаите на трансгранично използване член 1, параграф 5, буква в) от Директива (ЕС) 2016/797 предвижда, че разрешаващите органи от участващите държави членки следва да си сътрудничат за издаването на разрешения за тип возило и/или разрешения за пускане на возило на пазара. В този случай Агенцията не е компетентният орган и заявителят не следва да подава заявление до нея.

В случай на трансгранично използване на трамваи-влакове разрешаващите органи (НОБ или друга компетентна организация) на съответните държави членки следва да сключат споразумения за сътрудничество или да си сътрудничат за всеки отделен случай (и да въведат необходимите процедури), по отношение на трансграничните споразумения.

Прилага се принципът на взаимно признаване, като националните правила, отнасящи се до трамваите-влакове, трябва да бъдат нотифицирани и класифицирани в съответствие с членове 13 и 14 от Директива (ЕС) 2016/797. Това означава, че този случай може да се разглежда като разширение на района на използване за другата държава членка, като по този начин се ограничава необходимата допълнителна работа.

*3.2.7. Член 12: Трансгранични споразумения*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21

## 3.3. Глава 2 – Етап 1: подготовка на заявлението

За описание на процеса вж. приложение XVIII, блок-схемата за етап 1.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

### *3.3.1. Член 13: Установяване на изискванията*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 3
- Член 4
- Член 21
- Член 24
- Приложение III

Член 3, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797 се отнася за съответните съществени изисквания. Съответните съществени изисквания за издаването на разрешения за возила са описани в приложение III към директивата, като обхващат общите изисквания (раздел 1) и изискванията, специфични за всяка подсистема (раздел 2).

**Защо е необходимо да се извършва установяване на изискванията**

Като резултат от посочената в приложение IV към Директива (ЕС) 2016/797 „ЕО“ процедура за проверка, която се основава предимно на процедурата за оценяване на съответствието, извършвана от нотифицирани организации/ избрани организации (сертификатите за проверка), за целите на член 15 от Директива (ЕС) 2016/797 заявителят съставя „ЕО“ декларация за проверка, която е необходима за пускане на подсистемите на пазара. Заявителят следва да декларира единствено на своя отговорност, че съответната подсистема е била подложена на съответни процедури за проверка и че удовлетворява изискванията на приложимото право на Съюза и на всички приложими национални правила и отговаря на съществените изисквания.

Следователно „ЕО“ декларацията за проверка обхваща дадена подсистема, а не возило. Такава декларация не се съставя от заявителя за разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара на равнище возило.

Все пак заявителят за разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара продължава да носи отговорността да гарантира, че типът возило и/или возилото удовлетворява изискванията на приложимото право на Съюза и на всички приложими национални правила и отговаря на съществените изисквания.

Декларацията, че подсистемите са в съответствие с приложимото право на Съюза и всички приложими национални правила, обаче е по-обширна от сертификатите на нотифицираните организации/избраните организации, защото:

- ТСОС съдържат разпоредби само дотолкова, доколкото е необходимо за постигане на целите на Директива (ЕС) 2016/797;
- националните правила може да се прилагат само за някои аспекти, които не са обхванати от ТСОС: специфични случаи, които не са описани в ТСОС, „отворени въпроси“ и съвместимост със съществуващата мрежа;
- интерфейсите между подсистемите може невинаги да са изцяло описани в ТСОС и националните правила; и
- за да се проектира и произведе возило, което отговаря на всички съществени изисквания, има и други изисквания, които може да е необходимо да бъдат изпълнени, като например:
  - вътрешни правила за проектирането (ноу-хау);
  - кодекси за добри практики:
    - стандарти на Европейския комитет по стандартизация/Европейския комитет за стандартизация в електротехниката (CEN/CENELEC);
    - стандарти на ISO;

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

- брошури на Международния съюз на железниците (UIC);
- и др.

Ето защо по отношение на процеса на разрешаване на возила е необходимо да се предоставят данни относно следвания от заявителя процес на установяване на изискванията, за да се гарантира, че на равнище тип возило и/или возило са спазени всички съответни изисквания.

**Случаи на разрешаване на возила, в които данните за прилагането на процеса на установяване на изискванията трябва да бъдат включени в досието, придружаващо заявлението**

Процесът на установяване на изискванията трябва да се извършва винаги. Данните за прилагането на процеса на установяване на изискванията обаче следва да бъдат включени в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, за случаите на разрешаване на първи, нов и разширен район на използване.

**Аспекти, които трябва да бъдат обхванати от установяването на изискванията**

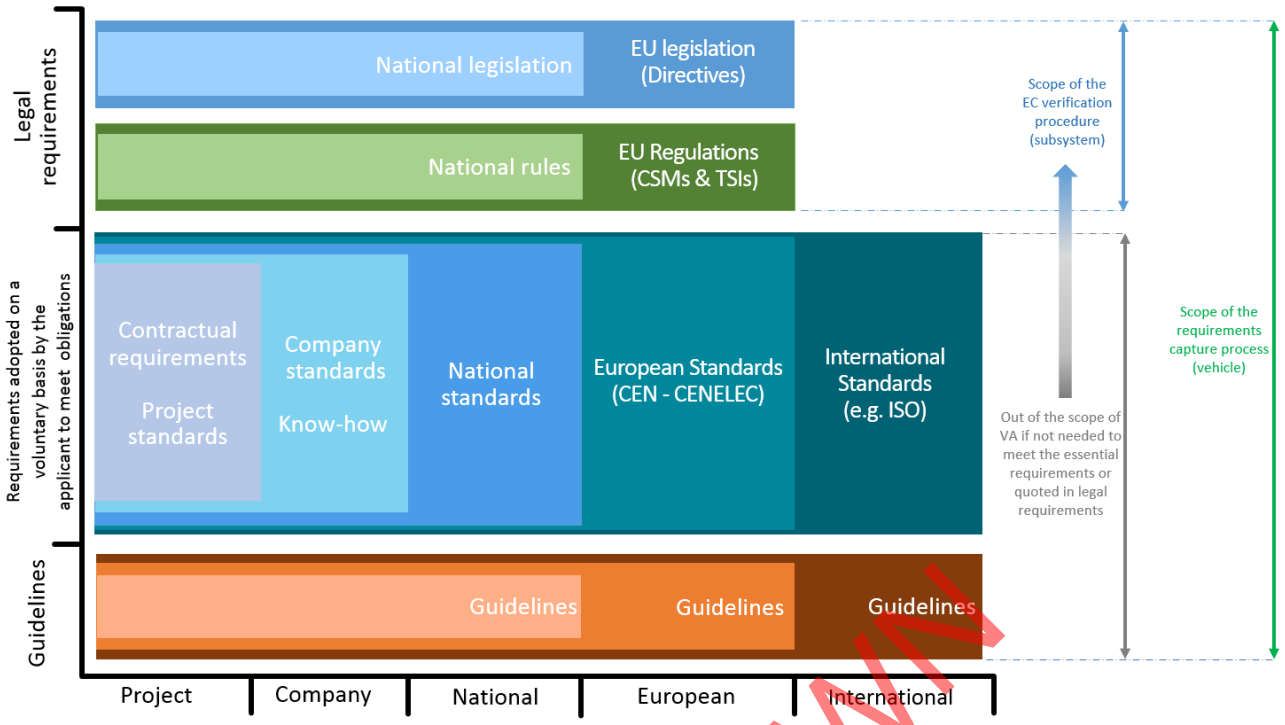
Съществените изисквания се отнасят до области, свързани с безопасността, здравето, достъпността, надеждността и наличността, техническата съвместимост и опазването на околната среда (вж. приложение III към Директива (ЕС) 2016/797). Когато в ТСОС и/или националните правила не са определени изисквания, свързани с тези съществени изисквания, заявителят въпреки това е длъжен да предприеме необходимите стъпки за спазване на съществените изисквания.

Процесът на установяване на изискванията следва да покрие всички изисквания на приложимото право на Съюза и на всички приложими национални правила. Процесът може да бъде използван и за покриване на други изисквания (например договорни изисквания). Изискванията, които са извън обхвата на процеса на разрешаване на возила, обаче не е необходимо да бъдат покрити от процеса на установяване на изискванията, описан в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, освен ако не оказват влияние върху аспектите, посочени в правния текст, а именно съществените изисквания.

Групата на представителните органи (GRB), която е група от сдружения на дружествата, съставляващи оперативната железопътна общност и сектора на снабдяването и производството, публикува на уебсайта си (http://grbrail.eu) информативен списък на приложимото право на Съюза. Следва да се отбележи, че този списък е само за сведение, без да се дава гаранция за неговата точност, пълнота или достатъчност.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени




| | |
|---|---|
| Legal reguirements | Нормативни изисквания |
| National legislation | Национално законодателство |
| EU legislation (Directives) | Законодателство на ЕС (Директиви) |
| National rules | Национални правила |
| EU Regulaions (CSMs & TSIs) | Регламенти на ЕС (ОМБ и ТСОС) |
| Requirements adopted in a voluntary basis by the applicant to meet obligations | Изисквания, приети на доброволен принцип от заявителя с цел изпълнение на задълженията |
| Contractual requirements | Договорни изисквания |
| Project standards | Проектни стандарти |
| Company standards | Фирмени стандарти |
| Know-how | Ноу-хау |
| National standards | Национални стандарти |
| European Standards (CEN-CENELEC) | Европейски стандарти (CEN-CENELEC) |
| International Standards (e.g. ISO) | Международни стандарти (напр. ISO) |
| Guidelines | Указания |
| Project | Проект |
| Company | Дружество |
| National | Национални |
| European | Европейски |
| International | Международни |
| Scope of the EC verification procedure (subsystem) | Обхват на „ЕО“ процедурата за проверка (подсистема) |
| Scope of the requirements capture process (vehicle) | Обхват на процеса на установяване на изискванията (возило) |
| Out of the scope of VA if not needed to meet the essential requirements or quoted in legal requirements | Извън обхвата на процеса на разрешаване на возила, ако не е необходима за спазването на съществените изисквания или не е посочена в нормативните изисквания |

WITHDRAWN

Фигура 3: Източници и обхват на изискванията за разрешаване на железопътни возила

**Използване на задължителните правила (ТСОС и националните правила) като кодекси за добри практики за приемливост на риска**

В рамките на процеса на установяване на изискванията и прилагането на процеса за управление на риска, описан в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, задължителните правила (ТСОС и националните правила) могат да бъдат считани за „кодекси за добри практики“, както е посочено в точки 2.3.3 и 2.3.4 от приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС)


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

№ 402/2013 на Комисията. В този случай те могат да се използват като принципи за приемливост на риска.

**Ползи от използването на процеса на оценяване на риска, посочен в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, за процеса на установяване на изискванията**

За процеса на разрешаване на возила, който се прилага в момента съгласно Директива 2008/57/ЕО, процесите на установяване на изискванията и на оценяване на риска се извършват по различен начин в различните държави членки:

- някои държави членки имат национални правила, в които се определя начинът на изпълнение на процесите (включително участниците, ролите и отговорностите); и
- липсва взаимно признаване на оценките, направени от оценителите на безопасността (освен ако не се използва Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията).

Процесът на издаване на разрешение за тип возило и/или издаване на разрешение за пускане на возило на пазара, определен в Директива (ЕС) 2016/797, няма да е работещ, ако всяка държава членка/национален орган по безопасността/Агенцията има различен подход към процеса на установяване на изискванията. От тази гледна точка използването на процеса на оценяване на риска, посочен в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, за процеса на установяване на изискванията носи ползи, защото:

- разрешаващият орган и/или съответните НОБ за района на използване могат да оспорят доклада за оценка на безопасността, споменат в член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, единствено като изразят обосновано съмнение (вж. точка 3.7.12), ако могат да докажат наличието на съществен риск за безопасността (което означава неприемлив риск за безопасността с вероятност за тежко произшествие). Поради това тежестта на доказване се разпределя върху разрешаващия орган и/или съответните НОБ за района на използване;
- разрешаващият орган и/или съответните НОБ за района на използване нямат право да налагат допълнителни изисквания;
- за разлика от други организации, които извършват независими оценки на безопасността (известни и като независими оценители на безопасността), компетентността на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) се управлява, като се използва официална структура (акредитация/признаване). Това ще доведе до взаимно признаване на докладите по член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията;
- това позволява оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска — CSM RA) да бъде „вътрешна“, ограничавайки обхвата на нейната оценка, за да се гарантира правилното прилагане на процеса на управление на рисковете; и
- това е в съответствие с текущата практика в промишлеността (установяване на изискванията и оценяване на рисковете предимно в началото на проекта).

**Задължително използване на процеса на оценяване на риска, посочен в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, за процеса на установяване на изискванията**

Процесът на оценяване на риска, определен в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, трябва задължително да се използва за процеса на установяване на изискванията що се отнася до съществуването изискване за безопасност за подсистемите и безопасното интегриране на подсистемите за аспектите, които не са обхванати от ТСОС и националните правила.

При всички случаи Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията следва да се прилага, както е посочено в член 21, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797, когато това се изисква от ТСОС и/или националните правила, ако:

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

- безопасното интегриране между подсистемите не е изцяло обхванато от ТСОС и/или националните правила; и
- техническата съвместимост на возилото с железопътната мрежа не е изцяло обхваната от ТСОС и/или националните правила.

Установяването на изискванията и Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията следва да се прилагат и в случай на изменение(я) във вече разрешено возило и/или тип возило (каквато е текущата практика за процеса на разрешаване на железопътни возила съгласно Директива 2008/57/ЕО), включително решението, взето от заявителя относно значимостта на изменението.

В случай на обновяване/модернизиране, дори когато измененията се считат за незначителни, може да се изисква получаването на ново разрешение, ако са изпълнени критериите на член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797. В такъв случай е необходимо да се предоставят данни за прилагането на процеса на установяване на изискванията и се прилагат разпоредбите на член 13, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията. Това е допълнително описано в блок-схемата за етап 1 (подетап 1.1), която може да бъде намерена в приложение XVII към настоящите указания, и в насоките към приложение I (точки 18.8, 18.10, 18.11 и 18.12).

**Установяване на изискванията що се отнася до съществените изисквания, различни от свързаните с безопасността**

За да изпълни процеса на установяване на изискванията що се отнася до съществените изисквания, различни от свързаните с безопасността, заявителят може да избере методологията, която да използва, макар че тя да може да подлежи на по-нататъшни проверки от разрешаващия орган, както е посочено в приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, а данните от нейното прилагане също така ще се оценяват от разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване, както е посочено в приложения II и III към същия регламент. Обхватът на оценките ще зависи от това дали използваната методология е широко разпространена и известна (т.е. стандартизирана).

Съществува възможност определени изменения, които пораждат необходимост от ново разрешение, да нямат аспекти, свързани с безопасността. В този случай, както е посочено в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията и с цел установяване на данните, потвърждаващи, че изменението не засяга аспекти на безопасността, прилагането на приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията също е задължително. Заявителят следва да изготви и доклад за оценка на безопасността съгласно член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията и декларация на предложителя съгласно член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията. Това е допълнително обяснено в насоките към приложение I (точки 18.8, 18.10, 18.11 и 18.12).

**Как да се прилагат методологиите за процеса на установяване на изискванията**

По отношение на процеса на оценяване на риска, описан в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, подробностите за начина на извършване на оценките на риска могат да бъдат намерени в същия регламент.

За даден проект за получаване на разрешение за железопътно возило може да има три различни теми, които трябва да бъдат обхванати от доклада(ите) за оценка на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) и от декларацията на предложителя (заявителя):

- прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията за конкретен въпрос, когато това се изисква от ТСОС/националните правила;
- прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията при значително изменение; и

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

› процесът на установяване на изискванията що се отнася до съществото изискване за безопасност и до безопасното интегриране на подсистемите, ако в процеса на издаване на разрешение са засегнати аспекти, свързани с безопасността/интегрирането на подсистемите.

По отношение на процеса на установяване на изискванията – когато се използва определеният в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията процес за оценяване на риска, изготвен е съответният доклад за оценка от страна на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) и е изготвена декларация от предложителя (заявителя) съгласно член 15, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията:

› разрешаващият орган оценява само аспектите, описани в точка 7.1 от приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията;

› НОБ за района на използване не е необходимо да извършват никаква оценка съгласно точка 5 от приложение III към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията; и

› разрешаващият орган и/или съответните НОБ за района на използване не следва да изискват допълнителни проверки и анализи или да оспорват мерките за смекчаване, приложени от заявителя и/или критериите за определяне на това дали даден риск е приемлив или не, освен ако не могат да докажат наличието на съществен риск за безопасността и да повдигнат обосновано съмнение.

Член 4, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797 изисква железопътните предприятия да гарантират със системите си за управление на безопасността (SMS), че те и техните изпълнители прилагат правилно Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията. Разрешаващият орган проверява само аспектите, посочени в точка 7.1 от приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията; НОБ за района на използване не е необходимо да извършват никаква оценка съгласно точка 5 от приложение III към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията. Във всеки случай член 4, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/798 също налага пряко върху изпълнителите задължението за прилагане на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията.

*3.3.2. Идентифициране и вземане на решение относно вида разрешение*

Първата стъпка е заявителят въз основа на описанието на проекта да идентифицира и да вземе решение относно вида разрешение, който е приложим.

*3.3.2.1. Член 14: Идентифициране на съответния вид разрешение*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

› Член 4
› Член 21, параграф 1
› Член 21, параграф 12
› Член 21, параграф 13
› Член 24, параграф 3
› Член 25, параграф 1

За описание на процеса вж. приложение XVIII, блок-схемата за подетап 1.1.

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 разрешения тип возило), напр. когато това се разрешава от преходните разпоредби на правото на Съюза; или

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

› е необходимо да се подаде искане за:
  - подновено разрешение за тип возило; или
  - ново разрешение,

  и да се създаде нов тип возило, вариант на типа возило или 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). Що се отнася до измененията във вече разрешено возило с цел привеждането му в съответствие с друга/нова версия/нов вариант на типа возило вж. точка 3.3.2.3.

Предварителната процедура (член 22 – член 24 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията) ще смекчи риска от погрешен избор; следователно правилният избор се потвърждава от базовото състояние при предварителната процедура, ако има такова. Въпреки това заявителят може да реши да промени вида разрешение преди издаването на становище, в което се посочва базовото състояние при предварителната процедура, ако има такова.

**Първо разрешение (вид 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.

**Подновено разрешение за тип возило (вид 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 променените 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 в основните проектни характеристики, т.е. без да има никакво изменение в проекта.

Когато има изменение в основните проектни характеристики, случаят вече не попада във вида „подновено разрешение за тип возило“ и следва да се счита за изменение във вече разрешения тип возило, вж. точка 3.3.2.2.

За информация кога се прилагат изискванията на ТСОС и/или националните правила, вж. точка 3.3.3.

Разрешението за тип возило остава валидно за неопределен период; подновяването му 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.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

**Разширен район на използване без изменение в проекта на типа возило (вид в)**

Що се отнася до разрешението за „разширен район на използване“ на тип возило без изменение в проекта на возилото, тогава остава валидно съществуващото разрешение за тип возило. 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, съставяща новата част от района на използване.

Проверките, извършвани от разрешаващия орган във връзка с разрешение за разширен район на използване на тип возило следва да бъдат ограничени до проверка дали съществуващото разрешение за типа возило все още е валидно и до проверка 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.

Във връзка с проверките относно техническата съвместимост между возилото и железопътната мрежа при възможност следва да се прилага взаимно признаване (взаимно приемане) на националните правила с цел да се избегнат ненужни проверки, вж. точка 3.3.3.

**Разширение на района на използване, което изисква изменение в проекта на типа возило**

Когато даден тип возило се нуждае от изменен проект, за да може да бъде разрешен и да бъде експлоатиран в разширен район на използване в друга държава членка, притежателят на разрешение за тип возило трябва да подаде заявление за искане както на ново разрешение (вид г), така и на разрешение за разширен район на използване (вид в). Следва да бъдат проверени само елементите на проекта, които са изменени, техните интерфейси с неизменените части и съвместимостта с железопътните мрежи, за които се разширява районът на използване.

Заявителят трябва да докаже, че е отчел изцяло ефектите от изменението в съществуващия проект и всички ограничения и условия за използване на съществуващото разрешение.

**Ново разрешение (вид 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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

Когато се правят изменения във вече разрешено возило и/или тип возило, се прилага анализът, описан в точка 3.3.2.2.

В точка 3.3.2.2 е описано какво се прилага относно избора, който трябва да бъде направен във връзка с въвеждането на вариант или версия на типа возило или със създаването нов тип возило, когато измененията са направени във вече разрешен тип возило.

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“,*

като в член 21, параграф 10, точка б) от Директива (ЕС) 2016/797 се посочва: *„стойностите на параметрите, изложени в ТСОС и когато е приложимо, в националните правила, които имат*

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

*значение за проверката на техническата съвместимост между превозното средство и областта на употреба“*.

Следователно ново разрешение се изисква, ако изменението води до излизането на даден параметър на интерфейса между мрежата и возилото извън обхвата, определен в ТСОС или националните правила.

*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.

За да се прецени дали може да бъде повлияно общото ниво на безопасност на съответното возило, заявителят следва да приложи Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията.

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. Това е описано и в приложение XVIII, блок-схемата за подетап 1.1.

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

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

**Разрешение при съответствие с типа (вид 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. В приложение II са посочени оценяванията, които трябва да бъдат извършени от разрешаващия орган за издаването на разрешение при съответствие с типа.

Разрешение при съответствие с типа може да се издава само ако разрешението за тип возило продължава да е валидно. 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 (напр. въз основа на модулите SD или SH1) 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.

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

- има 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

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

› има достатъчно информация (чертежи, технически спецификации и т.н.) във връзка с проекта и производствения процес, за да подпише „ЕО“ декларация за съответствие с вече разрешен тип.

Правата върху интелектуална собственост не са пряко свързани с практическите разпоредби за разрешаването на железопътни возила; това е търговски/договорен въпрос. Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията не забраняват на организации, различни от притежателя на разрешението за тип возило, да искат разрешение при съответствие с типа, ако имат необходимата информация, за да издадат декларация за съответствие с типа.

Ако организации, която не са притежатели на съществуващото разрешение за тип возило, желаят да изградят нови возила и да подадат заявление за искане на разрешение при съответствие с типа за тях те могат:

› да поискат от притежателя на съществуващото разрешение за тип возило да управлява изграждането вместо тях. В този случай съществуващият притежател на разрешението за тип возило остава притежател на разрешението за тип по отношение на този тип; или

› ако имат достатъчна информация и познания: сами да изградят возилата. В този случай те стават заявители за разрешение за пускане на возило на пазара (т.е. представят декларация за съответствие с типа возило въз основа на съответните модули, напр. SD, SH1, и подлежат на оценяване от нотифицирани организации/избрани организации), но не стават притежатели на разрешението за тип возило. Заявителят носи пълната отговорност да гарантира, че разполага с достатъчно информация и познания, за да изгради возила, които са в съответствие с разрешения тип возило; разрешаващият орган не следва да оценява този аспект.

При всички случаи заявителят следва винаги да гарантира, че новите возила отговарят на съществените изисквания.

Декларацията за съответствие с разрешения тип возило се основава на поддържането на сертифицирането по СУК актуално от страна на заявителя.

**Координиране на разрешенията – Ново разрешение, комбинирано с разширен район на използване**

За случаите, в които заявлението за искане на ново разрешение е комбинирано с искане на разрешение за разширен район на използване, би било много полезно да се проведе предварителната процедура, за да се обсъдят координацията и планирането.

Когато има заявление за искане на разрешение за разширен район на използване и на ново разрешение за същото возило и/или тип возило, разрешенията трябва да се координират. В този случай и двете процедури могат да се изпълнят от един заявител по едно и също време. Последователността на получаване на разрешенията следва да е заявителят да получи новото разрешение преди разрешението за разширен район на използване.

Това обаче може да се разглежда като административна процедура и оценяванията и вземането на решенията могат да бъдат извършени по едно и също време от един и същи оценяващ екип. 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.

В случай на разширение на района на използване от една държава членка във втора държава членка, комбинирано с изменения в типа возило и/или на возилото, когато заявителят няма намерение да променя разрешението в първата държава членка (напр. защото изменените возила няма да оперират в нея) или притежателят на разрешението за типа возило иска да добави вариант на типа возило към типа возило:

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

- в първата държава членка не е необходимо да се иска ново разрешение, защото измененията са необходими само за втората държава членка; возилата, които вече са били разрешени в първата държава членка, няма да бъдат изменени и ще продължат да бъдат в съответствие с разрешения тип возило за първата държава членка;
- заявителят следва да подаде заявление (до Агенцията или до НОБ на втората държава членка) за ново разрешение за нов тип возило или за нов вариант на типа возило (само ако заявителят е притежател на разрешението за тип возило), което да обхваща измененията; и
- районът на използване за новия тип возило или новия вариант на типа возило (само ако заявителят е притежател на разрешението за тип возило) ще бъде ограничен до втората държава членка.

#### *3.3.2.2. Член 15: Изменения във вече разрешен тип возило*

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 15
- Член 20
- Член 21
- Член 24

**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.

**Категории изменения на разрешен тип возило**

Решенията, вземани от (потенциален) заявител/субект, управляващ изменението, относно измененията на возилото и/или типа возило въз основа на четирите категории изменения са различни от решението относно значимостта на изменението на железопътната система (по смисъла на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията), което се взема от железопътните предприятия или от управителите на инфраструктура, които планират изменение на тяхната част от железопътната система (напр. чрез включване във вагонния парк на возило с нов проект, което да бъде експлоатирано по определени линии). Решенията се вземат от различни участници при различни обстоятелства с различни критерии за вземане на решение; всеки участник носи отговорност за своята част от системата.

Решението на предложителя относно категоризацията на изменението на возилото и/или на типа возило може да окаже влияние върху обхвата на отговорността. 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 техническото(ите) досие(та), придружаващо(и) „ЕО“ декларацията(ите) 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 техническото(ите) досие(та), придружаващо(и) „ЕО“ декларацията(ите) за проверка; и/или
- не е притежател на разрешението за тип возило;

той следва да изготви „ЕО“ декларация(и) 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.

Това е описано допълнително в приложение XVIII, блок-схемата за подетап 1.1.

**(a) Изменения, които не водят до отклонение от техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка на подсистемите.**

Тази категория изменения не оказва влияние върху извършваните проверки и следователно върху проекта 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“ декларацията(ите) 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).

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

**(б) Изменения, с които 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, формулирани в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797.**

Тази категория изменения не оказва влияние върху проекта (основните проектни характеристики) и не поражда необходимост от ново разрешение съгласно критериите, формулирани в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797, но влияе върху документацията, съставляваща основата за издаденото разрешение за тип возило, поради което тя трябва да бъде обхваната от управлението на конфигурациите на типа возило.

Тази категория изменения може да окаже влияние върху съответствието на подсистемите или върху валидността на сертификатите за съответствие. Организациите за оценяване на съответствието извършват необходимите проверки (verifications) и издават съответните сертификати.

**(в) Изменение в основните проектни характеристики на типа превозно средство, което не поражда необходимост от ново разрешение съгласно критериите, формулирани в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797.**

Тази категория изменения оказва влияние върху основните проектни характеристики и върху документацията, съставляваща основата за издаденото разрешение за тип возило. Измененията в проекта 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.

**(г) Изменение на типа возило, което поражда необходимост от ново разрешение съгласно критериите, формулирани в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797.**

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 3.3.2.1. Те трябва да бъдат обхванати от управлението на конфигурациите на типа возило. Притежателят на разрешението за тип возило може или да добави нов вариант на типа возило към разрешения тип возило, или да реши да създаде нов тип возило. Това е административно решение на притежателя на разрешението за тип возило.

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

**Разширен (изменен) район на използване**

Разширението (изменението) на района на използване оказва влияние върху основните проектни характеристики, т.е. върху проекта (районът на използване е основна проектна характеристика, определена в издаденото разрешение за тип возило). За този тип изменение обаче видът на разрешението следва да бъде за разширен район на използване съгласно член 21, параграф 13 от Директива (ЕС) 2016/797. Ако този тип изменение е комбиниран с други изменения в проекта, които изискват ново разрешение, следва да има две решения за издаване на разрешение, но това може да бъде комбинирано в едно заявление, вж. точка 3.3.2.1.

Следователно изменението (разширението) на района на използване представлява изменение в проекта и оказва влияние върху документацията, която съставлява основата за издаденото разрешение за тип возило (може да е необходимо да бъдат извършени нови оценки на съответствието съгласно националните правила за разширения район на използване, което може да изисква и актуализация на техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка, на „ЕО“

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

декларациите за проверка, на данните, свързани с установяването на изискванията и т.н., дори ако няма физически изменения на возилото и/или типа возило). То трябва да бъде обхванато от управлението на конфигурациите на типа возило. Измененията в проекта пораждат необходимост от получаване на разрешение за разширен район на използване съгласно член 21, параграф 13 от Директива (ЕС) 2016/797, вж. точка 3.3.2.1. 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.

Ако районът на използване трябва да бъде изменен, ще е създадена нова версия на типа возило или нов тип возило, защото районът на използване е част от проекта (основна проектна характеристика) на типа возило, и това поражда необходимост от разрешение за разширен район на използване съгласно член 21, параграф 13 от Директива (ЕС) 2016/797.

**Нов тип возило**

Ако се създава нов тип возило, то трябва да получи разрешение. Това важи независимо от изменението и от това дали изменението поражда необходимост от получаване на разрешение или не. За приложимите видове разрешение вж. точка 3.3.2.1.

Ако новият тип возило се базира на разрешен тип возило, заявителят може да подаде заявление за искане на ново разрешение дори и да не е притежател на разрешението за тип возило за разрешения тип возило. Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване следва да оценяват единствено измененията и техния интерфейс с неизменените части. Вж. също точки 3.2.2.6 и 3.2.3.3.

В случай че изменението поражда необходимост от ново разрешение съгласно критериите, формулирани в член 24, параграф 1 и член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797, притежателят на разрешението за тип возило може или да добави нов вариант 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.

**Изменения, управлявани от друг субект, а не от притежателя на разрешението за тип возило**

Ако субект, който не е притежател на съществуващото разрешение за тип возило желае да направи изменение в проекта 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 субектът става заявител и създава нов тип возило, което следва да получи разрешение. Този субект става притежател на разрешението за тип возило за новия тип возило и поема отговорността за управлението на конфигурациите на новия тип возило.

Друг субект може да направи изменения в типа возило от името на притежателя на разрешението за тип возило, ако са сключени необходимите договорни споразумения. Тези договорни споразумения са извън обхвата на практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила и отговорностите, вменени на притежателя на разрешението за возилото, не следва да се прехвърлят на друг субект чрез договорни споразумения.

Съществува възможност и друг заявител да използва като основа за заявлението си за искане на разрешение за тип возило вече разрешен тип возило в случай на въвеждане на изменения от категория б), в) или г), както е посочено в член 16, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, дори и този заявител да не е първоначалният притежател на разрешението за тип возило. Този заявител може да подаде заявление за искане на ново разрешение и да стане притежател на разрешението за тип возило за новия тип возило. В този случай заявителят трябва да гарантира, че:

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

› Разрешението за тип возило за типа возило, който заявителят иска да използва като основа за новото си разрешение, е все още валидно за предвидения обхват на новото разрешение.

› Има достатъчна информация 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.

Когато се разрешава нов тип возило, заявителят за разрешението за новия тип возило става притежател на разрешението за тип возило. Тази роля не може да се прехвърля на друг субект.

Независимо дали се създава нов тип возило, нов вариант на типа возило или нова версия на типа возило, проверката следва да обхваща само: направените изменения в проекта на типа возило, техния интерфейс с останалите части на возилото и ефекта им върху тях и поведението на возилото. Останалата част от проекта на типа возило не следва да се проверява повторно.

Таблица 4: Обобщение на категориите изменения и видовете разрешения

| Изменение | Субект, управляващ изменението | |
|---|---|---|
| | **Притежател на разрешението за тип возило** | **Непритежател на разрешението за тип возило** |
| Категория а) | Няма изменение в типа возило.<br>Не се издава разрешение. | |
| Категория б) | Няма изменение в типа возило.<br>Не се издава разрешение.<br>Следва да се актуализират техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка на подсистемите.<br>При поискване следва да се предостави информация на разрешаващия орган и/или на НОБ за района на използване | Субектът, управляващ изменението, става заявител.<br>Създава се нов тип возило.<br>Подава се заявление за искане на първо разрешение или на ново разрешение. |
| Категория в) | Създава се нова версия на типа возило или нова версия на вариант на типа возило.<br>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.<br>Създава се нов тип возило.<br>Подава се заявление за искане на първо разрешение или на ново разрешение. |
| Категория г) | Подава се заявление за искане на ново разрешение.<br>(Може да се избере да се иска първо разрешение) | Субектът, управляващ изменението, става заявител.<br>Създава се нов тип возило.<br>Подава се заявление за искане на първо разрешение или на ново разрешение. |
| Разширен район на използване | Подава се заявление за искане на разрешение за разширен район на използване.<br>(Може да се избере да се иска първо разрешение) | Субектът, управляващ изменението, става заявител.<br>Създава се нов тип возило.<br>Подава се заявление за искане на първо разрешение или на ново разрешение + разрешение за разширен район на използване. |

WITHDRAWN

### *3.3.2.3. Член 16: Изменения във вече разрешено возило*


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 15
- Член 20
- Член 21
- Член 24
- Член 25

**Изменения на возилото, направени съгласно член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията**

Когато субектът, управляващ изменението, извършва своята оценка на отклоненията от техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка на подсистемите, и актуализациите на тези досиета, той следва да вземе предвид членове 15 и 20 от Директива (ЕС) 2016/797 и възможния ефект от изменението върху издадената „ЕО“ декларация за проверка и пускането на пазара на въпросните мобилни подсистеми.

За насоки относно прилагането на критериите, посочени в член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797 вж. точка 3.3.2.1.

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 разрешения тип возило и да бъде в съответствие с него.

Измененията, направени от субекта, управляващ изменението съгласно член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, може да породят необходимост от актуализиране на регистрацията в националния регистър на подвижния състав по отношение на информацията, посочена в член 47, параграф 3 от Директива (ЕС) 2016/797. Това по-специално е приложимо, ако измененията на возилото са категоризирани в съответствие с член 15, параграф 1, буква в) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията. В член 47, параграф 3, буква в) от Директива (ЕС) 2016/797 се изисква националният регистър на подвижния състав да съдържа препратки към ERATV за возилото; в случай, че са направени изменения в стойностите на основните проектни характеристики на возилото (член 15, параграф 1, буква в) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията) препратките към регистрацията в ERATV няма да бъдат приложими за измененото возило, тъй като то вече не спада към разрешения тип возило, регистриран в ERATV, и не е в съответствие с него.

WITHDRAWN

Субектът, управляващ изменението, следва да изпрати нотификация до разрешаващия орган, който ще има отношение по случая, ако се изисква подаване на заявление за искане на разрешение; вж. точка 3.2.2.1 за насоки относно това кой субект ще изпълнява ролята на разрешаващ орган. В случай, че нотификацията трябва да бъде насочена към Агенцията в ролята ѝ на разрешаващ орган, тя следва да бъде подадено чрез ИТ инструмент, който ще бъде разработен от Агенцията. 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. Този ИТ инструмент може да бъде използван от НОБ, ако те са създали необходимите условия заедно с Агенцията.

Препоръчително е субектът, управляващ изменението, да използва за нотификацията си образеца, предоставен в приложение XV, и нотификацията да съдържа информацията, посочена в приложение XIII.

За случаите, в които разрешаващият орган реши да оцени дадена нотификация, в приложение XIV е предоставена помощ за извършване на оценяването, като се дават насоки относно аспектите, които подлежат на оценяване. За мотивираното си решение относно съответната нотификация разрешаващият орган може да използва образеца, който е даден в приложение XVI.


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Когато Агенцията като разрешаващ орган е получила нотификация, разрешаващият орган може да е необходимо да се консултира със съответните НОБ за района на използване в случаите, когато трябва да се извърши проверка на параметрите съгласно националните правила. При поискване съответните НОБ за района на използване следва да предоставят на разрешаващия орган както следва:

- потвърждение относно пълнотата и достатъчната обоснованост на предоставената информация или списък на липсващата информация (проверка на пълнотата); и
- да информират разрешаващия орган за правилната или неправилната категоризация по отношение на основните проектни характеристики, обхванати от националните правила.

Съответните НОБ за района на използване следва да отговорят на искането без ненужно забавяне и поне в тримесечен срок от искането за проверка на параметрите съгласно националните правила и в едномесечен срок от искането за проверка на пълнотата, с цел да се даде на разрешаващия орган достатъчно време да вземе мотивираното си решение в рамките на максималния срок от 4 месеца.

**Привеждане на возило в съответствие с друга разрешена версия на тип возило и/или вариант на тип возило на типа возило**

Изменения в разрешено возило, направени с цел привеждане на возилото в съответствие с друга версия на разрешен тип возило и/или вариант на тип возило на този тип возило ще породят необходимост заявителят да издаде нова декларация за съответствие с типа возило. Това се дължи на обстоятелството, че декларацията за съответствие с типа е съставена за конкретна версия и/или вариант на тип возило. Следователно за возилото ще бъде необходимо да бъде издадено и разрешение за пускане на возило на пазара въз основа на новата декларация за съответствие с типа возило. В този случай то ще бъде третирано като разрешение при съответствие с типа.

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

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 2
- Член 3
- Член 4
- Член 6
- Член 7
- Член 13
- Член 14
- Член 15
- Член 21
- Член 24
- Приложение III

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.

**Идентифициране на приложимите правила**

В правилата (по-специално в ТСОС и националните правила) следва да е ясно какъв е техният обхват и кога се прилагат. Приложими са тези правила, 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.

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

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

системата за обслужване на едно гише, правилата (TCOC и националните правила) следва да предвиждат преходни механизми. Има и възможност за неприлагане на TCOC съгласно член 7 от Директива (ЕС) 2016/797; в член 7, параграф 1, буква а) е посочен случаят, който има вероятност да бъде приложим между фазата на проектиране и подаването на заявление за искане на разрешение (*„...който е в напреднал етап на развитие или е предмет на договор в процес на изпълнение към датата на прилагане на съответния/съответните TCOC“)*.

Във всяка TCOC или национално правило следва ясно да бъде посочено коя от разпоредбите се прилага по отношение на:

- единствено нови типове возила и подсистеми при първо разрешение;
- съществуващите вече разрешени типове возила (което означава, че за съществуващите типове ще се изисква подновено разрешение за тип возило);
- съществуващите возила и техните типове возила, когато има ново разрешение след подновяване или модернизиране; и/или
- всички вече въведени в експлоатация возила и преходните механизми за тези возила.

Изискванията, свързани с техническата съвместимост с мрежата са определени в TCOC (включително специфичните случаи) и в националните правила.

Сроковете за разпоредбите следва да са различни за различните параметри в зависимост от риска/разходите/ необходимото време за прилагане на изменението. Следва ясно да бъде посочено от коя дата се прилагат разпоредбите.

По принцип в преходните механизми в TCOC също следва ясно да се посочва коя версия може да се приложи. Пример за това е Регламент (ЕС) 2016/919, където TCOC, съдържаща базова линия 3, допуска да се прилага и базова линия 2.3.0d.

В глава 7 на TCOC (която съдържа разпоредбите относно прехода към прилагането на TCOC) следва да се поясни за всеки параметър кои версии на изискванията за този параметър може да бъдат използвани и при какви обстоятелства.

Возилата, които са разрешени за пускане на пазара и не са предмет на модернизиране/ обновяване, следва да да продължат да бъдат разрешени, а в обичайния случай TCOC не следва да съдържат никакви изисквания, които биха наложили изменения в тези возила. В случай на модернизиране/ обновяване на возило, разрешено за пускане на пазара, обаче в TCOC следва да се посочва кога е необходимо ново разрешение и кои от разпоредбите се прилагат. Случаят, когато вече разрешени возила са засегнати от нова TCOC, се очаква да бъде изключение и би изисквал стратегия, която взема предвид очакваните разходи, ползи и последици върху засегнатите участници и наличието на подходящи преходни механизми (вж. член 4, параграф 3, буква е) от Директива (ЕС) 2016/797). Целта е постепенно да се постигне целевата система (вж. член 4, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797).

**Несъвършенства на TCOC**

Несъвършенствата на TCOC са текстови грешки, пропуски, грешки в превода или в техническото съдържание или други несъответствия, както е посочено в член 6 от Директива (ЕС) 2016/797.

Член 6 от Директива (ЕС) 2016/797 обхваща процеса на коригиране на несъвършенствата на TCOC.

Несъвършенствата на TCOC се класифицират в следните категории:

1. Типографски грешки (правописни и печатни грешки, грешки в изчисленията, текст без смисъл, грешки при форматиране, липсващи думи, липсващи цифри), както и очевидни грешки в превода (напр. несъмнени, лесно откриваеми в преведената версия при сравняване с оригиналната версия на английски език).
2. Съществени лингвистични несъвършенства и несъвършенства в превода, които може да засегнат съдържанието на TCOC.
3. Технически несъвършенства, които трябва да бъдат анализирани от експертите на Агенцията.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

4. Грешки от критично значение.
5. Грешки от критично значение, които спешно трябва да бъдат коригирани.

В зависимост от категорията на несъвършенството:

- Агенцията може да извърши обикновена проверка или да предостави техническо становище, което съставлява приемлив начин за постигане на съответствие.
- Комитетът за оперативна съвместимост и безопасност на железопътния транспорт (RISC) или просто се уведомява, или се иска от него да одобри техническото становище. Във втория случай становището на RISC се записва в протокола от съответното заседание на RISC.
- В зависимост от важността и спешността на корекцията законодателният акт за прилагане на изменението може да бъде включен в текущо преразглеждане.
- Грешки от категория 1 (типографски грешки) може да бъдат коригирани чрез поправка, публикувана в Официалния вестник на Европейския съюз (обикновено в рамките на няколко седмици).

При откриване на несъвършенства на ТСОС, от Агенцията следва да бъде поискано да издаде становище, което при определени условия може да бъде публикувано и използвано от всички заинтересовани лица (включително представителите на промишлеността и нотифицираните органи) като приемлив начин за постигане на съответствие до преразглеждането на съответните ТСОС.

Несъвършенствата на ТСОС, които вече са приети, са публикувани в Официален вестник на Европейския съюз. Несъвършенствата на ТСОС, които все още са в процес на изготвяне от Агенцията или са на някоя от следващите стъпки от процеса на одобрение, не могат да бъдат намерени в Официален вестник на Европейския съюз. Актуализиран списък на несъвършенствата на ТСОС обаче се предоставя редовно на заседанията на RISC. Най-новата версия на този актуализиран списък може да бъде намерена на уебсайта на Агенцията на следния адрес:

- http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/DeficienciesTSIs.aspx

Несъвършенствата на ТСОС, които са публикувани в Официалния вестник на Европейския съюз или на уебсайта на Агенцията, следва да бъдат взети предвид по време на процеса на установяване на изискванията.

Управлението на несъвършенствата на ТСОС се отнася до коригирането на съдържанието на ТСОС, както е посочено в член 5, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797. То не засяга промените в техническите документи, публикувани от Агенцията и посочени в ТСОС. По подобен начин настоящият документ не обхваща процедурата за управление на промените за документите по отношение на спецификациите и документите за ERTMS, изброени в ТСОС за контрол, управление и сигнализация.

Различия между преведените версии на ТСОС:

Когато грешка в превода се явява грешка от критично значение, тя се поправя чрез официален процес, който включва техническо становище на Агенцията, съгласие на Европейската комисия и одобрение от Комитета за оперативна съвместимост и безопасност на железопътния транспорт (RISC). При изготвянето на техническото си становище Агенцията не използва версията на английски език като базова версия, защото всички езикови версии на ТСОС имат еднакъв статут.

**Неприлагане на ТСОС**

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

Следователно разрешението за тип возило ще бъде валидно само за сериите от возила, за които държавите членки са разрешили на заявителя да не прилага една или повече ТСОС или части от тях. Ако даден производител иска да получи разрешение за нова или за по-късна серия от возила от този

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

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.

Насоките относно процеса на неприлагане на ТСОС се разработват от Комисията.

**ТСОС и национални правила**

В ТСОС и в указанията за тях следва ясно да се посочват возилата, които попадат в техния обхват.

Що се отнася до возилата, които попадат в обхвата на Директива (ЕС) 2016/797 и в обхвата на ТСОС, в Единната база данни от правила са събрани приложимите национални правила, а Агенцията следва да извърши преглед на тези национални правила.

Националните правила за возила, които попадат в обхвата на Директива (ЕС) 2016/797 и в обхвата на ТСОС, следва да бъдат класифицирани от Агенцията в съответствие с член 14, параграф 10 от Директива (ЕС) 2016/797 с цел да се улесни взаимното им приемане в различните държави членки. Заявителят следва да направи справка в Единната база данни от правила, за да извлече тези класификации за идентифицираните приложими национални правила. За националните правила, които са класифицирани като еквивалентни за съответния район на използване, заявителят може да избере да приложи националното правило само за една от съответните държави членки. Оценката за съответствие следва да бъде направена съгласно избраното национално правило.

До приключването на работата по Единната база данни от правила и нейното попълване (миграцията е планирана за края на 2019 г.), заявителят следва да прави справка в базата данни на референтните документи, която понастоящем е инструментът за публикуване и класифициране на националните правила, отнасящи се до разрешаването на возила.

За возила, които попадат 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):

- националните правила следва да бъдат нотифицирани от държавите членки;
- Агенцията следва да прегледа тези национални правила (в съответствие с членове 13 и 14 от Директива (ЕС) 2016/797 и членове 25 и 26 от Регламент (ЕС) 2016/796); и
- Единната база данни от правила следва да съдържа всички национални правила.

Държавите членки следва да приемат национални правила, за да гарантират, че возилата, които не попадат в обхвата на ТСОС, ще отговарят на съществените изисквания.

Тези национални правила следва да бъдат разработени и нотифицирани в съответствие с член 14 от Директива (ЕС) 2016/797, като по-специално следва да са леснодостъпни, да са публично достояние и да е използвана терминология, която всички заинтересовани страни могат да разберат.

Обхватът на параметрите, които трябва да бъдат обхванати от тези правила, трябва да бъде определен на равнището на държавите членки, като се вземат предвид и изискванията, които са необходими за частта от района на използване от трамваи-влакове, която не попада в обхвата на Директива (ЕС) 2016/797 (обикновено частта, свързана с експлоатацията върху железопътна инфраструктура с олекотена конструкция, която е част от експлоатацията на трамваите-влакове).

**Частичен избор на изисквания от по-нова версия на дадена ТСОС в сравнение с приложимата за оценяването ТСОС**

Като основен принцип вземането на изисквания от различни версии на ТСОС не е разрешено. Всяка ТСОС представлява „пакет“, който следва да бъде спазван като пакет. Следователно по време на жизнения цикъл на возилото не се разрешава подход „на парче“ към спазването на ТСОС, въз основа на техни различни версии, освен ако това не се разрешава/ изисква изрично в ТСОС. Когато обаче част от дадено возило е изменена, приложимата версия на ТСОС следва да бъде приложена към частта, която е изменена, но не и към останалите части от возилото.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Частичен избор на изисквания от по-нова версия на дадена ТСОС в сравнение с приложимата за оценяването ТСОС (включително отпаднали изисквания) може да се направи:

- в началото на проекта, поради обстоятелството, че преходният период в ТСОС позволява използването на стари версии; и/или
- на по-късните етапи на процеса, поради публикуването на нова версия на ТСОС.

Ако за дадена подсистема е възможен частичен избор на изисквания от по-нова версия на дадена ТСОС в сравнение с приложимата за оценяването ТСОС (включително отпаднали изисквания), в ТСОС следва да бъде посочено до каква степен и при какви условия това е разрешено. Нотифицираните организации следва да приемат частичния избор на изисквания от по-нова ТСОС, ако това, което иска заявителят, е в съответствие с посоченото в ТСОС. Нотифицираната организация обаче носи отговорност за издаването на „ЕО“ сертификат, така че тя следва да провери цялостната съгласуваност на набора от изисквания, използван по време на процеса на сертифициране.

Когато с нова версия на ТСОС се създава ново или променено изискване, следва да бъде ясно дали и кога то се прилага за возила, които са разрешени съгласно по-ранни версии на тази ТСОС.

Когато в ТСОС се премахва някакво изискване в сравнение с предишни версии, тогава следва да се прилага „пакетният“ принцип и возилата, разрешени съгласно старата ТСОС, трябва да останат в пълно съответствие със старата ТСОС, така че тяхната конфигурация да е стабилна и съвместимостта им към момента на разрешението да бъде запазена. Когато обаче дадено изискване е премахнато поради това, че не е необходимо, тогава в новата ТСОС следва да се посочи като част от преходните механизми, че вече не се изисква возилата, разрешени съгласно по-ранната версия на ТСОС да съответстват на премахнатото изискване.

**Приемливи начини за постигане на съответствие**

Разрешаващият орган и/или НОБ за района на използване не следва да поставят под въпрос прилагането на приемливи начини за постигане на съответствие или на приемливи национални начини за постигане на съответствие.

Комисията следва да предостави приемливите начини за постигане на съответствие след като Агенцията издаде техническо становище. Държавите членки следва да предоставят приемливите национални начини за постигане на съответствие.

Следва да се отбележи, че:

- приемливите начини за постигане на съответствие, издадени от Агенцията, са на разположение на уебсайта на Агенцията и/или в Комисията (напр. списък на RISC с несъвършенствата на ТСОС и т.н.).
- Несъвършенствата на ТСОС са разгледани в член 6 от Директива (ЕС) 2016/797, което означава, че до преразглеждането на ТСОС становището на Агенцията може да бъде използвано за всеки проект. „Оценяването на проекти“ означава проверка на съответствието.
- Техническото становище на Агенцията винаги е обосновано.
- При процедурата за управление на несъвършенствата на ТСОС следва да се вземат предвид „приемливите начини за постигане на съответствие“.
- Техническото становище, издадено от Агенцията, може да обхваща различни въпроси, като например несъвършенствата на ТСОС или начините за постигане на съответствие с ТСОС. Техническото становище може да се превърне в „приемлив начин за постигане на съответствие“.
- По отношение на презумпцията за съответствие трябва да се вземат предвид други документи (напр. указанията за ТСОС).

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

**Иновативни решения**

Агенцията може да издава становища и в случай на иновативни решения (както те са определени в ТСОС). В този случай:

- производителят информира Комисията как иновативното решение допълва/ се отклонява от изискванията на ТСОС;
- Агенцията издава становище относно иновативното решение по искане на Комисията. Становището може да съдържа незадължителни препоръки, ако е целесъобразно;
- Комисията издава становище (положително или отрицателно). Ако решението е отрицателно, иновативното решение не може да бъде приложено;
- Агенцията използва положителното становище, издадено от Комисията, за да измени ТСОС; и
- заявителите и нотифицираните организации могат да използват издаденото становище като „приемлив начин за постигане на съответствие“ до приемането на преразгледаната ТСОС.

Разрешаващият орган следва да приеме описаното по-горе прилагане на „приемлив начин за постигане на съответствие“.

Следва да се отбележи, че:

- Той трябва да се приложи на ранен етап, по време на „предварителното проектиране“ и по принцип не следа да се свързва с конкретен проект, тъй като целта е да се преразгледат ТСОС.
- Към момента системата за обслужване на едно гише не е предвидена да работи като инструмент за управление на аспектите, свързани с иновативните решения.
- Процедурата за коригиране на несъвършенствата на ТСОС и процедурата за иновативните решения са независими от процеса на разрешаване на железопътни возила.

Относно процедурата за иновативни решения:

- Иновативните решения са посочени в ТСОС, като има описание на процедура с цел преразглеждане на ТСОС, в която те се вземат предвид.
- Издаването на техническо становище след подаването на искане за иновативно решение е сходно на процеса на изготвяне на ТСОС; може да се провеждат консултации с представители от сектора.
- Това може да бъде направено в работна група (ако има действаща работна група) или чрез мрежата на НОБ и мрежата на представителните организации; вж. член 38, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2016/796 (който препраща към член 10, параграф 2), където се посочва, че „становищата във връзка с изменението на всеки акт, приет въз основа на Директива (ЕС) 2016/797 или Директива (ЕС) 2016/798“ са „приемлив начин за постигане на съответствие“.

**Приемливи национални начини за постигане на съответствие:**

Държавите членки могат да издават приемливи национални начини за постигане на съответствие като начини за постигане на съответствие с националните правила. В Директива (ЕС) 2016/797 се посочва, че определянето на процеса на издаване на национални начини за постигане на съответствие е национална отговорност:

- Държавата членка издава „приемливи национални начини за постигане на съответствие“.
- Заявителят и избраните организации могат да използват „приемливите национални начини за постигане на съответствие“, издадени от държавите членки.

„Приемливите национални начини за постигане на съответствие“:

- Са обвързани с национално правило и не следва да създават конфликт или припокриване с ТСОС.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

- Следва да бъдат събрани чрез Единната база данни от правила в съответствие с член 27 от Регламент (ЕС) 2016/796 (с цел прозрачност и техническа съвместимост с ТСОС и националните правила).
- Не е необходимо да бъдат нотифицирани, тъй като не са задължителни. Съгласно проекта за изчистване на националните правила обаче всяко изменение в правилата или в приложените „приемливи национални начини за постигане на съответствие“ ще подлежи на преглед от страна на Агенцията.
- В Единната база данни от правила са събрани „приемливите национални начини за постигане на съответствие“ във връзка с националните правила.

Несъвършенствата в дадено национално правило следва да бъдат коригирани от държавата членка чрез издаване на нова версия на въпросното национално правило.

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

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 13
- Член 14
- Член 21

Националните правила за разрешаване на железопътни возила трябва да бъдат структурирани в съответствие с приложението към Решение (ЕС) 2015/2299. 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 държава членка.

ТСОС и националните правила следва да предоставят достатъчна информация относно фазите на оценяване за всяко изискване.

Вж. точка 3.3.4 за повече подробности относно използването на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията от страна на заявителя и/или железопътното предприятие с цел доказване/ гарантиране на безопасността по време на изпитванията по железопътната мрежа.

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

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21

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. Управителят на инфраструктура не следва да иска от заявителя да извършва изпитване по железопътната мрежа и не следа да налага никакви технически изисквания относно проекта на возилото (вж. точка 3.2.3.4 за отговорностите на управителя на инфраструктура).

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

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 държава членка и нейната нормативна уредба, увереността, че рисковете от експлоатирането на возилото се управляват, обикновено се осигурява чрез комбинация от:

(а) временно разрешение за използване на возилото за изпитване по железопътната мрежа, когато това е предвидено в националната нормативна уредба;

(б) прилагане на системата за управление на безопасността на железопътното предприятие;

(в) оценяване на рисковете за безопасността, свързани с използването на возило, за което все още не е потвърдено, че отговаря напълно на съществените изисквания; и

(г) провеждане на изпитванията по железопътната мрежа в съответствие с процедурите на управителя на инфраструктура във връзка с тези изпитвания.

По-долу са дадени няколко пояснения за всеки един от различните подходи за управление на рисковете, свързани с използването на возилото за изпитвания по железопътната мрежа, които се основават на действащите практики в различните държави членки.

**(а) Временно разрешение за използване на возило за изпитване по железопътната мрежа**

Настоящият раздел се прилага само когато в нормативната уредба на държавата членка е посочено, че се изисква временно разрешение за използване на возило за изпитване по железопътната мрежа. В този случай в националната нормативна уредба следва да се посочва следното:

- 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.

Препоръчително е при вземането на решение дали да издаде временно разрешение съответният НОБ да извърши оценка на следните подробни елементи:

- Съответствието с ТСОС:
  - представени междинни декларации за проверка във връзка с проекта;
  - валидна „ЕО“ декларация за съответствие или годност за употреба на всеки от съставните елементи на оперативната съвместимост; и
  - извършени са всички оценки, приложими за обхвата на заявлението за искане на временно разрешение, като например:
    - преглед на проекта;
    - изпитване на типа; и
    - надзор на системата за управление на качеството.

- Съответствието с националните правила:
  - както и при съответствието с ТСОС, извършени са всички оценки, приложими за обхвата на заявлението за искане на временно разрешение за използване на возило за изпитване

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

по железопътната мрежа (преглед на проекта, изпитване на типа, надзор на системата за управление на качеството и т.н.).

- Оценката на риска обхваща както изменението в железопътната система, породено от изпитванията по железопътната мрежа, което оказва влияние върху безопасността, така и/или доказването, че аспектите от проекта на возилото, които не са обхванати от технически правила или все още не са оценени спрямо технически правила (ако има такива) позволяват безопасна експлоатация по време на предложените изпитвания по железопътната мрежа (вж. раздели „Прилагане на системата за управление на безопасността на железопътното предприятие“ и *„Оценяване на рисковете“* по-долу).
- Планирането на изпитванията по железопътната мрежа, които трябва да бъдат извършени, предоставя достатъчно равнище на детайлност и подходящи данни, за да могат те да се извършат:
  - безопасно; и
  - при подходящо ниво на техническа съвместимост.
- Планирането на изпитванията по железопътната мрежа, които трябва да бъдат извършени, следва да обхваща поне:
  - аспектите от изпитванията по железопътната мрежа, за които се използва системата за управление на безопасността на железопътното предприятие;
  - спецификациите за изпитванията, които са от значение за участниците:
    - за железопътното предприятие – определяне на такива оперативни въпроси като скорост и влошени условия;
    - за управителя на инфраструктура – идентифициране на всички специални условия на инфраструктурата, необходими за изпитванията по железопътната мрежа, като състояние на главите на релсите, механизми за сигнализация, механизми за захранване за осигуряването на електрическа тяга и затваряне на прелези.
  - последователността на изпитванията по железопътната мрежа, включително критериите за успешно/ неуспешно приключване на дадено изпитване и започване на следващото изпитване;
  - поддръжката на возилото по време на изпитванията по мрежата; и
  - оперативната документация, необходима за използването на возилото за изпитванията по железопътната мрежа, като например наръчник на машинистите.

WITHDRAWN

Срокът за решението на съответния НОБ не е определен в Директива (ЕС) 2016/797, нито в Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията; препоръчително е НОБ да вземе своето решение не по-късно от два месеца след получаването на заявлението. След като решението бъде взето, железопътното предприятие и управителят на инфраструктура 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.

Съответният НОБ следва да вземе решението си въз основа на информацията, предоставена от заявителя, макар че следва да провери и дали няма някаква информация от значение, която да е записана съгласно член 8, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, и да я вземе предвид във връзка с механизмите за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа.

Ако съответният НОБ достигне до заключение, че заявлението е удовлетворително, той издава временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа, което е


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

ограничено до обхвата на изпитванията, които ще бъдат извършени по железопътната мрежа. Това ограничение може да бъде по отношение на конкретно изпитване по железопътната мрежа или на серия от изпитвания по железопътната мрежа, по отношение на срока, в рамките на който може да бъдат проведени изпитвания по железопътната мрежа, или по отношение на други аспекти.

След изтичането на срока временното разрешение вече не е валидно и при необходимост от по-нататъшни изпитвания по железопътната мрежа трябва да бъде получено допълнително временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа от съответния НОБ. Когато изпитванията по мрежата бъдат завършени, заявителят следва да подаде заявление за искане на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара по обичайния начин.

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.

Ако е необходимо временно разрешение за следващи возила за целите на извършването на изпитвания по железопътната мрежа и няма изменение в проекта на возилата, тогава вече представените на съответния НОБ документи за искане на временно разрешение за първото возило следва да се считат за валидни и не следва да бъдат проверявани отново.

Ако има изменения между първото(ите) возило(а), което ще бъде изпитвано по железопътната мрежа, и някое от следващите возила, тогава заявителят следва да посочи ясно кои части от предоставената документация за първото(ите) возило(а) продължават да са валидни за следващото(ите) возило(а) и да предостави необходимата документация, обхващаща изменените аспекти, по-специално:

- направените изменения въз основа на резултатите от изпитванията по железопътната мрежа, извършени при използване на първото(ите) возило(а); и
- плана за изпитванията и последователността на изпитванията по железопътната мрежа за следващото(ите) возило(а).

Препоръчително е заявителят, съответният НОБ и управителят на инфраструктурата 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 управителя на инфраструктурата да въведе механизмите за целия план на изпитванията по железопътната мрежа. Възможно е този процес да се комбинира с надзор от страна на съответния НОБ, когато е необходима увереност в ефективността на механизмите за използване на возилото(ата) за изпитвания по железопътната мрежа.

**(б) Прилагане на системата за управление на безопасността на железопътното предприятие**

Независимо дали националната нормативна уредба на дадена държава членка включва правно изискване за издаване на временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа, железопътното предприятие, което експлоатира возилата за изпитвания по железопътната мрежа, следва да използва системата си за управление на безопасността, 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 железопътното предприятие 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.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

За целите на използването на возила за изпитвания по железопътната мрежа за района на използване системата за управление на безопасността на железопътното предприятие 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 железопътното предприятие 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. раздела „Временно разрешение за използване на возило за изпитвания по железопътната мрежа“ по-горе). Във всички случаи те трябва да приложат Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, 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 в Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията (по-долу).

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

- интерфейса с управителя на инфраструктурата;
- 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.

Системата за управление на безопасността 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.

**(в) Оценяване на рисковете**

Използването на возило за изпитания 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 железопътното предприятие и на управителя на инфраструктура, ако липсва процес за издаване на временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа.

От гледна точка на возилото и неговата експлоатация, предложител може да бъде заявителят за разрешение, за когото изпитванията по железопътната мрежа ще предоставят данни за спазването на правилата, или железопътното предприятие, което ще носи отговорност за експлоатацията на влака по време на изпитванията по железопътната мрежа. Във всеки от случаите както заявителят, така и железопътното предприятие ще трябва да си сътрудничат, за да се гарантира, че при оценяването на

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

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 оценяването на рисковете от предложителя следва да се вземе предвид сложността, за да се прецени дали е достатъчен един доклад за оценка на безопасността или оценката на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) следва да се извърши на няколко етапа в хода на изпитванията по железопътната мрежа. 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.

**(г) 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 3.3.4) и следва да описват:

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

Управителят на инфраструктура 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).

Управителят на инфраструктура следва да предостави на заявителите и на железопътните предприятия 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 управителя на инфраструктура 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 управителят(ите) на инфраструктура осигурява(т) възможност необходимите изпитвания по мрежата да се извършат в посочените по-горе срокове.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

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

### *3.3.6. Член 20: Идентифициране на предвидените условия за използване на возилото и други ограничения*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

Условията за използване и другите ограничения са част от проекта на возилото и съставляват границите на предвижданото използване на возилото. Има три общи етапа на идентифициране на условията за използване и другите ограничения:

- идентифицират се на етапа на проектирането;
- произтичат от оценяването на съответствието; и
- наложени са от разрешаващия орган и от съответните НОБ за района на използване.

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 проекта на возилото и предвидените условия на експлоатация.

Условията за използване и другите ограничения следва да бъдат формулирани от техническа гледна точка, като например основни проектни характеристики на типа возило, а не по географски район (напр. линия между А и Б).

В резултат от оценката на съответствието (етап 3: оценка на съответствието, вж. точка 3.5) може да бъде необходимо да се добавят допълнителни условия и ограничения 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 и ограничения за използване се определят от заявителя след съгласуване със съответните организации за оценяване.

Като част от оценката за съответствие спрямо приложимите хармонизирани стандарти може да бъдат идентифицирани известни ограничения, произтичащи от неизправност в оборудването, като например намаляване на скоростта при намаляване на въздуха в пневматичното окачване. Не се предвижда в условията за използване и другите ограничения 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 и ограниченията за използване ще 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 Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията за изискванията, свързани с безопасността (съществено изискване за безопасност в рамките на подсистемите и безопасното интегриране на подсистемите).

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 и ограничения за използване, идентифицирани преди този етап, следва да бъдат посочени в заявлението за искане на разрешение.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Разрешаващият орган и/или НОБ за района на използване могат да определят допълнителни условия за използване и други ограничения в резултат от тяхната оценка на заявлението и на досието, придружаващо заявлението (етап 5: разглеждане на заявлението, вж. точка 3.7).

В издаденото разрешение за тип возило и/или за пускане на возило на пазара (етап 6: окончателна документация и разрешение, вж. точка 3.8) следва да са отразени всички идентифицирани условия за използване на возилото и други ограничения.

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

Условията за използване и другите ограничения:

- следва да се основават на необходимите оценявания;
- може да изискват преговори и споразумение между заявителя, железопътното предприятие, ползвателя и/или управителя на инфраструктура, 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 системата му за управление на безопасността;
- трябва да бъдат изяснени преди издаването на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара и поради това следва да бъдат включени в заявлението за искане на разрешение съгласно приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията. Разрешаващият орган следва да включи в издаденото разрешение условията за използване и другите ограничения, които заявителят е посочил;
- следва да бъдат подложени на кръстосана проверка от съответната оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), когато са свързани с безопасността, с цел да се гарантира, че са съгласувани с процеса за оценяване на риска, извършен от заявителя, и не създават допълнителни рискове за безопасността;
- ролята на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) е да провери дали е бил приложен при необходимост процесът за оценяване на риска, предвиден в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията. Ролята на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) не е да проверява дали условията за използване и другите ограничения, 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 и другите ограничения, необходими за коригиране на несъвършенствата на ТСОС и/или националните правила.
- нотифицираните организации и/или избраните организации – всяка от тях за частите, за които отговаря – също следва да извършат кръстосана проверка на условията за използване и другите ограничения с цел да потвърдят, че те са съгласувани с извършените оценявания; и
- разрешаващият орган и/или съответните НОБ за района на използване не следва да проверяват дали условията за използване и другите ограничения (включително външните ограничения) са разумни от търговска гледна точка (напр. ако рискът не отговаря на договорните задължения на производителя към железопътното предприятие, да налагат условия за използване и други ограничения, които може да затруднят експлоатацията на возилото). Обхватът на оценяването следва да бъде ограничен до съгласуваността, пълнотата и релевантността (включително кръстосаните проверки от страна на съответните организации за оценяване) на набора от условия за използване и други ограничения.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

### *3.3.7. Член 21: Идентифициране на оценяванията на съответствието*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 15
- Приложение IV

**Валидност на 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 изпитване 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. и 3.9.2. По-специално ТСОС може да съдържат преходни разпоредби, които засягат валидността на разрешението за тип возило независимо от валидността на свързаните „ЕО“ сертификати.

Валидността/датата на изтичане на валидността на сертификатите за проверка, издадени от нотифицираните организации, следва да е в съответствие с акта за изпълнение във връзка с решението относно модулите.

В случай на изменения на вече разрешен тип возило заявителят следва да информира организацията(ите) за оценяване на съответствието, която(които) съхранява(т) техническата документация, свързана с „ЕО“ прегледа на типа, за всички изменения, които може да засегнат съответствието на подсистемата с изискванията на съответните ТСОС 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.

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

**Междинна декларация за проверка (ISV)**

Роли и отговорности при използване на междинните декларации за проверка (ISV):

Заявител

- Решава дали подсистемата трябва да се раздели на части; и
- определя за кои части на подсистемата или за коя част от процедурата за проверка (както е определена в модулите за оценяване) е необходима ISV от нотифицираната организация.

Нотифицирана организация (ISV)

- Извършва необходимите оценявания в съответствие с разделянето на подсистемата или частта от проверката, направена от заявителя; и
- издава ISV.

Нотифицирана организация (подсистема)

- Когато има издадена ISV, я взема предвид преди да издаде своя сертификат за проверка;
- проверява дали ISV правилно обхващат съответните изисквания на ТСОС;
- проверява всички аспекти, които не са обхванати от ISV; и
- проверява окончателното изпитване на подсистемата като цяло.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Избрана организация (подсистема)

- Предвидено е единствено нотифицираните организации да издават ISV, но принципът mutatis mutandis може да дава възможност за прилагане на същия подход за избраните организации в случая на националните правила.
- Ако процедурите за оценяване по отношение на националните правила не са определени в националното законодателство, препоръчително е модулите да се прилагат, както са определени в съответните TCOC.

Допълнителна информация

Заявителят може да поиска проверки да бъдат извършени за всяка от частите, на които е решил да раздели подсистемата. Разделянето на подсистемата може да се направи по различни критерии в зависимост от нуждите на заявителя.

Нотифицираната организация може да издаде междинна декларация за проверка (ISV) съгласно съответните TCOC, която да обхваща част от подсистемата или част от процедурата за проверка (проекта, производството или изпитването). Проверките следва да се правят само по отношение на следните етапи от процедурата за „ЕО“ проверка:

- общ проект (напр. SB преглед на проекта/типа);
- производство: производство, сглобяване на съставните елементи и цялостна настройка (напр. SD); и/или
- окончателно изпитване (напр. SD).

ISV може да бъде предоставена само ако има доказателства за всички съответни изисквания на TCOC (включително изпитване на типа, ако е необходимо, напр. за SB). Някои части на подсистемата са обхванати от изискванията на TCOC, което може да бъде доказано, без да е необходимо да се провеждат динамични изпитвания по мрежата, и могат да бъдат обхванати от ISV (напр. габарити, Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията, точка 4.3.2.1; или якост на конструкцията на возилата, Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията, точка 4.2.2.4).

Следователно ISV може да бъде полезна за:

- получаване на временно разрешение за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа; и
- съставяне на „ЕО“ сертификат за проверка.

ISV не могат да се използват като заместител на „ЕО“ сертификата за проверка.

Когато нотифицираната организация, която отговаря за подсистемата, използва ISV, е допустимо модулите, използвани за ISV и за общата оценка от проверката, да бъдат различни.

**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 проекта 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 проектното експлоатационно състояние на возилото по време на целия му жизнен цикъл.

Изискванията относно документацията за поддръжката са описани в TCOC.

Ето защо свързаните с поддръжката проверки, които трябва да се извършат преди издаването на разрешение, следва да бъдат ограничени до предписаните в TCOC, като ще бъдат обхванати от „ЕО“

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

сертификатите, издавани от нотифицираните организации, и от „ЕО“ декларацията за проверка, издавана от заявителя.

За аспектите на поддръжката, обхванати от националните правила, избраните организации ще извършват работата съвместно с нотифицираните организации и тя ще бъде обхваната от „ЕО“ декларацията за проверка, издавана от заявителя. Националните правила може да покриват само аспекти, свързани с поддръжката на возилата, които не попадат в обхвата на ТСОС.

Документацията, свързана с поддръжката, следва да бъде включена в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, което се съставя от заявителя.

В случай на 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 железопътното предприятие съгласно разпоредбите на системата му за управление на безопасността.

## 3.4. Глава 3 – Етап 2: Предварителна процедура

### *3.4.1. Член 22: Предварителна процедура*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21

Предварителната процедура обхваща целият предварителен официален обмен на информация между заявителя, разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване. За добра практика се счита участието на ранен етап на други страни, които не играят официална роля в процеса на разрешаване на возила, с цел да се улесни подготовката на заявлението. Това може да включва, по искане на заявителя:

- държава членка за неприлагане на ТСОС;
- нотифицирана организация за преглед на процедурите, включително идентифициране/потвърждаване на приложимите за проекта ТСОС;
- избрана организация за преглед на процедурите, включително идентифициране/потвърждаване на приложимите за проекта национални правила;
- оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) за преглед на процедурите, приложими за проекта; и
- управител на инфраструктура за процедурите за изпитванията по железопътната мрежа, когато такива са необходими.

Не са описани по-неофициалните части като например организиране на срещи, разпространение на информация и т.н. Правният текст предоставя гъвкавост на разрешаващия орган/НОБ за района на използване да вземат решение относно естеството и степента на съответното им участие в дейностите по предварителната процедура що се отнася до равнището на тяхното участие на база конкретния случай (напр. само една информативна среща, само обмен на писма по електронната поща, отделяне само на един експерт и т.н.).

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.

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

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

обслужване на едно гише, както е описано в точка 3.6.4. Предварителните обсъждания между разрешаващия орган/съответните НОБ за района на използване и заявителя обаче могат да се проведат след определянето на базовото състояние при предварителната процедура и преди подаването на заявлението от заявителя.

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. – 3.4.4, и заявителят няма да извлече ползите от предварителната процедура, описани по-долу.

Ако обаче заявителят поиска да се проведе предварителна процедура:

- Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване са длъжни да предоставят тази услуга на заявителя срещу определена такса.
- Заявителят носи отговорност за изготвянето на предложение за предварителна процедура в сътрудничество с организациите за оценяване на съответствието и управителя на инфраструктура, ако е необходимо.
- Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване следва да вземат решение относно естеството и степента на съответното им участие в дейностите по предварителната процедура.
- Съответните НОБ за района на използване следва да подготвят разпоредбите, посочени в член 37, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, вж. точка 3.7.7.
- Разрешаващият орган следва да се свърже по целесъобразност със заявителя и със съответните НОБ за района на използване, с цел обсъждане на съдържанието на базовото състояние при предварителната процедура и – ако се приеме, че това е от значение за заявлението – дали има някаква приложима информация, записана съгласно член 8, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, и тя да се вземе предвид, вж. точка 3.7.10.
- Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване следва да прегледат и да съгласуват предложеното базово състояние при предварителната процедура.

WITHDRAWN

Предварителната процедура следва да позволява както присъствени срещи с всички съответни страни, така и избор на алтернативи като телефонни/видеоконферентни разговори, за да се намалят времето за пътуване и разходите. Заявителят следва да води документация за срещите, като изготвя и предоставя за преглед и одобрение протоколите от срещите на всички участници. Документацията за срещите може да бъде архивирана в системата за обслужване на едно гише.

Ако се установят несъответствия (вж. точка 3.5.7), те следва:

- незабавно да бъдат отстранени; и
- да не бъдат пренасяни в заявлението.

Ако обаче по време на предварителната процедура има 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 (вж. точка 3.7.11). Същият подход на използване на дневник за вписвания (issues log) от етапа на предварителната процедура е силно препоръчителен и в случай, че разрешаващият орган е НОБ. 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


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

заявлението за искане на разрешение. Проблемите от предварителната процедура няма да бъдат 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.

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;
- потвърждаването, че на заявителя е била представена достатъчно информация, така че той да знае какво се очаква от него, включително за определянето на обхвата на заявлението;
- достигането до общо разбиране за тълкуването на приложимите правила (по-специално преходните клаузи) с оглед на определянето на базовото състояние за приложимите правила (за повече информация относно приложимите правила вж. точка 3.3.3); и
- поясняването на начина, по който ще се ръководи процесът на разрешаване на железопътни возила и по който ще се вземат решенията.

В допълнение към задължителните елементи на предварителната процедура, които трябва да бъдат включени в досието за предварителната процедура, процесът предлага и възможност за ангажиране на описаните по-горе страни, както и други участници – като например управителя на инфраструктура или железопътните предприятия, които е възможно да бъдат засегнати от въвеждането на новите возила – по отношение на другите аспекти, които може да е необходимо да бъдат взети под внимание след издаване на разрешението, като например оценяването на съвместимостта на маршрутите.

За описание на процеса вж. приложение XVIII, блок-схемата за етап 2.

*3.4.2. Изготвяне на предложение за предварителна процедура и консултация с организациите за оценяване на съответствието.*

Заявителят носи отговорност за изготвянето на предложение за предварителна процедура в сътрудничество с организациите за оценяване на съответствието и управителя на инфраструктура, ако е необходимо.

3.4.3. *Член 23: Досие за предварителната процедура*

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. Точка 3.4.4. включва допълнителна информация относно ефекта на промените в досието за предварителната процедура, които са от значение за базовото състояние при предварителната процедура. То ще съдържа плана на заявителя за:

- 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);

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

› 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, управителя на инфраструктура, 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.

За образеца на заявлението за предварителната процедура (включително досието за предварителната процедура) вж. приложение VII.

3.4.4. *Член 24: Базово състояние при предварителната процедура*

За образеца на базовото състояние при предварителната процедура вж. приложение VIII.

**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 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. В новите/изменените ТСОС, национални правила и други разпоредби, които трябва да се вземат предвид при проектирането на возилото, следва да е посочен техният обхват и преходни разпоредби; вж. точка 3.3.3.

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.

**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, 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.

**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 управителя на инфраструктура, 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

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

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.

Препоръчва се базовото състояние при предварителната процедура да бъде установено не по-късно от:

- първо разрешение: 18 месеца преди заявлението за искане на разрешение;
- разширен район на използване и ново разрешение: 6 месеца преди заявлението за искане на разрешение;
- подновено разрешение: 3 месеца преди заявлението за искане на разрешение.

**Валидност на базовото състояние при предварителната процедура**

В случай на изменения, които засягат досието за предварителната процедура по член 23 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, само посочените в член 24, параграф 4 от същия регламент изменения засягат валидността на базовото състояние при предварителната процедура. В случай на такива изменения заявителят следва 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 изменението 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. Ако заявителят не е сигурен дали дадено изменение ще засегне валидността на базовото състояние при предварителната процедура, той следва да се обърне към разрешаващия орган за обсъждане на ефекта от изменението.

Валидността на базовото състояние при предварителната процедура може да бъде засегнато и от резултата от дейностите, предприети от НОБ като част от надзорната му роля.

## 3.5. Глава 4 – Етап 3: Оценяване на съответствието

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.

За описание на процеса вж. приложение XVIII, блок-схемата за етап 3.

### *3.5.1. Член 25: Оценяване на съответствието*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 2
- Член 15
- Глава VI

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

**Организации за оценяване на съответствието (CAB)**

„Организация за оценяване на съответствието“ [2] 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:

- Нотифицирани организации, които са нотифицирани от дадена държава членка за оценяване на съответствието на структурните подсистеми с приложимото право на Съюза (TCOC). Следователно нотифицираните организации предоставят независима оценка на техническото съответствие с приложимото право на Съюза (TCOC).
- Избрани организации, определени от дадена държава членка 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.

**Оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA)**

Съгласно член 7 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията оценяващите организации (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) са акредитирани или признати да оценяват съответствието с Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията. Отговорностите на оценяващите организации (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) са разгледани в Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията.

Оценяващите организации (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) предоставят независима оценка на общата съгласуваност, пълнота и достатъчност на действията на предложителя по оценяване и управление на риска с цел да се повиши увереността – в допълнение към вече въведените от предложителя процеси (система за управление на качеството, система за управление на безопасността и т.н.) – че оценяваната система може да осигури необходимото ниво на безопасност.

**Каква е ролята на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA)?**

Оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) не извършва оценяването на риска, което се изисква в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС)

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

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

№ 402/2013 на Комисията за оценяването на риска, нито предоставя съвети или решения, които биха могли да компрометират нейната независимост. Предложителят носи отговорност за извършването на всички дейности по оценяване и управление на риска, които са посочени в Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията.

Ролята на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) е да:

- даде увереност, че процесът за оценка и управление на риска, изпълняван от предложителя, е систематичен и му позволява:
  - да установи (т.е. да идентифицира), да разбере, да анализира и да смекчи по подходящ начин всички разумно предвидими опасности, свързани с оценяваното возило; и
  - да идентифицира систематично и изчерпателно всички необходими свързани с безопасността условия за прилагане за безопасното интегриране на возилото в рамките на инфраструктурата и безопасната му експлоатация и поддръжка. Тези свързани с безопасността условия за прилагане трябва да бъдат включени в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение.
- състави експертно мнение относно правилното прилагане на процеса за оценяване на риска, предвиден в Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, и относно пригодността на резултатите.

За тази цел в Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията се изисква оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA):

- да провери дали предложителят прилага правилно процеса за управление на риска, определен в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията;
- да провери дали прилагането на този процес от страна на предложителя е подходящо, а също и пригодността на резултатите от оценяването на риска за постигането на предвидените цели за безопасността; и
- да предостави на предложителя доклад за оценка на безопасността, който съдържа резултатите от проверката на съответствието с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията и становището и заключенията на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) относно безопасността и годността на возилото да изпълни изискванията за безопасност.

WITHDRAWN

Независимият доклад за оценка оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) е прозрачно документално доказателство, което подпомага взаимното признаване на резултатите от процеса за оценка и управление на риска на предложителя. С него се избягват ненужни допълнителни оценявания на риска или дублиране на работата от други организации за оценяване на съответствието.

Не се предвижда оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) да извършва изчерпателна проверка на всички данни в подкрепа на процесите на установяване на изискванията и оценяване на риска, извършени от заявителя. Нейната роля следва да бъде по-системна и да акцентира върху изпълнявания от заявителя процес за установяване на изискванията и гарантиране на обхващането и контролирането на всички рискове; за да се постигне това, оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) може да е необходимо да провери подробно някои от подкрепящите доказателства.


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

**Случаи, в които се изисква независима оценка от оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA)**

Независима оценка от оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) се изисква в следните два случая:

- **СЛУЧАЙ 1:** когато съответните ТСОС и/или национални правила изискват прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията (или на конкретни части от него), нотифицираните организации и/или избраните организации носят отговорност за оценяването на съответствието на возилото с всички изисквания на съответните ТСОС и/или национални правила, включително спазването на изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията.

  За да провери спазването на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията и да извърши независима оценка на безопасността, нотифицираната организация трябва да изпълни същите изисквания както оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA):

  - **Сценарий 1:** ако нотифицираната организация и/или избраната организация изпълнява изискванията и критериите, посочени в приложение II, и е акредитирана или призната съгласно член 7 и член 9 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, тя може да извършва независима оценка на правилното прилагане на процеса за оценяване на риска, определен в Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, и на пригодността на резултатите от този процес.
  - **Сценарий 2:** ако нотифицираната организация и/или избраната организация не изпълнява изискванията и критериите, посочени в приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията , тя не може да дава независима оценка на правилното прилагане на процеса за оценяване на риска, определен в Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, и на пригодността на резултатите от този процес. В този случай нотифицираната организация и/или избраната организация може да използва работата по оценяването, извършена от акредитирана или призната организация за оценяване (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), която отговаря на всички необходими изисквания. В този случай:
    - Оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), която извършва работата по независимото оценяване, трябва да даде своите заключения на нотифицираната организация и/или на избраната организация, или на възложителя в независим доклад за оценка на безопасността. Този доклад ще помогне на нотифицираната организация и/или избраната организация да предостави заключенията си относно съответствието със съответните изисквания за безопасност на разглежданите ТСОС и/или национални правила.
    - Нотифицираната организация и/или избраната организация може да провери (без да повтаря вече извършената работа) дали оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) е извършила независима оценка съобразно изискванията на ТСОС и/или националните правила и процеса, описан в Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, и е предоставила доклад за оценка в съответствие с член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията. Докладите, издадени от оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), следва да бъдат използвани от нотифицираната организация и/или избраната организация като валидно доказателство.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Независимо дали нотифицираната организация и/или избраната организация извършва сама независимата оценка на безопасността или използва резултатите от работата, извършена от оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), следва да се избягва дублиране на работата. Следователно, тъй като заявителят (предложителят) определя както нотифицираната организация и/или избраната организация, така и оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), за да се избегне дублирането на работата между тези организации за оценяване на съответствието, той може да поиска чрез договор нотифицираната организация и/или избраната организация и оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) да постигнат споразумение относно това *КОЙКАКВО*ще извършва и*КОЙКАКВО ще признава взаимно*.

Ако са изпълнени изискванията на съответното законодателство, едно и също дружество може да действа като нотифицирана организация, избрана организация и оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) за оценявания проект. Правото на Съюза не съдържа изискване за независимост между тези различни роли.

- **СЛУЧАЙ 2:** Когато измененията на возилото са съществени или е приложен процесът от приложение I на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) носи отговорност за независимата оценка.
- **СЛУЧАЙ 3:** Във връзка с процеса на установяване на изискванията относно съществото изискване за безопасност на подсистемите и безопасното интегриране между подсистемите за аспектите, които не са обхванати от ТСОС и националните правила.

**Как оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) извършва независимата оценка на безопасността?**

Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията не изисква оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) нито да извършва пълна независима оценка на безопасността[(3)], нито да прави цялостен преглед на всички резултати от дейностите по управление на риска, нито да проверява всички подробности и всички резултати от оценяването на риска, извършено от предложителя. Това не би било нито ефективно по отношение на разходите, нито необходимо.

В сравнение с извършваните от нотифицирана организация оценки на съответствието за ТСОС, при които целта е да се провери дали са изпълнени всички изисквания на разглежданите ТСОС (т.е. „проверки въз основа на стандарти“), целта на независимата оценка на безопасността от страна на оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) е „по-скоро да се извърши преценка за безопасността“, като при оценяването се акцентира върху областите с най-високи рискове. Това е отделна дейност, с различна цел, а също и с различни компетентности. За конкретните нужди на независимата оценка на безопасността съгласно член 6, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) трябва да провери правилното прилагане от страна на заявителя (предложителя) на пълния набор от процеси във връзка с управлението на качеството и безопасността на проекта на возилото.

WITHDRAWN

(3) В Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията се посочват оценките, които трябва да се извършват от оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), но не се налага никакъв конкретен работен метод. В точка 7.1 от стандарт ISO/IEC 17020:2012, посочен в приложение II към посочения регламент, са определени общите изисквания относно методите и процедурите за проверка.


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

За да даде преценка, основана на доказателства, относно годността на оценяваното возило да изпълнява изискванията за безопасност([4]), оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) трябва:

- да има задълбочено разбиране за значителното изменение въз основа на предоставената от заявителя (предложителя) документация;
- да проведе оценяване на организацията и процесите, използвани от заявителя (предложителя) във връзка с управлението на безопасността и качеството (напр. ISO 9001) по време на проектирането и прилагането на значителното изменение, ако организацията и тези процеси вече не са сертифицирани от съответна организация за оценяване на съответствието. Ако те са сертифицирани, оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) не следва отново да ги оценява, а вместо това трябва да предприеме посочените по-долу мерки:
- да проведе оценяване на въведената организация за управление на изменението и оценяване на прилагането на тези процеси за безопасност и качество във връзка с проектирането и прилагането на значителното изменение;
- да проведе представително оценяване във вертикален разрез([5]) на ключовите рискове, за да провери дали процесите за безопасност и качество се прилагат правилно от заявителя (предложителя) и дали след оценяването на риска са въведени подходящи мерки за контрол на риска;
- да разполага с подходящи методи за оценяване и техники за формиране на извадка, както и с достатъчно познания за статистическите техники, за да се гарантира от една страна, че методът за формиране на извадка е представителен за целия процес и статистически правилен, и от друга страна, че оценяването и тълкуването на резултатите от оценяването на риска са правилни; и
- когато използва методи или процедури, които не са стандартизирани – да ги документира изцяло и по подходящ начин с цел прозрачност и осигуряване на възможност за взаимно признаване на докладите за оценка на безопасността.

Оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) следва да провери дали прилагането на процеса за оценяване на риска от заявителя (предложителя) води до установяване (т.е. идентифициране), разбиране, анализиране и смекчаване на всички разумно предвидими опасности, свързани със значителното изменение, което се оценява. Следователно основните задачи на независимата оценка на безопасността от страна на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) са:

- формиране на преценка за обхвата и контекста на значителното изменение и оттук за необходимата интензивност на независимата оценка на безопасността или за размера на вертикалния разрез, който трябва да бъде оценен;
- избиране и планиране на ефективна по отношение на разходите стратегия за оценяване въз основа на рисковете, степенуването на рисковете по важност и професионалната преценка;
- събиране на подходящи данни чрез прилагане на избраната стратегия за оценяване;

WITHDRAWN

(4) Вж. определението за „оценяваща организация“ в член 3, точка 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията.

(5) Терминът „оценяване във вертикален разрез“ означава цялостен преглед от край до край на прилагането на процеса за оценяване на риска съгласно допълнението на приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията във връзка с ключовите рискове за оценяваната система. Целта е да се направи проверка на представителен вертикален разрез на резултатите от оценяването на риска и да се обхванат всички стъпки на процеса за управление на риска от приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията във връзка с ключовите рискове за оценяваната система.


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

- формиране въз основа на тези данни на преценка относно съответствието на оценяването и управлението на риска с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията и относно годността на значителното изменение да изпълни изискванията за безопасност, свързани с него; и
- управление на всеки от резултатите, включително следното:
  - активно и ранно идентифициране на (възможните) проблеми (в сферата на действие на оценяващата организация);
  - редовно докладване на идентифицираните проблеми на заявителя/предложителя, за да може той да предприеме незабавни действия за отстраняването им; и
  - проследяване на възникналите проблеми до решаването им.

Във всеки случай заявителят (предложителят) може да не се съгласи с оценяването, извършено от оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA). Тогава заявителят (предложителят) следва да обоснове и документира частите, с които не е съгласен, вж. член 15, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията.

**Отношения между организациите, извършващи независима оценка на безопасността (стандарти на CENELEC), и оценяващите организации (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA)**

Методологиите, описани в Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията и в стандартите на CEN/CENELEC EN 50126/50128/50129, не си противоречат. Едно от различията се състои в степента на наблюдение, на което подлежи организацията, извършваща независима оценка: схема за акредитиране или признаване съгласно Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията срещу липса на наблюдение в рамките на стандартите на CEN/CENELEC.
Както е описано в обяснителната бележка „Общ метод за безопасност във връзка с оценяването на риска и стандартите на CENELEC“, реф. № 001SST1117, която се планира Агенцията да издаде, Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията и стандартите на CENELEC не следва да се разглеждат като два отделни и последователни инструмента; разумно е те да се използват по интегриран и допълващ начин. Спазването на подробните изисквания на стандартите на CENELEC може да служи като „приемлив начин за постигане на съответствие“ с общите изисквания на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, при условие че независимата оценка се извършва или от акредитирана, или от призната оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA). Ако това не е така, единствено оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) носи отговорност за приемането на работата на организациите, извършили независима оценка на безопасността.

Резултатите от работата на организациите, извършили независима оценка на безопасността, обаче не могат да бъдат признати автоматично от оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA). Доколкото е възможно следва да се избягва дублирането на работата. Отговорност на заявителя (предложителя) е да координира работата на участващите оценяващи организации, за да се избегне дублиране на работата и да се гарантира взаимно признаване, доколкото това е разумно. В колкото по-голяма степен организацията, извършваща независима оценка на безопасността, отговаря на изисквания, сходни на посочените в приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, в толкова по-голяма степен оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) ще може да приеме извършената от тази организация работа.

*3.5.2. Извършване на оценяване на съответствието*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 2
- Член 15

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

› Приложение IV

Когато в съответните ТСОС и/или национални правила се изисква използването на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, в тях е посочена и подробната методология за извършване на оценяването (ако е необходимо, т.е. как да се прилага регламентът) и критериите за оценяване. В този случай ролята на нотифицираната организация и/или избраната организация е да провери дали те са били приложени, т.е. дали оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) е потвърдила правилното прилагане на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, както се изисква от съответната ТСОС или национално правило. Нотифицираната организация или избраната организация може да нямат компетентността сами да извършват оценяванията, описани в съответната ТСОС или национално правило и/или в Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, 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 (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), когато ТСОС и/или националните правила изискват прилагането на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, следва да се третира от нотифицираната организация и/или избраната организация 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).

*3.5.3. Събиране на документация от организациите за оценяване на съответствието.*

Заявителят събира документацията от организациите за оценяване на съответствието.

*3.5.4. Член 26: Провеждане на проверки и установяване на данни*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

› Член 2
› Член 15
› Член 21
› Приложение IV

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

› да избере модулите за „ЕО“ проверка, които да се използват;

› 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; и

› да изготви съответните декларации за подсистемата (подсистемите) и за возилото.

Нотифицираната организация следва:

› да извърши процедурата за „ЕО“ проверка;

› да издаде „ЕО“ сертификатите за проверка; и

› да състави придружаващите технически досиета.

Процедурата за „ЕО“ 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

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

нотифицирани организации за изискванията на ТСОС и от избрани организации за изискванията на националните правила. Вследствие на това отговорностите на избраната организация следва да бъдат същите, както на нотифицираната организация.

Този въпрос се разглежда в момента и ще бъде част от Регламента за изпълнение относно „ЕО“ декларацията за проверка.

Отговорностите на нотифицираната организация са приложими mutatis mutandis за избраната организация.

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване не следва да определят изискванията по отношение на данните, но когато е налице обосновано съмнение, те могат да поискат да бъдат извършени допълнителни проверки.

Когато изискванията по отношение на данните не са задължителни, но установяват презумпция за съответствие, те следва да бъдат определени в съответните документи (като например указания).

Изискванията по отношение на данните, когато са задължителни, следва да бъдат определени в правилата.

Изискванията по отношение на данните са обхванати от ТСОС и националните правила, в които се предоставя достатъчно информация относно фазите на оценяване за всяко едно изискване (напр. вж. глава 6 и допълнение 3, таблица 3.1 от Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията):

- ТСОС 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 относно ТСОС/националните правила;
  - препоръките за използване, издадени от нотифицирана организация; и
  - приемливите начини за постигане на съответствие.

Декларации, изготвяни от заявителя („ЕО“ декларация за проверка, декларация за съответствие с типа):

- „ЕО“ декларацията за проверка на дадена подсистема се изготвя от заявителя и се предава с техническото досие. Информацията, която трябва да бъде предоставена относно „ЕО“ декларацията за проверка, понастоящем е посочена в приложение V към Директива 2008/57/ЕО. Планираният Регламент за изпълнение относно „ЕО“ декларацията за проверка обаче ще замени това приложение и заедно с указанията към него ще предостави по-подробни разпоредби.
- „ЕО“ декларациите за проверка на подсистемите се съхраняват в ERADIS; вж. точка 3.8.4.
- Декларацията за съответствие с типа се предоставя от заявителя въз основа на процедурата за „ЕО“ проверка.
- Информацията, която заявителят трябва да предостави, понастоящем е посочена в Регламент (ЕС) № 201/2011. Той обаче ще бъде заменен от бъдещия Регламент за изпълнение относно „ЕО“ декларацията за проверка, който ще съдържа актуализирани разпоредби.

Сертификати, предоставяни от нотифицираните организации:

- Съдържанието на „ЕО“ сертификатите е определено за всеки използван вид модули.

Сертификати, предоставяни от избраните организации:

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

› Разпоредбите относно сертификатите на нотифицираните организации следва да се прилагат mutatis mutandis за сертификатите на избраните организации.

Процесът на установяване на изискванията и свързаните с него данни са отговорност на заявителя. Нотифицираните и избраните организации нямат официална роля в този процес, макар че дружествата, които изпълняват тази роля, може да предоставят входни данни на заявителя; в такъв случай тези дружества не следва да действат като нотифицирана и/или избрана организация. Оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) има за задача да оценява прилагания от заявителя процес и свързаните с него данни, когато това се изисква от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, вж. точка 3.3.1.

По отношение на условията за използване и другите ограничения:

› В случай на несъответствие сертификатите на нотифицираните организации/избраните организации могат да съдържат само условията за използване и другите ограничения, определени от заявителя. Техническото досие следва да дава подробна информация във връзка с „ограниченията и условията за използване“.

› Разрешаващият орган следва да одобри условията за използване и другите ограничения.

› Не следва да се допуска несъответствие, което не може да бъде обхванато от условията за използване и другите ограничения.

› Разрешението, предоставено от разрешаващия орган, може да включва допълнителни условия за използване и други ограничения.

› Наблюдението над избраните организации се управлява от държавата членка.

*3.5.5. Алтернативни методи във връзка с националните правила*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

› Член 2
› Член 13
› Член 14

Алтернативните методи за националните правила:

› могат да бъдат предложени от заявителя;

› следва да дават алтернатива на методологията за проверка, а не на изискванията, във връзка с националните правила; и

› не са задължителни.

Алтернативен метод за национално правило може да бъде: демонстрация на проекта (изчисления), сравнение със сходно разрешено возило („демонстрация при използване“), изпитвания или оценяване на риска.

Има два типа алтернативни методи за националните правила:

1. алтернативни методи за задължителните национални правила;
2. алтернативни методи за незадължителните изисквания (напр. стандарта EN, ръководство за прилагане), които установяват презумпция за съответствие.

Алтернативните методи от тип 1 (за задължителните национални правила) следва да бъдат управлявани като „приемливи национални начини за постигане на съответствие“, вж. точка 3.3.3.

Алтернативните методи от тип 2 (за незадължителните изисквания, които установяват презумпция за съответствие) следва да бъдат оценени от избраната организация, като може да участва и съответният НОБ. Заявителят преценява дали е необходимо да участва оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA). Съответната държава членка преценява

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

дали предложеният алтернативен метод е приемлив. Съответната държава членка информира заявителя относно одобрения алтернативен метод.

Когато за алтернативните методи от тип 1 и тип 2 е бил одобрен определен алтернативен метод, както е описано по-горе:

- заявителят представя одобрения алтернативен метод на избраната организация;
- избраната организация използва одобрения алтернативен метод за оценката на съответствието; и
- съответната държава членка посочва дали одобреният алтернативен метод от тип 2 може да стане „приемлив национален начин за постигане на съответствие“.

Алтернативните методи за националните правила могат да бъдат включени в предварителната процедура и макар че е възможно в заявлението си заявителят да включи само алтернативния метод, това създава значителен риск то да бъде отхвърлено. Ако не се провежда предварителна процедура, алтернативният метод няма да бъде обсъден със съответния НОБ. Предварителната процедура е по желание на заявителя и в случаите, когато се използва алтернативен метод. Във всеки случай сроковете са в съответствие с приложимите процедури (напр. както са определени в изпълнителни актове).

Допълнителна информация за описанието на процеса:

- Критериите за вземане на решение дали да участва оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) могат да бъдат разработени на база натрупания опит.
- Заявителят може да използва общия метод на безопасност относно методологията за оценяване на риска, посочена в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, за да оцени/докаже, че алтернативният метод е еквивалентен на „оригиналния“ метод.

*3.5.6. Проверка дали резултатите от проверката и оценката могат да бъдат приети*

Заявителят проверява дали резултатите от проверката и оценката на съответствието могат да бъдат приети въз основа на данните.

*3.5.7. Член 27: Коригиране на несъответствия*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 7

Приема се, че правилата следва да бъдат спазени изцяло, освен ако не е дадена дерогация от ТСОС, поради което възможностите за заявителя са ограничени до изменение в проекта или промяна на условията за използване и другите ограничения. Коригиращите действия могат да се повтарят до постигане на съответствие. Условията за използване и другите ограничения следва да се избягват във възможно най-голяма степен. Възможните условия за използване и други ограничения са описани в точка 3.3.6 „Идентифициране на условията за използване и другите ограничения“.

## 3.6. Глава 5 – Етап 4: Подаване на заявлението

За да бъде счетено за пълно от разрешаващия орган и, когато е приложимо, от съответните НОБ за района на използване, заявлението следва да съдържа информацията, посочена в приложение I. Съставянето на заявлението и на досието, придружаващо заявлението, обхваща всички дейности, свързани със събирането на потвърдителната документация, която се изисква за заявлението.

Сертификатите следва да съдържат условията за използване и другите ограничения, ако има такива, както е описано в Директива (ЕС) 2016/797.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

За описание на процеса вж. приложение XVIII, блок-схемата за етап 4.

3.6.1. *Член 28: Установяване на доказателствени данни за заявлението*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 3
- Член 4
- Член 15
- Член 21
- Член 24
- Приложение III
- Приложение IV

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 има такова).

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://ec.europa.eu/growth/content/%E2%80%98blue-guide%E2%80%99-implementation-eu-product-rules-0_en се определя как производителят може да докаже съответствие със съществените изисквания, което важи по аналогия за подсистемите и возилата. То допълва списъка на съдържанието, което трябва да бъде обхванато от „техническите досиета, придружаващи „ЕО“ декларациите за проверка на подсистемите“, който може да се намери в член 15, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797.

[6] Известие на Комисията 2016/C 272/01 *„Синьо ръководство“ за прилагането на правилата на ЕС относно продуктите – 2016 г.*

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

### *3.6.2. Член 29: Съставяне на придружаващото досие към заявлението*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 15
- Член 21
- Член 24
- Член 54
- Приложение IV

За да се състави съдържанието на досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, заявителят за разрешение за пускане на пазара, както е посочено в член 21 от Директива (ЕС) 2016/797, и/или за разрешение за тип возило, както е посочено в член 24 от Директива (ЕС) 2016/797 следва:

- да представи документални доказателства за установяването на изискванията във връзка със съществените изисквания;
- в случай на подновено разрешение, да провери дали разрешението за тип возило е валидно; и
- да подготви и състави съдържанието, което се изисква за досието за разрешението съгласно приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, включително „ЕО“ декларациите за проверка за всички подсистеми и придружаващите технически досиета, създадени от заявителя както е посочено в член 15 от Директива (ЕС) 2016/797.

**Ново разрешение или разширение на района на използване**

Допълнителната документация, която се предвижда в случай на ново разрешение или на разширение на района на използване, е от същото естество, както съдържанието на съществуващото разрешение, но с акцент върху частта, където е необходима актуализация с оглед на измененията, свързани с новото разрешение или разширения район на използване. С цел да се улесни както съставянето, така и оценяването на досието за разрешението, заявителят следва да запази същата структура, както на съществуващото досие за разрешението, за да осигури съгласуваност на предоставените данни.

В случаите на ново разрешение или на разширение на района на използване заявителят следва да предостави допълнителна приложима документация към съществуващото пълно придружаващо досие (издадено решение в съответствие с член 46 и пълно придружаващо досие във връзка с това решение, вж. също точка 3.8.1). 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.

**Вагони, предназначени за транспортиране на опасни товари**

Съгласно точка 2.4 от приложение IV към Директива (ЕС) 2016/797 окомплектованото от заявителя техническо досие, придружаващо „ЕО“ декларацията за проверка, следва да съдържа сертификатите за проверка, издадени в съответствие с други правни актове на Съюза.

В член 21 от Директива (ЕС) 2016/797 се посочва, че „ЕО“ декларацията за проверка е част от документацията, необходима за получаване на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара. Това означава, че в случай на товарен вагон-цистерна заявителят трябва да получи одобрение на типа съгласно Правилника за международен железопътен транспорт на опасни товари (RID), преди да подаде заявлението си за искане на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара.

Разрешаващият орган следва да приложи процеса за разрешаване на железопътни возила, описан в член 21 от Директива (ЕС) 2016/797, и да провери дали са налице доказателства, че одобрението на типа за цистерната е било направено съгласно Правилника за международен железопътен транспорт

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

на опасни товари (RID) и че то все още е валидно за типа цистерна, с която е оборудван съответният вагон.

*3.6.3. Член 30: Съдържание и пълнота на заявлението*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 7
- Член 13
- Член 14
- Член 21
- Член 24
- Член 54

Формулярът на заявлението следва да съдържа документални доказателства, които обхващат най-малкото елементите, посочени в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

Информацията, която трябва да се добави към първоначалното досие (тоест съществуващото досие или досието от предишния процес на разрешаване) като приложима за разширения район на използване, следва да се състои от данни относно:

а) пускането на пазара на мобилните подсистеми, от които е съставено возилото (подсистемата „подвижен състав“ и подсистемата „контрол, управление и сигнализация на борда на влака“) в съответствие с член 20 от Директива (ЕС) 2016/797 въз основа на „ЕО“ декларацията за проверка;

б) техническата съвместимост на подсистемите, посочени в буква а), в рамките на возилото, която се установява въз основа на съответните ТСОС (специфични случаи) и когато е приложимо – на съответните национални правила за неприлагане на ТСОС и „отворените въпроси“;

в) безопасното интегриране на подсистемите, посочени в буква а), в рамките на возилото, което се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо – на съответните национални правила за неприлагане на ТСОС и „отворените въпроси“, и общите методи за безопасност; и

г) техническата съвместимост на возилото с железопътната мрежа, включена в района на използване, посочена в параграф 2, която се установява въз основа на съответните ТСОС и когато е приложимо – на съответните национални правила за неприлагане на ТСОС и „отворените въпроси“, регистрите на инфраструктурата и общия метод за безопасност във връзка с оценяването на риска.

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 във връзка с аспектите, обхванати от букви б), в) и г), следва да включва и приложимите национални правила за всички параметри.

Обхватът на първия набор от ТСОС, приложими за возилата, беше ограничен до експлоатацията върху TEN мрежата (от ТСОС „2002“ до ТСОС „2011“). В този случай националните правила продължават да се прилагат, за да се обхване мрежата извън TEN. Все пак е препоръчително да се използва доколкото е възможно взаимно признаване на националните правила, за да се ограничат излишните двойни проверки.

От 2014 г. и влизането в сила на новия преразгледан набор от ТСОС (съгласно Директива 2008/57/ЕО), приложимите за возилата ТСОС обхващат не само TEN мрежата, но и останалата част от железопътната мрежа на Съюза (както е посочено в приложение I към Директива (ЕС) 2016/797). Това означава, че оставащите национални правила следва да обхващат:

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

- техническата съвместимост с железопътната мрежа по отношение на особености, свързани със съществуващата железопътна мрежа, които не са взети предвид в ТСОС; и/или
- „отворените въпроси“ или специфичните случаи, които са споменати, но не са описани в ТСОС.

Специфичните случаи в ТСОС са свързани предимно с техническата съвместимост с железопътната мрежа. За разширения район на използване съответните „отворени въпроси“ в ТСОС са тези, които са свързани с техническата съвместимост с железопътната мрежа. Националните правила, обхващащи „отворени въпроси“, които не са свързани с техническата съвместимост с железопътната мрежа, следва да бъдат взаимно признати.

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

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 12

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 държавите членки 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 държава членка.

Ако дадена държава членка е приела национални правила, които изискват да бъде следвана специфична процедура за издаване на разрешение за трамваи-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 държава членка, системата за обслужване на едно гише ще избере Агенцията като разрешаващ орган по подразбиране. Когато районът на използване е ограничен до една държава членка, заявителят може да избере разрешаващия орган, отговорен за издаването на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара. В последния случай системата за обслужване на едно гише ще предложи на заявителя избор само между Агенцията и съответния НОБ за района на използване. Информацията, която вече е подадена от заявителя по време на предварителна процедура, ще бъде използвана отново, за да се избегне всякаква допълнителна тежест за заявителя.

Ако съответната държава членка 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 държава членка, 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 обхванатата изцяло от оценяването, извършвано от съответните НОБ за района на използване.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Когато процесът за издаване на разрешение (започвайки от етапа на предварителната процедура, ако се използва такава) бъде задействан чрез системата за обслужване на едно гише, заявителят следва да избере разрешаващия орган в съответствие с член 21, параграф 5 и член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 (когато районът на използване е ограничен до железопътна мрежа или мрежи в рамките на една държава членка, независимо дали заявителят подава заявлението си за искане на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара до националния орган по безопасността на тази държава членка или до Агенцията). От момента, в който бъде направен този избор, 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).

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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията (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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, 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 неясните 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 дава уникален идентификационен номер на заявлението, който може да бъде добавен към всички печатни версии на документите, свързани с отделните случаи.

## 3.7. Глава 6 – Етап 5: Разглеждане на заявлението

За описание на процеса вж. приложение XVIII, блок-схемата за етап 5.

### *3.7.1. Отнасяне на заявлението до разрешаващия орган (Агенцията/НОБ) чрез системата за обслужване на едно гише*

| Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797: |
|---|

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

› Член 21
› Член 24

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

› Член 12

*3.7.2. Член 32: Проверка за пълнота на заявлението*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

› Член 21
› Член 24

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване следва да оценят пълнотата на заявлението и на досието, придружаващо заявлението, в съответствие с точка 3.6.3 в едномесечен срок от датата на получаване на заявлението и съответно да уведомят заявителя.

*3.7.3. Член 33: Потвърждение на получаването на заявлението*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

› Член 21
› Член 24

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

› Член 12

WITHDRAWN

В автоматичното потвърждение на получаването на заявлението и на досието, придружаващо заявлението, ще се посочва, че датата на получаване на заявлението е първият работен ден, който е общ за всички съответни органи. На този етап няма да се извършват проверки.

Автоматичното потвърждение на получаването на заявлението ще бъде изпратено от системата за обслужване на едно гише до:

› програмния ръководител на Агенцията и контактните точки на НОБ за района на използване, ако районът на използване (избран от заявителя) обхваща повече от една държава членка или обхваща една държава членка и Агенцията е била избрана като разрешаващ орган от заявителя; или

› контактната точка на НОБ, ако районът на използване обхваща една държава членка и заявителят е избрал НОБ като разрешаващ орган.

Системата за обслужване на едно гише автоматично:

› актуализира указателя с контактните точки от заявлението и досието, придружаващо заявлението, с данните за контактната точка на заявителя, контактните точки на съответните НОБ за района на използване и програмния управител на Агенцията (ако е подходящо);

› осигурява достъп до заявлението и досието, придружаващо заявлението, на съответните потребители; и

› съхранява датата на подаване на заявлението и на досието, придружаващо заявлението (датата на подаване ще бъде взета предвид от ръководителя на проекта, за да изчисли датата на получаване на заявлението на по-късен етап).


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Срокът, вж. точка 3.7.4, започва да тече от датата на получаване на заявлението. Ръководителят на проекта следва да изчисли датата на получаване на заявлението въз основа на датата на подаване на заявлението и на досието, придружаващо заявлението (съхранени в системата за обслужване на едно гише), и първия работен ден, който е общ за съответните органи.

Образецът за потвърждение/отказ за получаване на пълното заявление и на досието, придружаващо заявлението, вж. приложение VI, следва да се използва за уведомяване на заявителя (в рамките на един месец от датата на получаване на заявлението) за резултата от оценката на разрешаващия орган и на съответните НОБ за района на използване на пълнотата на заявлението и на досието, придружаващо заявлението (съгласно точка 3.6.2).

*3.7.4. Член 34: Срок за оценяване на заявлението*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 58

Сроковете, определени в член 34 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, 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.

Системата за обслужване на едно гише ще уведоми заявителя, разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване за автоматичното потвърждение на получаването на заявлението.

Уведомлението ще бъде изпратено до лицето за контакти на заявителя, посочено във формуляра на заявлението, заедно с копие до разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване. Системата за обслужване на едно гише ще посочи интернет връзка, на която могат да се правят справки с файла, придружаващ досието към заявлението.

Проверката на пълнотата на заявлението следва да се извърши в рамките на 1 месец от датата на получаване на заявлението, в съответствие със следните срокове:

- максимум една седмица, през която разрешаващият орган да определи съответните НОБ за района на използване (ако има такива) и да им препрати досието;
- максимум две седмици, през които съответните НОБ за района на използване (ако има такива) да повдигнат евентуални проблеми относно пълнотата на досието и Агенцията да провери пълнотата; и
- максимум една седмица, през която разрешаващият орган да потвърди пълнотата или да поиска допълнителна информация.

Съгласно член 34, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията разрешаващият орган, заедно със съответните НОБ за района на използване, могат да суспендират заявлението, ако предоставената информация е непълна. Оценяването на заявлението (и 4-месечният срок за оценяване) ще започне, когато заявителят подаде цялата липсваща информация.

Оценяването на заявлението следва да се извършва от разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване с цел да се установи с разумна увереност, че заявителят и другите съдействащи на заявителя участници са изпълнили своите задължения и отговорности при етапите на проектиране, производство, верификация и валидиране на возилото и/или на типа возило за осигуряването на съответствие със съществените изисквания на цялата приложима нормативна уредба, така че возилото

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

да може да бъде пуснато на пазара и да бъде използвано в района на използване на типа возило, в съответствие с посочените в заявлението условия за използване и други ограничения.

Приключването на процедурата ще бъде наблюдавано от системата за обслужване на едно гише от датата на автоматичното потвърждение на получаването на заявлението. Във всички случаи на издаване на разрешение, с изключение на издаването на разрешение при съответствие с типа, разрешаващият орган следва да спазва следните срокове:

- В рамките на един месец от датата на получаване на заявлението да оцени дали досието, придружаващо заявлението, и всички изисквани документални доказателства са пълни. Заявителят следва да бъде съответно информиран.
- Ако досието, придружаващо заявлението, е пълно, да вземе окончателното решение за издаване на разрешение за тип возило/разрешение за пускане на возило на пазара в рамките на четири месеца от потвърждението на пълното заявление.
- Ако досието, придружаващо заявлението, не е пълно, да вземе окончателното решение за издаване на разрешение за тип возило/разрешение за пускане на возило на пазара в рамките на четири месеца от предоставянето на необходимата информация от заявителя.

За разрешение при съответствие с типа решението следва да бъде издадено в рамките на един месец от датата на получаване на заявлението.

След приключване на потвърждението/отказа за получаване на пълното заявление и на досието, придружаващо заявлението, както е описано в точка 3.7.3, разрешаващият орган, в координация със съответните НОБ за района на използване, следва в рамките на 4 месеца от потвърждението на получаването на пълното заявление:

- да определи обхвата на оценяването;
- да извърши оценяването; и
- да издаде препоръката си за окончателното решение.

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 суспендиран, ако има надлежно документирано споразумение със заявителя.

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.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Поради обстоятелството, че в процеса на оценяване не е възможно да се предвиди кога може да възникне обосновано съмнение или да се предвиди времето, необходимо за обработването на обоснованото съмнение, срокове не са определени. 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.

*3.7.5. Член 35: Комуникации по време на оценяването на заявлението*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 12

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване следва да докажат, че е осигурен необходимият компетентен персонал, за да може процесът по издаване на разрешение да бъде завършен в рамките на определения срок. Препоръчително е необходимият компетентен персонал да е налице не по-късно от 1 седмица от датата на получаване на заявлението. Информация за компетентния персонал, определен за процедурата, следва да бъде регистрирана в системата за обслужване на едно гише.

Информацията, регистрирана в системата за обслужване на едно гише, следва да обхваща данните за връзка с експертите от разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване с цел да се улесни координацията между различните участници и дори в рамките на една организация. Лице за контакти следва да бъде определено във всеки орган, ако е целесъобразно. Тази информация следва да е видима за заявителя.

Заявителят ще може да се свързва с екипа за издаване на разрешение чрез формуляр за контакт. Формулярът за контакт ще насочва искането към съответното лице за контакти. За тази цел формулярът за контакт ще разграничава запитванията във връзка с частите, отнасящи се до ТСОС, от запитванията във връзка със съответните национални правила за заявлението (въз основа на избрания район на използване).

За насоки относно използването на дневника за вписвания (issues log) вж. точка 3.7.11.

*3.7.6. Член 36: Управление на информацията относно оценяването на заявлението*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 12

**Управление на информацията**

Всички междинни работни документи, включително неофициалната кореспонденция със заявителя, могат да бъдат архивирани в системата за обслужване на едно гише.

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване продължават да са свободни да създават свои собствени системи за управление на информацията, съгласувани с предложения процес (напр. чрез определяне на политика за съхраняване, включително периода и мястото на съхраняване), по-специално за управление на междинните работни документи и неофициалната кореспонденция.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

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

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 14, параграф 10
- Член 21
- Член 24

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 12

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

В съответствие с член 37, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията 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 държави членки 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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: 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.

Разрешаващият орган може да реши да ги координира със съответните НОБ за района на използване, включително да организира присъствени срещи, в зависимост от степента на готовност на досието, придружаващо заявлението.

Ако трябва да бъдат повдигнати съществени въпроси, разрешаващият орган и/или съответните НОБ за района на използване могат да поискат среща със заявителя, за да избегнат многократна размяна на кореспонденция с цел разрешаване на нерешените въпроси.

Разрешаващият орган и/или съответните НОБ за района на използване следва да потвърдят датата, предварително определена за това заедно със заявителя, или в противен случай те да определят дата. И в двата случая следва да се изпрати потвърждение чрез системата за обслужване на едно гише и да

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

се поиска потвърждение на получаването. Това потвърждение следва да се изпрати заедно с подробна информация за въпросите, пораждащи безпокойство.

Ако такава среща бъде счетена за необходима, целите следва да бъдат установени както следва:

- да се гарантира, че заявителят ясно е разбрал кои са областите, в които е установено несъответствие;
- да се обсъди какво е необходимо за отстраняване на несъответствието; и
- да се постигне съгласие относно характера на допълнителната информация и подкрепящите документи, които следва да бъдат предоставени (план за действие).

Всички различия в мнението на експертите (включително експертите, работещи за един орган) следва да бъдат документирани в оценъчното досие.

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване следва да издадат заключение не по-късно от 1 седмица преди края на 4-месечния срок за извършване на оценката, всеки за своята част, че заявлението отговаря на всички изисквания или че не е вероятно да се постигне допълнителен напредък по отношение на осигуряването на задоволителни отговори на нерешените въпроси, след което следва да документират резултатите от съответните си оценки, включително всички различия в мнението между тях, и препоръката си за издаване на разрешение за тип возило/разрешение за пускане на возило на пазара чрез системата за обслужване на едно гише (вж. приложения IX-XI „Примерни образци на оценъчни досиета“).

*3.7.8. Член 38: Оценяване на заявлението*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

За да получат разумна увереност, вж. точка 3.2.2.12, 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 в:

- 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 (в съответствие с членове 39 и 40 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията). 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?

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

- 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 (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) следва да се вземат предвид, но оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) 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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.
- 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 дадено правило/стандарт, оценителят може да реши да извърши преглед на пълнотата на подкрепящите доказателства като индикатор на това дали са били приложени правилно процесите за оценяване.

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване не следва:

- да повтарят или дублират работата, извършена от други органи (напр. нотифицирана организация, избрана организация, оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA); 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 установи работа от страна на организациите за оценяване на съответствието, която според него е под стандартите, той следва:

- да отнесе въпроса до вниманието на разрешаващия орган.

Ако разрешаващият орган установи работа от страна на организациите за оценяване на съответствието, която според него е под стандартите, той следва:

- да отнесе въпроса до вниманието на съответната организация за оценяване на съответствието;
- да отнесе въпроса до вниманието на органа, който упражнява надзор/ акредитира/ наблюдава компетентността на организацията за оценяване на съответствието;
- да отнесе въпроса до вниманието на съответните НОБ за района на използване; и
- да реши дали е необходимо да проверява по-задълбочено частите от процеса за проверка и оценяване, извършен от тази организация за оценяване на съответствието.

*3.7.9. Член 39: Оценяване на заявлението, извършвано от разрешаващия орган*

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

**Проверка на приложената методика за установяване на изискванията (приложима е само в случай, че тази методика не е стандартизирана)**

По отношение на методиката за установяване на изискванията разрешаващият орган следва да оцени методиката за установяване на изискванията, използвана от заявителя, ако тя не е стандартизирана методика (примери за стандартизирани методи за установяване на изискванията са: Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, EN 50126). Проверката на приложената методика за установяване на изискванията, която трябва да се направи от разрешаващия орган, следва да е в съответствие с критериите, предвидени в приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

**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 равнище[7] (което означава проверка на пълнотата, релевантността и съгласуваността) на данните от използваната методика за установяване на изискванията, която следва да бъде част от досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, за следните видове разрешение: първо разрешение, ново разрешение и разрешение за разширяване на района на използване.

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 (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA).

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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

**Ако като методика за установяване на изискванията е използван процесът за управление на риска, посочен в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията**

Ако като методика за установяване на изискванията е използван процесът за управление на риска, описан в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, разрешаващият орган следва да се съсредоточи върху проверката дали:

- декларацията от предложителя (член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията) е подписана и е в подкрепа на това, че всички известни опасности и свързани рискове са под контрол; и
- декларацията е подкрепена от доклад за оценка (член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията).

**Ако като методика за установяване на изискванията е използвана друга методика, различна от процеса за управление на риска, посочен в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията (когато това се допуска)**

[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.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване следва да проверят данните за прилагането на методиката, като следват критериите, посочени в приложение II и приложение III към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, всеки за своята част от оценяването (проверката се ограничава до националните правила в случая на съответните НОБ за района на използване):

- Дали дефинирането на системата е пълно и в съответствие с проекта на возилото?
- Дали идентифицирането и класифицирането на опасностите е съответстващо и надеждно?
- Дали всички рискове се управляват по подходящ начин и се смекчават?
- Дали управлението на опасностите е структурирано и съответстващо в рамките на процеса?
- и т.н.

**Съответна информация, записана съгласно член 8, параграф 2**

Когато разрешаващият орган е Агенцията, съответните НОБ за района на използване проверяват дали има някаква съответна информация, записана съгласно член 8, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, и я вземат предвид в своите оценки.

Когато разрешаващият орган е НОБ, в оценяването не участват никакви НОБ за района на използване. В този случай разрешаващият орган (НОБ) следва да провери дали има някаква съответна информация, записана съгласно член 8, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, и да я вземе предвид при оценката си на заявлението.

**Законодателни актове, които не са свързани с железопътния транспорт**

Директива (ЕС) 2016/797 създава задължение за заявителя да гарантира, че е спазено цялото съответно право на Съюза (вж. точка 3.3.1 от настоящите указания за препратка към информативния списък на съответното право на Съюза). Това е част от процеса на установяване на изискванията, за да се гарантира, че всички рискове са обхванати по подходящ начин и проследени до предприемането на съответна мярка за смекчаването им. Точка 8.6 от приложение II „Аспекти, оценявани от разрешаващия орган“ включва проверка на това от разрешаващия орган. За да се установи „разумна увереност“, че заявителят е изпълнил отговорностите и задълженията си, разрешаващият орган следва да провери дали е било взето предвид другото законодателство на ЕС, като извърши преглед на съгласуваността между резултатите от процеса на установяване на изискванията и „ЕО“ декларациите за проверка. Разрешаващият орган няма задължение да гарантира или да оценява дали е било идентифицирано и спазено цялото съответно право на Съюза; това е отговорност на заявителя.

В „съответното право на Съюза“ има някои законодателни актове, които не са приложими за железопътния транспорт. Някои други законодателни актове на ЕС, които не са конкретно за железопътния транспорт, обаче трябва да бъдат спазени във всички случаи (напр. Регламент (ЕО) № 1907/2006 (Регламентът REACH), Директива 2014/30/ЕС относно електромагнитната съвместимост, Регламент (ЕС) 2016/1628 относно емисиите на извънпътната подвижна техника и т.н.).

*3.7.10. Член 40: Оценяване на заявлението, извършвано от съответните национални органи по безопасността за района на използване*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 6
- Член 14
- Член 21
- Член 24

**Ролята на националните органи по безопасността за района на използване**

НОБ за района на използване следва:

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

- Във връзка със съответните национални правила, да проверяват пълнотата, релевантността и съгласуваността на заявлението по отношение на техническата съвместимост на возилото с мрежата в района на използване, посочен от заявителя.
- Да се отзовават на консултациите, инициирани от НОБ на съседна държава по отношение на возилата от съседната държава, които пътуват до гари близо до границата.
- Да издават временни разрешения за използване на возило за изпитвания по железопътната мрежа, когато такива са необходими. Да вземат мерки за гарантиране на извършването на изпитванията по железопътната мрежа.

**Разпоредби с цел вземане предвид на класификацията на националните правила и взаимното приемане (cross-acceptance)**

За аспектите, които не се оценяват поради разпоредбите, посочени в член 37, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, вж. също точка 3.7.7 от указанията, е достатъчно докладът за оценка, издаден от съответния НОБ за района на използване, да съдържа препратка към тези разпоредби.

**Проверка на пълнотата, релевантността и съгласуваността на данните от приложената методика за установяване на изискванията**

Съответните НОБ за района на използване следва да извършат проверка на високо равнище на данните от методиката, използвана за установяване на изискванията, само ако е била използвана друга методика, различна от процеса за управление на риска, посочен в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, и да направят това само във връзка с националните правила за съответния район на използване, както е посочено в приложение III към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

**Натрупан опит**

В допълнение към аспектите, посочени в приложение III, в своите оценки съответните НОБ за района на използване следва да проверят дали има някаква съответна информация, записана съгласно член 8, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, и да я вземат предвид в своите оценки. Когато има повдигнати въпроси относно натрупания опит, които са записани съгласно член 8, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, тези въпроси следва да бъдат записани в дневника за вписвания (issues log), вж. точка 3.7.11. Това ще гарантира, че другите членове на оценяващия екип също ще имат достъп до информацията.

Натрупаният опит, записан съгласно член 8, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, може да осигури информация и познания относно работните показатели на вече разрешени типове возила и техните системни компоненти с цел насочване на оценяването на заявленията. За натрупания опит, записан съгласно член 8, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, може да има няколко различни източника.

Извършваните от НОБ дейности по надзор може да бъдат един от източниците на съответен натрупан опит, записан съгласно член 8, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, по отношение на разрешенията за тип возило/разрешенията за пускане на возило на пазара. 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 железопътните предприятия обаче има вероятност да осигурят на НОБ познания относно возилата, експлоатирани от железопътните предприятия, 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.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Натрупаният опит може да се отнася за съществуващи возила, използващи същата проектна платформа като използваната за оценяваното 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.

### *3.7.11. Член 41: Категоризация на проблемите*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

**Записване на проблемите в дневника за вписвания (issues log)**

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, записана съгласно член 8, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, 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 т.н.

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 (issues log) 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 (issues log) и да види дали проблемът вече не е записан от друг оценител.

Записването и категоризацията на проблемите са важна част от оценяванията, извършвани от разрешаващия орган и от съответните НОБ за района на използване. За да подпомогне оценителите в тяхната работа, системата за обслужване на едно гише има функционалност за предварително попълване на техните съответни оценъчни досиета, като се използва съответната информация от дневника за вписванията (issues log). Оценителите могат да редактират предварително попълнената информация в оценъчните досиета.

**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. В описанието на проблемите е отразено какво ще се случи, ако допълнителната информация не бъде представена от заявителя (напр. проблем от „тип 3“ може в крайна сметка да бъде приключен без условия и ограничения за използване).

Когато бъде създаден и категоризиран даден проблем, разрешаващият орган и/или от НОБ за района на използване извършват предварителна оценка.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Проблем от „тип 1“:

- 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.
- Неуспехът да се приключи проблем от „тип 1“ не създава 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.

Проблем от „тип 2“:

- 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“.
- Неуспехът да се приключи проблем от „тип 2“ не създава 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.

Проблем от „тип 3“:

- Необходимо е изменение на досието към заявлението от страна на заявителя (налице е несъответствие). Изискват се по-ограничителни условия за използване и други ограничения, за да бъде взето решението за издаване на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара.
- Заявителят се приканва да предложи действията, които да бъдат предприети (по-ограничителни условия за използване и други ограничения).
- Заявителят подава писмено предложение за по-ограничителните условия за използване и другите ограничения, които да бъдат приложени.
- 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 удовлетворително предложение за по-ограничителни условия за използване и други ограничения, заявлението ще се счита за фундаментално непълно и ще бъде отхвърлено.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Проблем от „тип 4“:

- Необходимо е 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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията. За насоки относно обоснованите съмнения вж. точки 3.2.2.7 и 3.7.12.
- Заявителят се приканва да предложи действия, които да бъдат предприети за решаване на проблема.
- Заявителят подава писмено предложение за действията, които да бъдат предприети за решаване на проблема, и сроковете, които са му необходими, за да представи изменението на досието към заявлението.
- Органът, който е повдигнал проблема – разрешаващият орган или НОБ за района на използване – оценява предложението.
- Ако е удовлетворително, органът, който е повдигнал проблема, уведомява заявителя и определя срок, в който заявителят да представи изменението на досието към заявлението.
- 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 представя изменението на досието към заявлението в съответствие с приетото предложение.
- 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 се приканва да направи допълнителни изменения в досието към заявлението.
- Ако заявителят не представи изменение в рамките на срока, определен от органа, който е повдигнал проблема, изменението няма да бъде обработено и проблемът ще остане като „висящ проблем“.

WITHDRAWN

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 и други ограничения.

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 се счита за фундаментално непълно и ще бъде отхвърлено. За тази категория проблеми по принцип не е възможно да се определят допълнителни условия за използване и други ограничения, които да позволят издаването на разрешение (в противен случай те биха били категоризирани първоначално като проблеми от „тип 4“). След допълнителен анализ на проблема и обсъждане със заявителя обаче проблемът от „тип 4“ може да бъде приключен с прилагане на условия за използване и други ограничения.

### *3.7.12. Член 42: Обосновано съмнение*


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

**Обосновано съмнение**

Определението за обосновано съмнение е дадено в точка 3.2.2.7 (в т.ч. пояснение на връзката между проблемите от „тип 4“ и обоснованите съмнения).

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 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 от проекта, които могат да възпрепятстват безопасното използване на возилото в района на използване, когато то се използва при определените и планираните условия за използване и другите ограничения;
- 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 (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) 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 за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията;
- съгласуваността и релевантността на предоставената документация;
- 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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

Повдигнатото обосновано съмнение следва да бъде надлежно обосновано с подробности за въпросите, на които според разрешаващия орган/съответния НОБ за района на използване не е обърнато подходящо внимание 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). 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 документираното

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

споразумение със заявителя, да се съгласи на удължаване на срока за оценяване след четирите месеца, предвидени в член 21, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797.

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 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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, 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 ако не бъде решен с изменение на досието, 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 няма да има суспендиране на оценяването или удължаване на срока.

*3.7.13. Член 43: Провеждани от разрешаващия орган проверки, отнасящи се за оценките, направени от съответните национални органи по безопасността за района на използване*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

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.

*3.7.14. 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*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 55
- Член 61

За описание на процеса на арбитраж, преразглеждане и обжалване вж. приложение XVIII, блок-схемата за етап 5, включително блок-схемите за подетапи 5.1 и 5.2.

**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.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

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.

**Арбитраж по член 12, параграф 4, буква б) от Регламент (ЕС) 2016/796**

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 национален орган (или органи) по безопасността, въпросът следва да се отнесе от съответния национален орган (или органи) по безопасността за арбитраж до апелативния съвет в съответствие с процедурния правилник на апелативния съвет.

Апелативният съвет следва да реши дали следва да бъде осигурена съгласуваност на решенията или не.

Решението на апелативния съвет, което е взето в рамките на арбитражния процес, следва да бъде съобщено на Агенцията и на съответния национален орган (или органи) по безопасността в съответствие с процедурния правилник на апелативния съвет.

Агенцията и съответният национален орган (или органи) по безопасността 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.

Арбитражната процедура се прилага само когато Агенцията е разрешаващият орган.

Арбитражната процедура се прилага, когато има несъгласие между разрешаващия орган и НОБ за района на използване относно резултатите от извършените оценявания. 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 3.7.4. също се суспендира. Агенцията следва да посочи пред заявителя мотиви за суспендирането.

Разглеждането на проблема(ите) със съответните НОБ за района на използване може да доведе до промени в доклада за оценка.

Когато след отрицателна оценка от страна на НОБ за района на използване решението на разрешаващия орган води до изключване на железопътни мрежи от района на използване в сравнение със заявлението, но на по-късен етап (след издаването на разрешението) заявителят е в състояние да представи удовлетворително доказателство на съответните НОБ за района на използване, заявителят може да изпрати ново заявление до Агенцията с искане за разширение на района на използване.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

### *3.7.15. Член 45: Заключение на оценяването на заявлението*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

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, или лицето, което взема решения.

Оценъчното досие, което трябва да бъде съставено от разрешаващия орган в съответствие с член 40 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, може да бъде намерено в приложение X.

Оценъчното досие за заключението на оценяването на заявлението, което трябва да бъде съставено от разрешаващия орган, може да бъде намерено в приложение XI.

### *3.7.16. Член 46: Решение за разрешаване или за отказ на поисканото в заявлението разрешение*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 12
- Член 55
- Член 58
- Член 59
- Член 60

WITHDRAWN

В рамките на една седмица след завършването на оценяването разрешаващият орган следва да вземе решение да издаде разрешение за типа возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара или съответно да откаже искането от заявлението.

Разрешението следва да бъде издадено от разрешаващия орган в случай, че оценяването на аспектите, посочени в приложение II и в съответните случаи – в приложение III, поражда разумна увереност, че заявителят и съдействащите на заявителя участници са изпълнили своите задължения и отговорности в необходимата степен.

В случаите, при които след оценяването на аспектите, посочени в приложение II и в съответните случаи – в приложение III, не се поражда разумна увереност, че заявителят и съдействащите на заявителя участници са изпълнили своите отговорности в необходимата степен, разрешаващият орган следва да откаже искането в заявлението.

В своето решение разрешаващият орган следва да посочи:

- евентуалните условия за използване и други ограничения (вж. точка 3.3.6);
- обосновката за решението; и
- как решението може да бъде обжалвано.

Решението за издаване на разрешение не следва да съдържа никакви ограничени във времето условия за използване и други ограничения, освен ако:


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

- такива ограничени във времето условия са необходими поради това, че съответствието с ТСОС и/или националните правила не може да бъде напълно доказано преди издаването на разрешението; и/или
- в ТСОС и/или националните правила има ясно изискване заявителят да представи надеждна оценка на съответствието с изискванията.

В такъв случай разрешението може да включва условие да се докаже съответствие на реалните работни показатели с тези от оценката, при реално използване за известен период от време.

Окончателното решение следва да бъде записано в системата за обслужване на едно гише и да бъде съобщено, заедно с оценъчното(ите) досие(та), на заявителя и на съответните НОБ за района на използване чрез системата за обслужване на едно гише.

Ако решението съдържа отказ на поисканото в заявлението разрешение или заявлението е одобрено при различаващи се условия за използване на возилото и други ограничения в сравнение с посочените от заявителя в неговото заявление, заявителят може да поиска разрешаващият орган да преразгледа решението си и, ако това не бъде удовлетворено, може да подаде жалба до компетентния орган в съответствие с член 21, параграф 11 от Директива (ЕС) 2016/797.

Разрешението следва да дава правна сигурност на заявителите и на железопътните предприятия и по тази причина следва да се избягват ограничени във времето условия за използване и други ограничения.

В случай, че има основания за ограничени във времето условия за използване и други ограничения, разрешението може да включва условие да се докаже съответствие на реалните работни показатели с тези от оценката, при реално използване за известен период от време (например, че до момента „t“ надеждността трябва да бъде не по-малко от 80% от показателите от оценката).

Системата за управление на безопасността на железопътното предприятие (която е обект на надзор от страна на НОБ) следва да съдържа методи за наблюдение на работните показатели, неизправностите и повредите. Това следва да се прилага по такъв начин, че:

- да се проверява дали при реално използване се спазват съществените изисквания и се поддържа съответствие със стойностите на показателите от оценката при издаването на разрешение; и
- да се предприемат корективни действия при необходимост (напр. ако възникнат проектни и постоянни дефекти, които пречат на постигането на показателите от първоначалните оценки).

Освен това, ако установеният при надзора от страна на НОБ натрупан опит покаже, че:

- оценките, представени за целите на издаването на разрешението, не се спазват от дадено возило, серия возила и/или тип возило; и
- не се предприемат удовлетворителни коригиращи действия,

НОБ може да поиска от разрешаващия орган да суспендира и отмени разрешението за возилото, за серията от возила и/или за типа возило.

## 3.8. Глава 7 – Етап 6 Окончателна документация и разрешение

За описание на процеса вж. приложение XVIII, блок-схемата за етап 6.

### *3.8.1. Член 47: Окончателна документация за разрешение за тип возило и/или за разрешение за пускане на возило на пазара*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Пълното придружаващо досие за решението, издадено в съответствие с член 46 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, 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.

Образците за стандартните формати за разрешението за тип возило и разрешението за пускане на возило на пазара могат да бъдат намерени в приложения IV и V.

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*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24
- Член 48

**Условия за използване и други ограничения**

Разрешаващият орган и съответните НОБ за района на използване могат да посочат допълнителни условия за използване и други ограничения в резултат от своето оценяване. За допълнителни разяснения на триетапния подход (предвидени условия въз основа на проекта, условия, които произтичат от оценката на съответствието, условия, наложени от разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване) вж. точка 3.3.6.

*3.8.3. Член 49: Информация, която трябва да се съдържа в издадено разрешение за пускане на возило на пазара*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24
- Член 25
- Член 46

**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 регистриращият 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

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

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 регистриращия 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 EVN все още не е резервиран или предоставен, 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)*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 42
- Член 48

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 37

WITHDRAWN

**ERATV**

Разрешаващият орган следва винаги да издава разрешение за тип возило дори когато заявителят е подал искане само за разрешение за пускане на возило на пазара (освен в случаите на разрешение при съответствие с типа).

Решенията за издаване на разрешение за пускане на возило на пазара и за тип возило се съхраняват в системата за обслужване на едно гише. ERATV е регистърът на разрешените типове возила.

Информацията от ERATV следва да е част от заявлението за искане на разрешение.

Отговорността за данните, записвани в ERATV, е на разрешаващия орган. Това обаче не възпрепятства заявителя да попълни част от изискваните данни от името на разрешаващия орган.

Предвижда се Актът за изпълнение относно регистъра на разрешените типове железопътни превозни средства, предвиден в член 48, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797, да включва възможността за записване на версиите на типа возило и/или на вариантите на типа возило.

**ERADIS**

Регламент (ЕС) 2016/796 налага задължение за предоставяне на публичен достъп до следните документи:

- „ЕО“ декларациите за проверка на подсистемите;
- „ЕО“ декларациите за съответствие на съставните елементи на оперативната съвместимост; и
- „ЕО“ декларациите за годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост.

Директива (ЕС) 2016/797 налага на НО задължението да предоставят на Агенцията:

- „ЕО“ сертификатите за проверка на подсистемите;
- „ЕО“ сертификатите за съответствие на съставните елементи на оперативната съвместимост; и


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

- „ЕО“ сертификатите за годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост.

Агенцията е създала регистъра ERADIS, за да съхранява тези сертификати и декларации. Този регистър следва да се използва от:

- заявителите за подаване на „ЕО“ декларациите;
- производителите на съставните елементи на оперативната съвместимост за подаване на „ЕО“ декларациите; и
- нотифицираните органи за подаване на „ЕО“ сертификатите.

Липсва правно основание за налагане на задължение на ОО да предоставят техните сертификати за националните правила на Агенцията. Може обаче да се прилага принципът mutatis mutandis; поради това ОО следва да качват сертификатите в ERADIS, когато бъде разработена съответната характеристика на ERADIS и тя стане достъпна.

**Регистрация на возилата в националния регистър на подвижния състав (NVR)**

Всяко возило следва да бъде регистрирано в NVR, като се посочи типът возило и, когато е приложимо, конкретната комбинация от версията на типа возило и/или варианта на типа возило, към която принадлежи возилото или серията возила. Регистрацията на возилото се извършва по искане на ползвателя и не е част от процеса на разрешаване на возилото.

За ECVVR/ NVR:

- Ползвателят предоставя данните, като носи отговорност за тяхната цялост.
- Регистриращият орган проверява общата съгласуваност и актуализира NVR.

Когато районът на използване е ограничен до една държава членка, всяко возило следва да бъде регистрирано в националния регистър на подвижния състав само на тази държава членка (NVR). Всички бъдещи изменения в района на използване следва да бъдат записани само в NVR, в който разрешението е било първоначално регистрирано.

Когато районът на използване за дадено возило попада в повече от една държави членки, тогава той следва да бъде регистриран само в една от съответните държави членки, като ползвателят следва да реши в коя от съответните държави членки желае да регистрира своето возило.

Когато районът на използване на возилото се разширява:

- Возилото следва да бъде регистрирано само в NVR на държавата членка, в която то е било първоначално разрешено.
- Ползвателят следва да поиска от регистриращия орган да актуализира регистрацията с информацията за означението на разрешението на типа возило, така че да бъде обхванат разширения район на използване.

За вагоните, съответстващи на посоченото в точка 7.1.2 от приложението към Регламент (ЕС) № 321/2013, отнасящ се за ТСОС за подсистемата „Подвижен състав – товарни вагони“, ползвателят на возилото следва да реши в коя държава членка следва да бъде регистрирано возилото. Когато ползвателят регистрира своето возило, той следва да посочи и всички държави членки, в които возилото е разрешено, както и района на използване, обхванат от разрешението.

Регистрите на возилата на всички държави – членки на ЕС, и на държавите, които не са членки на ЕС и които са договарящи държави в рамките на ОТИФ (Междуправителствената организация за международни железопътни превози), следва да бъдат свързани към ECVVR, който в резултат на това ще може да предоставя информация за всички регистрирани возила.

**Отговорност за пълнотата и верността на данните, които трябва да бъдат включени в регистрите**

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

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. Заявителят може да въведе техническите данни в ERATV (като първо поиска достъп), макар че разрешаващият орган носи отговорност да валидира и провери съгласуваността на данните (а именно да провери дали въведените от заявителя данни са съгласувани с техническата документация на возилото).

Що се отнася до ECVVR/ NVR, ползвателят предоставя данните и носи отговорност за тяхната пълнота и вярност. Регистриращият орган проверява общата съгласуваност и актуализира NVR.

**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*

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 12
- Членове 58 – 62

За описание на процеса вж. приложение XVIII, блок-схемата за подетап 5.2.

**Преразглеждане**

Заявителят може да поиска преразглеждане по член 21, параграф 11 от Директива (ЕС) 2016/797 в два случая: когато решението съдържа:

- отказ (не е издадено разрешение); или
- различни условия за използване на возилото и други ограничения в сравнение с определените от заявителя в неговото заявление.

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.

Ако отрицателното решение на разрешаващия орган бъде потвърдено, заявителят може да подаде жалба пред апелативния съвет (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.

**Обжалване**

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, и следва да обоснове това решение.

Когато решение, което е обжалвано пред апелативния съвет или пред национален апелативен орган, бъде отменено, разрешаващият орган следва да издаде разрешение за типа возило и/или разрешение за пускане на возило на пазара без забавяне и при всички случаи не по-късно от един месец от датата на уведомлението за констатациите на 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.

*3.8.6. Член 52: Архивиране на решение и на цялостното досие, придружаващо издаденото решение в съответствие с член 46*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

› Член 12
› Член 77

От историческия архив досието може да се реимпортира в системата за обслужване на едно гише (и да се експортира към системите на НОБ).

Архивираното досие следва да включва цялата документация, използвана от разрешаващия орган за вземането на решението за издаване на разрешение, като например:

› заявлението и досието, придружаващо заявлението (както са подадени от заявителя);

› допълнителната документация, представена от заявителя по искане на разрешаващия орган и добавена към първоначалното досие (от разрешаващия орган);

› дневника за вписвания (включително съдържанието), и т.н.

То следва също така да включва:

› документите, изготвени от разрешаващия орган;

› документите, изготвени от съответните НОБ за района на използване; и

› решението за издаване на разрешение.

**Приключване на експлоатацията на возилото**

Разпоредбите във връзка с приключването на експлоатацията на возилото са посочени в приложението към Решението за националния регистър на подвижния състав:

› разпоредбите за отмяна на регистрация; и

› кодовете за „отмяна“ на разрешение. 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*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

› Член 26

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

› Член 55
› Член 58
› Член 59
› Член 60

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 (т.е. проектът) 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. То 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 железопътното предприятие 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).

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

В случай на отмяна на разрешение за тип возило няма автоматична отмяна на разрешението за пускане на возило на пазара по отношение на возилата, които съответстват на този тип. 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*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 26
- Член 42
- Член 47
- Член 48

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 37

## 3.10. Глава 9 – Заключителни разпоредби

*3.10.1. Член 55: Преходни разпоредби*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24
- Член 54
- Член 55
- Член 57
- Член 58
- Член 59

Съответни позовавания на Регламент (ЕС) 2016/796:

- Член 12

WITHDRAWN

При прехода към новия режим и за случаите, в които Агенцията ще бъде разрешаващият орган:

- когато заявителят иска да осъществи координация с Агенцията, преди да представи заявление за искане на разрешение, той следва да се обърне към Агенцията достатъчно време преди влизането в сила на Регламент (ЕС) 2018/545.

За случаите, в които НОБ ще бъдат разрешаващият орган:

- в случаите, когато има предварителна процедура, е необходимо да се вземе предвид новата правна рамка и да бъдат приложени практическите разпоредби.

За случаите, в които Агенцията ще бъде разрешаващият орган, но една или няколко държави членки в района на използване са нотифицирали Агенцията или Комисията в съответствие с член 57, параграф 2 от Директива (ЕС) 2016/797:

- държавите членки, които още не са транспонирали Директива (ЕС) 2016/797, следва да прилагат, доколкото е възможно, принципите за взаимно приемане и процедурата за едновременно издаване на разрешение, както е описано в ръководството за прилагане на референтния документ.

**Возила, получили разрешение съгласно предходни режими**


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Когато не е възможно да се намерят документални данни за издаденото разрешение и/или досието, придружаващо разрешението за возила, получили разрешение съгласно предходни режими (по-специално преди Директива 2008/57/ЕО), разрешаващият орган следва да счита, че возилото е имало разрешение, ако това е отразено в регистрацията в националния регистър на подвижния състав (вж. приложение I, точка 18.6).

В случай на първо разрешение, издадено съгласно Директива 2008/57/ЕО, във връзка с което има заявление за разширение на неговия район на използване съгласно Директива (ЕС) 2016/797, Агенцията следва да бъде разрешаващият орган съгласно член 21, параграф 5, член 21, параграф 8 и член 54 от Директива (ЕС) 2016/797: районът на използване обхваща две или повече държави членки. Тъй като това ще представлява разширение на района на използване, разрешението разширява обхвата на съществуващото разрешение, така че то да важи и за новите държави членки.

*3.10.2. Член 59: Влизане в сила и прилагане*

Съответни позовавания на Директива (ЕС) 2016/797:

- Член 21
- Член 24
- Член 57
- Член 58
- Член 59

## 3.11. Приложения

В приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията 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 за своята съответна част.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение I Съдържание на заявлението

## Незадължителна информация

Информация за производителя/възложителя (само в случаите, когато той е различен от заявителя):

1. Юридическо наименование
2. Наименование на производителя/възложителя
3. Съкратено наименование
4. Пълен пощенски адрес
5. Телефон
6. Факс
7. Електронен адрес
8. Уебсайт
9. Идентификационен номер по ДДС
10. Друга съответна информация

## Насоки относно приложение I

### Точка 10.1 – Идентификационен номер на типа (Type ID)

ERATV предоставя код на типа возило/варианта на типа возило/версията на типа возило съгласно член 48 от Директива (ЕС) 2016/797. Номерът на типа возило/варианта на типа возило/версията на типа возило може да бъде резервиран и заявителят може предварително да попълни съответните данни в ERATV.

В един формуляр на заявлението могат да бъдат обхванати както разрешението за тип возило, така и разрешението за първото возило от този тип.

### Точка 18.1 – Подкрепящи доказателства за установяването на изискванията, в съответствие с член 13, параграф 1.

Що се отнася до съществото изискване за безопасност за подсистемите и за безопасното интегриране между подсистемите във връзка с аспекти, които не са обхванати от ТСОС и националните правила, подкрепящите доказателства за процеса на установяване на изискванията включват доклада за оценка на безопасността (член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията), издаден от оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA). Декларацията от предложителя (член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията) е обхваната в точка 18.10.

Когато заявителят прилага друга методика, доказателствата, които трябва да бъдат представени от заявителя, следва да позволяват на разрешаващия орган да бъде сигурен, че тази друга методика осигурява същата степен на увереност като методиката, посочена в приложение I към Регламент (ЕС) № 402/2013 (вж. критериите, посочени в приложение II, точка 7.2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията).

### Точка 18.2 – Указателна таблица, показваща къде може да бъде намерена информацията, необходима за оценяване на аспектите съгласно приложение II и приложение III

„Указателната таблица“ е предназначена да бъде използвана при оценяването на заявлението, за да се улесни разбирането на връзките между документите, предоставени от заявителя, и аспектите, които трябва да бъдат проверени от разрешаващия орган и/или съответните НОБ за района на използване.

Препоръчително е заявителят да направи справка в приложение II и приложение III, за да разбере по-добре какво ще бъде оценявано и каква документация и равнище на детайлност са необходими.

### Точка 18.5 – „ЕО“ декларации за проверка на мобилните подсистеми, включително придружителни технически досиета (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797).

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

„ЕО“ декларацията за проверка на дадена подсистема се придружава от техническо досие. Техническото досие се окомплектова от заявителя и следва да включва поне:

- списък на съставните елементи на оперативната съвместимост, включени в подсистемата; и
- досиетата, подадени от организациите за оценяване на съответствието.

**Точка 18.6 – Досието, придружаващо заявлението и решението за предишното разрешение или, когато е приложимо, препратка към решението, издадено по член 46 и към пълното придружително досие към решението, архивирано в системата за обслужване на едно гише.**

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 ТСОС, 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 решението(ята), издадено(и) съгласно членове 22 и 23 от Директива 2008/57/ЕО за возило, което не е в съответствие с ТСОС, 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
  - ако към момента на пускане на возилото в експлоатация не се е изисквало разрешение, тогава е достатъчно да се представят доказателства в подкрепа на това, че:
    - не се е изисквало разрешение; и
    - возилото е било пуснато в експлоатация и продължава да е в експлоатация (т.е. регистрация).

**Точка 18.7 – Спецификация и, в случаите когато е приложимо[8], описание на методиката, използвана за установяване на изискванията**

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 в проекта на возилото (такова изменение следва да бъде обхванато от ново разрешение за първоначалния район на използване).

[8] При използването на нестандартизирана методика.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

В описанието на методиката, 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).

**Точка 18.9 – Когато това не е изцяло обхванато в TCOC и/или националните правила – документирани данни за техническата съвместимост на возилото с железопътната мрежа**

Документацията, посочена в точка 18.7, се отнася за описанието на методиката, използвана за процеса на установяване на изискванията. Документацията, посочена в точка 18.1, се отнася за доказателствата от прилагането на методиката за процеса на установяване на изискванията. Накрая, документацията, посочена в точка 18.9, се отнася за доказването (доказателствата) на техническата съвместимост на возилото с железопътната мрежа, когато тези аспекти не са обхванати от съответните TCOC и/или национални правила.

**Точки 18.8; 18.10; 18.11 и 18.12 – Общият метод за безопасност (CSM) във връзка с доклада за оценка на безопасността и декларацията на предложителя (член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията)**

В случай на изменение на съществуващо возило и/или тип возило, винаги трябва да се прилага Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията. Ако изменението се счита за значително, докладът за оценка на безопасността, посочен в член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, следва да бъде включен в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение (точка 18.11), заедно с декларацията на предложителя (заявителя), посочена в член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията (точка 18.12).

Съгласно член 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, ако заявителят счита, че изменението не е значително, няма нужда да се прилага процесът за управление на риска, посочен в Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, и следователно не е необходимо да участва оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA). Следователно, ако все още е необходимо да се подава заявление за разрешение съгласно член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797, и във връзка с изменението (а не във връзка с процеса на установяване на изисквания), в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, не е необходимо да се включват документите, съдържащи информацията, посочена в точки 18.11 и 18.12.

Все пак винаги трябва да се извършва процес на установяване на изискванията. Ако заявителят се нуждае от разрешение съгласно член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797, тогава се прилагат процесът на установяване на изискванията във връзка със съществото изискване за безопасност в рамките на подсистемите и безопасното интегриране между подсистемите и процесът за оценяване на риска, описан в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията. Проверката на процеса по отношение на свързаните с безопасността аспекти от установяването на изискванията следва да бъде извършена от оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), като в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, трябва да се включат докладът за оценка на безопасността и декларацията от предложителя, посочени в членове 15 и 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, във връзка с процеса на установяване на изискванията, както и документите, съдържащи информацията, посочена в точки 18.8 и 18.10.

Информацията, посочена в точки 18.8, 18.10, 18.11 и 18.12 може да се съдържа в един или повече документи; дори може да е възможно различни оценяващи организации (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) да отговарят за различни части от оценяванията. Решението за това е оставено на преценката на заявителя (предложителя).

Ако в процеса на установяване на изискванията няма аспекти, свързани с безопасността, и/или аспекти, свързани с безопасното интегриране между подсистемите, и изменението не е значително, заявителят все пак трябва да се обърне към оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) и да включи в досието, придружаващо заявлението за

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

искане на разрешение, документите, съдържащи информацията, посочена в точки 18.8, 18.10, 18.11 и 18.12. Тези документи са доказателството, че оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) е проверила прилагания от заявителя процес, за да достигне до заключение, че действително няма аспекти, свързани с безопасността, или аспекти, свързани с безопасното интегриране между подсистемите.

**Точка 18.13 – Информация, необходима за вписване в Европейския регистър на разрешените типове железопътни возила („ERATV“), (съгласно приложение II към Решение 2011/665/ЕС)**

Раздел 3 от приложение II към Решение 2011/665/ЕС относно Европейския регистър на разрешените типове железопътни возила („ERATV“) ще бъде актуализиран, за да се включи районът на използване на типа возило.

**Подписи**

Всички документи, които трябва да бъдат подписани от заявителя, Агенцията и НОБ, ще имат електронен подпис чрез системата за обслужване на едно гише.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

# Приложение II Аспекти, оценявани от разрешаващия орган

## Насоки относно приложение II

### Точка 6 – Оценяване на методиката за установяване на изискванията

В точки 3.7.8, 3.7.9 и 3.7.10 са дадени допълнителни насоки относно оценяванията, които да бъдат извършени от разрешаващия орган и/или от съответните НОБ за района на използване по отношение на методиката за установяване на изискванията.

От разрешаващия орган се очаква да проверява различни аспекти, когато оценява методика, която не е стандартизирана, както е посочено в точка 6.2. Целта е той да се увери, че следваният от заявителя процес за установяване на приложимите изисквания и за доказване на спазването и на другите съществени изисквания, освен това за безопасността, е подходящ и осигурява сходна степен на увереност, както методиката, описана в Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията относно установяването и постигането на съществения изискване за безопасност. В този случай разрешаващият орган ще изпълнява задачата, която би се изпълнявала от оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) съгласно Регламента; обхватът и задълбочеността на проверките зависят от прилаганата методика и от степента на независимо оценяване, която методиката изисква.

По отношение на степента на независимо оценяване следва да се отбележи, че процесът за управление на риска, описан в приложение I към Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, изисква участието на оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), като също така определя компетентностите, които дадена организация трябва да докаже, за да може да действа като оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA), и установява схема за акредитация/признаване на оценяващите организации (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA).

Други методики обаче не изискват независимо оценяване или ако такова се изисква – има разлики по отношение на подхода и/или критериите, които организацията следва да изпълнява, за да извършва тази дейност (а именно схемата за акредитация/признаване). Някои методики може да са близки до методиката по Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията, а други може да имат различни критерии и изобщо да нямат схема за акредитация/ признаване/ надзор.

За да се определи до каква степен резултатите от дадено независимо оценяване, което не е извършено в рамките на Регламент за изпълнение (ЕС) № 402/2013 на Комисията (когато това се допуска), могат да бъдат взети предвид при оценяването на доказателствата, предоставени в досието, придружаващо заявлението за искане на разрешение, разрешаващият орган следва да проучи методиката, приложена за установяването на изискванията, както е посочено в точка 18.1 от приложение I и точка 7.2 от приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията. По-специално разрешаващият орган следва да провери какви изисквания са свързани с независимото оценяване (ако има такива) и дали то осигурява същата степен на увереност.

### Точка 8 – „ЕО“ декларации за проверка и „ЕО“ сертификати (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797)

В указанията във връзка с Регламента за изпълнение на Комисията относно „ЕО“ декларациите за проверка са дадени повече подробности относно „ЕО“ декларацията за проверка на дадена подсистема и „ЕО“ сертификатите. Наред с другите точки е разгледано и обработването на декларацията за съответствие на съставен елемент на оперативната съвместимост, когато не участва нотифициран орган (в съответствие с модули CA, CA1 и CA2 от Решение 2010/713/ЕС).

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

**Точка 8.6 – Дали е обхванатa 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 (вж. точка 3.7.9).

Проверката, която трябва да извърши разрешаващият орган, е проверка за съгласуваност между резултатите от процеса на установяване на изискванията и „ЕО“ декларацията(ите) за проверка.

**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 за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

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.

**Точка 20 – Доказателствени данни, че проектът на типа возило не е изменен**

Подновеното разрешение се ограничава до случая, в който след оценката спрямо променените правила е доказано, че типът возило съответства без никаква изменение в проекта.

Ново разрешение е разрешение, издадено след модернизиране/ обновяване (изменение в проекта) на съществуващо возило и/или тип возило, което вече е разрешено.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

# Приложение III Аспекти, оценявани от съответните национални органи по безопасността за района на използване

## Насоки относно приложение III

### 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.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение IV Образец на разрешението за тип возило

**РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ТИП ВОЗИЛО**

Разрешение за тип возило в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

1. ИНФОРМАЦИЯ В РАЗРЕШЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Идентификация на заявлението: | |
| Европейски идентификационен номер (EIN): | |
| Разрешаващ орган: | |
| Правно основание, оправомощаващо разрешаващия орган да издаде това разрешение за тип возило: | Член 24, параграф 1 от Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент (ЕС) 2016/796, член 21/ позоваване на съответното национално право, когато разрешението за тип возило е издадено от НОБ |
| Вид на разрешението, посочен в член 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |

2. ЗАЯВИТЕЛ

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование: | |
| Наименование на заявителя: | |

3. ТИП ВОЗИЛО

| | |
|---|---|
| Категория: | |
| Подкатегория | |

3.1 ВАРИАНТ 1 И ВЕРСИЯ 1 НА ТИПА ВОЗИЛО [МОГАТ ДА БЪДАТ ДОБАВЕНИ ДОПЪЛНИТЕЛНИ КОМБИНАЦИ ОТ ВАРИАНТИ/ВЕРСИИ НА ТИПА ВОЗИЛО]

| | |
|---|---|
| Наименование: | |
| Алтернативно наименование: | |
| Идентификационно обозначение (ID) на типа возило (означение на регистрацията на типа возило в ERATV): | |
| Основни проектни характеристики: | Вж. приложение 1 |
| Стойности на параметрите за проверка на техническата съвместимост между возилото и района на използване: | Вж. приложение 2 |
| Идентификация на съответствието на варианта и версията на типа возило с | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| ТСОС и наборите от национални правила: | |
| Позоваване на „ЕО“ декларацията(ите) за проверка на подсистемите: | |
| Позоваване на други норми на ЕС или национални норми, с които са в съответствие вариантът и версията на типа возило | |

4. ПРИЛОЖЕНИЯ

| | |
|---|---|
| Приложение 1 | Основни проектни характеристики |
| Приложение 2 | Стойности на параметрите за проверка на техническата съвместимост между возилото и района на използване |
| Приложение 3 | Процес на обжалване |
| Приложение 4 | |
| Приложение 5 | |
| Приложение 6 | |
| Приложение 7 | |

5. ДОКУМЕНТИРАНИ МОТИВИ ЗА РЕШЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Позоваване на документираните мотиви за решението: | |

6. ОБЖАЛВАНЕ

| | |
|---|---|
| Възможност и начини за обжалване на решението: | Приложение 3 |
| Съответни срокове: | Приложение 3 |

Дата и място на вземане на решението за издаване на разрешение за типа возило:

Лице, оправомощено да подписва от страна на разрешаващия орган:

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение V Образец на разрешението за пускане на возилото на пазара

**РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ПУСКАНЕ НА ВОЗИЛО НА ПАЗАРА**

Разрешение за пускане на возило на пазара в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

1. ИНФОРМАЦИЯ В РАЗРЕШЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Идентификация на заявлението: | |
| Европейски идентификационен номер (EIN): | |
| Разрешаващ орган: | |
| Правно основание, оправомощаващо разрешаващия орган да издаде това разрешение за пускане на возилото на пазара: | Член 24, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент (ЕС) 2016/796, член 20/ позоваване на съответното национално право, когато разрешението за пускане на возилото на пазара е издадено от НОБ |
| Вид на разрешението, посочен в член 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |

2. ЗАЯВИТЕЛ

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование: | |
| Наименование на заявителя: | |

3. ВОЗИЛО

3.1 ВОЗИЛО

| | |
|---|---|
| Идентификационно обозначение (ID) на типа возило (означение на регистрацията на типа возило в ERATV) | |
| Идентификация на возилото: | |
| Идентификация на района на използване: | |
| Идентификация на условията за използване на возилото и други ограничения: | |
| Позоваване на „ЕО“ декларацията(ите) за проверка на подсистемите: | |
| Позоваване на други норми на ЕС или национални норми, с които е в съответствие возилото: | |
| В случай на разрешение, издадено въз основа на съответствие с тип возило – позоваване на декларацията за съответствие с разрешен тип возило: | |

3.2 СЕРИЯ ОТ ВОЗИЛА

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| Идентификационно обозначение (ID) на типа возило (означение на регистрацията на типа возило в ERATV): | |
| Идентификация на возилата от сериите: | |
| Идентификация на района на използване: | |
| Идентификация на условията за използване на возилото и други ограничения: | |
| Позоваване на „ЕО“ декларацията(ите) за проверка на подсистемите: | |
| Позоваване на други норми на ЕС или национални норми, с които е в съответствие возилото: | |
| В случай на разрешение, издадено въз основа на съответствие с тип возило – позоваване на декларацията за съответствие с разрешен тип возило: | |

4. ПРИЛОЖЕНИЯ

| | |
|---|---|
| Приложение 1 | Процес на обжалване |
| Приложение 2 | |

5. ДОКУМЕНТИРАНИ МОТИВИ ЗА РЕШЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Позоваване на документираните мотиви за решението: | |

6. ОБЖАЛВАНЕ

| | |
|---|---|
| Възможност и начини за обжалване на решението: | Приложение 1 |
| Съответни срокове: | Приложение 1 |

WITHDRAWN

Дата и място на вземане на решение за издаване на разрешение за пускане на возилото на пазара:

Лице, оправомощено да подписва от страна на разрешаващия орган:


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение VI Образец на потвърждение/отказ за получаване на пълното досие на заявлението

**ПОТВЪРЖДЕНИЕ/ОТКАЗ ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА ПЪЛНОТО ДОСИЕ НА ЗАЯВЛЕНИЕТО**

Потвърждение/отказ за получаване на пълното заявление, както е посочено в член 34 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията за разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

1. ИНФОРМАЦИЯ В ЗАЯВЛЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Идентификация на заявлението: | |
| Позоваване на базовото състояние при предварителната процедура (когато е приложимо): | |
| Дата на потвърждението на получаването на заявлението (член 33 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията): | |
| Дата на получаване на заявлението (член 2, точка 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията): | |
| Разрешаващ орган: | |
| Съответни НОБ за района на използване (когато е приложимо): | |
| Вид на заявлението: | |
| Разрешение за тип возило: | |
| Варианти на типа возило (когато е приложимо): | |
| Версии на типа возило (когато е приложимо): | |
| Разрешение за пускане на возилото на пазара: | |
| Единично возило: | |
| Серия от возила: | |
| Вид на разрешението, посочен в член 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за ново разрешение и разрешение за разширен район на използване, както е посочено в член 14, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за първо разрешение и разрешение при съответствие с типа, както е посочено в член 14, параграф 3, буква б) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |

WITHDRAWN

2. ЗАЯВИТЕЛ


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование: | |
| Наименование на заявителя: | |

3. ЗАЯВЛЕНИЕТО Е (член 34 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията):

| | |
|---|---|
| ПЪЛНО | |
| | Окончателното решение относно издаването на разрешение трябва да бъде взето не по-късно от четири месеца след датата на това потвърждаване на получаването на пълното заявление.<br>Моля да обърнете внимание, че в процеса на оценяване може да бъде поискана допълнителна информация. |
| НЕПЪЛНО | |
| | Липсва следната информация и тя трябва да бъде предоставена, за да продължи процесът на оценяване:<br><<подробни данни>><br>Окончателното решение относно издаването на разрешение трябва да бъде взето не по-късно от четири месеца след подаването на липсващата информация.<br>Моля да обърнете внимание, че в процеса на оценяване може да бъде поискана допълнителна информация. |
| ФУНДАМЕНТАЛНО НЕПЪЛНО | |
| | <<мотиви>><br><br>Заявлението е отхвърлено. |

Дата:

Лице, оправомощено да подписва от страна на разрешаващия орган

*Агенция за железопътен транспорт на ЕС / Национален орган по безопасността*

Лице, оправомощено да подписва от страна на националния орган по безопасността за района на използване (когато е приложимо)

*Район на използване*

Лице, оправомощено да подписва от страна на националния орган по безопасността за района на използване (когато е приложимо)

*Район на използване*

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение VII Образец на заявлението за предварителната процедура

**ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ПРЕДВАРИТЕЛНАТА ПРОЦЕДУРА**

Заявление за предварителната процедура преди подаването на заявление за искане за разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

1. ИНФОРМАЦИЯ В ЗАЯВЛЕНИЕТО ЗА ПРЕДВАРИТЕЛНАТА ПРОЦЕДУРА

| | |
|---|---|
| Вид на заявлението: | |
| Разрешение за тип возило: | |
| Варианти на типа возило (когато е приложимо): | |
| Версии на типа возило (когато е приложимо): | |
| Разрешение за пускане на возилото на пазара: | |
| Единично возило: | |
| Серия от возила: | |

2. ЗАЯВИТЕЛ

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование: | |
| Наименование на заявителя: | |
| Съкратено наименование (незадължително): | |
| Пълен пощенски адрес: | |
| Телефон: | |
| Факс (незадължително): | |
| Електронна поща: | |
| Уебсайт (незадължително): | |
| Данъчен номер по ДДС (незадължително): | |
| Друга съответна информация (незадължително): | |
| Лице за контакти: | |
| Собствено име: | |
| Фамилно име: | |
| Титла или длъжност: | |
| Пълен пощенски адрес: | |
| Телефон: | |
| Факс (незадължително): | |
| Електронна поща: | |
| Езици, които могат да се използват: | |

3. ДОСИЕ ЗА ПРЕДВАРИТЕЛНАТА ПРОЦЕДУРА

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| Описание на предвиждания тип возило и/или возило, за което се иска разрешение: | |
| Предвиждани варианти и/или версии | |
| Описание на задачите и дейностите при разработването му | |
| Избор на разрешаващ орган: | |
| Вид на разрешението, посочен в член 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за ново разрешение и разрешение за разширен район на използване, както е посочено в член 14, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за първо разрешение и разрешение при съответствие с типа, както е посочено в член 14, параграф 3, буква б) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Спецификация на предвиждания район на използване: | |
| Спецификация на предвидените условия за използване на возилото и други ограничения, идентифицирани съгласно член 20 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| План на заявителя за провеждането на неговата част от процеса на разрешаване на возилото, включително в съответните случаи планирането на изпитвания по железопътната мрежа: | |
| Идентификация на методиката за процеса на установяването на изискванията в съответствие с член 13 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Списък на правилата и изискванията, за които е идентифицирана необходимост да бъдат прилагани в съответствие с член 17 и член 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Списък на идентифицираните оценявания на съответствието съгласно член 21 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията (включително на модулите, които да се приложат, и на междинните декларации за проверка („ISV“) – в случаите, при които са приложими): | |
| Описание на практическите разпоредби за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа (в случаите, при които са приложими): | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| Списък на съдържанието на документацията, която заявителят предвижда да подаде до разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване във връзка с разрешението на типа возило и/или на разрешението за пускане на возилото на пазара: | |
| Предложение относно езиците, които да се използват в процеса на разрешаване на возила съгласно член 10 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Описание на начина на организиране от страна на заявителя на неговата част от разрешителния процес, включително (но не само) с посочване на информация как да се влиза в контакт със заявителя, информация за неговите лица за контакти, искания за уговаряне на координация и срещи с разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване: | |

4. ПРИЛОЖЕНИЯ

| | |
|---|---|
| Приложение 1 | |
| Приложение 2 | |
| Приложение 3 | |
| Приложение 4 | |
| Приложение 5 | |
| Приложение 6 | |
| Приложение 7 | |

Дата:

Лице, оправомощено да подписва от страна на заявителя

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение VIII Образец на базовото състояние при предварителната процедура

**БАЗОВО СЪСТОЯНИЕ ПРИ ПРЕДВАРИТЕЛНАТА ПРОЦЕДУРА**

Становище относно подхода, предложен от заявителя в заявлението за предварителната процедура, по отношение на заявлението за искане на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

1. ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО БАЗОВОТО СЪСТОЯНИЕ ПРИ ПРЕДВАРИТЕЛНАТА ПРОЦЕДУРА

| | |
|---|---|
| Идентификационно обозначение (ID) на базовото състояние при предварителната процедура: | |

2. ИНФОРМАЦИЯ В ЗАЯВЛЕНИЕТО ЗА ПРЕДВАРИТЕЛНАТА ПРОЦЕДУРА

| | |
|---|---|
| Идентификация на заявлението: | |
| Дата на получаване на заявлението за предварителна процедура: | |
| Дата на потвърждението за получаване на пълното заявление за предварителна процедура: | |
| Разрешаващ орган: | |
| Съответни НОБ за района на използване (когато е приложимо): | |
| Вид на заявлението: | |
| Разрешение за тип возило: | |
| Варианти на типа возило (когато е приложимо): | |
| Версии на типа возило (когато е приложимо): | |
| Разрешение за пускане на возилото на пазара: | |
| Единично возило: | |
| Серия от возила: | |
| Описание на предвиждания тип возило и/или возило, за което се иска разрешение: | |
| Предвиждани варианти и/или версии | |

3. ЗАЯВИТЕЛ

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование: | |
| Наименование на заявителя: | |

4. БАЗОВО СЪСТОЯНИЕ ПРИ ПРЕДВАРИТЕЛНАТА ПРОЦЕДУРА

| **Точка от заявлението за предварителната процедура** | **Становище на разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване (когато е приложимо) относно предложението на заявителя** |
|---|---|

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| Описание на предвиждания тип возило и/или возило, за което се иска разрешение: | |
| Предвиждани варианти и/или версии | |
| Описание на задачите и дейностите при разработването му | |
| Избор на разрешаващ орган: | |
| Вид на разрешението, посочен в член 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за ново разрешение и разрешение за разширен район на използване, както е посочено в член 14, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за първо разрешение и разрешение при съответствие с типа, както е посочено в член 14, параграф 3, буква б) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Спецификация на предвиждания район на използване: | |
| Спецификация на предвидените условия за използване на возилото и други ограничения, идентифицирани съгласно член 20 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| План на заявителя за провеждането на неговата част от процеса на разрешаване на возилото, включително в съответните случаи планирането на изпитвания по железопътната мрежа: | |
| Идентификация на методиката за процеса на установяването на изискванията в съответствие с член 13 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Списък на правилата и изискванията, за които е идентифицирана необходимост да бъдат прилагани в съответствие с член 17 и член 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Списък на идентифицираните оценявания на съответствието съгласно член 21 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията (включително на модулите, които да се приложат, и на междинните декларации за проверка („ISV“) – в случаите, при които са приложими): | |
| Описание на практическите разпоредби за използване на возилото за изпитвания по железопътната мрежа (в случаите, при които са приложими): | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| Списък на съдържанието на документацията, която заявителят предвижда да подаде до разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване във връзка с разрешението на типа возило и/или на разрешението за пускане на возилото на пазара: | |
| Предложение относно езиците, които да се използват в процеса на разрешаване на возила съгласно член 10 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| описание на начина на организиране от страна на заявителя на неговата част от разрешителния процес, включително (но не само) с посочване на информация как да се влиза в контакт със заявителя, информация за неговите лица за контакти, искания за уговаряне на координация и срещи с разрешаващия орган и съответните национални органи по безопасността за района на използване: | |

5. ПРИЛОЖЕНИЯ

| | |
|---|---|
| Приложение 1 | |
| Приложение 2 | |
| Приложение 3 | |
| Приложение 4 | |
| Приложение 5 | |
| Приложение 6 | |
| Приложение 7 | |

WITHDRAWN

Поради причините, посочени по-горе в становището на подписалите се организации, заявлението за предварителна процедура, представено от заявителя, предлага задоволителен/ незадоволителен подход във връзка със заявлението за искане на разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара.

Информация:

1. Както е посочено в член 22, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: *„Времевият период от момента на даването на становище по член 24, параграф 2 до подаването от заявителя на заявление за искане на разрешение на типа возило и/или на разрешение за пускане на возило на пазара не трябва да надхвърля 84 месеца.“*
2. Съгласно член 24, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията *„В случай на изменения, засягащи досието за предварителната процедура и които са от значение за базовото състояние при предварителната процедура, заявителят трябва да изпрати изменено и актуализирано заявление за предварителна процедура, в което да са изяснени само измененията и интерфейсите с неизменените части“.*

Дата:

Лице, оправомощено да подписва от страна на разрешаващия орган

*Агенция за железопътен транспорт на ЕС / Национален орган по безопасността*


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| | Лице, оправомощено да подписва от страна на националния орган по безопасността за района на използване (когато е приложимо)<br>*Район на използване*<br><br>Лице, оправомощено да подписва от страна на националния орган по безопасността за района на използване (когато е приложимо)<br>*Район на използване* |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение IX Образец на оценъчното досие, както е посочено в член 39, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, и на провежданата от разрешаващия орган проверка, отнасяща се за оценките, направени от съответните НОБ за района на използване, както е посочено в член 43 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

**ОЦЕНЪЧНО ДОСИЕ НА РАЗРЕШАВАЩИЯ ОРГАН, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 39, ПАРАГРАФ 5 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА, И ПРОВЕЖДАНА ОТ РАЗРЕШАВАЩИЯ ОРГАН ПРОВЕРКА, ОТНАСЯЩА СЕ ЗА ОЦЕНКИТЕ, НАПРАВЕНИ ОТ СЪОТВЕТНИТЕ НОБ ЗА РАЙОНА НА ИЗПОЛЗВАНЕ, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 43 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА**

Оценка на заявлението за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

1. ИНФОРМАЦИЯ В ЗАЯВЛЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Идентификация на заявлението: | |
| Позоваване на базовото състояние при предварителната процедура (когато е приложимо): | |
| Дата на потвърждението на получаването на заявлението (член 33 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията): | |
| Дата на получаване на заявлението (член 2, точка 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията): | |
| Дата за потвърждаване на пълното заявление: | |
| Дата за предоставяне на липсващата информация от заявителя в случай на непълно заявление: | |
| Разрешаващ орган: | |
| Съответни НОБ за района на използване (когато е приложимо): | |
| Вид на заявлението: | |
| Разрешение за тип возило: | |
| Варианти на типа возило (когато е приложимо): | |
| Версии на типа возило (когато е приложимо): | |
| Разрешение за пускане на возилото на пазара: | |
| Единично возило: | |
| Серия от возила: | |
| Вид на разрешението, посочен в член 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за ново разрешение и разрешение за разширен район на използване, | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| както е посочено в член 14, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за първо разрешение и разрешение при съответствие с типа, както е посочено в член 14, параграф 3, буква б) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |

2. ЗАЯВИТЕЛ

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование: | |
| Наименование на заявителя: | |

3. ИЗВЪРШЕНИ ОЦЕНЯВАНИЯ, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 39, ПАРАГРАФ 5 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА

| | |
|---|---|
| Становище относно резултата от оценяването за съответния район на използване (отрицателен или положителен резултат): | |
| Условия за използване и други ограничения (когато е приложимо): | |
| Резюме за извършените оценявания: | |
| Доклад от дневника за вписвания (issues log) относно съответния район на използване: | Приложение 1 |
| Попълнен проверочен списък (checklist), показващ, че са оценени аспектите, посочени в приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | Приложение 2 |
| Попълнен проверочен списък (checklist), показващ, че са оценени аспектите, посочени в приложение III към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията (когато е приложимо): | |
| Документация за проверката на записана съответна информация съгласно член 8, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията (когато е приложимо): | |

4. ПРОВЕЖДАНА ОТ РАЗРЕШАВАЩИЯ ОРГАН ПРОВЕРКА, ОТНАСЯЩА СЕ ЗА ОЦЕНКИТЕ, НАПРАВЕНИ ОТ СЪОТВЕТНИТЕ НОБ ЗА РАЙОНА НА ИЗПОЛЗВАНЕ, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 43 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА (КОГАТО Е ПРИЛОЖИМО)

| | |
|---|---|
| Проверка дали оценките, направени от НОБ за района на използване, са съответстващи помежду си по отношение на резултатите от оценките по член 40, параграф 6, буква а): | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| В случай на несъответстващи оценки от страна на НОБ за района на използване – резултат от проучването, посочено в член 45, параграф 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Проверочните списъци по член 40, параграф 6, буква г) са попълнени изцяло: | |
| Всички съответни проблеми са приключени: | |
| В случай на непълен проверочен списък и/или неприключени проблеми – резултат от проучването, посочено в член 45, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| В случай на несъгласие между разрешаващия орган и съответните НОБ за района на използване – резултат от арбитражната процедура по член 21, параграф 7 от Директива (ЕС) 2016/797: | |

5. ПРИЛОЖЕНИЯ

| | |
|---|---|
| Приложение 1 | Доклад от дневника за вписвания (issues log) относно съответния район на използване |
| Приложение 2 | Попълнен проверочен списък (checklist), показващ, че са оценени аспектите, посочени в приложение II към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията |
| Приложение 3 | |
| Приложение 4 | |
| Приложение 5 | |
| Приложение 6 | |
| Приложение 7 | |

Дата:

Лице, оправомощено да подписва от страна на разрешаващия орган

*Агенция за железопътен транспорт на ЕС / Национален орган по безопасността*

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение X Образец на оценъчното досие, както е посочено в член 40, параграф 6 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

**ОЦЕНЪЧНО ДОСИЕ НА НОБ ЗА РАЙОНА НА ИЗПОЛЗВАНЕ, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 40, ПАРАГРАФ 6 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА**

Оценка на заявлението за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

1. ИНФОРМАЦИЯ В ЗАЯВЛЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Идентификация на заявлението: | |
| Позоваване на базовото състояние при предварителната процедура (когато е приложимо): | |
| Дата на потвърждението на получаването на заявлението (член 33 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията): | |
| Дата на получаване на заявлението (член 2, точка 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията): | |
| Дата за потвърждаване на пълното заявление: | |
| Дата за предоставяне на липсващата информация от заявителя в случай на непълно заявление: | |
| Разрешаващ орган: | |
| Съответни НОБ за района на използване (когато е приложимо): | |
| Вид на заявлението: | |
| Разрешение за тип возило: | |
| Варианти на типа возило (когато е приложимо): | |
| Версии на типа возило (когато е приложимо): | |
| Разрешение за пускане на возилото на пазара: | |
| Единично возило: | |
| Серия от возила: | |
| Вид на разрешението, посочен в член 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за ново разрешение и разрешение за разширен район на използване, както е посочено в член 14, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за първо разрешение и разрешение при съответствие с типа, както е посочено в член 14, параграф 3, буква б) от | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |

2. ЗАЯВИТЕЛ

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование: | |
| Наименование на заявителя: | |

3. ОЦЕНЯВАНЕ

| | |
|---|---|
| Становище относно резултата от оценяването за съответния район на използване (отрицателен или положителен резултат): | |
| Условия за използване и други ограничения (когато е приложимо): | |
| Резюме за извършените оценявания: | |
| Доклад от дневника за вписвания (issues log) относно съответния район на използване: | Приложение 1 |
| Попълнен проверочен списък (checklist), показващ, че са оценени аспектите, посочени в приложение III към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | Приложение 2 |
| Документация за проверката на записана съответна информация съгласно член 8, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |

WITHDRAWN

4. ПРИЛОЖЕНИЯ

| | |
|---|---|
| Приложение 1 | Доклад от дневника за вписвания (issues log) относно съответния район на използване |
| Приложение 2 | Попълнен проверочен списък (checklist), показващ, че са оценени аспектите, посочени в приложение III към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията |
| Приложение 3 | |
| Приложение 4 | |
| Приложение 5 | |
| Приложение 6 | |
| Приложение 7 | |

Дата:

Лице, оправомощено да подписва от страна на НОБ за района на използване

| |
|---|
| *Район на използване* |


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение XI Образец на оценъчното досие за заключението на оценяването на заявлението, както е посочено в член 45, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

**ОЦЕНЪЧНО ДОСИЕ ЗА ЗАКЛЮЧЕНИЕТО НА ОЦЕНЯВАНЕТО НА ЗАЯВЛЕНИЕТО, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 45, ПАРАГРАФ 4 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА**

Заключение на разрешаващия орган на оценяването на заявлението за искане на разрешение за тип возило и/или на разрешение за пускане на возилото на пазара в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

1. ИНФОРМАЦИЯ В ЗАЯВЛЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Идентификация на заявлението: | |
| Позоваване на базовото състояние при предварителната процедура (когато е приложимо): | |
| Дата на потвърждението на получаването на заявлението (член 33 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията): | |
| Дата на получаване на заявлението (член 2, точка 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията): | |
| Дата за потвърждаване на пълното заявление: | |
| Дата за предоставяне на липсващата информация от заявителя в случай на непълно заявление: | |
| Разрешаващ орган: | |
| Съответни НОБ за района на използване (когато е приложимо): | |
| Вид на заявлението: | |
| Разрешение за тип возило: | |
| Варианти на типа возило (когато е приложимо): | |
| Версии на типа возило (когато е приложимо): | |
| Разрешение за пускане на возилото на пазара: | |
| Единично возило: | |
| Серия от возила: | |
| Вид на разрешението, посочен в член 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за ново разрешение и разрешение за разширен район на използване, както е посочено в член 14, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за първо разрешение и разрешение при съответствие с типа, както е | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| посочено в член 14, параграф 3, буква б) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |

2. ЗАЯВИТЕЛ

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование: | |
| Наименование на заявителя: | |

3. ПРОВЕРКА НА ПРОЦЕСА ВЪВ ВРЪЗКА С ОЦЕНЯВАНЕТО НА ЗАЯВЛЕНИЕТО, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 45, ПАРАГРАФ 1 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ .../... НА КОМИСИЯТА

| | |
|---|---|
| Различните етапи от процеса на оценяване на заявлението са приложени правилно: | |
| Съществуват достатъчно данни, показващи че са оценени релевантните аспекти на заявлението: | |
| Получени са писмени отговори от заявителя на проблемите от тип 3 и тип 4 и на исканията за допълнителна информация: | |
| Всички проблеми от тип 3 и тип 4 са решени, или ако не са решени има ясно документирани причини за това: | |
| Направените оценявания и взетите решения са документирани, справедливи и съответстващи: | |
| Направените заключения се базират на оценъчните досиета и отразяват оценяването като цяло: | |

4. ДОКУМЕНТИРАНИ МОТИВИ ЗА ЗАКЛЮЧЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Потвърждение на правилното прилагане на член 45, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, придружено от евентуални коментари: | |
| Заключение, че процесът на оценяване на заявлението е бил приложен правилно, включително ясни и конкретни мотиви за достигане до това заключение: | |

5. ПРИЛОЖЕНИЯ

| | |
|---|---|
| Приложение 1 | |
| Приложение 2 | |
| Приложение 3 | |

Дата:

Лице, оправомощено да подписва от страна на разрешаващия орган

| |
|---|
| Агенция за железопътен транспорт на ЕС / Национален орган по безопасността |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение XII Образец на решението за разрешаване или за отказ на поисканото в заявлението разрешение, както е посочено в член 46 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

**РЕШЕНИЕ ЗА РАЗРЕШАВАНЕ ИЛИ ЗА ОТКАЗ НА ПОИСКАНОТО В ЗАЯВЛЕНИЕТО РАЗРЕШЕНИЕ, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 46 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА**

Решение на разрешаващия орган за разрешаване или за отказ на поисканото в заявлението разрешение за тип возило и/или разрешение за пускане на возилото на пазара в съответствие с Директива (ЕС) 2016/797 и Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

1. ИНФОРМАЦИЯ В ЗАЯВЛЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Идентификация на заявлението: | |
| Дата на потвърждението на получаването на заявлението (член 33 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията): | |
| Дата на получаване на заявлението (член 2, точка 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията): | |
| Дата за потвърждаване на пълното заявление: | |
| Дата за предоставяне на липсващата информация от заявителя в случай на непълно заявление: | |
| Дата за завършване на оценяването: | |
| Разрешаващ орган: | |
| Съответни НОБ за района на използване (когато е приложимо): | |
| Вид на заявлението: | |
| Разрешение за тип возило: | |
| Варианти на типа возило (когато е приложимо): | |
| Версии на типа возило (когато е приложимо): | |
| Разрешение за пускане на возилото на пазара: | |
| Единично возило: | |
| Серия от возила: | |
| Вид на разрешението, посочен в член 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за ново разрешение и разрешение за разширен район на използване, както е посочено в член 14, параграф 3, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Комбинирано заявление за първо разрешение и разрешение при съответствие с типа, както е посочено в член 14, параграф 3, буква б) от | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |

2. ЗАЯВИТЕЛ

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование: | |
| Наименование на заявителя: | |

3. РЕШЕНИЕ ЗА РАЗРЕШАВАНЕ ИЛИ ЗА ОТКАЗ НА ПОИСКАНОТО В ЗАЯВЛЕНИЕТО РАЗРЕШЕНИЕ, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 46 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА

| | |
|---|---|
| Документирани мотиви за решението, както е посочено в член 45, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | Приложение 1 |
| Оценяването на аспектите, посочени в приложение II и в съответните случаи – в приложение III, поражда разумна увереност, че заявителят и съдействащите на заявителя участници са изпълнили своите отговорности в необходимата степен, в съответствие с член 38 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | |
| Евентуални условия за използване на возилото и други ограничения: | |
| Становище относно мотивите за решението: | |
| Възможност и начини за обжалване на решението и съответни срокове: | Приложение 2 |

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

| | |
|---|---|
| Решение за издаване на разрешението: | |
| Решение за отказ на поисканото в заявлението разрешение: | |

5. ПРИЛОЖЕНИЯ

| | |
|---|---|
| Приложение 1 | Оценъчно досие за заключението на оценяването на заявлението, както е посочено в член 45, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията |
| Приложение 2 | Процес на обжалване |
| Приложение 3 | |

Дата:

Лице, оправомощено да подписва от страна на разрешаващия орган

| |
|---|
| Агенция за железопътен транспорт на ЕС / Национален орган по безопасността |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение XIII Списък на съдържанието на нотификацията, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

(З) е означение за препоръчителна информация, която трябва да бъде представена от субекта, управляващ изменението.
(НЗ) е означение за друга информация, която все пак може да бъде подадена от субекта, управляващ изменението.

**(1) Вид на нотификацията (З):**

(а) Единично возило; или

(б) Серия от возила

**(2) Район на използване (З):**

(а) Държави членки

(б) Железопътни мрежи (поотделно за всяка държава членка)

(в) Гари с подобни характеристики на железопътната мрежа в съседни държави членки, които гари са разположени близо до границата, съгласно посоченото в член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797 (когато е приложимо)

(г) Цялата железопътна мрежа в ЕС

**(3) Разрешаващ орган, който трябва да бъде нотифициран (З):**

(а) Агенцията; или

(б) Националния орган по безопасността в държавата членка (прилага се само в случай, че районът на използване е ограничен до една държава членка и този орган е избран от заявителя в съответствие с член 21, параграф 8 от Директива (ЕС) 2016/797)

**(4) Информация относно субекта, управляващ изменението (З):**

(а) Юридическо наименование (З)

(б) Наименование (З)

(в) Съкратено наименование (НЗ)

(г) Пълен пощенски адрес (З)

(д) Телефон (З)

(е) Факс (НЗ)

(ж) Електронна поща (З)

(з) Уебсайт (НЗ)

(и) Данъчен номер по ДДС (НЗ)

(й) Друга съответна информация (НЗ)

**(5) Информация за лицето за контакти (З):**

(а) Собствено име (З)

(б) Фамилно име (З)

(в) Титла или длъжност (З)

(г) Пълен пощенски адрес (З)

(д) Телефон (З)

(е) Факс (НЗ)

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

(ж) Електронна поща (З)

(з) Езици, които могат да се използват: (З)

**(6) Титуляр на настоящото разрешение за типа возило (когато е приложимо) (З):**

(а) Юридическо наименование (З)

(б) Наименование на титуляра на разрешението за типа (З)

(в) Съкратено наименование (НЗ)

(г) Пълен пощенски адрес (З)

(д) Телефон (З)

(е) Факс (НЗ)

(ж) Електронна поща (З)

(з) Уебсайт (НЗ)

(и) Данъчен номер по ДДС (НЗ)

(й) Друга съответна информация (НЗ)

**(7) Информация за оценяващите организации (З):**

(а) Нотифицирана организация (нотифицирани организации):

(1) Юридическо наименование (З)

(2) Наименование на нотифицираната организация (З)

(3) Идентификационен номер (ID) на нотифицираната организация (З)

(4) Съкратено наименование (НЗ)

(5) Пълен пощенски адрес (З)

(6) Телефон (З)

(7) Факс (НЗ)

(8) Електронна поща (З)

(9) Уебсайт (НЗ)

(10) Данъчен номер по ДДС (НЗ)

(11) Друга съответна информация (НЗ)

(б) Избрана организация (избрани организации):

(1) Юридическо наименование (З)

(2) Наименование на избраната организация (З)

(3) Съкратено наименование (НЗ)

(4) Пълен пощенски адрес (З)

(5) Телефон (З)

(6) Факс (НЗ)

(7) Електронна поща (З)

(8) Уебсайт (НЗ)

(9) Данъчен номер по ДДС (НЗ)

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

(10) Друга съответна информация (НЗ)

(в) Оценяваща организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA):

(1) Юридическо наименование (З)

(2) Наименование на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска — CSM RA) (З)

(3) Съкратено наименование (НЗ)

(4) Пълен пощенски адрес (З)

(5) Телефон (З)

(6) Факс (НЗ)

(7) Електронна поща (З)

(8) Уебсайт (НЗ)

(9) Данъчен номер по ДДС (НЗ)

(10) Друга съответна информация (НЗ)

**(8) Описание на типа возило (когато е приложимо,* специфицира се в съответствие с приложение II от Решение 2011/665/ЕС) (З):**

(а) Идентификационен номер на типа (Type ID)*:

(б) Версия на типа возило (когато е приложимо):

(в) Вариант на типа возило (когато е приложимо):

(г) Дата на вписване в ERATV*:

(д) Наименование на типа*

(е) Алтернативно наименование на типа* (когато е приложимо)

(ж) Категория*

(з) Подкатегория*

**(9) Информация относно возилото (возилата) (специфицира се в съответствие с Решение 2007/756/ЕС) (З)**

(а) Европейски номера на возилата (EVN)

**(10) Описание на измененията в сравнение с разрешеното возило и тип возило (З)**

**(11) Условия за използване на возилото и други ограничения (специфицира се в съответствие с приложение II от Решение 2011/665/ЕС) (З):**

(а) Кодирани ограничения

(б) Некодирани ограничения

**(12) Приложими правила (З):**

(а) Технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), включително с нормативно позоваване на публикацията в Официален вестник на Европейския съюз

(б) Специфични клаузи от ТСОС за район на използване, покриващ цялата железопътна мрежа на ЕС (когато е приложимо)

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

(в) Спецификация на избраните изисквания от по-нова версия на дадена ТСОС в сравнение с приложимата за оценяването ТСОС (включително отпаднали изисквания) (когато е приложимо)

(г) Национални правила (когато е приложимо)

(д) Неприлагания на ТСОС в съответствие с разпоредбите в член 7 от Директива (ЕС) 2016/797 (когато е приложимо)

**(13) Потвърждение и подпис от субекта, управляващ изменението (3)**

**(14) Приложения (3):**

14.1 Подкрепящи доказателства за установяването на изискванията, в съответствие с член 13, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

Ако субектът, управляващ изменението, използва методиката, посочена в приложение I от Регламент (ЕС) № 402/2013, потвърдителните данни се състоят от декларацията на предложителя (субекта, управляващ изменението) по член 16 от Регламент (ЕС) № 402/2013 и доклада за оценка по член 15 от Регламент (ЕС) № 402/2013. Ако се използва друга методика, изискваните данни са данните, необходими за да се докаже, че тази друга методика осигурява същата степен на увереност както методиката, посочена в приложение I от Регламент (ЕС) № 402/2013.

14.2 Указателна таблица, показваща къде може да бъде намерена информацията, необходима за оценяване на аспектите съгласно приложение XIV.

14.3 „ЕО“ декларации за проверка на мобилните подсистеми, включително придружителни технически досиета (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797).

14.4 Досието, придружаващо заявлението и решението за предишното разрешение или, когато е приложимо, препратка към решението, издадено по член 46 и към пълното придружително досие към решението, архивирано в системата за обслужване на едно гише.

14.5 Спецификация и, в случаите когато е приложимо, описание на методиката, използвана за установяване на изискванията.

14.6 Декларация от субекта, управляващ изменението, че не са задействани критериите по член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797 и че категоризацията, направена от субекта, управляващ изменението, съгласно член 15, параграф 1, буква б) или член 15, параграф 1, буква в) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията е правилна.

14.7 Доказателства, че не са задействани критериите по член 21, параграф 12 и че категоризацията, направена от субекта, управляващ изменението, съгласно член 15, параграф 1, буква б) или член 15, параграф 1, буква в) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, е правилна.

14.8 Съответните решения за неприлагане на ТСОС съгласно член 7 от Директива (ЕС) 2016/797 (когато е приложимо).

14.9 Когато това не е изцяло обхванато в ТСОС и/или националните правила – документирани данни за техническата съвместимост на возилото с железопътната мрежа в района на използване.

14.10 Ремонтна и експлоатационна документация (включително за спасителни операции), ако не е включена в точка 14.3.

Допълнителни насоки могат да бъдат намерени в приложение I (насоки към приложение I „Съдържание на заявлението“ към Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията).

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

## Приложение XIV Аспекти, които подлежат на оценяване във връзка с нотификацията, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

1. Идентифицирането от субекта, управляващ изменението, на ТСОС и други нормативни актове на ЕС е правилно.
2. Избраните организации за оценяване на съответствието имат подходяща акредитация или признание, че са годни да извършват такива оценявания.
3. Неприлагания на ТСОС в съответствие с разпоредбите в член 7 от Директива (ЕС) 2016/797:
   3.1. Валидност (време и място на използване);
   3.2. Приложими към возилото (возилата); и
   3.3. В съответствие с идентифицираните и прилагани правила.
4. Методика за установяването на изискванията

   4.1. Подходяща ли е прилаганата методика за установяване на изискванията от гледна точка на следните аспекти:

(а) Дали е използвана стандартизирана/приета методика?; и

(б) Дали прилаганият метод е предназначен и подходящ за съществените изисквания, за които се използва?

   4.2. В случаите, при които прилаганата методика не е стандартизирана, трябва да бъдат проверени следните аспекти, за да се оцени дали те в достатъчна степен се отчитат и обхващат от методиката:
      (а) Прилагана степен на независимо оценяване.

(б) Дефиниране на системите.

(в) Дефиниране и класификация на опасностите.

(г) Принципи за приемането на рискове.

(д) Оценяване на рисковете.

(е) Определяне на изисквания.

(ж) Доказване на съответствие с изискванията.

(з) Управление на опасностите (дневник).

5. Достатъчни данни от използваната методика за установяването на изискванията:

   5.1. В случаите, при които като методика за установяване на изискванията е използван процесът за управление на риска, посочен в приложение I от Регламент (ЕС) № 402/2013, трябва да бъдат проверени следните неща:
      (а) Общият метод за безопасност (CSM) във връзка с оценяване на риска, декларация от предложителя (субекта, управляващ изменението; член 16 от Регламент (ЕС) № 402/2013), подписана от предложителя и потвърждаваща, че всички идентифицирани опасности и съответните рискове се контролират на приемливо ниво.
      (б) Общият метод за безопасност (CSM) във връзка с оценяване на риска, доклад за оценяване (член 15 от Регламент (ЕС) № 402/2013), който потвърждава декларацията на предложителя (субекта, управляващ изменението) в определения обхват съгласно член 13.

   5.2. Ако за установяване на изискванията е използвана друга методика, различна от процеса за управление на риска, посочен в приложение I от Регламент (ЕС) № 402/2013, трябва да бъдат проверени следните неща:
      (а) Дали дефинирането на системата е пълно и в съответствие с проекта на возилото?

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

(б) Дали идентифицирането и класифицирането на опасностите е съответстващо и надеждно?

(в) Дали всички рискове се управляват по подходящ начин и се смекчават?

(г) Дали за изискванията, произтичащи от управлението на рисковете, е правилно проследена тяхната връзка до съответния риск и до данните за съответствие със съответното изискване?

(д) Дали управлението на опасностите е структурирано и съответстващо в рамките на процеса?

(е) Има ли положително становище от независима проверка (когато е приложимо)?

6. По отношение на „ЕО“ декларациите за проверка и „ЕО“ сертификатите (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797) се проверяват следните неща:

6.1. Подписите.

6.2. Валидността.

6.3. Обхватът.

6.4. Условия за използване и други ограничения, неприлагания на изисквания.

6.5. Неприлагания на ТСОС (в съответните случаи).

6.6. Дали е обхванатa цялата приложима нормативна уредба, включително други законодателни актове, които не са свързани с железопътния транспорт.

6.7. Елементи на оперативна съвместимост (валидност, обхват, условия за използване на возилото и други ограничения):

(а) „ЕО“ сертификати за съответствие.

(б) „ЕО“ сертификати за годност за употреба.

7. По отношение на докладите от организациите за оценяване на съответствието (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797) се проверява дали:

7.1. Има съответствие с „ЕО“ декларациите за проверка и „ЕО“ сертификатите.

7.2. Всички приложими правила са обхванати.

7.3. Има идентифицирани отклонения и несъответствия (когато е приложимо) и отговарят ли те на исканията за неприлагане.

7.4. Комбинирането на използваните модули е разрешено.

7.5. Дали правилно са идентифицирани условия за използване на возилото и други ограничения и дали те са в съответствие с условията, посочени в нотификацията.

7.6. Потвърдителните данни, използвани от организациите за оценяване на съответствието, отговарят на приложимите фази на оценяване, описани в ТСОС (преглед на проекта, изпитване на типа и т.н.).

8. Проверка на анализа на нотификацията относно параметрите, свързани с националните правила, направен от НОБ за района на използване:

8.1. Районът на използване в съответната държава членка е правилно специфициран.

8.2. Националните правила и изисквания за съответния район на използване, идентифициран от субекта, управляващ изменението, са посочени правилно.

8.3. Избраните организации за оценяване на съответствието имат подходяща акредитация или признание, че са годни да извършват такива оценявания.

8.4. Съществуват достатъчно данни от използваната методика за установяване на изискванията специално във връзка с националните правила за съответния район на използване (вж. точка 5.2).

8.5. „ЕО“ декларация(и) за проверка и сертификати за националните правила за съответния район на използване (вж. точка 6).

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

8.6. Доклади от организации за оценяване на съответствието, свързани с националните правила за съответния район на използване (вж. точка 7).

8.7. Условия за използване и други ограничения (вж. точка 11).

8.8. Съответствие на измененията с данните от прилагането на методиката за установяване на изискванията, декларацията от субекта, управляващ изменението, относно критериите по член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797 и доказателствата за правилната категоризация на изменението (вж. точка 12).

9. Валидност на първото разрешение за возилото и разрешение за типа возило.

10. Първото разрешение за возилото и разрешение за типа возило е валидно за съответния район на използване.

11. Условията на използване на возилото и другите ограничения, посочени в нотификацията, са съвместими с въведените изменения във возилото, съществуващите условия за използване и другите ограничения, условията за използване и другите ограничения, описани в „ЕО“ декларацията (декларациите) за проверка и „ЕО“ сертификата (сертификатите), и данните от установяването на изискванията.

12. Измененията в сравнение с одобреното возило и тип возило са описани в достатъчна степен и съответстват на:

12.1. Данните от прилагането на методиката за установяване на изискванията.

12.2. Декларацията от субекта, управляващ изменението, че не са задействани критериите по член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797 и че категоризацията, направена от субекта, управляващ изменението, съгласно член 15, параграф 1, буква б) или член 15, параграф 1, буква в) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията е правилна.

12.3. Доказателствата, че не са задействани критериите по член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797 и че категоризацията, направена от субекта, управляващ изменението, съгласно член 15, параграф 1, буква б) или член 15, параграф 1, буква в) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията е правилна.

13. Субектът, управляващ изменението, не е притежателят на разрешението за тип возило.

14. Категоризацията съгласно член 15, параграф 1, буква б) или член 15, параграф 1, буква в), направена от субекта, управляващ изменението, е правилна (изменението не води до задействане на критериите по член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797) и следователно не изисква получаване на ново разрешение, вж. приложение XVIII, блок-схемата за подетап 1.1.

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение X Образец за подаване на нотификацията, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

**НОТИФИКАЦИЯ ЗА ИЗМЕНЕНИЯТА, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 16, ПАРАГРАФ 4 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА**

Нотификация за измененията във вече разрешено возило, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията.

(З) е означение за препоръчителна информация, която трябва да бъде представена от субекта, управляващ изменението.
(НЗ) е означение за друга информация, която все пак може да бъде подадена от субекта, управляващ изменението.

1. ИНФОРМАЦИЯ В НОТИФИКАЦИЯТА

| | |
|---|---|
| Вид на нотификацията (З): | |
| Единично возило | |
| Серия от возила | |
| Район на използване (З): | |
| Разрешаващ орган, който трябва да бъде нотифициран (З): | |

2. СУБЕКТ, УПРАВЛЯВАЩ ИЗМЕНЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование (З): | |
| Наименование (З): | |
| Съкратено наименование (НЗ): | |
| Пълен пощенски адрес (З): | |
| Телефон (З): | |
| Факс (НЗ): | |
| Електронна поща (З): | |
| Уебсайт (НЗ): | |
| Данъчен номер по ДДС (НЗ): | |
| Друга съответна информация (НЗ): | |
| Лице за контакти: | |
| Собствено име (З): | |
| Фамилно име (З): | |
| Титла или длъжност (З): | |
| Пълен пощенски адрес (З): | |
| Телефон (З): | |
| Факс (НЗ): | |
| Електронна поща (З): | |
| Езици, които могат да се използват (З): | |

3. ТИТУЛЯР НА НАСТОЯЩОТО РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ТИПА ВОЗИЛО (КОГАТО Е ПРИЛОЖИМО)

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование (З): | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| Наименование на титуляра на разрешението за типа (З): | |
| Съкратено наименование (НЗ): | |
| Пълен пощенски адрес (З): | |
| Телефон (З): | |
| Факс (НЗ): | |
| Електронна поща (З): | |
| Уебсайт (НЗ): | |
| Данъчен номер по ДДС (НЗ): | |
| Друга съответна информация (НЗ): | |

4. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ОЦЕНЯВАЩИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ (З):

4.1 НОТИФИЦИРАНА ОРГАНИЗАЦИЯ (НОТИФИЦИРАНИ ОРГАНИЗАЦИИ):

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование (З): | |
| Наименование на нотифицираната организация (З): | |
| Идентификационен номер (ID) на нотифицираната организация (З): | |
| Съкратено наименование (НЗ): | |
| Пълен пощенски адрес (З): | |
| Телефон (З): | |
| Факс (НЗ): | |
| Електронна поща (З): | |
| Уебсайт (НЗ): | |
| Данъчен номер по ДДС (НЗ): | |
| Друга съответна информация (НЗ): | |

WITHDRAWN

4.2 ИЗБРАНА ОРГАНИЗАЦИЯ (ИЗБРАНИ ОРГАНИЗАЦИИ):

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование (З): | |
| Наименование на избраната организация (З): | |
| Съкратено наименование (НЗ): | |
| Пълен пощенски адрес (З): | |
| Телефон (З): | |
| Факс (НЗ): | |
| Електронна поща (З): | |
| Уебсайт (НЗ): | |
| Данъчен номер по ДДС (НЗ): | |
| Друга съответна информация (НЗ): | |

4.3 ОЦЕНЯВАЩА ОРГАНИЗАЦИЯ (ПО ОБЩИЯ МЕТОД ЗА БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВРЪЗКА С ОЦЕНЯВАНЕ НА РИСКА – CSM RA):

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование (З): | |
| Наименование на оценяващата организация (по общия метод за | |


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) (3): | |
| Съкратено наименование (НЗ): | |
| Пълен пощенски адрес (3): | |
| Телефон (3): | |
| Факс (НЗ): | |
| Електронна поща (3): | |
| Уебсайт (НЗ): | |
| Данъчен номер по ДДС (НЗ): | |
| Друга съответна информация (НЗ): | |

5. ДОСИЕ НА НОТИФИКАЦИЯТА

| | |
|---|---|
| Описание на типа возило (когато е приложимо,* специфицира се в съответствие с приложение II от Решение 2011/665/ЕС) (3): | |
| Идентификационен номер на типа (Type ID)*: | |
| Версия на типа возило (когато е приложимо): | |
| Вариант на типа возило (когато е приложимо): | |
| Дата на вписване в ERATV*: | |
| Наименование на типа*: | |
| Алтернативно наименование на типа* (когато е приложимо): | |
| Категория*: | |
| Подкатегория*: | |
| Информация относно возилото (возилата) (специфицира се в съответствие с Решение 2007/756/ЕС) (3): | |
| Европейски номера на возилата (EVN): | |
| Описание на измененията в сравнение с разрешеното возило и тип возило (3): | |
| Условия за използване на возилото и други ограничения (специфицира се в съответствие с приложение II от Решение 2011/665/ЕС) (3): | |
| Кодирани ограничения: | |
| Некодирани ограничения: | |
| Приложими правила (3): | |
| Технически спецификации за оперативна съвместимост (TCOC), включително с нормативно позоваване на публикацията в Официален вестник на Европейския съюз | |
| Специфични клаузи от TCOC за район на използване, покриващ цялата железопътна мрежа на ЕС (когато е приложимо) | |
| Спецификация на избраните изисквания от по-нова версия на дадена TCOC в сравнение с | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | | |
|---|---|---|
| | приложимата за оценяването ТСОС (включително отпаднали изисквания) (когато е приложимо) | |
| | Национални правила (когато е приложимо) | |
| | Неприлагания на ТСОС в съответствие с разпоредбите в член 7 от Директива (ЕС) 2016/797 (когато е приложимо) | |
| Приложения (3): | | Приложения 1 – 10 |

6. ПРИЛОЖЕНИЯ

| | |
|---|---|
| Приложение 1 | Подкрепящи доказателства за установяването на изискванията, в съответствие с член 13, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията |
| Приложение 2 | Указателна таблица, показваща къде може да бъде намерена информацията, необходима за оценяване на аспектите съгласно приложение XIV. |
| Приложение 3 | „ЕО“ декларации за проверка на мобилните подсистеми, включително придружителни технически досиета (член 15 от Директива (ЕС) 2016/797). |
| Приложение 4 | Досието, придружаващо заявлението и решението за предишното разрешение или, когато е приложимо, препратка към решението, издадено по член 46 и към пълното придружително досие към решението, архивирано в системата за обслужване на едно гише. |
| Приложение 5 | Спецификация и, в случаите когато е приложимо, описание на методиката, използвана за установяване на изискванията. |
| Приложение 6 | Декларация от субекта, управляващ изменението, че не са задействани критериите по член 21, параграф 12 от Директива (ЕС) 2016/797 и че категоризацията, направена от субекта, управляващ изменението, съгласно член 15, параграф 1, буква б) или член 15, параграф 1, буква в) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията е правилна. |
| Приложение 7 | Доказателства, че не са задействани критериите по член 21, параграф 12 и че категоризацията, направена от субекта, управляващ изменението, съгласно член 15, параграф 1, буква б) или член 15, параграф 1, буква в) от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията, е правилна. |
| Приложение 8 | Съответните решения за неприлагане на ТСОС съгласно член 7 от Директива (ЕС) 2016/797 (когато е приложимо). |
| Приложение 9 | Когато това не е изцяло обхванато в ТСОС и/или националните правила – документирани данни за техническата съвместимост на возилото с железопътната мрежа в района на използване. |
| Приложение 10 | Ремонтна и експлоатационна документация (включително за спасителни операции), ако не е включена в приложение 3. |
| Приложение 11 | |
| Приложение 12 | |

Дата:

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| |
|---|
| Лице, оправомощено да подписва от страна на субекта, управляващ изменението |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение XVI Образец на решението, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

**МОТИВИРАНО РЕШЕНИЕ ДА СЕ ИЗИСКА ДА БЪДЕ ПОДАДЕНО ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ИСКАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЕ СЛЕД НОТИФИКАЦИЯТА ОТ СТРАНА НА СУБЕКТА, УПРАВЛЯВАЩ ИЗМЕНЕНИЕТО, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 16, ПАРАГРАФ 4 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА**

1. ИНФОРМАЦИЯ В НОТИФИКАЦИЯТА

| | |
|---|---|
| Идентификационен номер (ID) на нотификацията: | |
| Дата на получаване на нотификацията: | |
| Разрешаващ орган: | |
| Съответни НОБ за района на използване (когато е приложимо): | |
| Вид на нотификацията: | |
| Единично возило: | |
| Серия от возила: | |
| Район на използване: | |
| Описание на типа возило (когато е приложимо,* специфицира се в съответствие с приложение II от Решение 2011/665/ЕС) (3): | |
| Идентификационен номер на типа (Type ID)*: | |
| Версия на типа возило (когато е приложимо): | |
| Вариант на типа возило (когато е приложимо): | |
| Дата на вписване в ERATV*: | |
| Наименование на типа*: | |
| Алтернативно наименование на типа* (когато е приложимо): | |
| Категория*: | |
| Подкатегория*: | |
| Информация относно возилото (возилата) (специфицира се в съответствие с Решение 2007/756/ЕС) (3): | |
| Европейски номера на возилата (EVN): | |

2. СУБЕКТ, УПРАВЛЯВАЩ ИЗМЕНЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование: | |
| Наименование на заявителя: | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

3. МОТИВИРАНО РЕШЕНИЕ ДА СЕ ИЗИСКА ДА БЪДЕ ПОДАДЕНО ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ИСКАНЕ НА РАЗРЕШЕНИЕ СЛЕД НОТИФИКАЦИЯТА ОТ СТРАНА НА СУБЕКТА, УПРАВЛЯВАЩ ИЗМЕНЕНИЕТО, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 16, ПАРАГРАФ 4 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА

| | |
|---|---|
| Документирани мотиви за решението, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: | Приложение 1 |
| Оценяването на аспектите, посочени в приложение 1, показва, че субектът, управляващ изменението, е предоставил недостатъчно обоснована информация, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията?: | |
| Оценяването на аспектите, посочени в приложение 1, показва, че субектът, управляващ изменението, е направил погрешна категоризация, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията?: | |
| Становище относно мотивите за решението: | |

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

| | |
|---|---|
| Решение да се изиска да бъде подадено заявление за искане на разрешение: | |

5. ПРИЛОЖЕНИЯ

| | |
|---|---|
| Приложение 1 | Документирани мотиви за решението, както е посочено в член 16, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията: |
| Приложение 2 | |
| Приложение 3 | |
| Приложение 4 | |
| Приложение 5 | |
| Приложение 6 | |
| Приложение 7 | |

Дата:

Лице, оправомощено да подписва от страна на разрешаващия орган

Агенция за железопътен транспорт на ЕС / Национален орган по безопасността

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение X Образец за подаване на заявлението, както е посочено в член 31, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

**ЗАЯВЛЕНИЕ, КАКТО Е ПОСОЧЕНО В ЧЛЕН 31, ПАРАГРАФ 1 ОТ РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2018/545 НА КОМИСИЯТА**

Заявление за разрешение на тип возило и/или за разрешение за пускане на возило на пазара, както е посочено в член 31, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията

(З) е означение за задължително изисквана информация, която трябва да бъде представена от заявителя.
(НЗ) е означение за незадължителна информация, която все пак може да бъде подадена от заявителя.

1. ИНФОРМАЦИЯ В ЗАЯВЛЕНИЕТО

| | |
|---|---|
| Вид на заявлението (З): | |
| Разрешение за тип возило: | |
| Варианти на типа возило (когато е приложимо): | |
| Версии на типа возило (когато е приложимо): | |
| Разрешение за пускане на возилото на пазара: | |
| Единично возило: | |
| Серия от возила: | |
| Вид на разрешението (посочен в член 14, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията) (З): | |
| Район на използване (З): | |
| Издаващ орган (З): | |
| Позоваване на базовото състояние при предварителната процедура (НЗ): | |
| Друга съответна проектна информация (НЗ): | |

WITHDRAWN

2. ЗАЯВИТЕЛ

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование (З): | |
| Наименование (З): | |
| Съкратено наименование (НЗ): | |
| Пълен пощенски адрес (З): | |
| Телефон (З): | |
| Факс (НЗ): | |
| Електронна поща (З): | |
| Уебсайт (НЗ): | |
| Данъчен номер по ДДС (НЗ): | |
| Друга съответна информация (НЗ): | |
| Лице за контакти: | |
| Собствено име (З): | |


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | | |
|---|---|---|
| | Фамилно име (3): | |
| | Титла или длъжност (3): | |
| | Пълен пощенски адрес (3): | |
| | Телефон (3): | |
| | Факс (НЗ): | |
| | Електронна поща (3): | |
| | Езици, които могат да се използват (3): | |

3. ТИТУЛЯР НА НАСТОЯЩОТО РАЗРЕШЕНИЕ ЗА ТИПА ВОЗИЛО (НЕ Е ПРИЛОЖИМО В СЛУЧАЙ НА ПЪРВО РАЗРЕШЕНИЕ)

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование (3): | |
| Наименование на титуляра на разрешението за типа (3): | |
| Съкратено наименование (НЗ): | |
| Пълен пощенски адрес (3): | |
| Телефон (3): | |
| Факс (НЗ): | |
| Електронна поща (3): | |
| Уебсайт (НЗ): | |
| Данъчен номер по ДДС (НЗ): | |
| Друга съответна информация (НЗ): | |

4. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ОЦЕНЯВАЩИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ (3):

4.1 НОТИФИЦИРАНА ОРГАНИЗАЦИЯ (НОТИФИЦИРАНИ ОРГАНИЗАЦИИ):

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование (3): | |
| Наименование на нотифицираната организация (3): | |
| Идентификационен номер (ID) на нотифицираната организация (3): | |
| Съкратено наименование (НЗ): | |
| Пълен пощенски адрес (3): | |
| Телефон (3): | |
| Факс (НЗ): | |
| Електронна поща (3): | |
| Уебсайт (НЗ): | |
| Данъчен номер по ДДС (НЗ): | |
| Друга съответна информация (НЗ): | |

4.2 ИЗБРАНА ОРГАНИЗАЦИЯ (ИЗБРАНИ ОРГАНИЗАЦИИ):

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование (3): | |
| Наименование на избраната организация (3): | |
| Съкратено наименование (НЗ): | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | |
|---|---|
| Пълен пощенски адрес (З): | |
| Телефон (З): | |
| Факс (НЗ): | |
| Електронна поща (З): | |
| Уебсайт (НЗ): | |
| Данъчен номер по ДДС (НЗ): | |
| Друга съответна информация (НЗ): | |

4.3 ОЦЕНЯВАЩА ОРГАНИЗАЦИЯ (ПО ОБЩИЯ МЕТОД ЗА БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВРЪЗКА С ОЦЕНЯВАНЕ НА РИСКА – CSM RA) (НЕ СЕ ПРИЛАГА ЗА РАЗРЕШЕНИЕ ПРИ СЪОТВЕТСТВИЕ С ТИПА):

| | |
|---|---|
| Юридическо наименование (З): | |
| Наименование на оценяващата организация (по общия метод за безопасност във връзка с оценяване на риска – CSM RA) (З): | |
| Съкратено наименование (НЗ): | |
| Пълен пощенски адрес (З): | |
| Телефон (З): | |
| Факс (НЗ): | |
| Електронна поща (З): | |
| Уебсайт (НЗ): | |
| Данъчен номер по ДДС (НЗ): | |
| Друга съответна информация (НЗ): | |

5. ДОСИЕ КЪМ ЗАЯВЛЕНИЕТО

| | | |
|---|---|---|
| Описание на типа возило (когато е приложимо,* специфицира се в съответствие с приложение II от Решение 2011/665/ЕС) (З): | | |
| | Идентификационен номер на типа (Type ID)*: | |
| | Версия на типа возило (когато е приложимо): | |
| | Вариант на типа возило (когато е приложимо): | |
| | Дата на вписване в ERATV* (не е приложимо при първо вписване): | |
| | Наименование на типа*: | |
| | Алтернативно наименование на типа* (когато е приложимо): | |
| | Категория*: | |
| | Подкатегория*: | |
| Информация относно возилото (возилата) (специфицира се в съответствие с Решение 2007/756/ЕС) (З): | | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

| | | |
|---|---|---|
| | Европейски номера на возилата (EVN) или предварително резервирани номера на возилата: | |
| | Друго специфициране на возилата, в случай че няма европейски номера на возилата (EVN) или предварително резервирани номера: | |
| Позоваване на съществуващо разрешение за типа возило (не се прилага в случай на първо разрешение) (3): | | |
| Описание на измененията в сравнение с разрешен тип возило (прилага се само в случай на ново разрешение) (3): | | |
| Условия за използване на возилото и други ограничения (специфицира се в съответствие с приложение II от Решение 2011/665/ЕС) (3): | | |
| | Кодирани ограничения: | |
| | Некодирани ограничения: | |
| Допълнителни функции по контрол, управление и сигнализация (CCS) (M): | | |
| Приложими правила (3): | | |
| | Технически спецификации за оперативна съвместимост (TCOC), включително с нормативно позоваване на публикацията в Официален вестник на Европейския съюз: | |
| | Специфични клаузи от TCOC за район на използване, покриващ цялата железопътна мрежа на ЕС (когато е приложимо): | |
| | Спецификация на избраните изисквания от по-нова версия на дадена TCOC в сравнение с приложимата за оценяването TCOC (включително отпаднали изисквания) (когато е приложимо): | |
| | Национални правила (когато е приложимо): | |
| | Неприлагания на TCOC в съответствие с разпоредбите в член 7 от Директива (ЕС) 2016/797 (когато е приложимо): | |
| | Приложими правила за разширения район на използване: | |
| | Актуализирани TCOC и/или национални правила (прилага се само за подновени разрешения за типа): | |
| Приложения (3): | | Приложение – |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

6. ПРИЛОЖЕНИЯ

| | |
|---|---|
| Приложение 1 | |
| Приложение 2 | |
| Приложение 3 | |
| Приложение 4 | |
| Приложение 5 | |
| Приложение 6 | |
| Приложение 7 | |
| Приложение 8 | |
| Приложение 9 | |
| Приложение 10 | |
| Приложение 11 | |
| Приложение 12 | |
| Приложение 13 | |

Дата:

Лице, оправомощено да подписва от страна на заявителя

WITHDRAWN

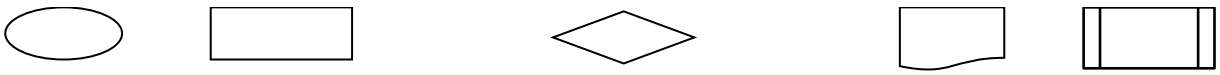

© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение XVIII Блок-схеми

## Как се тълкуват графиките

### Символи

Стандартна графика, която описва процеса по предоставяне на разрешително, използвайки 6 символа от унифицирания език за моделиране (UML):



Начало/край | Дейност | Решение с много отговори | Резултат | Подетап

Разделяне/сливане | Междинен етап
Начало/край

### Принципи

- Символите са свързани с насочени стрелки.
- Върху символа за сливане е указано дали успоредните стрелки се считат за „и“ или „или“.
- Символът за разделяне винаги се счита за „и“.
- Блок-схемата започва и завършва с еднакъв символ.
- Дейността представлява действие, за което е необходима употребата на глагол, напр. „отправя се искане“, „предоставя се“, „изменя се“.
- Решението често е отговор на въпрос. Отговорът често е двоен „Да/Не“, но може да има и множество алтернативи.
- Резултатът е резултат от действие и често е документ или на хартия, или в електронна форма.
- Резултатите са при получателя.
- Посочената в блок-схемата роля трябва да се разбира като ролята, отговорна за дейността. Възможно е да има други съдействащи участници, които обаче да не са посочени в блок-схемата.
- Ако в законодателството е определен някакъв срок, неговото започване за дейността/решението/резултата се посочва с: (*).
- Дейностите/решенията/резултатите, са кодирани с цвят, за да се обозначи дали те са:
  - Зелен = Препоръчителна практика; и
  - Лилав = Задължителни съгласно законодателството на ЕС.
- Препратките към законодателството са дадени до съответната дейност/решение/резултат в каре, оцветено в жълт цвят.
- За нормативните позовавания са използвани следните съкращения:
  - ДОС – Директива 2008/2016/ЕО относно оперативната съвместимост
  - РИ – Регламент за изпълнение (ЕС) 2018/545 на Комисията
  - РАЖТ – Регламент (ЕС) 2016/796 на Комисията
  - РИДП – Регламент за изпълнение (ЕС) гггг/№№№ на Комисията (относно „ЕО“ декларацията за проверка)
  - ОМБ – Регламент за изпълнение (ЕС) 402/2013 на Комисията
  - REG – Регламент (ЕС) 201/2011 на Комисията

## Списък на блок-схемите

Етап 1 – Подготовка на заявлението

Етап 1 – Подетап 1.1 – Идентифициране на съответния вид разрешение

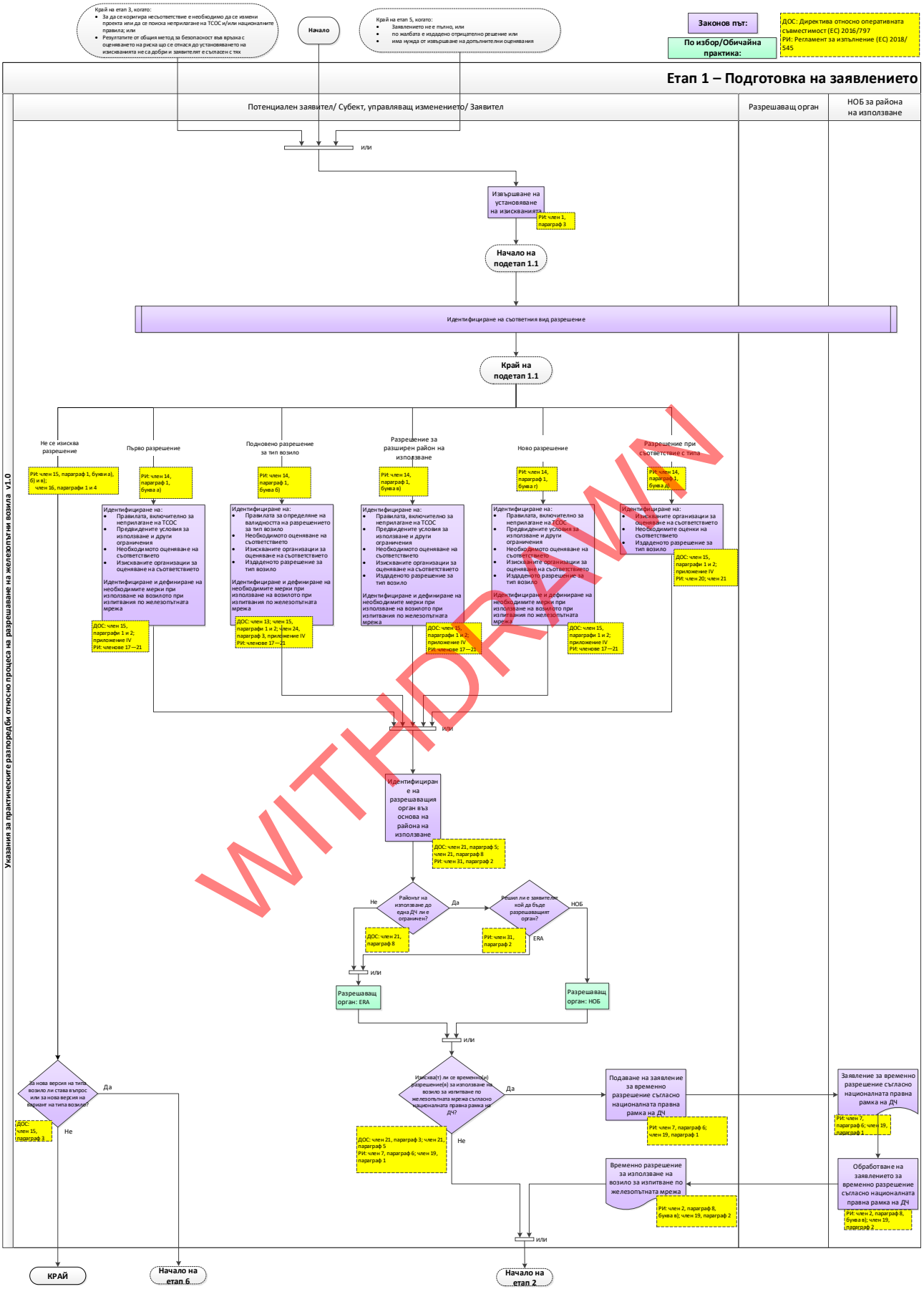
WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Етап 1 – Подетап 1.2 – Обработване на нотификацията
Етап 2 – Предварителна процедура
Етап 3 – Оценяване на съответствието
Етап 4 – Подаване на заявлението
Етап 5 – Обработване на заявлението
Етап 5 – Подетап 5.1 – Арбитраж
Етап 5 – Подетап 5.2 – Преразглеждане и обжалване
Етап 6 – Окончателна документация

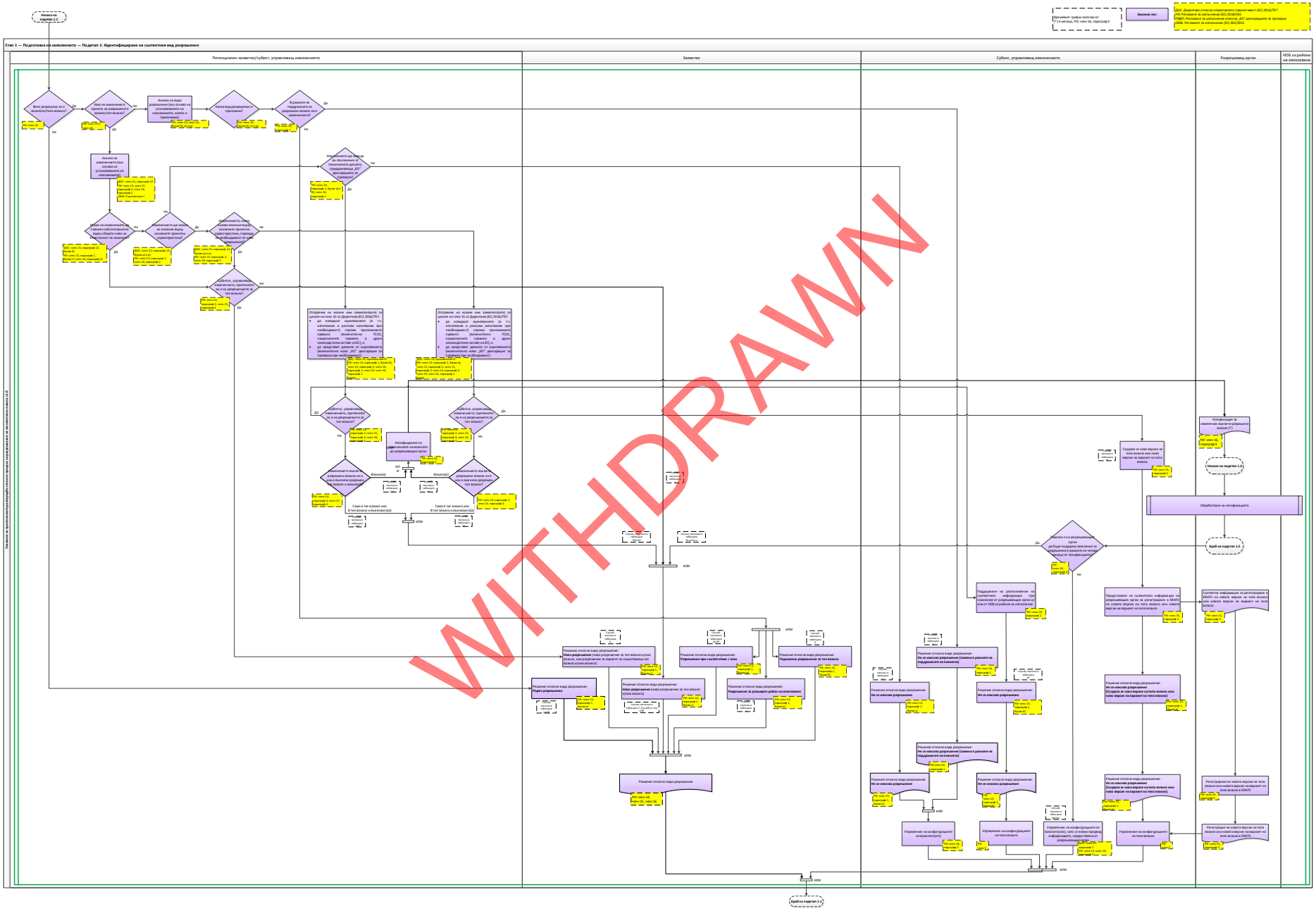
WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени



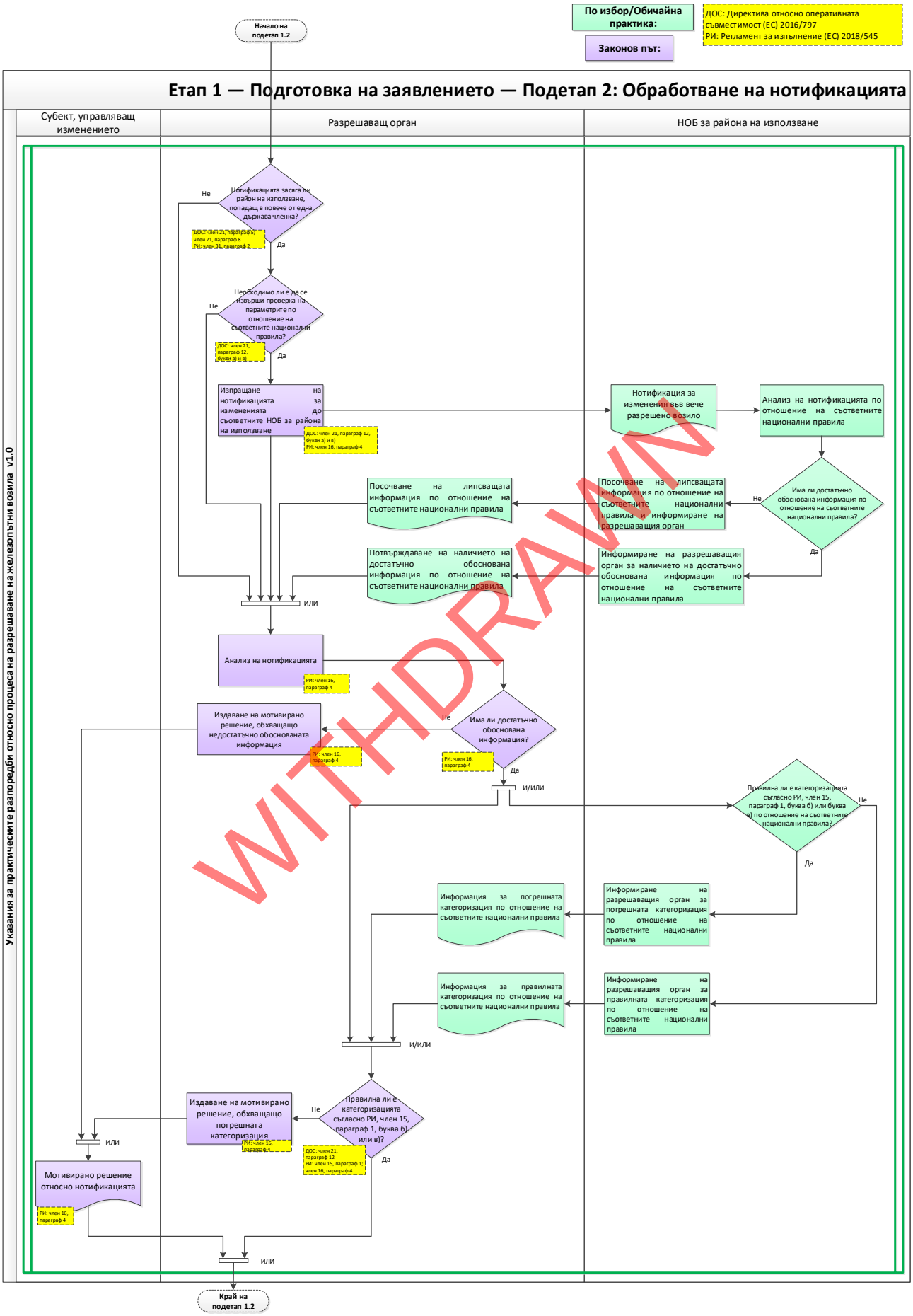

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени



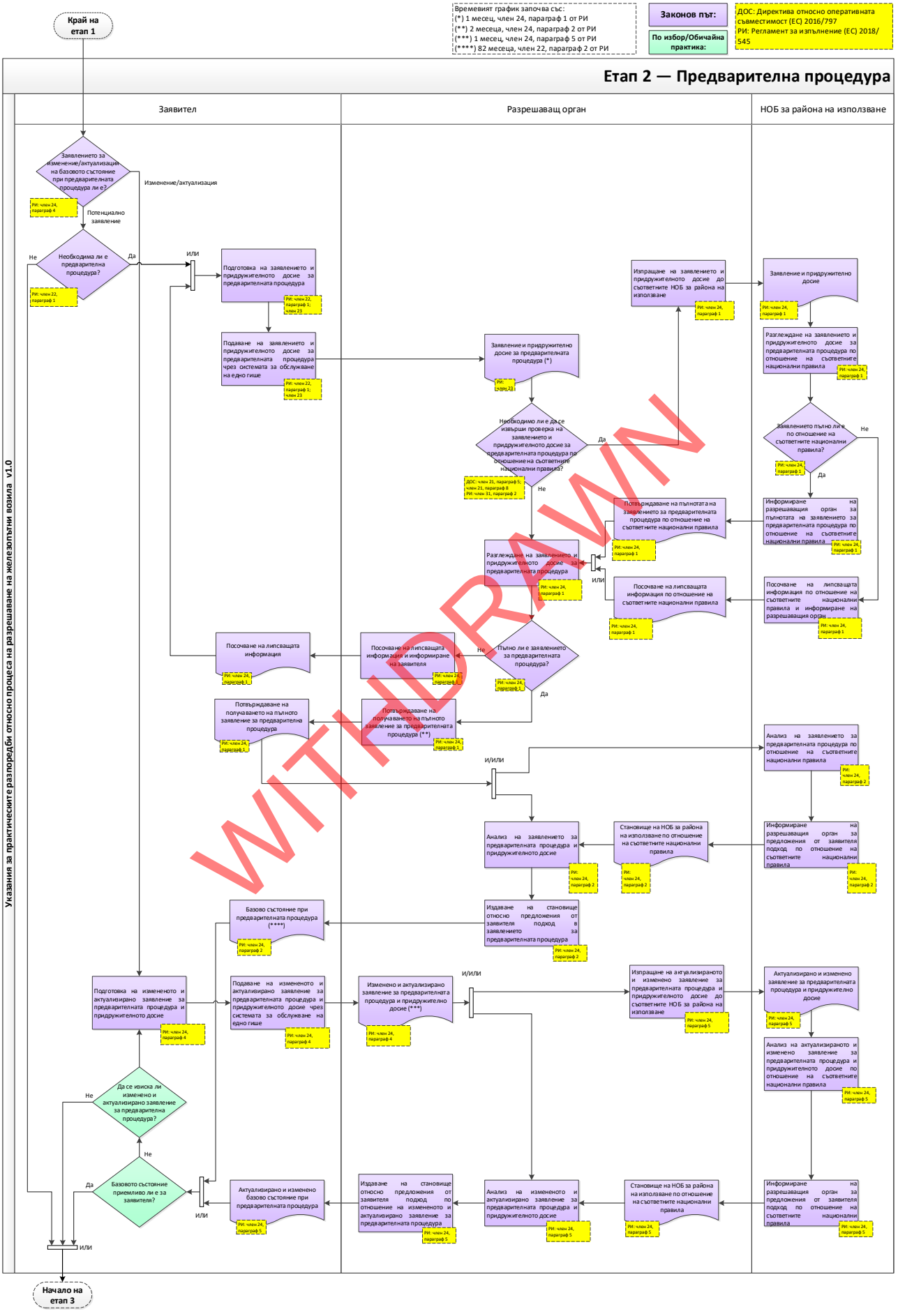

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени



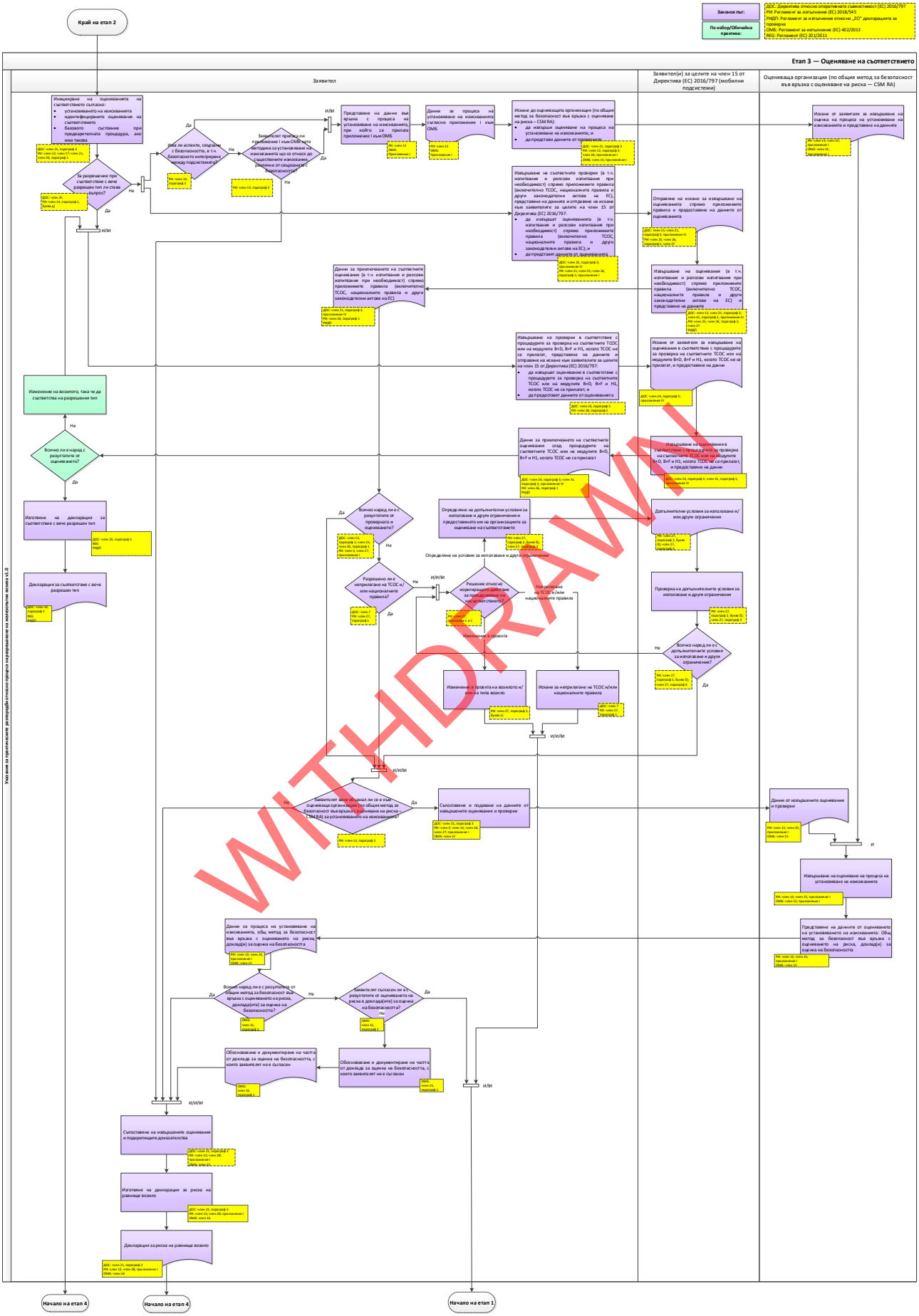


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени



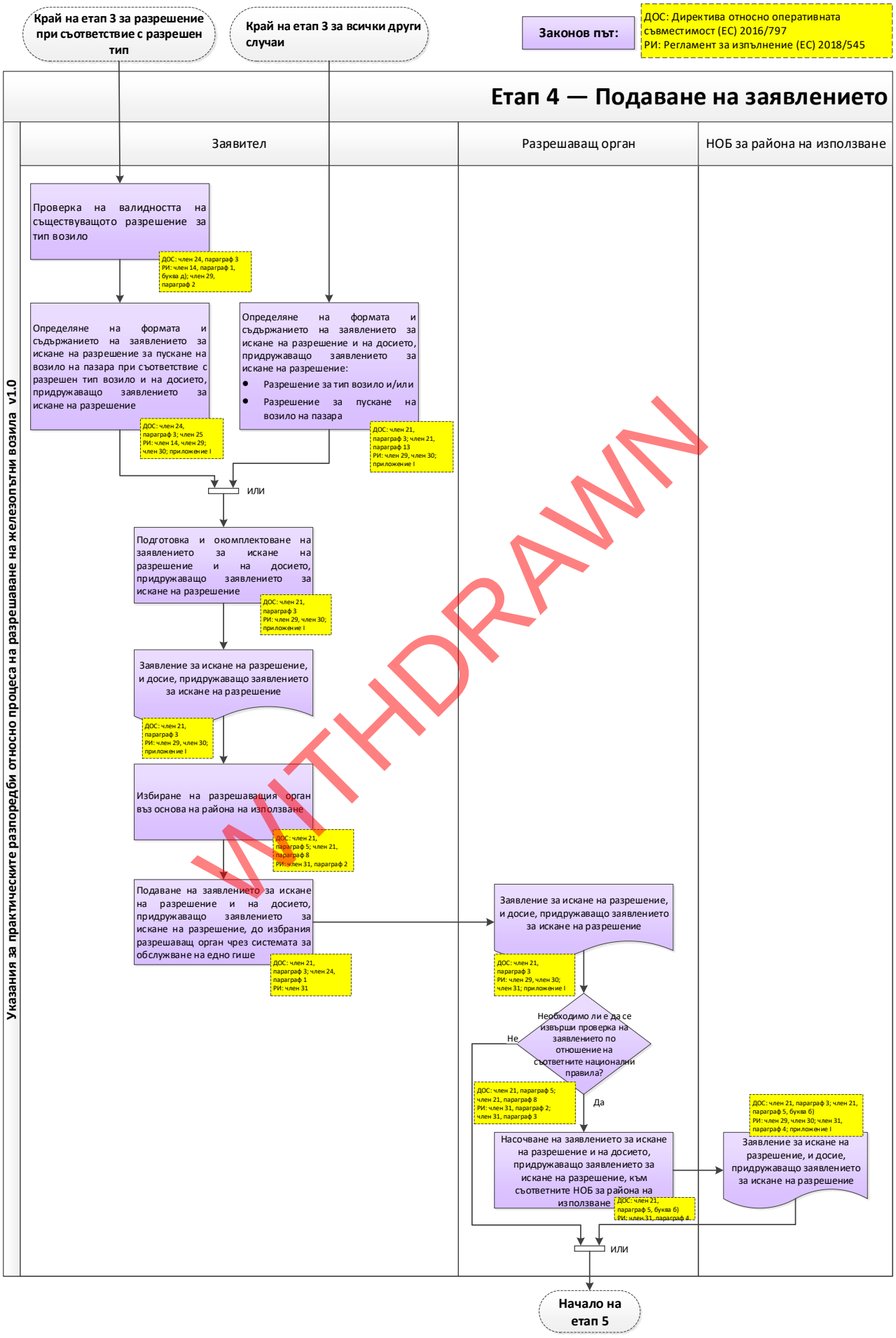

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени



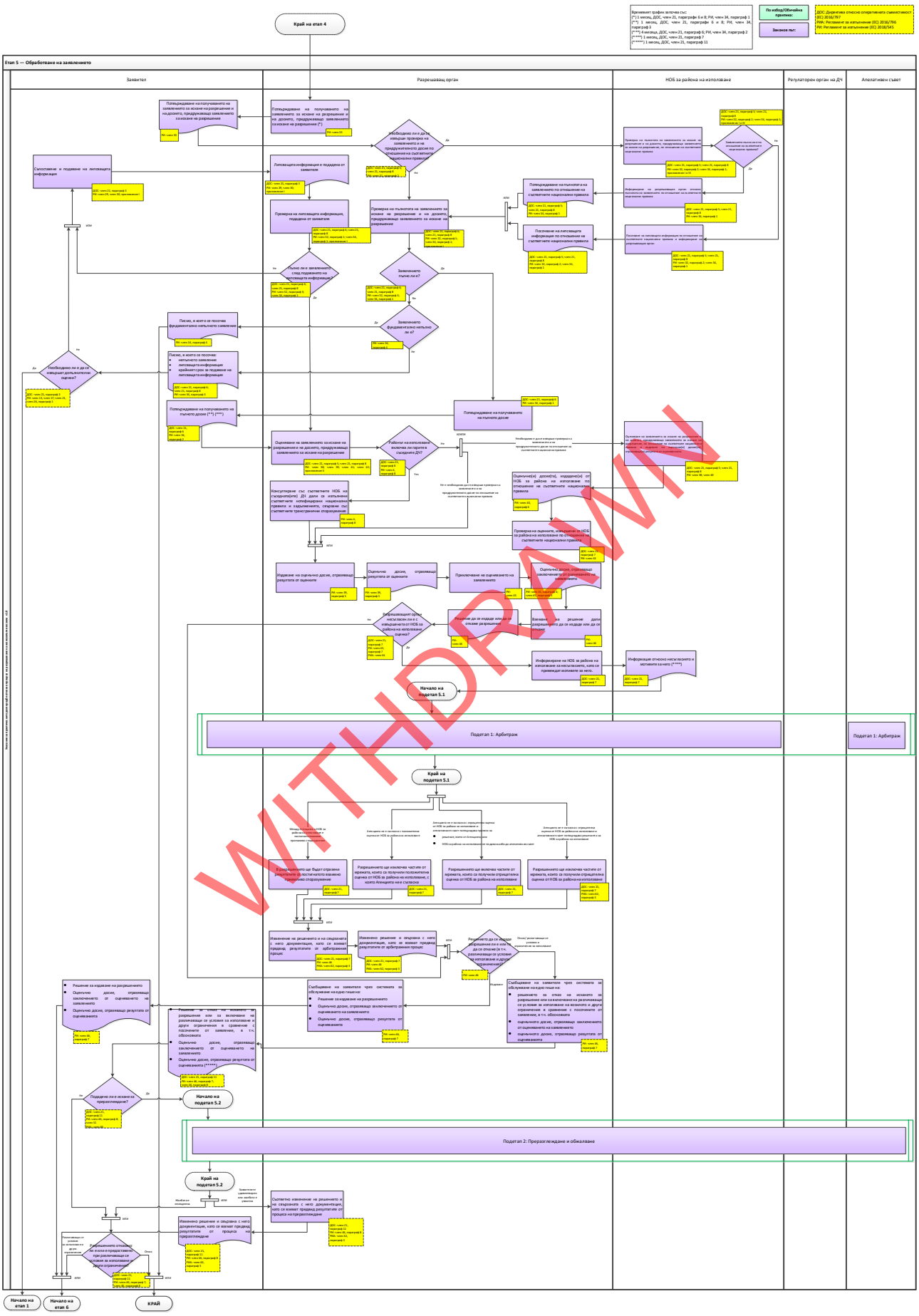

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени



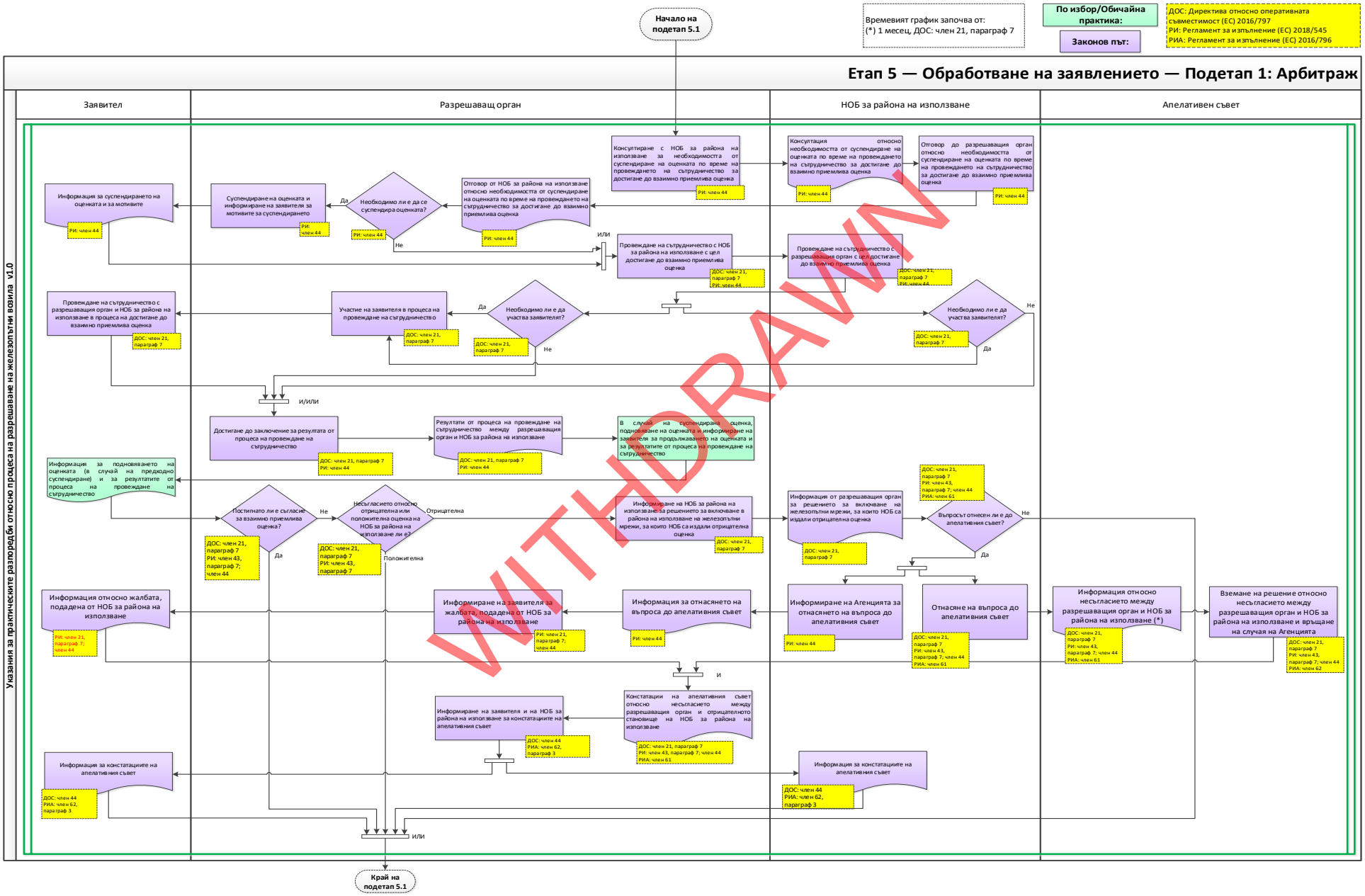


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени



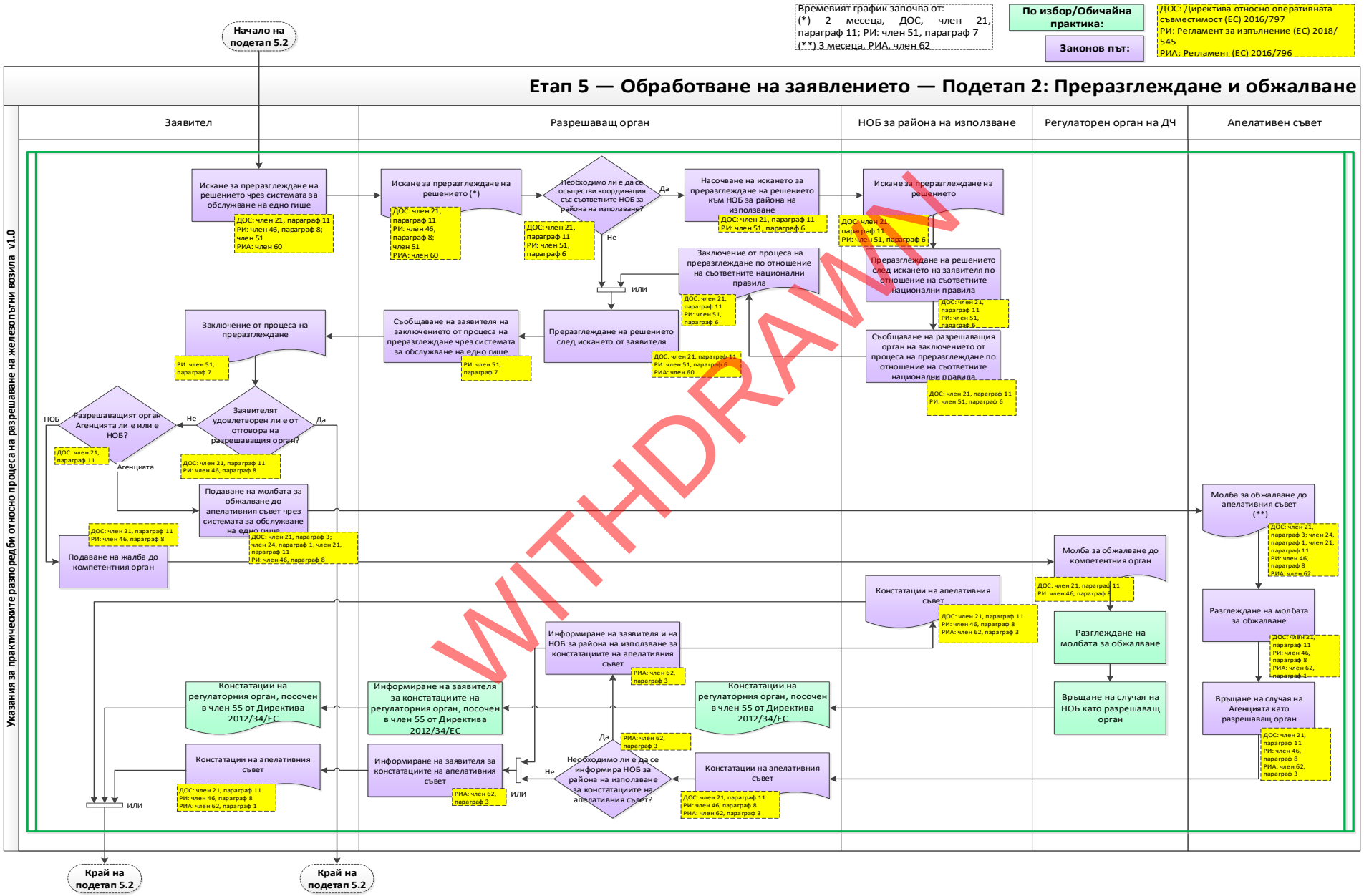

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени



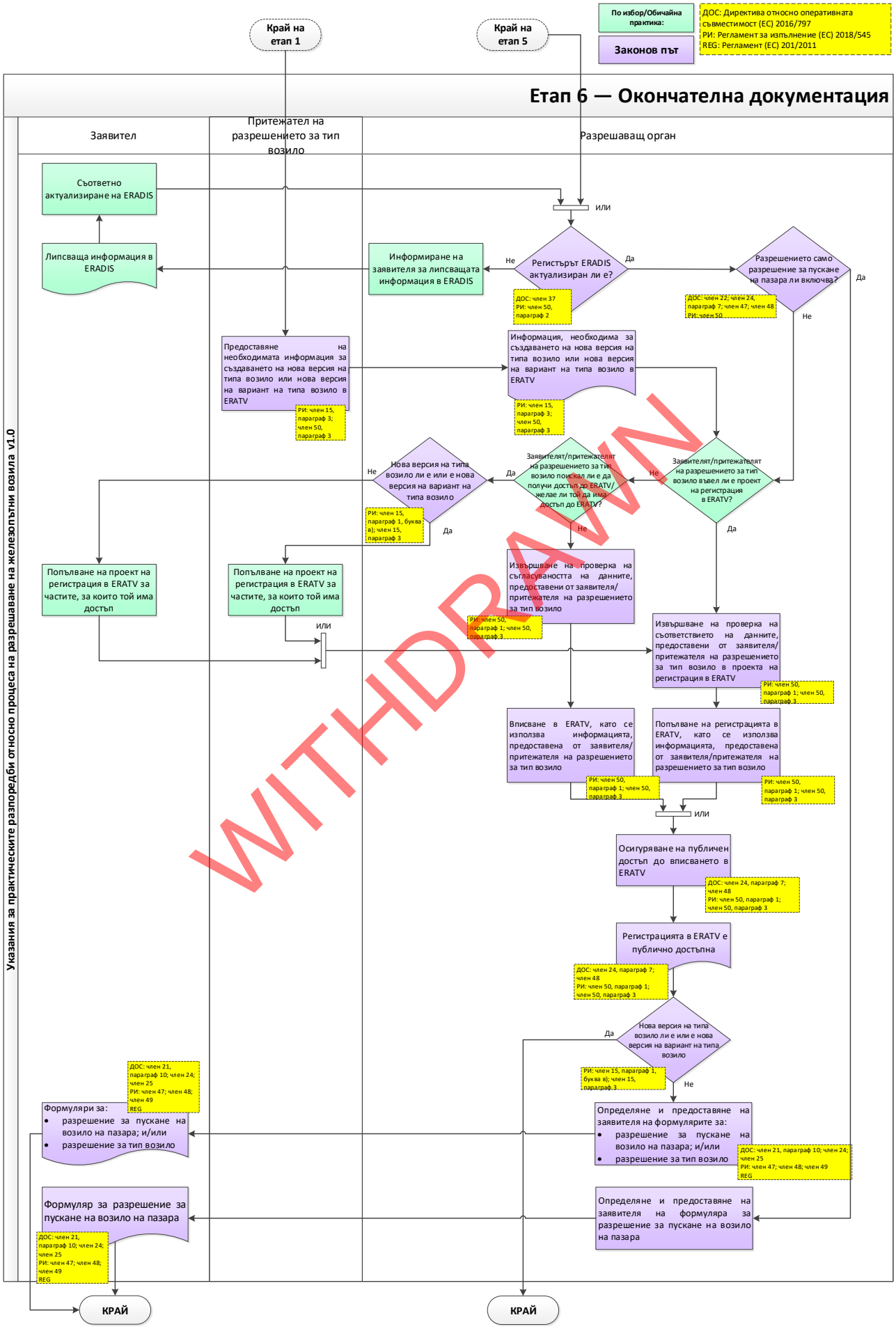

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени





© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени




WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

Приложение XIX „Коментари“

# Преглед на документа – Коментари

*Коментиран документ: „Указания за практическите разпоредби относно процеса на разрешаване на железопътни возила“ v1.0 (ERA-PRG-005/02-361)*

| | |
|---|---|
| *Организация, отправила искането:* | Агенцията |

| | *Проверител 1* | *Проверител 2* | *Проверител 3* | *Проверител 4* | *Проверител 5* |
|---|---|---|---|---|---|
| *Дата:* | | | | | |
| *Наименование:* | | | | | |
| *Организация:* | | | | | |
| *Електронна поща:* | | | | | |

*История на документа*

| *Версия* | *Дата* | *Забележки* |
|---|---|---|
| *1.0* | | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени

*Конвенции:*

| *Вид на коментара* | | *Отговор от организацията, отправила искането* | |
|---|---|---|---|
| *G* | Общ | *R* | Отхвърля се |
| *M* | Грешка | *A* | Приема се |
| *U* | Разбиране | *D* | Необходимо е обсъждане |
| *P* | Предложение | *NWC* | Отбелязано е, но не е необходима промяна |

*Коментари от прегледа <ако е необходимо, добавете допълнителни редове в таблицата>*

| *№* | *Препратка (напр. член, параграф)* | *Тип* | *Проверител* | *Коментари, въпроси, предложения на проверителя* | *Отговор* | *Предложение за корекцията или обосновка за отхвърлянето* |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *1.* | | | | | | |
| *2.* | | | | | | |
| *3.* | | | | | | |
| *4.* | | | | | | |
| *5.* | | | | | | |
| *6.* | | | | | | |
| *7.* | | | | | | |
| *8.* | | | | | | |
| *9.* | | | | | | |
| *10.* | | | | | | |

WITHDRAWN


© Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз, 2018 г. Всички права запазени