



ЗВЕНО ЗА ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ

НАРЪЧНИК ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ЕЦ ВРПС

Референтно име в ERA:	ERA/GUI/01-2010/INT
Версия в ERA:	4.00
Дата:	10 юли 2012 г.

Документът изготвен от:	е	Европейска железопътна агенция Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex France
Вид документа :	на	Наръчник
Статус документа :	на	Публичен

0. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДОКУМЕНТА

0.1. Регистър на измененията

Таблица 1: Статус на документа.

Дата на версията	Автор(и)	Номер на частта	Описание на модификацията
Версия 1.03 28 април 2010 г.	ERA ЗОС	Всички	Първо издание
Версия 2.00 30 юни 2011 г.	ERA ЗОС	Всички	Приключване на отворени точки. Изменения, отчитащи Решение 2011/107/ЕС (актуализиране на решението за НРПС)
Версия 3.00 08 юли 2012 г.	ERA ЗОС	2.3; 5.4; 5.5 6.6.1; 6.9.2; 6.18; 7.4 таблица 2; таблица 10	Подобряване на текста и добавяне като резултат от работните срещи относно ЕЦ ВРПС
Версия 4.00 10 юли	ERA ЗОС	4; 5; 7.3.1	Премахване на параграфи, отнасящи се до преходния период, който се счита за приключен. Издаване на публикацията, преводи на европейските езици.

0.2. Съдържание

0. ИНФОРМАЦИЯ ЗА ДОКУМЕНТА.....	2
0.1. Регистър на измененията	2
0.2. Съдържание	3
0.3. Списък на таблици	5
1. ВЪВЕДЕНИЕ	6
1.1. Обхват и приложно поле	6
1.2. Извън обхвата	6
1.3. Целева аудитория.....	7
1.4. Референтни документи.....	7
1.5. Определения, терминология и съкращения	7
2. ОБЩ ПРЕГЛЕД НА ЕЦ ВРПС	12
2.1. Конфигурация на ЕЦ ВРПС	12
2.2. Участници.....	12
2.3. Потребители и права на достъп.....	13
3. ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, РЕГИСТРИРАНИ В НРПС.....	15
3.1. Обхват.....	15
3.2. Машини (ДРЖМ, железопътни машини и т.н.)	15
3.3. Вътрешни маршрути и международни маршрути	16
3.4. Регистрация на съществуващи превозни средства	16
3.5. Превозни средства от трети държави	17
4. ЕДИНИЧНА РЕГИСТРАЦИЯ.....	18
5. СРОКОВЕ.....	19
6. ДАННИ ЗА ВПИСВАНЕ В ЕЦ ВРПС	20
6.1. Европейски номер на превозното средство (позиция № 1).....	20
6.1.1. Данни за регистриране	20
6.1.2. Промяна на ЕНПС	20
6.1.3. Регистрация на влакови композиции или съчленени превозни средства.....	21



7.4.1.	Промяна на данни, свързани с ползвателя, собственика или СОП на регистрирано превозно средство	31
7.4.2.	Смяна на собственика или СОП на регистрирано превозно средство.....	32
7.4.3.	Смяна на ползвателя на регистрирано превозно средство.....	32
7.4.4.	Разделяне/сливане на две или повече организации.....	32
7.5.	Промяна на данните на превозно средство след модернизиране или обновяване	32
7.6.	Оттегляне на регистрацията	34
7.7.	Връзка между титуляр на регистрацията и РО от други ДЧ	34
8.	ДОСТЪПНОСТ НА ЕЦ ВРПС	36

0.3. Списък на таблици

Таблица 1: Статус на документа.	2
Таблица 2: Таблица на референтните документи.	7
Таблица 3: Таблица на термините.	8
Таблица 4: Таблица на съкращенията.	10
Таблица 5: Роли и отговорности в ЕЦ ВРПС.	13
Таблица 6: Стъпки за първа регистрация на превозно средство.	30
Таблица 7: Стъпки за допълнителна регистрация на превозно средство.	31
Таблица 8: Стъпки за промяна на данни, отнасящи се до собственика или СОП.	32
Таблица 9: Стъпки за промяна на данни след модернизиране и запазване на ЕНПС.	33
Таблица 10: Стъпки за промяна на данни след модернизиране и нов ЕНПС.	33
Таблица 11: Стъпки за оттегляне на регистрацията.	34

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Обхват и приложно поле

- 1.1.1. Настоящият наръчник предоставя информация относно прилагането на Решение 2007/756/ЕО на Комисията 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/ЕО¹. Това решение, актуализирано с Решение 2011/107/ЕС, ще бъде наричано по-долу в настоящия документ „решението за НРПС“.
- 1.1.2. Настоящият наръчник не съдържа правно обвързващи съвети. Той може да послужи като инструмент за разяснение, без обаче да създава задължение за спазване на задължителни процедури и без да установява правно обвързващи практики. Наръчникът предоставя обяснения на разпоредбите, съдържащи се в решението за НРПС и следва да бъде полезен от гледна точка на ежедневната практика, както и да улесни създаването на практически инструменти за обмен на информация между различните участници (виж точка 2.2), включени в регистрирането на превозни средства.
- 1.1.3. Наръчникът следва да се използва само заедно с решението за НРПС, за да се улесни неговото прилагане, но не за да го замести.
- 1.1.4. Наръчникът е изготвен от Европейската железопътна агенция (ERA) с подкрепата на националните органи по безопасността (НОБ) и регистриращите органи (РО). Той представлява разработена сбирка от идеи и информация, събрана от Агенцията по време на вътрешни срещи и срещи с НОБ и РО. При необходимост ERA ще преразгледа и актуализира наръчника, за да се отразят практиките и възможния опит от прилагането на решението за НРПС. Тъй като не е възможно да се определи времева рамка за този процес на преразглеждане към момента на съставянето на наръчника, читателят следва да потърси информация за последното налично издание на наръчника на уебсайта на ERA.

1.2. Извън обхвата

- 1.2.1. Регистрация на превозно средство (която се разглежда в Глава VIII от директивата за оперативна съвместимост) следва да не се обърква с разрешение за въвеждане в експлоатация на превозни средства (което се разглежда в Глава V от директивата за оперативна съвместимост). Второто е извън обхвата на настоящия наръчник.
- 1.2.2. Настоящият наръчник не обяснява как да се използват и приложенията, които поддържат ЕЦ ВРПС, тъй като това вече е обхванато в потребителските указания.

(1) Директива 96/48/ЕО и Директива 2001/16/ЕО бяха преработени и отменени с Директива 2008/57/ЕО. Членове 14, параграфи 4 и 5 от Директива 96/48/ЕО и Директива 2001/16/ЕО бяха заменени съответно от член 33 от Директива 2008/57/ЕО. В допълнение, Решения 2007/756/ЕО е изменено с Решение 2011/107/ЕС (наричано актуализация на решението за НРПС).

1.3. Целева аудитория

1.3.1. Настоящият наръчник е адресиран до всички участници, засегнати от НРПС и ЕЦ ВРПС, и в частност до титулярите на регистрацията и РО.

1.4. Референтни документи

Таблица 2: Таблица на референтните документи.

{Реф. №}	Заглавие	Референтен документ	Дата на издаване
{Ref. 1}	Директива 2004/49/ЕО относно безопасността на железопътния транспорт, изменена от Директива 2008/57/ЕО и Директива 2008/110/ЕО	2004/49/ЕО	29.04.2004 г.
{Ref. 2}	ТСОС относно експлоатацията и управлението на движението, Приложение „П“: Идентификация на превозни средства — Наръчник за заявления.	IU-OPE_AxP — наръчник за заявления	12.05.2009 г.
{Ref. 3}	Директива 2008/57/ЕО относно оперативната съвместимост, изменена с Директива 2009/131/ЕО	2008/57/ЕО	L 191, 18.7.2008 г.
{Ref. 4}	Решение 2007/756/ЕО на Комисията (решение за НРПС) Изменено с Решение 2011/107/ЕС (актуализиране на решението на НРПС)	2007/756/ЕО 2011/107/ЕС	L 305, 23.11.2007 г. L 43 17.02.2011 г.
{Ref. 5}	Система на регистъра на OTIF – Регистри на националните превозни средства за подвижните състави (НРПС) A 94-20/1.2009 of 12.02.2009 г.	A 94-20/1.2009	12.02.2009 г.
{Ref. 6}	Правила за регистрация на маркировъчен код на превозно средство (VKM)	ERA: IU-VKM-061128 OTIF: A94-06/3.2006	01.04.2009 г.
{Ref. 7}	Техническата спецификация за оперативна съвместимост на подсистема (ТСОС „Експлоатация и управление на движението на конвенционалната железопътна система“) Последно изменена с Решение 2009/107/ЕО	2006/920/ЕС	11.08.2006 г.
{Ref. 8}	Регламент (ЕС) № 445/2011 на Комисията от 10 май 2011 г. относно система за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката на товарни вагони, и за изменение на Регламент (ЕО) № 653/2007	445/2011	10.05.2011 г.

1.5. Определения, терминология и съкращения

1.5.1. В тази точка са изброени специфичните термини и съкращения, често използвани в настоящия документ. [x] се отнася до референтния номер на документа в точка 1.4, където е дадено определение на термина.

Таблица 3: Таблица на термините.

Термин	Определение
Агенция	Европейската железопътна агенция (ERA).
Заявител	Субектът, който подава заявление за регистрация на Превозно средство или за промяна на регистрираните данни.
Превозно средство	Железопътно превозно средство, което се движи на собствени колела по железопътни релси със или без теглене. Едно превозно средство се състои от една или повече структурни и функционални подсистеми или части от такива подсистеми. [3], член 2, буква в).
Модернизиран е на подсистема	<p>Всяка значителна работа по модификация на подсистема или част от подсистема, която подобрява цялостното функциониране на подсистемата. [3], член 2, буква м).</p> <p>Дадено превозно средство се счита за модернизирано, ако поне една от подсистемите, от които то е съставено, е модернизирана.</p>
Регистриращ орган	<p>Националният орган, отговорен за поддържането и актуализирането на Националния регистър на превозните средства, съгласно член 4 от решението за НРПС.</p> <p>(Списък с РО и информация за контакт с тях е наличен на уебсайта на ERA)</p>
Титуляр на регистрацията	Субектът, отговорен за незабавното деклариране за всяка промяна на данните, въведени в националния регистър на превозните средства, за унищожаването на превозното средство или за решението си да го изключи от регистъра пред органите на държавата членка [Регистриращият орган], в която превозното средство е било разрешено, както е посочено в член 33, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО. Виж точка 2.2.5 от настоящия наръчник .
Обновяване на подсистема	<p>Всяка значителна работа по подмяна на част от подсистема, която не променя цялостното функциониране на подсистемата [3], член 2, буква н).</p> <p>Дадено превозно средство се счита за обновено, ако поне една от подсистемите, от които то е съставено, е обновена и нито една подсистема не е модернизирана..</p>
Национален орган по безопасността (НОБ)	Орган по безопасността както е определен в член 3, буква ж) на Директива 2004/49/ЕС [3] член 2, буква х)

Таблица 3: Таблица на термините.

Термин	Определение
Управител на инфраструктурата (УИ)	Всяка организация или предприятие, която/което отговаря специално за създаването и поддържането на железопътна инфраструктура или част от нея, по смисъла на член 3 от Директива 91/440/ЕИО, която може да включва управлението на контрола върху инфраструктурата и системите за безопасност, което може да включва също така управление на системи за инфраструктурен контрол и безопасност. Функциите на управителя на инфраструктурата относно мрЕРА или част от мрЕРА могат да се разпределят между различни органи или предприятия [1] член 3, буква б)
Железопътно предприятие (ЖП)	Железопътно предприятие е железопътно предприятие по смисъла на Директива 2001/14/ЕО, както и всяко друго публично или частно предприятие, чиято дейност се състои в осигуряване на превоз на товари и/или пътници с влак, като предприятието осигурява теглителната сила. Това включва и предприятия, които осигуряват само теглителна сила.[1], член 3, буква в).
Ползвател	Ползвател е лицето или образуванието, което в качеството си на собственик на превозното средство или титуляр на правото да го ползва, експлоатира превозното средство като средство за транспорт и е регистриран като такъв в НРПС. [3], член 2, буква т).
Подсистема	Резултатът от разделянето на железопътната система, както е показано в приложение II от [3]. Тези подсистеми, за които трябва да се определят съществени изисквания, могат да са структурни или функционални [3], член 2, буква д).
Техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС)	Спецификация, приета съгласно директивата (за оперативна съвместимост), на която отговаря всяка една подсистема или част от подсистема, за да удовлетвори съществените изисквания и осигури оперативната съвместимост на железопътната система [3], член 2, буква и).
Година на производство	Годината, в която превозно средство излиза от завода.
Структура, отговорна за поддръжката (СОП)	Структура, която отговаря за поддръжката на превозно средство и е регистрирана като такава в националния регистър на превозните средства. [1], член 3, буква у). Отговорностите на СОП са посочени в член 14, буква а) от Директива 2004/49/ЕО, изменена от Директива 2008/57/ЕО и директива 2008/110/ЕО.

Таблица 4: Таблица на съкращенията.

Съкращение	Значение
APIS	Разрешение за въвеждане в експлоатация
КЖС	Конвенционална железопътна система
CCS	Контрол, управление и сигнализация
ЕС	Европейски съюз
ЕЦ ВРПС	Европейски централизиран регистър на превозните средства, съставен от два елемента: ВРПС, който е централната търсачка в ERA , НРПС, които са местните национални регистри на превозните средства
ERA	Европейска железопътна агенция
ЕРПТПС	Европейски регистър на разрешените типове превозни средства
ERTMS	Европейска система за управление на железопътното движение
СОП	Структура, отговорна за поддръжката
ETCS	Европейска система за управление на влаковете (част от ERTMS)
ЕНПС	Европейски номер на превозното средство
GSM-R	Глобална система за мобилни връзки – железници (part of ERTMS)
УИ	Управител на инфраструктурата
ДЧ	Държава членка на Европейския съюз или на Европейското икономическо пространство
НОБ	Национален орган за безопасност
НРПС	Национален регистър на превозните средства
ЕУД	Експлоатация и управление на движението
ОТИФ	Междуправителствена организация за международни железопътни превози
ДРЖМ	Движеща се по релси железопътна машина
RIV	Правилник за взаимното ползване на товарните вагони в международния транспорт
RIC	Правилник за взаимното ползване на пътнически вагони и спирачни

Таблица 4: Таблица на съкращенията.

Съкращение	Значение
	вагони в международните превози
РО	Регистриращ орган
ЖП	Железопътно предприятие
сНРПС	Стандартен национален регистър на превозните средства (част от информационната система на ЕЦ ВРПС)
МПД	Машина за преобразуване на данни (част от информационната система на ЕЦ ВРПС)
ТСОС	Технически спецификации за оперативна съвместимост
ВРПС	Виртуален регистър на превозните средства — централна търсачка, използвана за възстановяване на данни от различни НРПС (част от информационната система на ЕЦ ВРПС)

2. ОБЩ ПРЕГЛЕД НА ЕЦ ВРПС

2.1. Конфигурация на ЕЦ ВРПС

- 2.1.1. Както е посочено в решението за НРПС, всяка държава членка има компютърен НРПС. В срок до 31 декември 2011 г. всички държави членки свързват своите НРПС към ВРПС (член 4 от Решение 2011/107/ЕС). ВРПС позволява на потребителите да търсят данни за превозни средства, регистрирани в който и да е НРПС. сНРПС и МПД включват някои инструменти за обмен на данни между НРПС (експортиране и импортиране на файлове).
- 2.1.2. ВРПС не е отделна база данни, дублираща вече съществуваща информация, а търсачка, която дава достъп до данните, регистрирани в НРПС. Данните, които могат да се получат чрез ВРПС, са ограничени до данните, посочени в Приложението към решението за НРПС. Данните в полетата, добавени от държавите членки в техните НРПС към определените в решението за НРПС, не могат да бъдат получени посредством ВРПС.
- 2.1.3. ВРПС показва само данни от НРПС, които са свързани и онлайн в момента, в който е направено търсенето. НРПС следва да бъдат онлайн най-малко по време на нормалния работен ден. Виж подробности в Глава 8.
- 2.1.4. Ако НРПС е офлайн поради технически затруднения за повече от 24 часа, следва да бъдат информирани други РО и ERA.

2.2. Участници

- 2.2.1. Участниците в процеса на управление на регистрацията на превозно средство са РО и заявителят, който след приключване на регистрацията става титуляр на регистрацията по смисъла на член 33, параграф 3 от директивата за оперативната съвместимост.
- 2.2.2. Участниците в процеса на актуализиране на данните на регистрирано превозно средство без промяна на титуляря на регистрацията са РО и титулярят на регистрацията.
- 2.2.3. Участниците в процеса на актуализиране на данните на регистрирано превозно средство с промяна на титуляря на регистрацията са РО, титулярят на регистрацията и новият титуляр на регистрацията.
- 2.2.4. Заявителят на регистрацията следва да бъде структурата, която след приключване на регистрацията става титуляр на регистрацията (обикновено субектът, ползвател на превозното средство в регистрацията). Ползвателят може да бъде (но не задължително) ЖП или УИ. Ако обаче организация, която е ЖП или УИ, подава заявление за регистрация, тя не подава заявлението си в качеството си на ЖП или УИ, а като ползвател на превозното средство.
- 2.2.5. РО следва да приема заявления за модифициране на данни само от титуляря на регистрацията (който, освен ако не е посочено друго в документите за регистрация, е ползвателят) или НОБ за данните, свързани с разрешението за въвеждане в експлоатация.

- 2.2.6. Ролите и отговорностите относно поддържането на функционирането на ЕЦ ВРПС и точността на данните в него са разпределени както следва:

Таблица 5: Роли и отговорности в ЕЦ ВРПС.

Участник	Роли и отговорности
РО	<p>Водене и поддържане на НРПС и установяване на връзка с ВРПС (член 4 от Решение 2011/107/ЕС)</p> <p>Издаване на ЕНПС (Приложение 3.2.2 към решението за НРПС)</p> <p>Регистриране на превозни средства в собствения НРПС (Приложение 3.2.1 на решението за НРПС)</p> <p>Актуализиране на данните (включително оттегляния) на превозните средства, регистрирани в НРПС след известяване от титуляря на регистрацията (Приложение 3.2.3 и член 33, параграф 3 от Решението за НРПС [3])</p> <p>Предоставяне на права за достъп до неговия НРПС и до ЕЦ ВРПС</p> <p>Сътрудничество и обмен на данни с други РО (член 4 от решението за НРПС)</p> <p>Предприемане на обосновани действия за гарантиране на точността на данните (Приложение 3.2.2 към решението за НРПС)</p>
Заявител / титуляр на регистрацията	<p>Предаване на информацията за регистрация и незабавно уведомяване за актуализиране (включително за оттегляне) (член 33, параграф 3 от Директива 2008/57/ЕО) на РО, който поддържа НРПС в ДЧ, в която е превозното средство е получило първото си разрешение за въвеждане в експлоатация и е регистрирано</p> <p>По време на преходния период в случаите на многократна регистрация титулярят на регистрацията трябва да информира РО на всички ДЧ, в които е регистрирано превозното средство (виж подробности в раздел 4)</p>
ERA	<p>Публикуване на спецификациите на сНРПС, МПД и ВРПС (Приложение 2.2 към решението за НРПС)</p> <p>Хостинг и поддържане на ВРПС (Приложение 2.2 на решението за НРПС)</p> <p>Актуализиране на справочните таблици, използвани съвместно от НРПС</p>
НОБ	<p>Надзор, който гарантира, че превозните средства са надлежно регистрирани в НРПС, както и че свързаната с безопасността информация, съдържаща се в регистрационните документи, е точна и актуална (член 16, параграф 2, буква ж) от Директива 2004/49/ЕО относно безопасността)</p>

2.3. Потребители и права на достъп

- 2.3.1. Исканията за потребителски профили се адресират до РО.
- 2.3.2. ERA на участва в отпускането и поддържането на потребителски права.

-
- 2.3.3. Всеки РО решава самостоятелно да отпусне/поддържа права за достъп до:
- (a) собствения си НРПС
 - (b) (посредством ЕЦ ВРПС) НРПС на всички останали ДЧ
- 2.3.4. РО следва да предоставят права за достъп в съответствие с раздел 3.3 от решението за НРПС.
- 2.3.5. След като РО даде право на достъп на потребител, този потребител може да получава информация от НРПС посредством правата за достъп то ЕЦ ВРПС, отпуснати от РО.

3. ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, РЕГИСТРИРАНИ В НРПС

3.1. Обхват

3.1.1. Решението за НРПС беше одобрено съгласно Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО, чийто обхват беше ограничен до трансевропейската мрежа (ТМ) и превозните средства, които я използват. Тъй като обаче тези две директиви бяха преработени и отменени от новата директива за оперативната съвместимост, съгласно нейния член 33 обхватът на решението за НРПС следва да се счита за еднакъв с този на новата директива за оперативната съвместимост, който е железопътната система на Европейския съюз.

3.1.2. Това означава, че всички превозни средства (нови и съществуващи), които не са изключени от обхвата на транспониране на директивата за оперативната съвместимост от държавите членки съгласно нейния член 1, параграф 3, трябва да бъдат регистрирани.

3.1.3. Следва да се има предвид, че определението на превозно средство посочва „*движи... на железопътни релси*“. В директивата за оперативната съвместимост няма определение за железопътни релси. Може да се счита, че

- ако дадено превозно средство се движи от една гара до друга, използвайки обществената мрежа, следва да се счита, че то се движи на железопътни релси;
- ако дадено превозно средство се използва само в област, изключена от приложението на директивата съгласно член 1, параграф 3, следва да се счита, че то не се движи на железопътни релси.

Като цяло във всеки отделен случай трябва да се анализира дали превозното средство попада в обхвата на Директива 2008/57/ЕО (като се отчита националното транспониране на директивата); и, ако случаят е такъв, то следва да бъде регистрирано в НРПС.

3.1.4. По отношение на превозни средства от трети държави, експлоатирани в железопътната система на Европейския съюз, виж раздел 3.5.

3.2. Машини (ДРЖМ, железопътни машини и т.н.)

3.2.1. Директивата за оперативната съвместимост (член 2, буква в) определя „*превозно средство*“ като „*железопътно превозно средство, което се движи на собствени колела по железопътни релси със или без теглени...*“

3.2.2. Това означава, че ДРЖМ или всеки друг вид машина, който се движи по линии в експлоатация, следва да се считат за „превозно средство“ съгласно определението, дадено в директивата за оперативна съвместимост. В този случай машината трябва да се регистрира в НРПС и да получи ЕНПС съгласно решението за НРПС и Приложение „П“ към ТСОС за експлоатацията (в частност Приложение П.11 „Кодове за техническите характеристики на специалните превозни средства“).

- 3.2.3. Ако такава машина не се движи на собствени колела по железопътни релси, тя следва да не се счита за превозно средство по смисъла на директивата за оперативната съвместимост. В този случай не са необходими регистрацията в НРПС и издаване на ЕНПС. Такъв е случаят на машините, които работят на релси, временно изведени от експлоатация (такива релси следва да не се считат за железопътни релси, а за работна площадка), и се придвижват от една работна площадка до друга по шосеен път или на платформен вагон.

3.3. Вътрешни маршрути и международни маршрути

- 3.3.1. Решението за НРПС прави разграничение (раздел 4.1.1 от Приложението) между превозни средства, използвани по международни и вътрешни маршрути. Думата „маршрут“ не е свързана задължително с пътници или стоки. Превозни средства, които се движат (експлоатират) в повече от една държава членка, следва да се считат за „превозни средства, използвани по международни маршрути“. Специално превозно средство, което се използва в повече от една страна, следва да се счита за превозно средство, използвано по международни маршрути, въпреки че не превозва нито пътници, нито стоки.
- 3.3.2. дадено превозно средство може да получи разрешение в повече от една държава членка, но ако фактически не се движи в повече от една държава членка, може да се счита за превозно средство, използвано по вътрешни маршрути по смисъла на раздел 4.1.1 от Приложението към решението за НРПС.

3.4. Регистрация на съществуващи превозни средства

- 3.4.1. Регистрацията на съществуващи превозни средства трябва да е приключила до ноември 2010 г.
- 3.4.2. Прехвърлянето на регистрациите от предишните регистрационни органи към РО, посочени от ДЧ, следва да е направено независимо от националността на ползвателя на превозното средство.
- 3.4.3. Препоръчително е да се извърши проверка при ползвателите дали превозните средства са все още съществуващи и регистрирани в друг НРПС. Ползвателят следва да предостави на РО информация за наличието на многократни регистрации, така че РО да организира заличаването на всички многократни регистрации. В края на този процес всяко превозно средство ще бъде регистрирано само веднъж.
- 3.4.4. Ситуации, в които превозното средство неволно е било регистрирано в повече от един НРПС или повече от веднъж в един НРПС, следва да се избягват.
- 3.4.5. Съгласно решението за НРПС, РО трябваше да уведомят Агенцията, предишните РО и ползвателя, когато процесът по регистрацията на съществуващи превозни средства приключи.
- 3.4.6. Ползвателите (титулярите на регистрацията) се уведомяват от РО за статуса на регистрационната процедура за техните превозни средства. Ползвателите проверяват повторно данните, за да се избегнат грешки по време на

регистрацията и при необходимост да съобщят на РО за грешки и за необходими корекции.

3.5. Превозни средства от трети държави

- 3.5.1. За превозните средства от трети държави, експлоатирани в железопътната система на Европейския съюз, данните, упоменати в член 33, параграф 5 на директивата за оперативна съвместимост, трябва да могат да се извлекат от НРПС на ДЧ на ЕС, в която е издадено първото разрешение за въвеждане в експлоатация в рамките на ЕС. Това може да стане по различни начини.
- 3.5.2. Трети държави, които са членове на OTIF, могат да използват софтуера на сНПР и връзката с ВРПС на доброволни начала. OTIF одобри спецификация (A 94-20/1.2009 от 12.02.2009 г.) на базата на решението за НРПС.
- 3.5.3. Превозно средство, въведено в експлоатация за пръв път в страна от OTIF, чийто НРП е свързан с ВРПС, следва да бъде регистрирано в този НРПС.
- 3.5.4. Всички превозни средства, регистрирани в НРПС (в или извън ЕС), свързани към ВРПС, следва да се считат за вписани в системата на ЕЦ ВРПС и следва да се счита, че съответните им данни могат да се извлекат от него.

4. ЕДИНИЧНА РЕГИСТРАЦИЯ

- 4.1. Всяко превозно средство трябва да бъде регистрирано само в един НРПС, обикновено в НРПС на ДЧ, която е издала първото разрешение за въвеждане в експлоатация.
- 4.2. Допълнителни разрешения се регистрират само в НРПС на ДЧ, в който е регистрирано превозното средство.
- 4.3. Информацията за всяко превозно средство е достъпна чрез ЕЦ ВРПС.
- 4.4. ERA съхранява на своя екстранет актуализираната информация за актуалното състояние на връзката на НРПС с ВРПС.

5. СРОКОВЕ

- 5.1. Съгласно раздел 4.3 на първоначалното Приложение към решението за НРПС², регистрацията на съществуващи превозни средства трябва да е приключила на:
- 09 ноември 2009 г. за превозни средства, използвани по международни маршрути;
 - 09 ноември 2010 г. за превозни средства, използвани по вътрешни маршрути.
- 5.2. В случай на съществуващи превозни средства, използвани по международни маршрути, без 12-цифрен идентификационен номер (раздел 4.1.1, буква б от Приложението към решението за НРПС):
- При регистрацията на превозното средство трябва да е определен 12-цифрен идентификационен номер (т.е. не по-късно от 9 ноември 2009 г.).
 - Този 12-цифрен идентификационен номер трябва да бъде физически приложен (изписан с боя) на превозното средство в рамките на 6-годишен период. За начало на този 6-годишен период следва да се счита датата на определяне на ЕНПС в НРПС.
- 5.3. В случай на съществуващи превозни средства, използвани по вътрешни маршрути, без 12-цифрен идентификационен номер (раздел 4.1.1, буква б от Приложението към решението за НРПС):
- При регистрацията на превозното средство трябва да е определен 12-цифрен идентификационен номер (т.е. не по-късно от 9 ноември 2009 г.).
- 5.4. Държавите членки трябва да са пригодили своите национални регистри за превозни средства да съдържат информация за разрешенията за въвеждане в експлоатация, издадени в други държави членка (точки 2, 6, 12 и 13, посочени в Приложението към решението за НРПС), до 31 декември 2011 г. (член 3, параграф 1 от изменението на решението за НРПС).
- 5.5. Регистрационният номер на СОП трябва да е посочен в НРПС за превозните средства, регистрирани преди влизането в сила на актуализирането на решението за НРПС до 31 декември 2011 г. (член 3, параграф 2 от изменението на решението за НРПС).
- 5.6. Всички НРПС трябва да са свързани към ВРПС за установяването на ЕЦ ВРПС до 31 декември 2011 г. (член 4 от изменението на решението за НРПС). Поради технически проблеми обаче установяването на тази не беше възможно преди август 2012 г.

(2) Тъй като към момента на приемане на изменението на решението за НРПС преходният период (по време на който трябва да е извършено регистрирането на съществуващите превозни средства) вече беше приключил, измененото Приложение на решението за НРПС не съдържа този раздел.

6. ДАННИ ЗА ВПИСВАНЕ В ЕЦ ВРПС

6.1. Европейски номер на превозното средство (позиция № 1)

6.1.1. Данни за регистриране

6.1.1.1. Структурата на 12-цифрения номер трябва да бъде както е определена в Приложение „П“ към ТСОС ЕУД на КЖС (освен за първата регистрация на съществуващи превозни средства, които вече имат 12-цифрен номер; тези превозни средства следва да се регистрират със съществуващия им номер). За съществуващи превозни средства без 12-цифрен номер трябва да се приложи Приложение „П“.

6.1.1.2. За превозни средства, въведени в експлоатация за пръв път в Естония, Латвия или Литва и предвидени за ползване извън ЕС на железопътна мрежа от 1520 мм, вместо ЕНПС може да се използва 8-цифреният им номер (член 5 от решението за НРПС).

6.1.2. Промяна на ЕНПС

6.1.2.1. Началната точка за всеки анализ дали ЕНПС може или не може да се промени следва да бъде член 32, параграф 4 от директивата за оперативната съвместимост, в който се посочва, че *„ЕНПС се предоставя само еднократно на превозното средство, освен ако ТСОС относно експлоатацията и управлението на трафика предвижда друго“*.

6.1.2.2. Промяната на техническите характеристики на превозното средство се отразяват в ЕНПС.

Ако след модернизиране старият ЕНПС на превозното средство (който следва да отразява техническите характеристики на превозното средство преди модернизирането) противоречи с фактическите технически характеристики на превозното средство (това включва значението на цифрите от 5 до 11, когато те са определени от ДЧ съгласно Приложение „П“ на ТСОС ЕУД), ЕНПС, последващ новото разрешение за въвеждане в експлоатация на модернизираното превозно средство, трябва да бъде променен. В този случай стъпките следва да бъдат следните:

- подсистемите на модернизираното превозно средство преминават през процедура по проверка;
- модернизираното превозно средство получава разрешение за въвеждане в експлоатация от НОБ;
- съгласно ТСОС за експлоатацията (Приложение „П“), модернизираното превозно средство получава нов ЕНПС от РО;
- старата регистрация се оттегля (съгласно Допълнение 3 на Приложението към решението за НРПС);

- модернизираното превозно средство се регистрира с новия си ЕНПС, като старият номер се посочва в поле 1.2 (раздел 1 от Приложението към решението за НРПС).

6.1.2.3. Ако обаче превозно средство е обновено или модернизирано и получило ново разрешение за въвеждане в експлоатация, но старият му ЕНПС все още е валиден според ТСОС ЕУД, ЕНПС не трябва да се променя.

6.1.2.4. Определеният от първата ДЧ ЕНПС следва винаги да се приема от последващите ДЧ, дори в случаи, когато тези последващи ДЧ имат различни определения за значението на цифрите от 5 до 11.

6.1.2.5. Прехвърляне на регистрация/промяна на ЕНПС — преходен период

Съгласно изменената ТСОС ЕУД [7] — ако дадено превозно средство има валидно разрешение за въвеждане в експлоатация (превозното средство не е модифицирано) и превозното средство е отдадено под наем за повече от 6 месеца на друг ползвател или е продадено, заявителят може да поиска прехвърляне на регистрацията и впоследствие нов ЕНПС. Получаващият НОБ решава дали да приеме предишното разрешение. Тази възможност е позволена до 31 декември 2013 г.

6.1.3. **Регистрация на влакови композиции или съчленени превозни средства**

6.1.3.1. Влакова композиция или съчленено превозно средство може да се регистрира с индивидуален ЕНПС за всяко превозно средство или с единен ЕНПС за цялата влакова композиция. РО следва да регистрира всички влакови композиции по един и същи начин.

6.1.3.2. Регистрирането на превозни средства отделно позволява по-добра проследимост на превозните средства (напр. след реконфигурация на влакова композиция), опростява интерфейсите за други регистри. Например той е в съответствие с избрания подход за разработване на спецификациите за измерване на енергията за задвижване за целите на фактурирането. Фактът, че дадено превозно средство има разрешение в качеството си на част от влакова композиция или на част от съчленен състав от вагони, следва да бъде отбелязан в разрешението за въвеждане в експлоатация.

6.2. **Държава членка и НОБ (позиция № 2)**

6.2.1. За съществуващи превозни средства, за които се счита, че имат разрешение съгласно член 21, параграф 12, това са ДЧ, в която е регистрирано превозното средство, и НОБ на тази ДЧ.

6.3. Година на производство (позиция № 3)

6.3.1. В случай на неясноти за съществуващи превозни средства, следва да се изготвят изчисления. Нова рамка означава ново превозно средство, следователно нова година на производство.

6.3.2. За обновени или модернизирани превозни средства следва да се запази първоначалната година на производство.

6.4. Справочен номер на ЕО (позиция № 4)

6.4.1. Следва да се регистрират данни, както са упоменати в декларацията на ЕО за подсистемата на подвижния състав. В позиция 4.2 следва да се упомене идентификационният номер на декларацията на ЕО.

Не са необходими промени в НРПС (НРПС упоменава информацията в момента на установяването на декларацията на ЕО) ако организацията, установила декларацията на ЕО, се премести (адресът се промени).

6.5. Справочен номер в ERATV (позиция № 5)

6.5.1. Предишните директиви за оперативната съвместимост изискваха от ДЧ да създадат регистър на подвижния състав. Това изискване беше заменено с изискването към Агенцията да създаде Европейски регистър на разрешените типове превозни средства (ERATV). Поради това след отменянето на Директиви 96/48/ЕО и 2001/16/ЕО задължението на ДЧ да поддържат регистрите на подвижния състав отпадна.

6.5.2. При създаването на ERATV за различните видове регистрирани в него следва да се въведат справочни номера в ERATV, които позволяват откриването на данни относно технически параметри. До приключване на организацията на ERATV това поле може да се остави празно.

В някои страни съществуват справочни номера в съществуващи регистри. Следва да бъде позволено запазването на тези номера.

6.6. Ограничения (позиция № 6)

6.6.1. Ограничения или технически характеристики?

6.6.1.1. Ограниченията следва да не се смесват с техническите характеристики на превозното средство. Техническите характеристики на превозното средство (които със сигурност са оказали въздействие върху съвместимостта с мрERAta) са записани в технически файл и следва да не се посочват като ограничения.

6.6.2. Регистрация на превозни средства с GSM-R, но без ETCS

6.6.2.1. За превозно средство, оборудвано с GSM-R, но без ETCS (т.е. само с част от ERTMS), и система за сигнализиране от клас Б, ограниченията следва да бъдат със следните кодове:

- 2.4 (Категория=2, Вид=4) и
- 2.5.1XX (Категория=2, Вид=5, Система за сигнализиране=1 и „XX“ система за сигнализация от клас Б).

6.6.2.2. Съгласно кодирането на ограниченията не се прави разграничение между превозни средства, оборудвани както с ETCS, така и с GSM-R, и превозни средства, оборудвани само с GSM-R. Това разграничение може да бъде посочено в полето за некодирани ограничения, например с текст „без ETCS на борда“.

6.6.3. Регистрация на превозни средства със система за сигнализиране извън TCOC CCS

6.6.3.1. Допълнение 1 от Приложението към решението за НРПС се позовава на цифровите кодове на системите от клас Б, изброени в Допълнение Б на TCOC CCS.

6.6.3.2. Например за превозно средство, оборудвано със система за сигнализиране „ZUB 123“ и радио система „UIC Radio Chapter 1-4+6“, ограниченията следва да са със следните кодове:

- 2.5.123 (Категория=2, Вид=5, Система за сигнализиране=1 и „ZUB 123“=23) и
- 2.5.202 (Категория=2, Вид=5, Радио система=2 и „UIC Radio Chapter 1-4+6“=02).

6.6.3.3. Списъкът на системите от клас Б не предоставя подробен опис на системите за сигнализиране и радио системите, които съществуват към момента в железопътната система на Европейския съюз. Има превозни средства, оборудвани с други CCS системи (неизброени в Приложение Б на TCOC CCS). В такъв случай ограничението може да бъде записано в полето за некодирани ограничения.

6.6.4. Некодирани ограничения

6.6.4.1. В това поле следва да се посочат само онези ограничения, които нямат код и не са добавени към справочния списък. Дължината на полето е 1024 знака.

6.6.4.2. С цел да се улесни управлението на регистрацията на некодирани ограничения в многоезиковата среда на ЕС, тези некодирани ограничения следва да бъдат „предварително кодирани“ съгласно процедурите, описани в Технически документ ERA/TD/2011-09/INT на Агенцията.

6.7. Собственик (позиция № 7)

- 6.7.1. НРПС не е регистър на собствеността. Посочването на собственик е включено главно за да могат РО или НОБ да се свържат с него при необходимост.
- 6.7.2. Собственикът като такъв не играе конкретна роля от гледна точка на регистрирането на превозното средство или неговото експлоатиране. Като се има предвид това, посочването на собственика следва да не се счита за съществен въпрос и отсъствието му следва да не бъде пречка за регистрацията на превозното средство.

6.8. Маркировка на стопанисващия превозното средство — VKM (позиция № 8)

- 6.8.1. Ако е достъпна VKM, както е предвидено в Приложение П.1 към ТСОС ЕУД на КЖС, и тя е включена в общия списък на ERA и OTIF, публикуван на уебсайта на ERA, то тя следва да бъде регистрирана. Като се има предвид многообразието на специалните знаци в езиците на ЕС и за улесняване на търсенето чрез ВРПС, уникалният код на VKM следва да се посочи, както е обяснено в „Правила за регистрация на кода на маркировката на стопанисващия превозното средство“ (напр. OBB за Österreichische Bundesbahnen).
- 6.8.2. За допълнителна информация за VKM направете справка в Приложение П.1 към ТСОС ЕУД [7] и „Правила за регистрация на кода на маркировката на стопанисващия превозното средство“ [6].

6.9. Оттегляне (позиция № 10)

- 6.9.1. За превозно средство, чиято регистрация е валидна, в това поле следва да е посочено „00“ „Няма“.
- 6.9.2. Режим на оттегляне „10“ „Регистрацията е преустановена. Не е посочена причина“ следва да се използва в ситуации, в които поради определена причина превозното средство *„не може да бъде експлоатирано по европейската железопътна мрежа под дадената му регистрация“*, но тази ситуация може да се поправи в бъдещето. Например, този режим може да се използва *„ако към датата на deregистрация на регистрирания към момента държател на превозното средство никой нов държател не е приел статута на държател“* (раздел 3.2.3 от Приложението към решението за НРПС) или *„ако към датата на deregистрация на предишната структура, която отговаря за поддръжката, никоя нова структура не е потвърдила, че приема статута на структура, която отговаря за поддръжката“* (член 5 от Приложението към Регламент (ЕС) № 445/2011 относно сертифицирането на СОП).
- 6.9.3. В случаите на промяна на ЕНПС след модернизиране (виж раздел 6.1.2) кодът на оттеглянето следва да бъде „20“ „Регистрацията е прехвърлена“. Следва да бъде отбелязано, че в този случай превозното средство все още съществува и може да бъде използвано в мрежата.

- 6.9.4. В случаите на прехвърлена или преустановена регистрация (режими на оттегляне „10“, „11“ и „20“) данните следва да останат в регистъра и да бъдат достъпни онлайн.

6.10. Структура, отговорна за поддръжката (позиция № 9)

- 6.10.1. Организацията, която трябва да бъде посочена в това поле като „Структура, отговорна за поддръжката“ по смисъла на член 14, буква а) от директивата относно безопасността (2004/49/ЕО, изменена от 2008/110/ЕО). Тази структура трябва да бъде определена за превозното средство *„преди да бъде въведено в експлоатация“*.
- 6.10.2. Директивата относно безопасността не посочва конкретно кой определя СОП. Не може пряко да се приеме, че ролята на СОП по подразбиране се поема от тази или тази организация.
- 6.10.3. Ползвателят (титулярят на регистрацията) следва да предостави информацията за СОП (включително и регистрационния номер на предприятието) и съгласно член 33, параграф 3 от директивата за оперативната съвместимост *„съобщава незабавно за всяка промяна на данните“*. Това включва информация за СОП за съществуващи превозни средства.
- 6.10.4. За нови превозни средства СОП трябва да бъде посочен във формуляра на заявлението.

6.11. Държава(и) членка(и), в които превозното средство има разрешение (позиция № 11)

- 6.11.1. Тук не трябва да се забравя разликата между „регистрация“ и „разрешение“ на превозно средство. Превозното средство може да има разрешение в редица ДЧ, но се регистрира само в един НРПС.
- 6.11.2. Това поле следва да посочва ДЧ, в които превозното средство има разрешение за въвеждане в експлоатация, а не ДЧ, в които превозното средство не се нуждае от разрешение за въвеждане в експлоатация. Например:
- Превозните средства на високоскоростните влакове „Thalys“, които се движат от Париж до Брюксел, имат разрешение за въвеждане в експлоатация във Франция и Белгия, следователно френският НРПС, където са регистрирани, следва да показва FR и BE в поле 11;
 - Превозни средства, имащи разрешение в Германия, не се нуждаят от допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация в Австрия (Австрия е взела това решение в съответствие с членове 23 и 25 от директивата за оперативна съвместимост), те могат да бъдат експлоатирани в Австрия, но няма австрийско разрешение за въвеждане в експлоатация, следователно немският НРПС, където те са регистрирани, следва да показва в поле 11;
 - Вагони, съответстващи на точка 7.6.5 от ТСОС „Товарни вагони“, не се нуждаят от допълнителни разрешения за въвеждане в експлоатация; първото им

разрешение за въвеждане в експлоатация е валидно във всички ДЧ на ЕС, следователно в поле 11 следва да не е показана нито една ДЧ в допълнение на тази, където е издадено разрешението, но следва да бъде посочено, че вагонът съответства на точка 7.6.5 от ТСОС „Товарни вагони“ (маркировка TEM);

- Съществуващите превозни средства в съответствие с RIV I RIC „следва да бъдат отбелязани като такива“, т.е. в поле 11 трябва да са показани съответно „RIV“ или „RIC“ (тази информация се посочва от РО на ДЧ, в която е регистрирано превозното средство), без да се посочва ДЧ.

(В сНРПС списъкът с ДЧ в поле 11 се генерира автоматично да базата на записаните разрешения.)

6.11.3. В това поле следва да са посочени ДЧ, в които превозното средство има разрешение за въвеждане в експлоатация, независимо от географския обхват на това разрешение или други ограничения. Напр.:

- ако дадено превозно средство има разрешение за въвеждане в експлоатация в една ДЧ, но това разрешение е ограничено за гранични гари (превозното средство може да се движи до граничните гари, но не и отвъд), в поле 11 следва да е посочен кодът на държавата на тази ДЧ, а в поле 6 следва да е посочено съответното ограничение;
- ако дадено превозно средство не се нуждае от разрешение за въвеждане в експлоатация в ДЧ, за да бъде експлоатирано до граничните гари (т.е. ДЧ е решила това в съответствие с членове 23 или 25), в поле 11 следва да не е посочен кодът на тази ДЧ.

6.12. Номер на разрешението (позиция № 12)

6.12.1. Това е европейският идентификационен номер (EIN) на разрешението за въвеждане в експлоатация на превозното средство. НОБ номерира документа при издаването му.

6.12.2. Това следва да бъде приложимото (последно) разрешение за въвеждане в експлоатация. Например, след разрешение, последвало обновяване или модернизиране, следва да се регистрира новият номер на разрешението.

6.12.3. Форматът на EIN е показан в Допълнение 2 към Приложението към решението за НРПС.

6.13. Дата на разрешението (за въвеждане в експлоатация) (позиция № 13.1)

6.13.1. Това е датата на разрешението за въвеждане в експлоатация, посочена в поле 12.

6.14. Разрешение (за въвеждане в експлоатация) валидно до (позиция № 13.2)

6.14.1. Последният ден от срока на валидност на разрешението следва да бъде посочен в това поле (ако срокът на валидност е ограничен). Това може да се случи в някои случаи (напр. високоскоростни превозни средства или прототипи), в които разрешението може да е валидно за определен срок.

6.15. Общи забележки за регистрацията на превозни средства

6.15.1. При липса на задължителни данни за съществуващите превозни средства, те следва да се изискват от ползвателите (титулярите на регистрациите). Несигурната информация (напр. основаваща се на предположения) следва да не се записва в регистъра с изключение на годината на производство, която може да бъде изчислена.

6.16. Формуляр на заявлението за регистрация на превозно(и) средство(а)

6.16.1. Следва да се използват хартиени или електронни варианти на формулярите за заявления, изготвени на основата на Допълнение 4 към Решение 2007/756/ЕО.

6.16.2. С цел улесняване на попълването на формулярите за заявления предназначени за РО на ДЧ, тези формуляри следва да не променят структурата и логиката на формуляра, предвиден в Допълнение 4 към Решение 2007/756/ЕО.

6.16.3. В случаите, в които към НРПС са добавени допълнителни полета, тези полета следва да са ясно отделени и посочени във формуляра за регистрация.

6.16.4. За регистрация, актуализиране на информация или оттегляне на няколко превозни средства може да се използва допълнение със списък на превозни средства, посочващ техния номер и, ако е приложимо, предишния номер и други данни, които се променят за различните превозни средства.

6.17. Многоезичен формуляр — Приложение към Разрешението за въвеждане в експлоатация

6.17.1. Многоезичният формуляр на всички официални езици на ЕС включва полета за информация за допълнителното разрешение за въвеждане в експлоатация, което се записва в НРПС. Формулярът е изготвен от ERA с помощта на членове на работната среща за ЕЦ ВРПС.

6.17.2. Формулярът следва да бъде приложен към разрешението за въвеждане в експлоатация в служебните документите. Многоезичният формуляр улеснява предаването на информацията относно допълнителни разрешения, получени в различни ДЧ. Тази информация трябва да бъде предадена от ползвателя на превозното средство (титулярят на регистрацията) на РО, който поддържа НРПС в

ДЧ, в която превозното средство е получило първото си разрешение за въвеждане в експлоатация и е регистрирано.

6.17.3. Формулярът се състои от

- една страница на един от езиците на ДЧ на НОБ, издал допълнителното разрешение за въвеждане в експлоатация, и
- превод на всички други официални езици на ЕС на обратната страна на документа.

6.18. Данни за прехвърляне от един НРПС към друг, с цел спазване на съответствието с актуализирането на решението за НРПС [4]

6.18.1. Информация за разрешенията се прехвърля към НРПС, в който е регистрирано първото разрешение за въвеждане в експлоатация на превозното средство.

6.18.2. Между РО се извършва обмен на следната информация:

ЕНПС (европейски номер на превозното средство),
ДЪРЖАВА_ЧЛЕНКА (код на държавата на ДЧ, в която е издадено разрешението за въвеждане в експлоатация),
ЧЛЕНКА_НОБ (име на НОБ, издал разрешението за въвеждане в експлоатация),
EIN (европейски идентификационен номер),
ДАТА_РАЗРЕШЕНИЕ (дата на издаване на разрешението за въвеждане в експлоатация),
ДАТА_ВАЛИДНОСТ (дата на изтичане на срока на валидност на разрешението за въвеждане в експлоатация),
КОДИРАНИОГРАНИЧЕНИЯ (кодове на ограничения),
НЕКОДИРАНИОГРАНИЧЕНИЯ (текст на некодирани ограничения),
ПРЕУСТАНОВЯВАНЕ (дали разрешението за въвеждане в експлоатация е преустановено или не)

6.18.3. Титулярят на регистрацията следва да бъде информиран за прехвърлянето на данните преди началото и края на процеса.

7. СЛУЧАИ ОТ ПРАКТИКАТА

7.1. Въведение. Кой може да заяви регистрация на превозно средство

7.1.1. Като общ коментар, националността на ползвателя (заявител и титуляр на регистрацията) няма нищо общо с мястото на регистрацията на превозното средство. Между тези два факта няма връзка.

7.1.2. Пример:

- Ползвател от ДЧ А иска да въведе в експлоатация превозно средство в ДЧ Б. НОБ на ДЧ Б дава „първо разрешение за въвеждане в експлоатация“ (членове 22 или 24 от 2008/57/ЕО) и превозното средство е регистрирано от РО на ДЧ Б в НРПС. Третата и четвъртата цифра на ЕНПС отговарят на ДЧ Б. Ползвателят от ДЧ А е регистриран в НРПС на ДЧ Б с всички свои данни за контакт.
- След това ползвателят прехвърля превозното средство на ползвател от ДЧ В.
- Превозното средство продължава да е регистрирано в НРПС на ДЧ Б със същия ЕНПС; единствената промяна е в информацията за ползвателя.

7.1.3. След това, ако ползвателят (независимо от националността) възнамерява да експлоатира превозното средство в ДЧ Г, той трябва да подаде заявление за „допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация“ (членове 23 или 25 от 2008/57/ЕО). НОБ на ДЧ Г дава това разрешение и

ако участващите НРПС все още не са свързани с ВРПС (това е възможно само по време на преходния период до 31 декември 2011 г.

- (a) Ако превозното средство има кабина за водача (не е нито товарен вагон, нито пътнически вагон): превозното средство следва да бъде регистрирано (само точки 1; 2; 6; 11; 12; 13, както е посочено в раздел 3.2.5 на Приложението към решението за НРПС) от РО на ДЧ Г в НРПС със същия ЕНПС; в НРПС на ДЧ Г следва да се посочи, че превозното средство има разрешение и в ДЧ Б, а в НРПС на ДЧ Б следва да се посочи, че превозното средство има разрешение също в ДЧ Г,
- (b) Ако превозното средство няма кабина за водача (е товарен вагон или пътнически вагон): превозното средство следва да не се регистрира в НРПС на ДЧ Г;
- (c) в НРПС на ДЧ Б следва да се посочи, че превозното средство има разрешение също в ДЧ Г.

Ползвателят (титулярят на регистрацията) следва да получи от НОБ на ДЧ Г многоезичното допълнение към разрешението за въвеждане в експлоатация и да го предаде на РО на ДЧ Б.

ако участващите НРПС все още не са свързани с ВРПС:

Превозното средство следва да не се регистрира в НРПС на ДЧ Г; в НРПС на ДЧ Б следва да се посочи, че превозното средство има разрешение също в ДЧ Г.

Ползвателят (титулярият на регистрацията) следва да получи от НОБ на ДЧ Г многоезичното допълнение към разрешението за въвеждане в експлоатация и да го предаде на РО на ДЧ Б.

Титулярият на регистрацията носи отговорност за актуализирането на цялата информация, която е регистрирана или предстои да се регистрира. Виж чл. 33, параграф 2 от 2008/57/ЕО.

С изключение на правните задължения се препоръчва тясно сътрудничество между РО и НОБ с цел да се опростят административните процедури.

7.2. Първа регистрация на превозно средство в ДЧ

7.2.1. „Първа регистрация“ означава, че превозното средство се регистрира в НРПС за пръв път.

7.2.2. Когато дадено превозно средство получи първо разрешение за въвеждане в експлоатация по смисъла на чл. 22 или 24 от директивата за оперативната съвместимост, то следва да се регистрира в НРПС на ДЧ, издала първото разрешение.

Таблица 6: Стъпки за първа регистрация на превозно средство.

Стъпка	Отговорен участник
1. Заявяване на разрешение за въвеждане в експлоатация (чл. 22 или 24 от директивата за оперативната съвместимост)	Заявителят за APIS
2. Разрешение за въвеждане в експлоатация (чл. 22 или 24 от директивата за оперативната съвместимост)	НОБ
3. Заявяване на регистрация	Заявителят за регистрацията
4. Назначаване на ЕНПС (раздел 3.2.2 от Приложението към решението за НРПС)	РО
5. Въвеждане на данни в НРПС	РО

Стъпки 1 и 3, както и стъпки 3 и 4 може да се комбинират, да се изпълнят паралелно или последователно, в зависимост от вътрешните процедури на ДЧ (НОБ+РО).

7.3. Регистрация на допълнително разрешение, получено в друга ДЧ

7.3.1. Когато дадено превозно средство получи допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация по смисъла на чл. 23 или 25 от директивата за оперативната съвместимост, допълнителното разрешение на това превозно

средство следва да се регистрира в НРПС на ДЧ, издава първото разрешение (съгласно член 3.1 и раздел 3.2.5 от Приложението към решението за НРПС). Това означава, че цялата информация за превозното средство и неговите разрешения се съхранява в един регистър през целия живот на превозното средство.

Таблица 7: Стъпки за допълнителна регистрация на превозно средство.

Стъпка	Отговорен участник
1. Заявяване на допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация (чл. 23 или 25 от директивата за оперативната съвместимост)	Заявителят за APIS
2. Допълнително разрешение за въвеждане в експлоатация (чл. 23 или 25 от директивата за оперативната съвместимост) и издаване на многоезичен формуляр за заявителя.	НОБ на ДЧ на допълнителното разрешение
3. Заявяване на регистрация на допълнителното разрешение за въвеждане в експлоатация в ДЧ на първото разрешение на превозното средство (ЕНПС се попълва от заявителя), представя се многоезичното допълнение към допълнителното разрешение.	Титулярят на регистрацията
4. Въвеждане на данни в НРПС на ДЧ на първото разрешение на превозното средство (точки 2, 6, 12 и 13) и актуализиране на поле 11.	РО на ДЧ на първото разрешение на превозното средство

7.4. Промяна на данни

7.4.1. Промяна на данни, свързани с ползвателя, собственика или СОП на регистрирано превозно средство

7.4.1.1. Този раздел се отнася до промяната на данни, записани в полета 7, 8, 9. Например, промяната на адреса, промяна в името на организацията и т.н., но без прехвърляне на превозното средство от един ползвател или собственик, или СОП на друг.

7.4.1.2. Тези данни се записват само в един НРПС (в ДЧ, в която превозното средство е получило първото си разрешение). РО следва да ги промени след искане от страна на титуляря на регистрацията. Не е необходимо да се съобщава за тези промени на други РО (приложимо и през преходния период).

7.4.1.3. В случаи, в които информационните системи използват справочни данни, ако адресът на СОП се промени, промяната се отразява в системата дори за ползвателите, които не са заявили промяната.

7.4.2. Смяна на собственика или СОП на регистрирано превозно средство

7.4.2.1. Този раздел се прилага за данните, записани в полета 7 и 9. Например, ако дадено превозно средство е прехвърлено от един собственик или СОП към друг без промяна на ползвателя.

7.4.2.2. За всички превозни средства тези данни се записват само в един НРПС. РО следва да промени тези данни след искане от титуляря на регистрацията (приложимо и през преходния период).

7.4.2.3. Не е необходимо да се съобщава за тези промени на други РО.

Таблица 8: Стъпки за промяна на данни, отнасящи се до собственика или СОП.

Стъпка	Отговорен участник
1. Подаване на заявление (ЕНПС се попълва от заявителя) до РО, в който превозното средство е регистрирано с тези данни	Титулярят на регистрацията
2. Актуализиране на данните съгласно заявлението в НРПС	РО на ДЧ на първото разрешение на превозното средство

7.4.3. Смяна на ползвателя на регистрирано превозно средство

7.4.3.1. Ако ползвателят се промени, трябва да се приложи процедурата, изложена в раздел 3.2.3 в Приложението към решението за НРПС [4].

7.4.4. Разделяне/сливане на две или повече организации

7.4.4.1. Ако се създадат нови предприятия или съществуващи такива се променят (напр. чрез разделяне или сливане), титуляря на регистрацията трябва да уведоми РО относно всички необходими промени на данните в съответните НРПС, както е указано в раздел 7.4.2.

7.5. Промяна на данните на превозно средство след модернизиране или обновяване

7.5.1. В случай на модернизиране или обновяване се изисква ново разрешение за въвеждане в експлоатация, първоначалната регистрация вече не е валидна и следва да се отбележи като преустановена (код 10).

7.5.2. Последващият процес се различава леко в зависимост от това дали ЕНПС трябва да бъде променен или не. Когато в резултат от модернизиране или обновяване техническите характеристики на превозното средство се променят по такъв начин,

че първоначалният ЕНПС не отговаря (съгласно Приложение „П“ към от ТСОС ЕУД) на новите технически характеристики на превозното средство, следва да бъде даден нов ЕНПС на превозното средство. В този случай може да е необходимо модернизираното или обновеното превозно средство да премине през процедурите по разрешение във всички ДЧ, в които превозното средство е предназначено за експлоатация (съгласно Глава V (членове 21-27) на директивата за оперативна съвместимост). Това може да включва национални правила за кодификация, установени от ДЧ в съответствие с Приложение „П.8“ към от ТСОС ЕУД . В други случаи ЕНПС следва да не се променя.

7.5.3. В случай на непроменен ЕНПС, трябва да се приложи процедурата за актуализиране на данни.

Таблица 9: Стъпки за промяна на данни след модернизиране и запазване на ЕНПС.

Стъпка	Отговорен участник
1. (Ново) Първо разрешение за въвеждане в експлоатация (чл. 22 или 24) след модернизиране или обновяване	НОБ
2. Решение, че не е необходимо даване на нов ЕНПС	РО
3. Заявление за промяна на данни в регистъра, посочващо данни относно новото разрешение за въвеждане в експлоатация ЕНПС трябва да се посочи в заявлението (поле 1.1)	Титулярят на регистрацията
4. Актуализиране на данните относно разрешението в НРПС и промяна на кода за оттегляне обратно на „00“.	РО

Таблица 10: Стъпки за промяна на данни след модернизиране и нов ЕНПС.

Стъпка	Отговорен участник
1. (Ново) Първо разрешение за въвеждане в експлоатация (чл. 22 или 24) след модернизиране или обновяване	НОБ
2. Решение, че е необходимо даване на нов ЕНПС	РО
3. Подаване на заявление за оттегляне (код 20) на предишната регистрация (ЕНПС се попълва от заявителя) пред РО, в който е регистрирано	Титулярят на регистрацията

Таблица 10: Стъпки за промяна на данни след модернизиране и нов ЕНПС.

Стъпка	Отговорен участник
превозното средство (или неговото разрешение)	
4. РО потвърждават оттеглянето на предишния ЕНПС	РО
5. Регистриране на новия ЕНПС в НРПС, като се посочват данните относно новото разрешение за въвеждане в експлоатация	РО
6. РО уведомява заявителя за новия ЕНПС	РО

7.5.4. Горепосоченият процес е приложим само ако новото разрешение се иска в ДЧ, в която превозното средство е получило първо разрешение преди модернизиране.

7.5.5. За нови допълнителни разрешения трябва да се следват стъпките, описани в Таблицы 7 или 8.

7.6. Оттегляне на регистрация

7.6.1. Оттеглянията ще се кодират съгласно Допълнение 3 на решението за НРПС. Превозно средство с оттеглена или преустановена регистрация не може да бъде експлоатирано в европейската железопътна мрежа под записаната регистрация.

Таблица 11: Стъпки за оттегляне на регистрация.

Стъпка	Отговорен участник
1. Подаване на заявление (ЕНПС се попълва от титуляря на регистрацията) пред РО, в който е регистрирано превозното средство	Титулярят на регистрацията
2. Оттегляне като се посочва кода съгласно Допълнение 3 на решението за НРПС	РО

7.7. Връзка между титуляр на регистрацията и РО от други ДЧ

7.7.1. По принцип за целия си живот превозните средства ще се регистрират в НРПС на ДЧ, в която са получили своето първо разрешение за въвеждане в експлоатация, независимо от възможните прехвърляния на превозното средство от един ползвател на друг на територията на Европейския съюз. Това може да доведе до

практически затруднения (напр. езикови) в комуникацията между титуляри на регистрации и органи за регистрация от различни ДЧ.

С цел да се улесни обменът на информация между титуляри на регистрации и РО от различни ДЧ бяха разработени следните подходи:

- многоезичен формуляр за регистрация на допълнителни разрешения;
- предварителна кодификация на ограниченията.

8. ДОСТЪПНОСТ НА ЕЦ ВРПС

Предвижда се повечето от НРПС да бъдат функционални и свързани с ВРПС 76 дни в седмицата, 24 часа на ден. Възможно е някои НРПС да бъдат достъпни в различно работно време, както и затрудняване на достъпа по време на различни официални празници.

Актуализации и промени се извършват в нормалното работно време.

Възможно е прекъсване на връзката между НРПС и ВРПС за извършване на поддръжка. ВРПС може да бъде недостъпен поради поддръжка на системата извън работно време.

Ако някои от НРПС не са свързани към ВРПС, потребителят ще бъде уведомен след подаване на заявка за търсене от коя държава не могат да се извлекат данни, тъй като НРПС не е свързан.