

## Nota wyjaśniająca

### *Kompilacja wersji*

	Sporządził(a)	Uzgodnił(a)	Zatwierdził(a)
Imię i nazwisko	E. DEL RIO	O. REBOLLO	Í. MÉNDEZ
Stanowisko	Specjalista ds. projektów	Kierownik zespołu	Kierownik działu
Data	04.05.2022	04.05.2022	04.05.2022
Podpis			

### *Historia dokumentu*

<i>Wersja</i>	<i>Data</i>	<i>Komentarze</i>
1.0	04.05.2022	Pierwsza wersja

*Celem tego dokumentu jest dostarczenie zainteresowanym stronom kolei europejskich informacji dotyczących stosowania rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. Objaśnienia zawarte w tym dokumencie mogą zostać włączone do następnej wersji tekstu aktu prawnego lub powiązanych wytycznych bez uszczerbku dla formalnych procesów aktualizacji wytycznych.*

*Ten dokument stanowi niewiążące prawnie wytyczne Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. Przedstawia opinię Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, a nie stanowisko innych instytucji i organów UE. Nie stanowi uszczerbku dla procesów decyzyjnych przewidzianych obowiązującym prawem UE. Ponadto wiążąca interpretacja prawa UE należy wyłącznie do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.*

## 1. Opis problemu

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, zmieniona przez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700, zawiera pojęcie typu pojazdu i zezwolenia dla typu pojazdu, które były już obecne w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE. W ramach tej dyrektywy rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545, zmienione przez rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/781, doprecyzowało to pojęcie poprzez określenie dwóch kategorii: wariantu typu pojazdu oraz wersji typu pojazdu lub wersji wariantu typu.

Zgodnie z prawnymi definicjami wariantu i wersji w Rozporządzeniu:

- (a) Wariant typu pojazdu jest wynikiem uzyskania pierwszego zezwolenia lub nowego zezwolenia;
- (b) Wersja typu lub wersja wariantu typu pojazdu może wynikać wyłącznie z:
  - (1) zmiany zasadniczych cech konstrukcyjnych w ramach określonych progów, która nie wymaga nowego zezwolenia, lub
  - (2) zezwolenia na rozszerzenie obszaru użytkowania.

Tworzy to kilka ograniczeń:

- (a) Warianty można tworzyć tylko z typu, a nie z wariantu;
- (b) Wersje mogą być tworzone z typu lub z wariantu;
- (c) Rozszerzenie obszaru użytkowania, które zawsze wymaga zezwolenia, nie mieści się w pełni w definicjach wariantów ani wersji:
  - (1) Obszar użytkowania jest również zasadniczą cechą konstrukcyjną, a każdą zmianę zasadniczej cechy konstrukcyjnej należy traktować jako wersję (jeśli nie wymaga nowego zezwolenia) lub wariant (jeśli istnieje potrzeba nowego zezwolenia).
  - (2) Rozszerzenie obszaru użytkowania wymaga zezwolenia. Można byłoby interpretować, że rozszerzenie obszaru użytkowania jest zmianą zasadniczej cechy konstrukcyjnej, która zawsze wymaga zezwolenia i powinna skutkować powstaniem wariantu typu pojazdu
  - (3) Wariant może powstać wyłącznie w wyniku uzyskania pierwszego zezwolenia albo nowego zezwolenia ze względu na definicje prawne zawarte w art. 2 Rozporządzenia, z wyłączeniem możliwości, że rozszerzenie obszaru użytkowania spowoduje powstanie wariantu.

Do tej pory interpretacja tekstu prawnego jest następująca:

- (a) Warianty wariantów są niedozwolone
- (b) Wersje wersji są niedozwolone
- (c) Rozszerzenie obszaru użytkowania powinno skutkować powstaniem nowego typu lub wersji (typu lub wariantu typu)

Ma to wpływ na posiadaczy zezwoleń typu pojazdu, ponieważ ogranicza liczbę typów „dzieci”, jakie może mieć typ „rodzic”.

O ile posiadacz zezwolenia na typ pojazdu może zawsze zdecydować się na wnioskowanie o nowy typ, nawet w przypadku nowego zezwolenia i rozszerzenia obszaru użytkowania, co na nowo uruchomi licznik dla ewentualnych kolejnych konfiguracji (wariantów i wersji), pojawia się szczególny problem w przypadku rozszerzenia obszaru użytkowania, gdzie dana specyfikacja pojazdu (pod względem jego właściwości technicznych) może odpowiadać różnym wersjom w zależności od obszaru użytkowania oraz kolejności powstawania zezwoleń wnioskowanych przez posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu.

Stwarza to problemy przy ubieganiu się o zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdów zgodnych z już dopuszczonym typem, ponieważ w zależności od wybranej wersji skutkuje to automatycznym zdefiniowaniem obszaru użytkowania. Ze względu na to, że nie można wybrać kilku wersji dla danego pojazdu przy ubieganiu się o zezwolenie zgodne z już dopuszczonym typem, uniemożliwia to uzyskanie zezwolenia w niektórych kombinacjach państw członkowskich w obszarze użytkowania, mimo że konstrukcja pojazdu mogłaby być de facto dopuszczona we wszystkich zainteresowanych państwach członkowskich.

Podobny problem występuje w przypadku wersji utworzonych po dodaniu kompatybilności systemu ETCS (ESC) do istniejącego typu pojazdu lub wariantu typu pojazdu, zgodnie z sekcją 7.2.1a.1 rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 (TSI CCS), zmienionych rozporządzeniami wykonawczymi Komisji (UE) 2019/776 , 2020/387 i 2020/420 oraz dla wersji w wyniku zmiany sklasyfikowanej zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia 2018/545, ponieważ kolejne ewolucje (czyli dodawanie kolejnych ESC lub dokonywanie kolejnych zmian zgodnie z art. 15 ust. 1 lit c) rozporządzenia 2018/545) nowo utworzonej wersji byłyby niedozwolone (wersje wersji).

## 2. Strategia działania

### 2.1 Wersje tworzone po rozszerzeniu obszaru użytkowania na inne państwo członkowskie UE

Na wniosek i na wyłączną odpowiedzialność posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu Agencja może stworzyć nową wersję, zestawiając istniejące już dopuszczone wersje typu pojazdu lub wariantu typu pojazdu. Każda z już istniejących wersji, które zostaną użyte do kompilacji, zachowuje ważność i może być wykorzystywana przez wnioskodawców do ubiegania się o pozwolenie na wprowadzenie do obrotu zgodnie z typem.

Kompilacja wersji nie jest autoryzacją, ale usługą, która kompiluje już autoryzowane wersje powstałe w wyniku rozszerzenia obszaru użytkowania tego samego typu/wariantu.

Chociaż nie ma ograniczeń co do liczby dozwolonych kompilacji, wnioskodawca powinien wyjaśnić powody danej kompilacji (np. podpisana umowa o udostępnienie pojazdów o zamierzonym obszarze użytkowania nieobjętym żadnym innym typem/wariantem/wersją, przy czym projekt jest de facto dopuszczony we wszystkich państwach członkowskich obszaru użytkowania), bez konieczności przedstawiania dokumentacji uzupełniającej.

Wynikiem kompilacji będzie nowy wpis w ERATV. Identyfikator typu zostanie przypisany tak, jakby był nową wersją typu/wariantu nadrzędnego. Ta nowa wersja skompiluje wartości dla różnych parametrów (w tym ograniczeń kodowanych i niekodowanych) istniejących wpisów w ERATV odpowiadających wersjom, które zostaną skompilowane. W sekcji komentarzy zostanie opisany zarówno nadrzędny typ/wariant, jak i różne skompilowane wersje (w tym ich identyfikatory typu).

Warunki, które należy spełnić, aby skompilować już autoryzowane wersje, to:

- (a) wnioskodawca musi być posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu dla typu/wariantu macierzystego i dla wszystkich wersji, które zostaną zestawione;
- (b) wszystkie wersje powinny pochodzić z tego samego typu/wariantu;
- (c) wszystkie wersje, które zostaną opracowane, powinny zostać zatwierdzone przez Agencję zgodnie z procedurą określoną w rozporządzeniu (UE) 2018/545 i powinny być zarejestrowane w ERATV zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797;

- (d) różne wersje powinny być zgodne z tymi samymi TSI, w tym z przyznanymi zwolnieniami, alternatywnymi specyfikacjami, wyborem wymagań z nowszych wersji (podejście wybiórcze) i innymi sekcjami niemającymi zastosowania;
- (e) brak zmian projektowych pomiędzy różnymi wersjami, które mają być skompilowane; innymi słowy, wersje, które mają być skompilowane, muszą mieć taki sam projekt;
- (f) dopuszczalne różnice między wpisami ERATV odnoszącymi się do wersji, które mają zostać opracowane, dotyczą:
  - (1) wartości parametrów ERATV, które mogą się różnić ze względu na fakt, że każda wersja jest dopuszczona w innym obszarze użytkowania, takie jak:
    - (i) obszar użytkowania;
    - (ii) warunki użytkowania pojazdu i inne ograniczenia użytkowania, jeżeli są one związane z przepisami krajowymi lub innymi lokalnymi cechami szczególnymi danego obszaru użytkowania;
    - (iii) odniesienie do pisemnej deklaracji obejmującej wychwytywanie wymagań dotyczących bezpieczeństwa wymagań zasadniczych i bezpiecznej integracji między podsystemami;
    - (iv) dodatkowe lub inne parametry techniczne ze względu na różne kombinacje szerokości toru, systemu elektryfikacji i systemu CCS klasy B i/lub
    - (v) testy ESC i RSC.
  - (2) przepisy krajowe dotyczące szczególnych przypadków, punktów otwartych i aspektów nieobjętych TSI w przypadku wersji po rozszerzeniu obszaru użytkowania;
  - (3) odniesienia do certyfikatów badania typu lub projektu;
  - (4) daty oryginalnego zezwolenia;
  - (5) daty utworzenia wpisów w ERATV i/lub
  - (6) odniesienia do dokumentów autoryzacyjnych.
- (g) nie mogą występować sprzeczności ani niespójności między różnymi zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi, w szczególności ograniczeniami kodowanymi i niekodowanymi.
- (h) wszelkie operacje między państwami członkowskimi w obszarze stosowania wersji, które mają być skompilowane (operacja transgraniczna) powinny być objęte istniejącymi zezwoleniami, co oznacza, że możliwości operacji transgranicznych między państwami członkowskimi obszaru użytkowania wersji skompilowanej pozostaną niezmienione w stosunku do istniejących wersji indywidualnych, a w wyniku kompilacji nie mogą zostać wprowadzone żadne dodatkowe operacje.

## 2.2. Wersje utworzone po dodaniu kompatybilności systemu ETCS (ESC)

Na wniosek i na wyłączną odpowiedzialność posiadacza zezwolenia typu pojazdu Agencja może stworzyć nową wersję zestawiającą istniejące wersje ERATV typu pojazdu lub wariantu typu pojazdu, jeżeli wersje te były wynikiem dodania jednego lub więcej testów ESC do dopuszczonego typu pojazdu lub wariantu typu pojazdu. Istniejące wersje pozostaną ważne. Nowy wpis w ERATV będzie miał identyfikator typu odpowiadający nowej wersji nadrzędnego typu/wariantu.

W sekcji komentarzy nowy wpis będzie opisywał zarówno typ/wariant nadrzędny, jak i różne istniejące wersje, z których pochodzą testy ESC (w tym ich identyfikatory typu).

Warunki, które należy spełnić w celu połączenia już opublikowanych wersji to:

- (a) wnioskodawca musi być posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu dla wszystkich wersji, z których będą pobierane testy ESC;
- (b) wszystkie wersje powinny pochodzić z tego samego typu/wariantu;
- (c) wszystkie wersje, które zostaną opracowane, powinny zostać opublikowane przez Agencję w ERATV;
- (d) nie będzie zmian w projekcie pomiędzy różnymi wersjami, które mają być skompilowane; innymi słowy, wersje, które mają być skompilowane, muszą mieć taki sam projekt;
- (e) dopuszczalne różnice między wpisami ERATV odnoszącymi się do wersji, które mają zostać skompilowane, to:
  - (1) testy ESC;
  - (2) odniesienia do świadectw badania typu lub projektu dla podsystemu „Sterowanie”;
  - (3) odniesienie do pisemnej deklaracji obejmującej określenie wymagań dotyczących bezpieczeństwa wymagań zasadniczych i bezpiecznej integracji między podsystemami, i/lub
  - (4) daty utworzenia wpisów w ERATV.

### 2.3. Wersje utworzone po zmianach zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/545

Na wniosek i na wyłączną odpowiedzialność posiadacza zezwolenia typu pojazdu Agencja może stworzyć nową wersję, łączącą istniejące wersje ERATV typu pojazdu lub wariantu typu pojazdu, jeżeli wersje te były wynikiem zmiany sklasyfikowanej zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/545. Istniejące wersje pozostaną ważne.

Nowy wpis w ERATV będzie miał identyfikator typu odpowiadający nowej wersji nadrzędnego typu/wariantu.

W sekcji komentarzy nowy wpis będzie opisywał zarówno typ/wariant nadrzędny, jak i różne istniejące wersje, z których pochodzą różne zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) (w tym ich identyfikatory typów).

Warunki, które należy spełnić w celu połączenia już opublikowanych wersji to:

- (a) wnioskodawca jest posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu dla wszystkich wersji, z których pochodzą zmiany 15 ust. 1 lit. c);
- (b) wszystkie wersje powinny pochodzić z tego samego typu/wariantu;
- (c) wszystkie wersje, które zostaną opracowane, powinny zostać opublikowane przez Agencję w ERATV;
- (d) wersje ze zmianami zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c), które mają zostać opracowane, muszą mieć ten sam projekt, a zatem te same wartości parametrów technicznych w ERATV dla parametrów, na które zmiany nie mają wpływu;
- (e) dopuszczalne różnice między wpisami ERATV odnoszącymi się do wersji, które mają zostać skompilowane, to:
  - (1) wartości parametrów ERATV związanych z podstawowymi cechami projektu, na które mają wpływ zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c). Łączny wpływ różnych zmian zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) dla tego samego parametru ERATV w porównaniu z typem/wariantem, z którego wywodzą się wszystkie wersje, należy uwzględnić podczas analizy progów dozwolonych w odpowiednich TSI;

- (2) odniesienia do certyfikatów badania typu lub projektu;
- (3) odniesienie do pisemnej deklaracji obejmującej określenie wymagań dotyczących bezpieczeństwa wymagań zasadniczych i bezpiecznej integracji między podsystemami, i/lub
- (4) daty utworzenia wpisów w ERATV.

#### 2.4. Kompilacja wersji z różnych źródeł

Na wniosek i na wyłączną odpowiedzialność posiadacza zezwolenia typu pojazdu Agencja może tworzyć nowe wersje, kompilując wersje istniejące, nawet jeśli przyczyny tworzenia takich wersji są różne, np.

- (a) dokonanie zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/545 do wersji autoryzowanej w wyniku rozszerzenia obszaru użytkowania;
- (b) dodanie typu ESC do wersji autoryzowanej w wyniku rozszerzenia obszaru użytkowania;
- (c) wykonanie zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) na wersję powstałą w wyniku dodania typu ESC;
- (d) dodanie typu ESC do wersji powstałej w wyniku zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit c);
- (e) itp.

Nowy wpis w ERATV będzie miał identyfikator typu odpowiadający nowej wersji wspólnego typu/wariantu nadrzędnego.

W sekcji komentarzy nowy wpis będzie opisywał zarówno typ/wariant nadrzędny, jak i różne istniejące wersje, które są kompilowane (w tym ich identyfikatory typu).

Warunki, które należy spełnić w celu połączenia już opublikowanych wersji to:

- (a) wnioskodawca musi być posiadaczem zezwolenia typu pojazdu dla typu/wariantu macierzystego i dla wszystkich wersji, które zostaną zestawione;
- (b) wszystkie wersje powinny pochodzić z tego samego typu/wariantu;
- (c) wszystkie wersje, które zostaną opracowane, powinny zostać opublikowane przez Agencję w ERATV;
- (d) wersje, które mają zostać skompilowane, muszą mieć ten sam projekt;
- (e) dopuszczalne różnice między wpisami ERATV odnoszącymi się do wersji, które mają zostać skompilowane, to:
  - (1) wartości parametrów ERATV, które mogą się różnić w związku z faktem, że wersje po rozszerzeniu obszaru stosowania są dopuszczone w różnych państwach członkowskich (obszar stosowania, warunki stosowania itp.);
  - (2) wartości parametrów ERATV związanych z zasadniczymi cechami konstrukcyjnymi, na które mają wpływ zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c). Łączny wpływ różnych zmian zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) dla tego samego parametru ERATV w porównaniu z typem/wariantem, z którego wywodzą się wszystkie wersje, należy uwzględnić podczas analizy progów dozwolonych w odpowiednich TSI;
  - (3) testy ESC;
  - (4) przepisy krajowe dotyczące szczególnych przypadków, punktów otwartych i aspektów nieobjętych TSI w przypadku wersji po rozszerzeniu obszaru użytkowania;
  - (5) odniesienia do certyfikatów badania typu lub projektu;

- (6) daty pierwotnego zezwolenia;
- (7) odniesienie do pisemnej deklaracji obejmującej określenie wymagań dotyczących bezpieczeństwa wymagań zasadniczych i bezpiecznej integracji między podsystemami;
- (8) daty utworzenia wpisu w ERATV i/lub
- (9) odniesienia do dokumentów autoryzacyjnych.

## 2.5. Proces żądania kompilacji wersji

Proces wnioskowania o utworzenie nowej wersji w warunkach opisanych w punktach 2.1, 2.2 i 2.3 powyżej został opisany w poniższym FAQ na stronie internetowej Agencji:

<https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/575#faq1545>

W ERATV istnieją pewne parametry, które mają mieć jedną wartość (np. data pierwotnego zezwolenia). W takich przypadkach wnioskodawca powinien skompilować różne wartości w szablonie TEM\_VEA\_092. Agencja wprowadzi odpowiednie informacje w sekcji komentarzy w ERATV, gdy nie jest możliwe umieszczenie ich w odpowiednim polu w ERATV.

Podobnie niektóre inne parametry w ERATV nie są dostępne dla użytkowników pomocniczych (auxiliary users), np. ograniczenia kodowane i niekodowane. Wnioskodawca powinien dostarczyć zebrane informacje za pomocą szablonu TEM\_VEA\_092. Agencja wprowadzi odpowiednie informacje do ERATV.

## 3. Podstawa prawna

### 3.1. Rozporządzenie (UE) 2018/545 (ze zmianami)

- (a) art. 2 pkt. 13) – „wariant typu pojazdu” oznacza opcję konfiguracji typu pojazdu zatwierdzoną z chwilą udzielenia pierwszego zezwolenia dla typu pojazdu zgodnie z art. 24 ust. 1 albo zmiany wprowadzone do istniejącego typu pojazdu w czasie jego cyklu życia, które wymagają nowego zezwolenia dla typu pojazdu zgodnie z art. 24 ust. 1 i art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
- (b) art. 2 pkt. 14) – „wersja typu pojazdu” oznacza opcję konfiguracji typu pojazdu albo wariantu typu pojazdu albo zmiany wprowadzone do istniejącego typu pojazdu albo wariantu typu pojazdu w czasie jego cyklu życia, które odzwierciedlają zasadnicze cechy konstrukcyjne niewymagające nowego zezwolenia dla typu pojazdu zgodnie z art. 24 ust. 1 i art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
- (c) art. 2 pkt. 16) – „zezwolenie dla typu pojazdu” oznacza decyzję wydaną przez podmiot udzielający zezwolenia w oparciu o wystarczającą pewność, że wnioskodawca i podmioty zaangażowane w projektowanie, produkcję, weryfikację i zatwierdzenie typu pojazdu wypełnili stosowne obowiązki i zobowiązania w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w mającym zastosowanie ustawodawstwie, umożliwiając wprowadzenie pojazdu wyprodukowanego zgodnie z dopuszczonym projektem do obrotu i zapewniając, że typ pojazdu może być bezpiecznie użytkowany w obszarze użytkowania zgodnie z warunkami użytkowania pojazdu i, w stosownych przypadkach, innymi ograniczeniami określonymi w zezwoleniu dla typu pojazdu i mającymi zastosowanie do wszystkich pojazdów, na które udzielono zezwolenia dla pojazdu zgodnego z tym typem;
- (d) art. 14 – określenie właściwego rodzaju zezwolenia.

1. Wnioskodawca określa i dokonuje wyboru właściwego rodzaju zezwolenia spośród poniższych:

- (a) pierwsze zezwolenie: zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez podmiot udzielający zezwolenia dla nowego typu pojazdu, w tym – jeśli dotyczy – wariantów lub wersji oraz, w stosownych przypadkach, pierwszego;
- (b) pojazdu danego typu, zgodnie z art. 21 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797;
- (c) odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu: odnowienie zezwolenia dla typu pojazdu zgodnie z art. 24 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797, które nie wymaga zmiany projektu typu pojazdu;
- (d) rozszerzenie obszaru użytkowania: zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez właściwy podmiot udzielający zezwolenia dla dopuszczonego typu pojazdu lub pojazdu w celu rozszerzenia obszaru użytkowania bez zmiany projektu, zgodnie z art. 21 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/797;
- (e) nowe zezwolenie: zezwolenie dla typu pojazdu lub zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu wydane przez podmiot udzielający zezwolenia po zmianie dopuszczonego pojazdu lub typu pojazdu zgodnie z art. 21 ust. 12 lub art. 24 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/797;
- (f) zezwolenie dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem: zezwolenie na wprowadzenie do obrotu pojazdu albo serii pojazdów zgodnych z dopuszczonym i ważnym typem pojazdu na podstawie deklaracji zgodności z tym typem, na podstawie art. 25 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797. W stosownych przypadkach należy wyraźnie określić wersję typu pojazdu lub wariant typu pojazdu, z którymi pojazd albo seria pojazdów są zgodne.

2. W przypadku zezwoleń dla typu pojazdu na podstawie lit. c)–d) wnioskodawca, o ile jest posiadaczem zezwolenia dla istniejącego typu pojazdu, decyduje o tym, czy skutkiem zezwolenia będzie stworzenie:

- (a) nowego typu pojazdu; czy
- (b) nowego wariantu typu pojazdu w obrębie istniejącego typu pojazdu stanowiącego podstawę jego opracowania.

Jeśli wnioskodawca nie jest posiadaczem zezwolenia dla istniejącego typu pojazdu, skutkiem zezwolenia jest stworzenie nowego typu pojazdu zgodnie z art. 15 ust. 4. (...).

#### Art. 15 – zmiany do dopuszczonego typu pojazdu

1. Wszelkie zmiany wprowadzane do dopuszczonego typu pojazdu podlegają analizie i są klasyfikowane jako tylko jedna z poniższych zmian, a zezwoleń dla tych zmian udziela się zgodnie z poniższą procedurą:

- (a) zmiana, która nie zawiera różnic względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów. W takim przypadku nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia weryfikacji przez jednostkę oceniającą zgodność, a pierwotne deklaracje WE weryfikacji podsystemów i zezwolenie dla typu pojazdu zachowują ważność i nie ulegają zmianie;
- (b) zmiana, która zawiera różnice względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów, w przypadku których może się okazać konieczne przeprowadzenie nowych kontroli, a zatem także weryfikacji zgodnie z mającymi
- (c) zastosowanie modułami oceny zgodności, lecz nie ma wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne typu pojazdu i nie wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;
- (d) zmiana zasadniczych cech konstrukcyjnych typu pojazdu, która nie wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797;



(e) zmiana, która wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797.

(...)

3. W przypadku zmiany podlegającej ust. 1 lit. c) posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu tworzy nową wersję typu pojazdu albo nową wersję wariantu typu pojazdu i przekazuje istotne informacje podmiotowi udzielającemu zezwolenia. Podmiot udzielający zezwolenia dokonuje rejestracji nowej wersji typu pojazdu albo nowej wersji wariantu typu pojazdu w rejestrze ERATV zgodnie z art. 50.

4. Jeśli podmiot zarządzający zmianą nie jest posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu i zmiany wprowadzane do istniejącego typu pojazdu zaklasyfikowano jako zmiany określone w ust. 1 lit. b), c) lub d), zastosowanie mają poniższe przepisy:

(a) tworzony jest nowy typ pojazdu;

(b) podmiot zarządzający zmianą staje się wnioskodawcą; oraz

(c) wniosek o udzielenie zezwolenia dla nowego typu pojazdu można sporządzić w oparciu o istniejący typ pojazdu, a wnioskodawca może wybrać stosowny rodzaj zezwolenia określony w art. 14 ust. 1 lit. d).

## 3.2. Rozporządzenie (UE) 2016/919 (z późniejszymi zmianami)

### 4.2.17. Kompatybilność ETCS i systemu radiowego

Ze względu na różne możliwości realizacji i różny status migracji do w pełni zgodnych podsystemów „Sterowanie” przeprowadza się kontrole w celu wykazania kompatybilności technicznej między pokładowymi a przytorowymi podsystemami „Sterowanie”. Konieczność takich kontroli uznaje się za środek służący zwiększeniu zaufania do kompatybilności technicznej między podsystemami „Sterowanie”. Spodziewane jest ograniczenie tych kontroli dopiero z chwilą realizacji zasady określonej w pkt 6.1.2.1.

#### 4.2.17.1. Kompatybilność systemu ETCS

Kompatybilność systemu ETCS („ESC”) oznacza rejestrację kompatybilności technicznej między pokładowym ETCS a przytorowymi częściami ETCS podsystemów „Sterowanie” w obrębie danego obszaru użytkowania.

Typ ESC oznacza wartość przypisywaną w celu zarejestrowania kompatybilności technicznej między pokładowymi urządzeniami ETCS a danym odcinkiem w obrębie obszaru użytkowania. Wszystkim odcinkom sieci unijnej, które wymagają przeprowadzenia serii takich samych kontroli w celu wykazania kompatybilności systemu ETCS, przypisuje się ten sam typ ESC.

#### 7.2.1a.1. Zasady zarządzania zmianami w podsystemach „Sterowanie – urządzenia pokładowe”

(...)

5. Zmiany mające wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne podsystemu pokładowego zostały zdefiniowane w tabeli 7.1 (Zasadnicze cechy konstrukcyjne) i klasyfikuje się je jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) lub d) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/545, a zgodnie z tabelą 7.1 (Zasadnicze cechy konstrukcyjne) zmiany niemające wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne, ale powiązane z nimi, są klasyfikowane przez podmiot zarządzający zmianą jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. b) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/545.

6. Uznaje się, że zmiany nieobjęte powyższym pkt 7.2.1a.1 ppkt 5 nie mają żadnego wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne. Będą one klasyfikowane przez podmiot zarządzający zmianą jako zmiany zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. a) lub b) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/545.

Uwaga: Klasyfikacja zmian określonych w pkt 7.2.1a.1 ppkt 5 i 6 przeprowadzana jest przez podmiot zarządzający zmianą bez uszczerbku dla oceny bezpieczeństwa przewidzianej w art. 21 ust. 12 lit. b) dyrektywy (UE) 2016/797.

(...)

**Tabela 7.1 Zasadnicze cechy konstrukcyjne**

1. Punkt TSI	2. Powiązane zasadnicze cechy konstrukcyjne	3. Zmiany niemające wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/545	4. Zmiany mające wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne, lecz mieszczące się w dopuszczalnym zakresie parametrów, a zatem klasyfikowane zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/545	5. Zmiany mające wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne i niemieszczące się w dopuszczalnym zakresie parametrów, a zatem klasyfikowane zgodnie z art. 15 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (UE) 2018/545
(...)				
4.2.17.1 Kompatybilność systemu ETCS	Kompatybilność systemu ETCS	Nie dotyczy	Dodanie lub usunięcie potwierżeń ESC po sprawdzeniu przez jednostkę notyfikowaną	Nie dotyczy
(...)				

### 3.3 Wytyczne dotyczące uzgodnień praktycznych na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdu

#### 3.2.2.15. Typ pojazdu

Definicję typu pojazdu zawarto w art. 2 pkt 26 dyrektywy (UE) 2016/797.

Pojazdy powinny należeć do typu pojazdu, a zezwolenie dla typu pojazdu powinno zostać wydane dla danego typu jednocześnie z zezwoleniem na wprowadzenie do obrotu pierwszego pojazdu danego typu pojazdu lub przed udzieleniem zezwolenia dla pojazdów zgodnych z takim typem.

Zezwolenie dla typu pojazdu może zostać wydane: jednocześnie z zezwoleniem na wprowadzenie pierwszego pojazdu tego typu pojazdu do obrotu lub bez zezwolenia na wprowadzenie tego typu pojazdu do obrotu. W przypadku ubiegania się o zezwolenie dla typu pojazdu pojazd tego typu pojazdu może posłużyć do celów weryfikacji i zatwierdzenia zgodności z zasadniczymi wymaganiami mającego zastosowanie ustawodawstwa. Taki pojazd nie musi być przedmiotem wniosku o zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu. O tym, czy pojazd wykorzystany do weryfikacji i zatwierdzenia typu pojazdu powinien zostać wprowadzony do obrotu, decyduje wnioskodawca w treści swojego wniosku.

W odniesieniu do pojazdu lub pojazdów wyprodukowanych i wprowadzonych do obrotu zgodnych z dopuszczonym typem pojazdu zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu powinno zostać wydane na podstawie deklaracji zgodności z tym typem pojazdu złożonej przez wnioskodawcę, zob. rozdział 3.3.2.1.

Podczas gdy infrastruktura kolejowa i projekty dotyczące instalacji stacjonarnej są zazwyczaj specjalnie zaprojektowane jednorazowo dla określonej trasy lub położenia geograficznego, pojedyncze pojazdy są zazwyczaj produkowane w seriach identycznych pojazdów tego samego typu pojazdu.

Podmioty udzielające zezwoleń wydają zezwolenie dla serii pojazdów (grupy identycznych pojazdów) na podstawie deklaracji zgodności z typem pojazdu złożonej przez wnioskodawcę, zob. rozdział 3.3.2.1.

W sytuacji gdy wydano zezwolenie dla typu pojazdu, a następnie zezwolenia na wprowadzanie do obrotu pojazdów na podstawie zgodności z takim typem pojazdu, i w stosownych przypadkach, wyraźnie określono wariant typu pojazdu i wersję typu pojazdu, wszystkie pojazdy tego typu pojazdu można uznać za zgodne z sieciami tworzącymi przewidywany obszar użytkowania.

Koncepcji typu pojazdu nie należy mylić z koncepcją typu produktu w ramach „nowego podejścia” lub typem podsystemu.

Koncepcja typu pojazdu ma zastosowanie do projektu pojazdu jako całości, a nie do poszczególnych podsystemów. Pojazd może składać się z więcej niż jednego podsystemu, w takim przypadku cechy charakterystyczne typu pojazdu obejmują połączenie cech charakterystycznych podsystemów i ich wzajemnej interakcji po włączeniu do projektu pojazdu.

Ze względu na interakcję pomiędzy podsystemami nie można automatycznie przyjąć, że cechy charakterystyczne poszczególnych podsystemów można do siebie dodać, aby uzyskać cechy charakterystyczne pojazdu.

#### 3.2.2.16. (13) Wariant typu pojazdu

Typ pojazdu może obejmować zmienione wersje projektu (np. platforma).

Warianty typu pojazdu to różne opcje projektu objęte typem pojazdu (tj. jeżeli posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu chce dodać wariant typu pojazdu do istniejącego już zezwolenia dla typu pojazdu, musi złożyć wniosek o wydanie nowego zezwolenia), tak więc jeżeli projekt typu pojazdu ulega zmianie, tak aby uwzględnić nowy wariant, sam typ pojazdu pozostaje niezmienny.

#### 3.2.2.17. (14) Wersja typu pojazdu

Wersję typu pojazdu tworzy się w przypadku konfiguracji lub modyfikacji stanowiącej zmianę zasadniczych cech konstrukcyjnych typu pojazdu lub wariantu typu pojazdu, która nie powoduje przekroczenia progu przewidzianego dla udzielenia nowego zezwolenia zgodnie z art. 24 ust. 1 i art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797.

Wersje typu pojazdu są konsekwencją aktualizacji typu pojazdu, tj. ten sam typ pojazdu z czasem może mieć kilka różnych wersji. Jeżeli zatem typ pojazdu zmienia się w nową wersję typu pojazdu, jest to w dalszym ciągu ten sam typ pojazdu. To samo ma zastosowanie do dokumentacji dotyczącej typu pojazdu.

Rozszerzenie obszaru użytkowania dopuszczonego typu pojazdu należy uznać za nową wersję typu pojazdu lub wersję wariantu typu pojazdu, ponieważ:

- (a) w definicji wariantu typu pojazdu zawartej w art. 2 pkt 13 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545 wprowadzono ograniczenie co do możliwości tworzenia wariantów do dwóch rodzajów zezwoleń: pierwsze zezwolenie lub nowe zezwolenie (zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. a) i d) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545); oraz
- (b) obszar użytkowania stanowi część zasadniczych cech konstrukcyjnych typu pojazdu (zob. art. 48 lit. c) ppkt (ii) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545).

Rozszerzenie obszaru użytkowania w każdym przypadku wymaga zezwolenia na podstawie art. 21 ust. 13 dyrektywy 2016/797 i art. 14 ust. 1 lit. c) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545.

Dalsze wskazówki w zakresie zmian typu pojazdu zawarto w rozdziale 3.3.2.2 niniejszego dokumentu.

### 3.3.2.2. Artykuł 15: Zmiany dotyczące dopuszczonego typu pojazdu

#### **Odpowiedzialność za zarządzanie zmianami do dopuszczonego typu pojazdu**

Zmiany do dopuszczonego typu pojazdu powinny być objęte zarządzaniem konfiguracją typu pojazdu. Zarządzanie konfiguracją dopuszczonego typu pojazdu wchodzi w zakres odpowiedzialności posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu.

#### **Kategorie zmian do dopuszczonego typu pojazdu**

Decyzje podjęte przez (potencjalnego) wnioskodawcę lub przez podmiot zarządzający zmianą dotyczące zmian pojazdu / typu pojazdu na podstawie czterech kategorii modyfikacji różnią się od decyzji dotyczącej znaczenia zmiany dla systemu kolejowego (w rozumieniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013), którą podejmuje przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury rozważający wprowadzenie zmiany do swojej części systemu kolejowego (np. włączenie do floty nowego projektu pojazdu przeznaczonego do eksploatacji na określonych liniach). Decyzje podejmują różne podmioty w różnych okolicznościach, stosując różne kryteria; każdy podmiot odpowiada za swoją część systemu.

Decyzja wnioskodawcy dotycząca wyboru kategorii zmiany pojazdu lub typu pojazdu może wpłynąć na zakres odpowiedzialności. W przypadku gdy podmiot zarządzający zmianą decyduje, że zmiana nie powoduje uruchomienia kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797 i nie powoduje różnic względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE na potrzeby weryfikacji, przyjmuje odpowiedzialność wyłącznie za zarządzanie zmianą. W przypadku gdy podmiot zarządzający zmianą:

- (a) decyduje, że zmiana powoduje uruchomienie kryteriów i niezbędne jest nowe zezwolenie;
  - (b) stwierdza wpływ na dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji WE na potrzeby weryfikacji;
- lub
- (c) nie jest posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu;

powinien sporządzić deklaracje WE na potrzeby weryfikacji w odniesieniu do podsystemów ruchomych, na które wpływ ma zmiana (w tym części niezmienionych), i złożyć wniosek o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu lub zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu.

Mechanizm ten opisano bardziej szczegółowo w załączniku XVIII, diagram dla podetapu 1.1

#### **(a) Zmiany, które nie zawierają różnic względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów.**

Ta kategoria zmiany nie ma wpływu na dokonane weryfikacje, a co za tym idzie – na projekt ani na dokumentację stanowiącą podstawę do udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu (mianowicie dokumentację towarzyszącą wnioskowi o udzielenie zezwolenia, obejmującą dokumentację techniczną towarzyszącą deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów, nie musi zatem podlegać zarządzaniu konfiguracją typu pojazdu. Zmiana jest jednak częścią utrzymania pojazdów dlatego powinna podlegać zarządzaniu konfiguracją pojazdów.

#### **(b) Zmiany, które zawierają różnice względem dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE na potrzeby weryfikacji podsystemów, w przypadku których może się okazać konieczne przeprowadzenie nowych kontroli, a zatem także weryfikacji zgodnie z mającymi zastosowanie**

**modułami oceny zgodności, lecz nie mają wpływu na zasadnicze cechy konstrukcyjne typu pojazdu i nie wiążą się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797.**

Ta kategoria zmiany nie ma wpływu na projekt (zasadnicze cechy konstrukcyjne) i nie wymaga uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797, ma jednak wpływ na dokumentację stanowiącą podstawę do udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu, musi zatem podlegać zarządzaniu konfiguracją typu pojazdu.

Ta kategoria zmiany może mieć wpływ na zgodność podsystemów lub ważność certyfikatów zgodności. Jednostki oceniające zgodność przeprowadzają niezbędne weryfikacje i wydają stosowne certyfikaty.

**(c) Zmiana zasadniczych cech konstrukcyjnych typu pojazdu, która nie wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797.**

Ta kategoria zmiany ma wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne i na dokumentację stanowiącą podstawę do udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu. Wprowadzenie zmian do projektu nie powoduje uruchomienia kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797 dotyczących uzyskania nowego zezwolenia. Zmiany powinny być objęte zarządzaniem konfiguracją typu pojazdu. Należy stworzyć nową wersję typu pojazdu lub nową wersję wariantu typu pojazdu.

**(d) Zmiana typu pojazdu, która wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797.**

Ten rodzaj zmian powoduje uruchomienie kryteriów określonych w art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797 dotyczących uzyskania nowego zezwolenia, zob. rozdział 3.3.2.1. Zmiany powinny być objęte zarządzaniem konfiguracją typu pojazdu. Posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu może dodać nowy wariant typu pojazdu do dopuszczonego typu pojazdu lub stworzyć nowy typ pojazdu. Jest to decyzja o charakterze administracyjnym, którą podejmuje posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu.

Powyższe ma również zastosowanie w przypadku pojazdów dopuszczonych przed wdrożeniem dyrektywy (UE) 2016/797, zobacz motyw 16 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545.

#### **Rozszerzony (zmieniony) obszar użytkowania**

Rozszerzony (zmieniony) obszar użytkowania ma wpływ na zasadnicze cechy konstrukcyjne, tj. projekt (obszar użytkowania stanowi zasadniczą cechę konstrukcyjną określoną w udzielonym zezwoleniu dla typu pojazdu). Rodzaj zezwolenia, który należy wybrać przy tego rodzaju zmianie, to zezwolenie na rozszerzenie obszaru użytkowania zgodnie z art. 21 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/797. W przypadku połączenia tego rodzaju zmiany z innymi zmianami w projekcie wymagającymi nowego zezwolenia należy wydać dwie decyzje dotyczące zezwolenia, można je jednak połączyć w ramach jednego wniosku, zob. rozdział 3.3.2.1.

Zmiana (rozszerzenie) obszaru użytkowania stanowi zatem przypadek zmiany w projekcie i ma wpływ na dokumentację stanowiącą podstawę do udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu (może wiązać się z koniecznością przeprowadzenia nowych ocen zgodności według przepisów krajowych dotyczących rozszerzonego obszaru użytkowania, co z kolei może powodować konieczność aktualizacji dokumentacji technicznej towarzyszącej deklaracji WE weryfikacji, w samej deklaracji WE weryfikacji, w dowodach związanych z określaniem obowiązujących wymogów itd., nawet jeżeli do pojazdu lub typu pojazdu nie wprowadzono fizycznych zmian). Zmiany powinny być objęte zarządzaniem konfiguracją typu pojazdu. W przypadku zmian w projekcie niezbędne jest zezwolenie na rozszerzenie obszaru użytkowania zgodnie z art. 21 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/797, zob. rozdział 3.3.2.1. Posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu może dodać nową wersję typu pojazdu do dopuszczonego typu pojazdu lub

stworzyć nowy typ pojazdu. Jest to decyzja o charakterze administracyjnym, którą podejmuje posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu.

W przypadku zmiany obszaru użytkowania tworzy się nową wersję typu pojazdu lub nowy typ pojazdu, ponieważ obszar użytkowania stanowi część projektu (zasadnicze cechy konstrukcji) typu pojazdu i niezbędne jest udzielenie zezwolenia na rozszerzenie obszaru użytkowania zgodnie z art. 21 ust. 13 dyrektywy (UE) 2016/797.

#### **Nowy typ pojazdu**

Nowy typ pojazdu wymaga zezwolenia. Powyższe ma zastosowanie niezależnie od zmiany i od tego, czy zmiana wymagałaby zezwolenia czy nie. Stosowny rodzaj zezwolenia określono w rozdziale 3.3.2.1.

Jeżeli nowy typ pojazdu powstał w oparciu o dopuszczony typ pojazdu, wnioskodawca może ubiegać się o nowe zezwolenie, nawet jeżeli nie jest posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu dotyczącego dopuszczonego typu pojazdu. Podmiot udzielający zezwolenia i zainteresowane krajowe organy ds. bezpieczeństwa właściwe dla obszaru użytkowania oceniają jedynie zmiany i ich interfejsy z niezmienionymi częściami. Zobacz również rozdział 3.2.2.6. i 3.2.3.3.

W przypadku zmiany, która wiąże się z koniecznością uzyskania nowego zezwolenia według kryteriów określonych w art. 24 ust. 1 i art. 21 ust. 12 dyrektywy (UE) 2016/797, posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu może dodać nowy wariant typu pojazdu do istniejącego typu pojazdu lub stworzyć nowy typ pojazdu. Jest to decyzja o charakterze administracyjnym, którą podejmuje posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu.

#### **Zarządzanie zmianami przez podmiot inny niż posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu**

W przypadku gdy zmiany w projekcie lub dokumentacji stanowiącej podstawę do udzielenia zezwolenia dla typu pojazdu (zmiana kategorii b), c), d) lub zmiana (rozszerzenie) obszaru użytkowania) chce dokonać podmiot inny niż posiadacz istniejącego zezwolenia dla typu pojazdu, taki podmiot może:

- (a) zwrócić się do obecnego posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu o zarządzanie zmianą na jego rzecz, w którym to przypadku obecny posiadacz zezwolenia dla typu pojazdu pozostaje posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu; lub
- (b) zarządzać zmianą we własnym zakresie. W takim przypadku podmiot staje się wnioskodawcą i tworzy nowy typ pojazdu, który wymaga zezwolenia. Podmiot staje się posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu dotyczącego nowego typu pojazdu i przyjmuje odpowiedzialność za zarządzanie konfiguracją nowego typu pojazdu.

W imieniu posiadacza zezwolenia dla typu pojazdu zmiany może dokonać inny podmiot, o ile sporządzono niezbędne ustalenia umowne. Ustalenia umowne nie wchodzą w zakres uzgodnień praktycznych na potrzeby procesu udzielania zezwoleń, i nie powinno się przenosić odpowiedzialności przypisanej posiadaczowi zezwolenia dla pojazdu na inny podmiot na podstawie ustaleń umownych.

Istnieje możliwość, aby wniosek o udzielenie zezwolenia dla typu pojazdu dotyczący dopuszczonego już typu pojazdu w przypadku wprowadzania zmiany kategorii b), c) lub d) zgodnie z art. 16 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545 do takiego typu pojazdu składał inny wnioskodawca, nawet jeżeli wnioskodawca ten nie jest pierwotnym posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu. Taki wnioskodawca może ubiegać się o udzielenie nowego zezwolenia i stać się posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu dotyczącego nowego typu pojazdu. W takim przypadku wnioskodawca zapewni, aby:

- (a) Zezwolenie dla typu pojazdu dotyczące typu pojazdu, na którym chce oprzeć nowy typ pojazdu, było ważne w zakresie przewidzianym dla nowego zezwolenia.

- (b) Posiadał informacje na temat typu pojazdu wystarczające do wprowadzenia zmiany, tak aby nowy typ pojazdu spełnił wymogi, oraz do zarządzania konfiguracją nowego typu pojazdu.

Jeżeli zezwolenie dotyczy nowego typu pojazdu, wnioskodawca składający wniosek o udzielenie zezwolenia dla nowego typu pojazdu staje się posiadaczem zezwolenia dla typu pojazdu. Roli tej nie można przekazać innemu podmiotowi.

Niezależnie od tego, czy tworzony jest nowy typ pojazdu, nowy wariant typu pojazdu, czy nowa wersja typu pojazdu weryfikacja powinna obejmować jedynie zmiany w projekcie typu pojazdu, ich interfejsy z pozostałymi częściami pojazdu i ich wpływ na pozostałe części pojazdu oraz jego zachowanie. Pozostała część projektu typu pojazdu nie podlega ponownej kontroli.