

Európai Vasúti Ügynökség

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 27. cikkében említett referenciadokumentum 1. része

Alkalmazási útmutató

ERA hivatkozási szám:	ERA/GUI/XA
ERA-változat száma:	3.0
Dátum:	2015.10.30.

A dokumentumot kidolgozta:	Európai Vasúti Ügynökség Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Franciaország
Dokumentum típusa:	Alkalmazási útmutató
Dokumentum státusza:	Közzétéve

	Név	Feladat
Engedélyezte	Richard LOCKETT [RL]	Egységvezető
Lektorálta	Ny Tiana TOURNIER [NTT] Peter MIHM [PM]	Az Engedélyezési Folyamatok Szektor vezetője Műszaki Értékelési Szektor vezetője
Készítette (Szerző)	Florinel MELINTE [FM] Sorin HANCI [SH] Sarah YOUNG [SY]	Projektfelelős Projektfelelős Projektfelelős

0 A DOKUMENTUMMAL KAPCSOLATOS INFORMÁCIÓK

0.1. Módosítások adatai

1. táblázat: A dokumentum státusza			
Változat Dátum	Szerző	Szakasz száma	Módosítás leírása
2.0. változat 2013.07.22.	ERA		
2.1. változat 2015.07.31.	Kölcsönös elfogadással foglalkozó (XA- egység)	1. táblázat Tartalomjegyzék 1. szakasz 4.3. szakasz 5.3. szakasz 6.3. szakasz I. melléklet II. melléklet III. melléklet	Bevezetés, hivatkozások és fogalom meghatározások ÁME-től való eltérés, sorozatok engedélyezése és engedélyezési sablon Engedélyezési sablon, egységes európai folyamat Elvek – Hurkok Sablonok frissítése Folyamatábrák frissítése Kérelemsablon hozzáadása
2.2. verzió 2015.09.08.	Kölcsönös elfogadással foglalkozó (XA- egység)	Módosított szakaszok	Az aktualizált szakaszokról szóló észrevételek UMT felülvizsgálata
2.3. változat 2015.09.10.	FM, SH, RL	6. szakasz	A 6.2. szakasz felülvizsgálata
2.4. változat 2015.09.14.	Paul Hampson	Módosított szakaszok	Lektorálás
2.5. változat 2015.09.14.	SH	Módosított szakaszok	Feltöltés a 37. számú, kölcsönös elfogadással foglalkozó munkacsoport részére
2.6. változat 2015.10.08.	SH	Módosított szakaszok	Feltöltés a 37. számú, kölcsönös elfogadással foglalkozó munkacsoport részére
3.0. változat	SH, FM	Módosított szakaszok	Feltöltés a 37. számú, kölcsönös elfogadással foglalkozó munkacsoport után
3.0. változat	Paul Hampson	Módosított szakaszok	Lektorálás

0.2. Tartalomjegyzék

0	A DOKUMENTUMMAL KAPCSOLATOS INFORMÁCIÓK	2
0.1.	Módosítások adatai	2
0.2.	Tartalomjegyzék	3
	Táblázatok jegyzéke	3
1	BEVEZETÉS	4
1.1	REFERENCIÁK	5
1.2	RÖVIDÍTÉSEK	6
1.3	FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK	7
2	CÉL ÉS HATÁLY	12
2.1	CÉL	12
2.2	HATÁLY	12
3	CÉLKÖZÖNSÉG	14
4	LEÍRÁS:	14
4.1	A REFERENCIADOKUMENTUM	14
4.2	A NEMZETI REFERENCIADOKUMENTUMOK	16
4.3	A NEMZETI JOGI KERETEK	19
5	HASZNÁLAT:	22
5.1	A REFERENCIADOKUMENTUM	22
5.2	A NEMZETI REFERENCIADOKUMENTUMOK	22
5.3	A NEMZETI JOGI KERETEK	23
6	KEZELÉS:	26
6.1	A REFERENCIADOKUMENTUM ALKALMAZÁSI ÚTMUTATÓJA	26
6.2	A NEMZETI REFERENCIADOKUMENTUMOK	27
6.3	A NEMZETI JOGI KERETEK	33
I.	MELLÉKLET: ŰRLAP A HÁTTÉR-INFORMÁCIÓK MEGADÁSÁHOZ	38
II.	MELLÉKLET: AZ ENGEDÉLYEZÉSI FOLYAMAT SZAKASZAI	43
III.	MELLÉKLET: KÉRELEMSABLON	67
	ÁBRÁK JEGYZÉKE	
1.	ábra: A referenciadokumentum és a nemzeti műszaki szabályok közötti kapcsolat	15

Táblázatok jegyzéke

1.	táblázat: A dokumentum státusza	2
2.	táblázat: A jelen alkalmazási útmutatóban említett dokumentumok	5
3.	táblázat: Rövidítések	6
4.	táblázat: A nemzeti műszaki szabályok értékelési kritériumai (forrás: Notif-IT)	29



A BIZOTTSÁG 2011. március 9-i HATÁROZATA
a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK
európai parlamenti és tanácsi irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében említett
referenciadokumentum közzétételéről és kezeléséről
(az értesítés a C(2011) 1536. számú dokumentummal történt)
(EGT-vonatkozású szöveg)
(2011/155/EU)

1 BEVEZETÉS

Ez a referenciadokumentumot kísérő alkalmazási útmutató a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében említett referenciadokumentum közzétételéről és kezeléséről szóló 2011. március 9-i 2011/155/EU határozatban felvázolt referenciadokumentum 1. részét képezi.

A dokumentum a határozatban található elemekre és bármilyen egyéb olyan információkra hivatkozik, amelyek a referenciadokumentum kezeléséhez, megértéséhez és használatához szükségesek.

Az európai járműengedélyezési folyamat jobb megértéséhez célszerű elolvasni a strukturális alrendszerek és járművek üzembe helyezésével és használatával kapcsolatos kérdésekről szóló 2014/897/EU bizottsági ajánlást.

1.1 REFERENCIÁK

2. táblázat: A jelen alkalmazási útmutatóban említett dokumentumok

Hivatkozott dokumentum	Cím	Változat
A 2008/57/EK irányelv	Az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (átdolgozott szöveg)	A Bizottság 2013/09/EU irányelvvel módosított változat
A 2009/965/EK határozat	A Bizottság határozata a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében említett referenciadokumentumról	2009. november 30.
Határozat 2011/155/EU	A Bizottság határozata a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében említett referenciadokumentum közzétételéről és kezeléséről	2011. március 9.
A 2004/49/EK irányelv	Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/49/EK irányelve a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv)	A legutóbb a Bizottság 2009/149/EK irányelvvel módosított változat
A 98/34/EK irányelv	Az Európai Parlament és a Tanács 1998. június 22-i 98/34/EK irányelve a műszaki szabványok és szabályok, valamint az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról	A legutóbb az Európai Parlament és a Tanács 1025/2012/EU rendeletével módosított változat
2014/897/EU	A Bizottság 2014/897/EU határozata, a Bizottság 2014. december 5-i ajánlása a strukturális alrendszereknek és járműveknek a 2008/57/EK és a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján történő üzembe helyezésével és használatával kapcsolatos kérdésekről	2014. december 5.
402/2013/EU	A 402/2013/EU KBM-rendelet: a Bizottság 2013. április 30-i 402/2013/EU végrehajtási rendelete a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerről és a 352/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről	2013. április 30.

1.2 RÖVIDÍTÉSEK

3. táblázat: Rövidítések

Rövidítés	Fogalom meghatározás
ÜHE	Üzembehelyezési engedély
CCS	Ellenőrzés-irányítás és jelzés
KBM	Közös biztonsági módszer
KSZ	Kijelölt szerv
EB	Európai Bizottság
EMC	Elektromágneses összeférhetőség
ERATV	Az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása
ESZ	Európai szabvány
EU	Európai Unió
GIG	Földrajzi érdekcsoport
IM	Pályahálózat-működtető
MS	Tagállam
NJK	Nemzeti jogi keret
BSZ	Bejelentett szervezet
NSZ	Nemzeti szabály
NRD	Nemzeti referenciadokumentum
NMSZ	Nemzeti műszaki szabály
NOTIF-IT	A nemzeti (műszaki és biztonsági) szabályok Európai Bizottságnak történő bejelentésére szolgáló adatbázis
NBH	Nemzeti biztonsági hatóság
RDA	Referenciadokumentum-adatbázis
VT	Vasúttársaság
BIR	Biztonságirányítási rendszer
TEN	Transzeurópai hálózat
ÁME	Átjárhatósági műszaki előírás
UIC	Nemzetközi Vasútegylet

1.3 FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

A megfeleléshez elfogadható módozat az Ügynökség olyan nem kötelező véleménye, amelyet az alapvető követelményeknek való megfelelés módozatainak meghatározására adott ki;

A megfeleléshez elfogadható nemzeti módozat a tagállamok olyan nem kötelező véleménye, amelyet a nemzeti szabályoknak való megfelelés módozatainak meghatározására adtak ki. Ezt az RDA-ban célszerű közzétenni, „nem kötelező” státussal.

További engedély: Az első engedélyezést követően egy másik tagállam által kiadott engedély.

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 21. cikkének (5) bekezdése értelmében a tagállamok egyértelművé teszik, hogy az ÁME-nek megfelelő, illetve az ÁME-nek nem megfelelő járművek esetén szükség van-e további engedélyezésre.

Ügynökség: Az Európai Vasúti Ügynökség

Alternatív módszer: A megfelelés igazolásának olyan módozata, amely eltér a megfeleléshez elfogadható nemzeti módozattól (ha van ilyen). Az átláthatóság érdekében és a hátrányos megkülönböztetés megelőzésére az elfogadható alternatív módszert az RDA-ban megfeleléshez elfogadható nemzeti módozatként kell közzétenni.

Fellebbviteli szerv: Az egyes tagállamok által a 2004/49/EK irányelv 17. cikkének (3) bekezdése szerint kijelölt szerv. Ez akár a 2001/14/EK irányelv 30. cikke szerint felállított szabályozó szervezet is lehet.

Kérelmező: Egy járműtípus engedélyezését vagy egy jármű üzembe helyezésének engedélyezését kérelmező vállalkozás által betöltött szerep, amelyet az alábbi szereplők bármelyike elláthat: üzemben tartó, gyártó, vasúttársaság, pályahálózat-működtető vagy más. Ez nem terjed ki az EK-tanúsítványok egyéb kérelmezőire.

Kérelemsablon: Egy harmonizált dokumentum, amely azzal a céllal jött létre, hogy könnyebbé tegye a kérelmező számára a jármű üzembehelyezési engedélye és/vagy a típusengedély megszerzését.

Értékelő szerv (KBM): Az a szerepkör, amely a 402/2013/EK rendeletben meghatározottak szerint, bizonyítékokon alapuló vizsgálattal, illetve vizsgálatokkal ellenőrzi a rendszerek biztonsági követelményeknek való megfelelését.

Engedélyezés: Az e dokumentum 4.3. szakaszában meghatározott eset.

Engedélyezési dokumentáció: Valamely járműnek a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv értelmében történő üzembe helyezésére vonatkozó kérelemhez szükséges mindennemű dokumentáció, beleértve a műszaki dokumentációt (amely többek között tartalmazza a követelményektől való eltéréseket, az egyenértékű nemzeti szabályoknak való, további ellenőrzést nem igénylő megfelelést, illetve a korábbi engedélyekre vonatkozó igazolásokat).

Felhasználási feltételek és korlátozások: Az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációban a rendeltetésszerű használatra vonatkozóan meghatározott korlátozások, például éghajlati viszonyok, maximális sebesség, lejtés stb.

Összeállítani: Összegyűjteni.

Hallgatólagos engedélyezés: További engedélyezés esetén, amennyiben a nemzeti biztonsági hatóság az előírt határidőn belül nem hozza meg a határozatot, a vasúti jármű üzembe helyezését a határidő lejártát követő három hónap után engedélyezettnek kell tekinteni (a 2008/57/EK irányelv 21. cikkének (8) bekezdése).

Kijelölt szerv: A tagállamok által a 2008/57/EK irányelv 17. cikke (3) bekezdése alapján a nemzeti szabályoknak való megfelelés ellenőrzésére kijelölt szerv szerepköre.

Díjak: A nemzeti szerv általi engedélyezés folyamata során a kérelmező által megfizetendő díj. Idetartoznak a Nemzeti Biztonsági Hatóságnak fizetendő közigazgatási díjak, a pályatesten végzett vizsgálatokhoz szükséges hálózati hozzáférési díjak, az engedélyezési díjak, valamint az értékelési díjak, amennyiben mind a kijelölt szerv, mind az értékelő szerv (KBM) hatáskörében a nemzeti biztonsági hatóság jár el.

Első engedély: Az első tagállam által valamely új járműre és/vagy járműtípusra kiadott engedély. A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 22. és 24. cikkében foglalt, az ÁME-nek megfelelő, illetve az ÁME-nek nem megfelelő járművekre vonatkozó leírás szerint.

Pályahálózat-működtető: A 2004/49/EK irányelv szerint a vasúti infrastruktúra, illetve annak egy része létrehozásáért és fenntartásáért felelős szerv.

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv: Az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (átdolgozott szöveg).

Engedély kiadása vagy megadása: Valamely járműtípus vagy jármű üzembe helyezésének engedélyezése. Meg kell jegyezni, hogy a használatba vétel engedélyezéséről az irányelvek nem rendelkeznek. A jármű használata a vasúttársaság, illetve a pályahálózat-működtető saját biztonságirányítási rendszerei keretében történik, és nem képezi az engedélyezési folyamat részét.

Jogi út: Az uniós szabályok és/vagy uniós ajánlások által kötelezően követendővé tett engedélyezési útvonal.

Tagállamok közötti megállapodás: A tagállamok közötti minden olyan megállapodás, amely célja az információcserének és a hatósági eljárások (első, további, megújított, egyidejű stb. engedélyezés) végrehajtásának megkönnyítése.

Nemzeti jogi keret: Valamely tagállamnak a járművek üzembehelyezési engedélyezési eljárására vonatkozó szabálykészlete.

Nemzeti biztonsági szabályok: A 2004/49/EK irányelv 8. cikke értelmében kötelezően bejelentendő szabályok.

Nemzeti műszaki szabályok: A 2008/57/EK irányelv 17. cikke értelmében kötelezően bejelentendő szabályok.

Új engedély: Valamely tagállam által egy már engedélyezett, meglévő jármű és/vagy járműtípus korszerűsítése/felújítása után kiadott engedély.

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 20. cikke értelmében egy meglévő jármű és/vagy járműtípus módosítása után szükség lehet új engedély kiadására.

Bejelentett szervezet: A tagállamok által egy adott uniós jogszabálynak való megfelelés értékelésére bejelentett szerv szerepköre.

Nem kötelező/általános gyakorlat: Az európai vasúti ágazat által kidolgozott olyan gyakorlat, ami a projekt során fakultatívan követhető.

Az ÁME-nek nem megfelelő járművek: Az üzembe helyezésük idején hatályos valamennyi releváns ÁME-nek meg nem felelő/meg nem felelt vasúti járművek – köztük az eltérések tárgyát képező járművek –, illetve azon esetek, amikor az alapvető követelmények jelentős részét egy vagy több ÁME nem tartalmazza/nem tartalmazta (a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 24. cikkének (1) bekezdése).

Pályatesten végzett vizsgálatok: A nemzeti biztonsági hatóság hatáskörébe tartozó hálózaton végzett vizsgálatok (lásd a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 21. cikkének (1) bekezdését), szemben a vasúti vizsgálatok céljára kialakított létesítményekben (például laboratóriumban vagy zárt próbapályán) végzett vizsgálatokkal.

Előzetes kötelezettségvállalás: A kérelmező, a nemzeti biztonsági hatóság és más felek közötti előzetes információcsere, amely során minden fél megerősítést kap a projekt megvalósíthatóságára vonatkozóan. Ez a szakasz foglalja magában adott esetben a követelmények befagyasztását is.

Megjegyzés: Egyéb érintett felek a következők lehetnek:

- a tagállamok az eltérések és/vagy az új engedélyek tekintetében (szükség esetén külön szabályok alkalmazása mellett);
- a bejelentett szervezetek a projektre vonatkozó feltételek áttekintése, többek között az ÁME-k beazonosítása/megerősítése, tekintetében;
- a kijelölt szerv a projektre vonatkozó feltételek áttekintése, többek között a nemzeti szabályok beazonosítása/megerősítése, tekintetében;
- az értékelő szerv (KBM) a projektre vonatkozó feltételek áttekintése tekintetében;
- a pályahálózat-működtető a szükség esetén a pályatesten végzendő vizsgálatok tekintetében;
- az Európai Vasúti Ügynökség mint megfigyelő.

Előzetes kötelezettségvállalás referenciatételei: Az előzetes kötelezettségvállalás minden szempontját rögzítő dokumentum, beleértve a projekt céljából a pályatesten végzendő vizsgálat feltételeit és adott esetben a követelmények befagyasztását.



RDA-felhasználó szerepkör: a referenciadokumentum-adatbázis (RDA) tartalmának elérésére, kezelésére és elemeinek konfigurálására előre meghatározott jogok köréből áll. A referenciadokumentum-adatbázis (RDA) tartalmának kezeléséhez és elemeinek konfigurálásához jogosultságot biztosító RDA-felhasználó szerepkörökhöz regisztráció szükséges. A tagállamok által közzétett információkhoz regisztráció nélkül is hozzá lehet férni.

Megújított engedély: Adott esetben a járműtípus engedélyének megújítása (szabályváltozások vagy az érvényesség lejáta miatt).

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 26. cikkének (3) bekezdése kizárólag járműtípus engedélyének megújítása esetében alkalmazandó.

Amikor a járműtípus kialakításának módosítása (abban az esetben, ha ehhez új EK-hitelesítés szükséges [lásd az SB, ill. az SH1 értékelési modult]) olyan új járműtípus létrehozását eredményezi, amely az első engedélyezés hatókörébe tartozik (ERA/REP/01-2012/INT – Járműtípusok engedélyezése – zárójelentés-tervezet, 0.09 változat/2012. május 16.).

A megújított engedély arra az esetre korlátozódik, ahol a módosított szabály(ok) szerinti értékelés után bizonyított, hogy a járműtípus a kialakítás bármilyen módosítása nélkül is megfelel.

Szabályok: Kötelező követelmények.

A vasútbiztonsági irányelv: Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/49/EK irányelve a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv).

Egyidejű kérelem: A kérelmező egyidejűleg (párhuzamosan) több tagállamtól kér engedélyt.

Szakasz: A szakasz egy alszakasz-hivatkozási szimbólumot tartalmazó folyamatábra, amely az alszakasz szülőjének tekinthető.

Engedélyezett járműtípusnak megfelelő járművek engedélyztetése: Egy már engedélyezett járműtípusnak megfelelő jármű engedélyztetése.

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 26. cikkének (3) bekezdése értelmében a valamely tagállamban már engedélyezett típusnak megfelelő járművet az említett tagállam a kérelmező által kiadott típusmegfelelőségi nyilatkozat alapján engedélyezi, további ellenőrzés nélkül.

Témakör: Egy adott funkcióhoz vagy a jármű egy adott részéhez (például kapcsolószerkezet, kerék stb.) kapcsolódó paramétercsoport.

Időkeret: Egy kezdő időponttól számított időszak.

Kezdő időpont: Az időkeret kiszámításának céljára figyelembe vett pontos kiinduló dátum.

Az ÁME-nek megfelelő járművek: Az üzembe helyezésük idején hatályos valamennyi vonatkozó ÁME-nek megfelelő vasúti járművek, amennyiben az alapvető fontosságú követelmények jelentős részét ezek az előírások tartalmazzák, és amennyiben a járművekre vonatkozó ÁME hatályos és



alkalmazandó (a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 22. cikkének (1) bekezdése).

Hitelesítési eljárás: Az irányelvekből, az ÁME-kből és a nemzeti szabályokból eredő követelményeknek megfelelő ellenőrzések és tanúsítás tartozik ide.

2 CÉL ÉS HATÁLY

2.1 CÉL

A referenciadokumentum közzétételéről és kezeléséről szóló 2011/155/EU határozat szerint a referenciadokumentum célja a járművek forgalomba helyezésére vonatkozó engedélyezési eljárás megkönnyítése a következőkkel:

- (a) a járművek forgalomba helyezésének engedélyezésével összefüggésben ellenőrizendő minden paraméter felsorolása;
- (b) a tagállamok által a járművek forgalomba helyezésével együtt alkalmazott minden szabály meghatározása;
- (c) a járművek forgalomba helyezésének engedélyezésével összefüggésben ellenőrizendő egyes paraméterekre vonatkozó szabályok meghatározása;
- (d) a szabályoknak a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv VII. mellékletének 2. szakasza szerinti A, B vagy C csoportba történő osztályozása;
- (e) a járművek forgalomba helyezésének engedélyezésére vonatkozó nemzeti jogi keretek bemutatása a 2009/965/EK határozat 1. cikkével összhangban.

Összefoglalva tehát:

- átláthatóvá teszi a jármű-engedélyezési keretet, és
- megkönnyíti a „kölcsönös elfogadást”.

A kölcsönös elfogadás két előnnyel jár:

- a valamely tagállamban az engedélyezési eljárás keretében elvégzett ellenőrzéseket automatikusan kölcsönösen elfogadják. Ez azt jelenti, hogy egy másik tagállamban az engedélyezéshez csak akkor van szükség újabb ellenőrzésekre, ha azok „feltétlenül szükségesek a kérdéses jármű adott hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségének ellenőrzéséhez” (a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv (42) preambulumbekzdése); valamint
- így csökkenthető az olyan esetek száma, amikor egy járművet az egyes tagállamok számára különbözőképpen kell kialakítani, hogy megfeleljen az eltérő szabályoknak.

2.2 HATÁLY

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv hatálya a következőkre terjed ki:

- az ÁME-nek megfelelő és az ÁME-nek nem megfelelő járművek;
- a TEN hálózatokon és azokon kívül közlekedő járművek;
- új, korszerűsített és felújított járművek; és
- olyan járművek, amelyeket valamely tagállamban már üzembe helyeztek, és amelyekre vonatkozóan egy másik tagállam területén történő üzembe helyezéshez további engedélyt kérelmeznek.

A referenciadokumentum 1. része – Alkalmazási útmutató

A referenciadokumentum hatóköre megegyezik a fentiekkel. A referenciadokumentumban felsorolt szabályok magukban foglalják a tagállamok által a járművek üzembe helyezése során, bármely különféle engedélyezési eljárás keretében alkalmazott összes szabályt és folyamatot. Amennyiben az ÁME nem ad teljes részletességű leírást, a dokumentum az ÁME-kben a különleges esetekre vonatkozó előírásként említett nemzeti szabályokat is tartalmazza.

3 **CÉLKÖZÖNSÉG**

Az alkalmazási útmutató célközönségét a referenciadokumentum felhasználóinak 3 kategóriája alkotja:

- Felhasználók = mindenki, aki információt keres, például ÜHE-kérelmezők, tagállam/NBH, az Ügynökség
- A referenciadokumentum kezelője = az Ügynökség
- A nemzeti referenciadokumentumok és a nemzeti jogi keretek kezelői = tagállam/NBH

4 **LEÍRÁS:**

4.1 A REFERENCIADOKUMENTUM

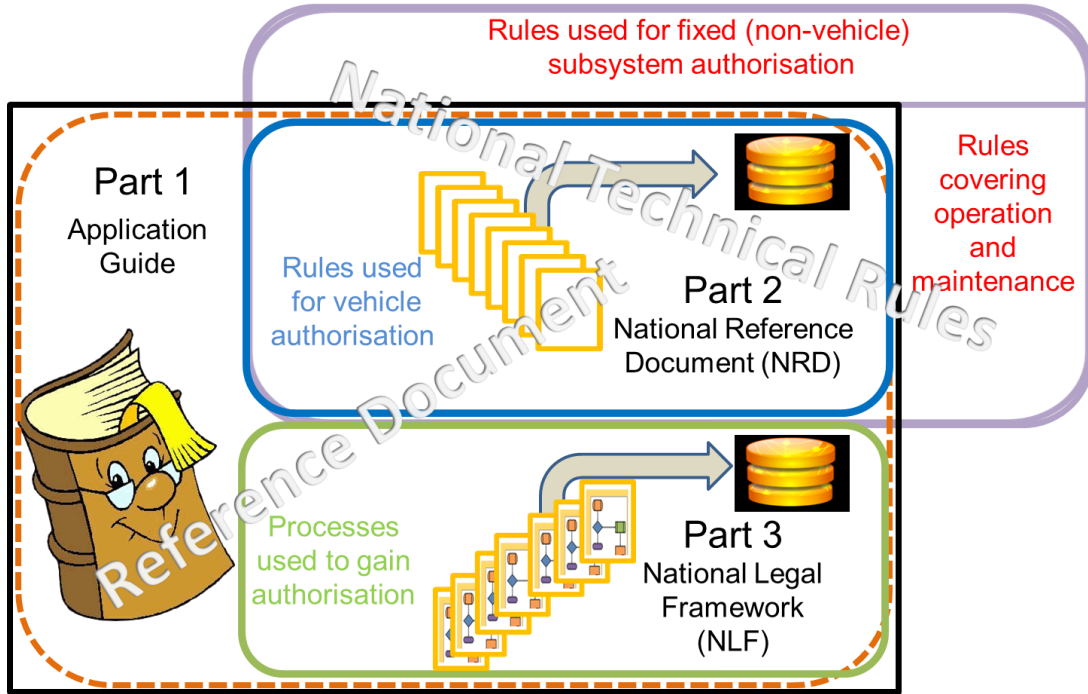
A referenciadokumentum jogalapja

A nemzeti szabályok bevezetéséért a tagállamok felelősek, és – ellentétben a nemzeti műszaki szabályok Bizottságnak történő bejelentésével – az Ügynökség nem végzi el a referenciadokumentumban szereplő szabályok validálását. Ha valamely szabály az engedélyezés céljából alkalmazandó, azt az Ügynökségnek közzé kell tennie. Mindamelllett a referenciadokumentumban foglalt szabályok egyenértékűségének osztályozása jogi státusszal bír, mivel meghatározza, hogy az engedélyezést végző NBH mely elemeket ellenőrizheti vagy kérdőjelezheti meg.

A referenciadokumentum felépítése és az általános elvek

A 2011/155/EU határozat előírja, hogy a referenciadokumentumnak az alábbi módon kell felépülnie:

- 1. rész: Alkalmazási útmutató: Ez a rész a (2011/155/EU) határozatban található elemekre és bármilyen egyéb olyan információkra hivatkozik, amelyek a referenciadokumentum kezeléséhez, megértéséhez és használatához szükségesek.
- 2. rész: Nemzeti referenciadokumentumok: A referenciadokumentum tartalmazza az összes nemzeti referenciadokumentum felsorolását és a nemzeti szabályok tagállamonkénti osztályozását a 2011/155/EU határozat 3. cikke szerint.
- 3. rész: Információk a nemzeti jogi keretekről: a referenciadokumentum információkat tartalmaz a járművek forgalomba helyezésének engedélyezésére vonatkozó nemzeti jogi keretekről a 2009/965/EK határozat 1. cikkével összhangban. Ezt a részt akkor kell kitölteni, amikor a tagállamok tájékoztatást küldenek a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvet átültető nemzeti intézkedésekről.



National Technical Rules	Nemzeti műszaki szabályok
Reference Document	Referenciadokumentum
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	A helyhez kötött (nem jármű) alrendszerekre vonatkozó engedélyezési szabályok
Rules covering operation and maintenance	Az üzemeltetésre és karbantartásra vonatkozó szabályok
Rules used for vehicle authorisation	A járművek engedélyezésére vonatkozó szabályok
Processes used to gain authorisation	Az engedélyezés folyamatai
Part 1 Application Guide	1. rész Alkalmazási útmutató
Part 2 National Reference Document (NRD)	2. rész Nemzeti referenciadokumentum (NRD)
Part 3 National Legal Framework (NLF)	3. rész Nemzeti jogi keret (NJK)

Az Ügynökség a referenciadokumentum mindhárom részét közzéteszi a weboldalán.

1. ábra: A referenciadokumentum és a nemzeti műszaki szabályok közötti kapcsolat

Adatbázisok

A jármű-engedélyezés céljára alkalmazott nemzeti szabályokat, illetve a kapcsolódó, a nemzeti referenciadokumentumokkal összefüggő adatokat két adatbázis tartalmazza:

- Az Európai Bizottság által kezelt NOTIF-IT-adatbázis tárolja a nemzeti szabályokat tartalmazó dokumentumokat, a nemzeti műszaki és biztonsági szabályok bejelentésével kapcsolatos nyilvántartásokat, valamint mindezen szabályoknak – azok természete és

tartalma szerint – az ÁME-kre, a vasútbiztonsági irányelv 8. cikkére, illetve a paraméterek jegyzékére mutató hivatkozásait.

- Az Ügynökség által kezelt referenciadokumentum-adatbázis (RDA).

A referenciadokumentum-adatbázis (RDA) és a NOTIF-IT közötti kapcsolat

A járműengedélyezéssel összefüggésben alkalmazott szabályokról szóló értesítések megkönnyítése és a kettős adatbejegyzések elkerülése érdekében a Bizottság és az Ügynökség megállapodott abban, hogy az RDA és a NOTIF-IT között funkcionális jellegű kapcsolatot hoz létre.

Az RDA 3.3. változata óta nincs szükség arra, hogy az RDA-ba feltöltött szabályokat értesítés céljából külön is bejegyezzék. A vonatkozó információk a NOTIF-IT-értesítések létrehozására szolgáló RDA-alkalmazásfunkció segítségével exportálhatók. Ily módon az értesítési folyamat elindításához az RDA-ból történt exportálás után elég, ha az „értesítő” a NOTIF-IT-adatbázisban megerősíti az értesítést.

Egy RDA-ban tárolt szabály NOTIF-IT-be exportálása létrehoz egy értesítést az adott szabályhoz a NOTIF-IT-ben. Az exportált szabály zárolásra kerül az RDA-ban (a szabályt nem lehet módosítani az RDA-ban), és az értesítés feldolgozása elkezdődhet a NOTIF-IT-ben.

A NOTIF-IT-n belüli (a szabályról szóló értesítéshez kapcsolódó) státuszváltozások az RDA-ban is megjelennek. A szabály NOTIF-IT-ben elvégzett aktualizálása azonban nem tükröződik azonnal az RDA-ban.

Az értesítés NOTIF-IT-n belüli feldolgozásának végén, az értesítés elfogadásakor, az RDA-ban lévő szabály is frissül a NOTIF-IT-ben végzett értesítés során végrehajtott módosításokkal, amennyiben voltak ilyenek. Az RDA-ban ekkor szűnik meg a szabály zárolása. Ha az értesítést a NOTIF-IT-ben elutasításra kerül, az RDA-ban lévő szabály értesítési státusza „elutasított”-ra változik, és a zárolása megszűnik. Az RDA-n belüli zárolás megszűnte után a szabály ismét módosítható az RDA-adatbázisban.

Az RDA-ban közzétett szabályok közül csak a kötelező érvényűek exportálhatók a NOTIF-IT-adatbázisba. Az RDA-ban „A megfelelés nemzeti szinten elfogadható módjaként” jelölt szabályok, amelyek státusza ebből következően „nem kötelező”, nem exportálhatók a NOTIF-IT-be.

4.2 A NEMZETI REFERENCIADOKUMENTUMOK

A nemzeti referenciadokumentumok tartalma

A nemzeti referenciadokumentumok felsorolják a vasúti járművek engedélyezésével együtt alkalmazandó összes nemzeti műszaki szabályt. A referenciákhoz használt szerkezetet és azok felsorolását a paraméterjegyzék határozza meg. A paraméterjegyzék jelenlegi változata a 2009/965/EK határozat melléklete, kiegészítve a referenciadokumentum Alkalmazási útmutatójának 2013. július 22-i 2.0. változatában közzétett helyesbítéssel. A paraméterjegyzék frissítését a 2015. június 04-i 73. vasúti átjárhatósággal és biztonsággal foglalkozó bizottság (RISC) szavazta meg. A frissítés 2016. január 1-jén lép hatályba.

A nemzeti referenciadokumentumoknak ezenkívül tartalmazniuk kell a más tagállamokban alkalmazott szabályok (A, B, C) besorolását.

Abban az esetben, ha egy tagállam olyan nemzeti műszaki szabállyal rendelkezik, amely nem illeszthető a paraméterjegyzékben található egyik paraméterhez sem, a tagállamnak értesítenie kell az Európai vasúti Ügynökséget.

Ezt úgy kell érteni, hogy a nemzeti referenciadokumentumok a paraméterjegyzékre mutató keresztivalkozásokkal kiegészített, teljes körű jegyzéket tartalmaznak a vasúti járművek engedélyezésével összefüggésben alkalmazott nemzeti követelményekről.

Annak érdekében, hogy a járművek engedélyezéséhez alkalmazandó szabályokra vonatkozó átlátható és harmonizált információ nyilvános elérhetősége biztosítva legyen, a tagállamoknak minden paraméterre vonatkozóan fel kell tüntetniük:

- a) A megfelelő hatályos nemzeti műszaki szabályt, vagy
- b) kifejezetten ki kell jelteniük, hogy nincs nemzeti műszaki szabály.
Ha a paraméter tekintetében nincs hatályos nemzeti műszaki szabály, ezt a nemzeti referenciadokumentumban „a vonatkozó ÁME-n kívül nincs további követelmény” szöveggel kell jelezni. Ha a tagállamnak még ellenőriznie kell, hogy létezik-e valamilyen követelmény egy adott paraméterre vonatkozóan, ezt a „kivizsgálendő” szöveggel kell jelezni.

Ezenkívül a nemzeti referenciadokumentumoknak is kell információkat tartalmazniuk a megfelelő nemzeti szinten elfogadható módjairól, ha léteznek ilyenek.

Az egyenértékűség megállapításának kritériumai

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK irányelv VII. melléklete értelmében minden egyes nemzeti referenciadokumentumban fel kell tüntetni a többi tagállam szabályainak osztályba sorolását (A, B vagy C) az egyes paraméterek tekintetében:

- Az A. csoportba tartoznak „azok a nemzeti szabályok, amelyek a többi tagállam nemzeti szabályaival egyenértékűek”, illetve azok a szabályok, amelyek „nemzetközi szabványok” (például EN, UIC-tájékoztató).
Egy szabály akkor tekinthető egyenértékűnek, ha egy adott tagállam elfogadja, hogy amennyiben a szabály egy adott másik tagállamban érvényes, akkor az az első tagállam alapvető követelményeit is teljesíti.
- A C. csoportba tartoznak „azok a szabályok, amelyek szigorúan szükségesek és kapcsolódnak a műszaki infrastruktúra jellemzőihez az adott hálózaton a biztonságos és kölcsönösen átjárható üzemeltetés biztosítása érdekében (pl. rakszelvény)”.
A C. csoportba sorolt szabályok esetében további ellenőrzéseket és/vagy vizsgálatokat kell végezni a másik tagállam szabályainak való megfelelés bizonyítására.
- A B. csoportba tartozik „valamennyi szabály, amely nem tartozik az A. vagy a C. csoportba, vagy amelyet még nem lehetett e csoportok valamelyikébe besorolni”.

A B. csoportba sorolt szabályok esetében további ellenőrzéseket és/vagy vizsgálatokat kell végezni a másik tagállam szabályainak való megfelelés bizonyítására.

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK irányelv 23. cikkének (5) bekezdése és 25. cikkének (4) bekezdése értelmében a nemzeti biztonsági hatóság csak a B. és a C. csoporthoz tartozó nemzeti szabályok alapján végezhet ellenőrzéseket.

4.3 A NEMZETI JOGI KERETEK

A nemzeti jogi keret felépítése

A nemzeti jogi keret felépítése a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelven és a 2014/897/EU ajánláson alapul.

A nemzeti jogi keret felépítését úgy alakították ki, hogy lehetővé tegye a nemzeti jogi keretek egyszerű összehasonlítást az alábbiak érdekében:

- a tagállamok nemzeti jogi keretei közötti hasonlóságok és különbségek feltárása, és
- azoknak a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvvel és a 2014/897/EU ajánlással való összehasonlítása.

A járművek üzembe helyezésének engedélyezési folyamata több lépésből áll: a folyamat szakaszait e dokumentum II. melléklete mutatja be.

A nemzeti jogi keret szerkezetéből adódóan a folyamat minden szakaszában információszolgáltatás történik a vonatkozó „engedélyezési esetekkel” kapcsolatban.

Amikor a járművek üzembehelyezési folyamatához kiválasztották az „engedélyezési eseteket”, a cél az volt, hogy azok minden olyan esetre kiterjedjenek, amely a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv hatálya alá tartozik.

Engedélyezési esetek

Az eljárások több engedélyezési eset tekintetében hasonlóak. Így, noha több elméleti engedélyezési eset is létezett, ezek közül többet összevontak.

Különösen az alábbi két esetet egyesítették (a további engedélyek kivételével):

- az ÁME-nek megfelelő járművek; és
- az ÁME-nek nem megfelelő járművek.

A gyakorlatban mindkét esetben két követelménykészlet – az ÁME-k és a nemzeti műszaki szabályok – alkalmazandó. Az egyetlen különbség az, hogy az ÁME-nek megfelelő járművek esetében a gördülőállományra vonatkozó ÁME alkalmazandó, míg az ÁME-nek nem megfelelő járművek esetében még nem feltétlenül ez a helyzet. A folyamat azonban hasonló, bár a követelmények eltérőek lehetnek.

Az ÁME-nek nem megfelelő járművek esetében az alábbiak vonatkoznak a különleges esetekre és eltérésekre:

- Különleges esetek: az ÁME hatálya alá tartozó jármű valamely részének korszerűsítése vagy felújítása esetén alkalmazandó. További engedélyek esetén akkor alkalmazhatók különleges esetek, ha ez a hálózattal való műszaki összeegyeztethetőség érdekében szükséges.

- **Eltérések:** a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 9. cikkében foglaltak szerint alkalmazandó. Az érintett tagállamok felelősségi körébe tartozik, hogy eltérést kérjenek a Bizottságtól. A Bizottság az Ügynökség véleményét is kikérheti, amikor összetett eltéréskéréseket értékel. A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 9. cikke (1) bekezdésének b), d) és f) pontjának hatálya alá eső eltérések esetében a Bizottság a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 29. cikkében ismertetett szabályozási eljárást alkalmazza.

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 26. cikkének (2) bekezdése értelmében, ha egy járműre engedélyt adnak ki, egyidejűleg az adott járműtípust is automatikusan engedélyezik, míg a járműtípus engedélyezése nem jelenti feltétlenül azt, hogy egy ilyen típusú jármű már rendelkezik üzembehelyezési engedéllyel. Ha kizárólag a típust engedélyezik, EK-hitelesítési nyilatkozatot kell kiállítani (pl. az SD modul alkalmazása).

Amennyiben kifejezetten nem tesz különbséget, a folyamat leírása mind a járművek üzembehelyezési engedélyezési folyamatára, mind a járműtípus-engedélyezési folyamatra egyaránt vonatkozik.

A következő eseteket dolgozták ki és írják le folyamatábrákkal:

- járműtípus/jármű első engedélyezése;
- korszerűsített/felújított járműtípus/jármű új engedélyezése;
- valamely uniós tagállam által már engedélyezett járműtípus/jármű további engedélyezése ÁME-nek megfelelő és nem megfelelő járművek esetében;
- lejárt érvényességű típusjövahagyás megújítását célzó engedélyezés
- engedélyezett járműtípusnak megfelelő járművek engedélyezése (azonos típusú járművek engedélyezése).

A 2008/57/EK irányelv 21. cikkének (13) bekezdése említi a csoportos engedélyezést. Az ilyen engedélyezési esetet egy járműtípus-engedélyezés és az azt követő, az engedélyezett járműtípusnak megfelelő azonos járművek adott csoportjának típusmegfelelőség-ellenőrzés alapján való engedélyezése együttesének tekintjük. A csoportos engedélyezés emiatt nem szerepel az folyamatábrákon.

Kérelemsablon

A kérelemsablon egy harmonizált dokumentum, amely azzal a céllal jött létre, hogy könnyebbé tegye a kérelmező számára a jármű üzembehelyezési engedélye vagy a típusengedély megszerzését.

A kérelemsablon:

- Olyan információkat tartalmaz, amelyeket a kérelmezőnek az európai jogi keret összes lépését lefedő engedélyezési folyamat kezdetétől a végéig bezárólag meg kell adnia;
- Kiterjed a 4.3. pontban meghatározott összes engedélyezésre és a szimultán engedélyezésre;

- *****
- Figyelembe veszi egy új járműtípus ERATV-nyilvántartásban való regisztrációjára vonatkozó követelményeket;
 - A kérelmező és az üzembehelyezési engedélyezésben érintett nemzeti biztonsági hivatal(ok) számára ellenőrzőlistaként is használható;
 - Lehetővé teszi a nyomonkövethetőség fenntartását a teljes engedélyezési folyamat során.

A sablon a III. mellékletben található.

5 **HASZNÁLAT:**

5.1 A REFERENCIADOKUMENTUM

A referenciadokumentum tartalmazza mindazokat a jármű-engedélyezéshez kötődő szabályokat és folyamatokat, amelyeket az uniós tagállamokban, Norvégiában és Svájcban alkalmaznak.

Az engedélyezési projekt hatálya alapján a felhasználó határozza meg az alkalmazandó szabályokat és folyamatokat.

A referenciadokumentum az alábbiakra is felhasználható:

- a vasúti rendszer már elért kölcsönös átjárhatósági szintjének elemzése;
- a referenciadokumentumban szereplő adatok elemzése a következő célokból:
 - az ÁME-k és a nemzeti szabályok közötti összhang biztosítása (pl. ne legyenek megkettőzött követelmények);
 - a nemzeti szabályok számának csökkentése ott, ahol erre lehetőség van;
 - a nemzeti szabályok ÁME követelményekkel való felváltása ott, ahol erre lehetőség van;
 - az ÁME-kben szereplő nyitott pontok lezárása, amennyiben ez lehetséges;
 - egységes európai folyamat létrehozása;
 - a jármű-engedélyezési folyamat javítása;
 - a tagállamok szabályai közötti csoportosítások (A, B, C) egyszerűsítése.
- engedélyezési projektek kezelése;
- az egyidejű engedélyezés megkönnyítése. Kidolgoztak és az 5.13. szakaszba beemeltek egy eljárást az egyidejű engedélyezéshez. Ennek alkalmazása ajánlott, de nem kötelező.

5.2 A NEMZETI REFERENCIADOKUMENTUMOK

Felhasználó

Amíg egy tagállam nem érvényesíti, és az RDA-adatbázisban nem teszi közzé a szabályainak listáját, a felhasználó az Ügynökség weboldalán, pdf-formátumban érheti el a szabálylistát.

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 23. és 25. cikke szerinti, vasúti járművek üzembe helyezéséhez kapcsolódó további engedélyezés hatókörében az NBH nem végezhet hitelesítéseket A. besorolású és a referenciadokumentum (nemzeti referenciadokumentum) 2. részében közzétett nemzeti szabályok alapján. Ebben a vonatkozásban az NBH kizárólag olyan kritériumokat ellenőrizhet, amelyek a következőkkel kapcsolatosak:

- a jármű és az érintett hálózat közötti műszaki összeegyeztethetőség, amibe az ilyen összeegyeztethetőség biztosításához szükséges nyitott kérdésekre vonatkozó nemzeti szabályok is beletartoznak;

- a vonatkozó ÁME-kben megfelelően beazonosított konkrét esetekre alkalmazott nemzeti szabályok.

A referenciadokumentum kezelője

A referenciadokumentum kezelője a következőket biztosítja:

- a nemzeti referenciadokumentumok (NRD-k) felépítésében bekövetkező módosítások, többek között a paraméterjegyzék frissítésének végrehajtása;
- igény esetén sablon jelentések készítése;
- támogatás a nemzeti referenciadokumentumok (NRD-k) kezelőinek az adott tagállam nemzeti referenciadokumentumához kapcsolódó információk (szabályok és szabálybesorolások) feltöltéséhez, frissítéséhez és közzétételéhez;
- a referenciadokumentum-adatbázis kezelése.

A nemzeti referenciadokumentum kezelője

A nemzeti referenciadokumentum kezelője a nemzeti szabályokat és azok besorolását frissíti és teszi közzé. Ezek leírása az RDA felhasználói kézikönyvének 2.4. és 2.5. szakaszában olvasható.

5.3 A NEMZETI JOGI KERETEK

Felhasználó

Amíg egy tagállam nem érvényesíti, és az RDA-adatbázisban nem teszi közzé a nemzeti jogi keretét, a felhasználó az Ügynökség weboldalán, pdf-formátumban érheti el az NJK-t.

A felhasználó az RDA-ban megtekintheti a háttér-információkat, a folyamatábrákat, a folyamatábrák grafikus összehasonlítását és a jelentéseket. Ennek leírása az RDA felhasználói kézikönyvének 3.4. és 3.5. szakaszában olvasható.

Az általános jogi keret kezelője

Az általános jogi keret kezelője állítja össze a folyamatábrákat és a háttér-információkat. Ennek leírása az RDA felhasználói kézikönyvének 5.13. szakaszában olvasható.

A nemzeti jogi keret kezelője

A nemzeti jogi keret kezelője a folyamatábrák és a háttér-információk felhasználásával állítja össze a nemzeti jogi keretét. Ennek leírása az RDA felhasználói kézikönyvének 4.6. szakaszában olvasható.

A kérelemsablon használata

Az Alkalmazási útmutató jelen változatának III. melléklete egy ERA által kezelt jármű-engedélyezési kérelemsablont mutat be.

A kérelemnek a kérelmező által kezelt és az NBH-(k)nak bemutatott fenti kérelemsablonon kell alapulnia. Ezt a kérelmet az engedélyezési folyamat sablonban feltüntetett valamennyi fázisában frissíteni kell:

- Előzetes kötelezettségvállalás
- Értékelés
- Engedélyezési dokumentáció

A kérelmező benyújtja az NBH-hoz a frissített kérelmet, ami azután a tárgyalások alapjául szolgálhat a folyamat különböző fázisaiban.

Az NBH felhasználhatja a kéreleműrlap végső változatát az adott jármű engedélyének harmonizált módon történő átadására.

Egyidejű engedélyezésre vonatkozó javasolt eljárás

A nemzeti biztonsági hatóságok akár közös lépéseket is tehetnek az üzembehelyezési célú jármű-engedélyezések terén. Több tagállam vasúti hálózatára kiterjedő jármű-engedélyezés esetén a kérelem kelte szerint hatályos vonatkozó jogszabályoknak megfelelően a kérelmezőnek egyidejűleg minden érintett NBH-hoz be kell nyújtania a kérelmét.

A nemzeti biztonsági hatóságok egy közös szervezetet állítanak fel, amelynek többek között a végrehajtási ütemtervet is tartalmaznia kell. Az egyik NBH-t kijelölik a koordinációs feladatok ellátására. A 2011/155/EU bizottsági határozat végrehajtásával összefüggésben az érintett NBH-k megállapodnak a vonatkozó referenciadokumentumok, különösen a „Nemzeti referenciadokumentumok” című 2. rész és az „Információk a nemzeti jogi keretekről” című 3. rész megvalósításáról. A feladatok megosztásáról és az alkalmazandó kritériumokról (pl. dokumentumok megosztása, dokumentumformátum, alkalmazandó nyelv, paraméterek megosztása, A. besorolású paraméterek nem minősített feldolgozása stb.) szóló előzetes kötelezettségvállalás kimeneteit (lásd a referenciadokumentum 3. részét) egy jelentésben rögzítik. Minden résztvevőnek, beleértve a kérelmezőt is, meg kell állapodnia az előzetes kötelezettségvállalás referenciatételeiről (a fent említett jelentésről).

Az A. minősítésű paraméterek ellenőrzésének NBH-k közötti megosztását a kérelmezővel egyeztetve kell elvégezni, és a paraméterek meghatározott témakörökbe csoportosításával (pl. „rögzítőfékkel kapcsolatos paraméterek”) hajtható végre. Az üzembe helyezés engedélyezéséhez szükséges dokumentumokat a 2009/965/EK bizottsági határozat mellékletén alapuló „Közös műszaki dokumentáció” felépítése szerint kell minősíteni.

A minősített paraméterekre vonatkozóan a kérelmező kizárólag az egyes paraméterek értékeléséért felelős NBH-hoz nyújtja be az ellenőrzéshez szükséges dokumentációt.

A nemzeti biztonsági hatóságoknak az A. besorolású paraméterekre vonatkozó „Megfelelőségi tanúsítvány(ok)” útján kell kicserélniük egymással az általuk vizsgált információkat. A

megfelelőségi tanúsítványt témakör és nem paraméter alapján adják ki. Az egyes tanúsítványokban egyértelműen meg kell határozni minden egyes vizsgált paramétert. Ezek a megfelelési tanúsítványok elegendőek annak bizonyításához, hogy a vizsgált jármű megfelel a vonatkozó szabályoknak, többek között a fogadó tagállamok/NBH-k szabályainak.

A B. és a C. minősítésű paraméterek esetében a kérelmezőnek minden érintett NBH-hoz be kell nyújtania a kijelölt szerv által elvégzett értékelés eredményét is tartalmazó szükséges dokumentációkat, amelyek ezután a nemzeti rendelkezések és az egyeztetett előzetes kötelezettségvállalási referenciatételek szerint végzik el a saját vizsgálataikat.

Az egyes nemzeti biztonsági hatóságoknak elküldött dokumentumokat az egyeztetett előzetes kötelezettségvállalási referenciatételekben meghatározott nyelveken kell megírni.

A. besorolású, X tagállam által Y tagállam részére átadott, és C. besorolású, Y tagállam által X tagállam részére átadott paraméterek esetében az X tagállam által végzett vizsgálatokat az Y tagállamnak el kell fogadnia, fordított irányban azonban nem történik meg az elfogadás (vagyis előfordulhat, hogy az egyenértékűség nem kétirányú).

Új vizsgálatokat kell végezni olyan járműmódosítások esetén, amelyek valamilyen tanúsított paraméterre is kihatnak. Ha bizonyított a szabályoknak való megfelelés, új tanúsítványt kell kiadni.

Saját tagállamának vasúti hálózatára vonatkozóan mindegyik NBH kiadhat jármű üzembe helyezésére vonatkozó engedélyt, ha a kapcsolódó engedélyezési dokumentáció teljes, és már el van fogadva.

Az egyes tagállamok engedélyezési dokumentációi a következő részekből állnak:

- B. és C. minősítésű paraméterekre vonatkozóan közvetlenül a tagállam nemzeti biztonsági hatósága által beszerzett dokumentumok;
- A. minősítésű paraméterekre vonatkozóan közvetlenül az NBH által beszerzett és elfogadott dokumentumok, illetve más NBH-k által kiadott tanúsítványok.

Mivel egy adott tagállamban minden egyes üzembehelyezési célú járműengedély, a további engedélyeket is ideértve, az adott tagállamban járműtípus engedélyként is érvényes. A dokumentáció teljességének biztosítása érdekében minden érintett nemzeti biztonsági hatóságnak rendelkeznie kell a bejelentett szerv által kiállított összes tanúsítvány (beleértve a vizsgálati jelentést is) legalább egy példányával. Erre a kérelmező által esetleg a későbbiekben benyújtott további vagy megújított kérelmek miatt van szükség.

6 **KEZELÉS:**

6.1 A REFERENCIADOKUMENTUM ALKALMAZÁSI ÚTMUTATÓJA

Ezt az alkalmazási útmutatót az Ügynökség kezdeményezésére, a kölcsönös elfogadással foglalkozó munkacsoport támogatásával a tapasztalatok alapján rendszeresen aktualizálják.

1. **Tervezés**

Az Ügynökség évente legalább egyszer felülvizsgálja ezt az alkalmazási útmutatót, és megteszi a szükségesnek ítélt javaslatait a kölcsönös elfogadással foglalkozó munkacsoport felé. Az érintettek szükség szerint kérhetnek felülvizsgálatot.

2. **Aktualizálás**

Az Ügynökség felel az alkalmazási útmutató aktualizálásáért. Ennek során az Ügynökség figyelembe veszi az érintettektől kapott jelzéseket.

3. **Tevékenységek szervezése és koordinálása**

Az Ügynökség gyűjti az alkalmazási útmutató javítását célzó jelzéseket. Az érintettek információi ágazati szervezeteken, tagállamokon/NBH-kon, illetve az egyes felhasználókon keresztül is érkezhettek. Ezeket az RDD@era.europa.eu e-mail címre kell elküldeni.

Az Ügynökségnek az ezen alkalmazási útmutató frissítésére vonatkozó javaslatát legalább 1 hónappal a kölcsönös elfogadással foglalkozó munkacsoporthoz való benyújtás előtt közzéteszik az Ügynökség weboldalán.

4. **Döntéshozatal**

Az alkalmazási útmutató gyakoribb aktualizálását előírányzó döntést az Ügynökség javaslata alapján a kölcsönös elfogadással foglalkozó munkacsoport hozza meg.

A kölcsönös elfogadással foglalkozó munkacsoport feladatai:

- az Ügynökség javaslatának validálása; valamint
- az alkalmazási útmutató közzétételének jóváhagyása.

6.2 A NEMZETI REFERENCIADOKUMENTUMOK

A vasúti járművek nemzeti műszaki szabályokban lefektetett követelményeket figyelembe vevő engedélyezésének megkönnyítését szolgáló keret három különböző lépésen nyugszik:

1. A vasúti járművek engedélyezésével összefüggésben ellenőrzendő közös paraméterjegyzék.
 - Jelenlegi változat: A 2009/965/EK határozat melléklete, kiegészítve a referenciadokumentum Alkalmazási útmutatójának 2013. július 22-i 2.0. változatában közzétett helyesbítéssel.
 - A paraméterjegyzék frissítését a 2015. június 4-i 73. vasúti átjárhatósággal és biztonsággal foglalkozó bizottság (RISC) szavazta meg. A frissítés 2016. január 1-jén lép hatályba.
2. Az érintett paraméterekre vonatkozó különböző nemzeti követelmények összegyűjtése, valamint e követelmények nemzeti referenciadokumentum formájában való közzététele (lásd a 2011/155/EK határozatot).
3. A más tagállamok által alkalmazott szabályokkal együtt alkalmazott nemzeti szabályok egyenértékűségének a tagállam különböző hatóságai általi összehasonlítása és besorolása (A, B, C) (a 2008/57/EK irányelv VII. melléklete 2. szakaszának megfelelően).

A nemzeti referenciadokumentumok (NRD) kezelése

A 2011/155/EU határozat leírja a nemzeti referenciadokumentumok közzétételére és karbantartására vonatkozó szabályokat. A nemzeti referenciadokumentumban szereplő információik hozzáférhetőségének és adminisztrálásának megkönnyítése érdekében az Ügynökség elindította a folyamatosan frissülő referenciadokumentum-adatbázist (RDA).

Amikor egy tagállam validálja és közzéteszi a tagállamban érvényes szabályok listáját, e szabályok elérhetősége az Ügynökség weboldalán található pdf-formátumú dokumentumokról átirányításra kerül az RDAadatbázis-jelentések oldalára.

A nemzetközi referenciadokumentum (NRD) karbantartása

A tagállamnak/NBH-nak felül kell vizsgálnia a nemzeti referenciadokumentumot, hogy biztosítsa:

- a konzisztenciát minden vonatkozó uniós jogszabállyal (pl. az ÁME-ekkel);
- a konzisztenciát minden vonatkozó nemzeti jogszabállyal;
- a konzisztenciát a vonatkozó szabványok és normák változásával;
- a konzisztenciát a jelenlegi technikai feltételekkel (pl. figyelembe véve a megfeleléshez elfogadható nemzeti módosítást).

A tagállamnak/NBH-nak rendszeresen felül kell vizsgálnia a nemzeti referenciadokumentumban található információkat a szabályváltozások nyomán követése érdekében, különösen technikai fejlesztés vagy ÁME-változás esetén.

Annak biztosítása érdekében, hogy a vasúti járművek engedélyezésével összefüggésben alkalmazandó szabályokra és az egyenértékűségük osztályozására vonatkozó információk aktualizáltak legyenek, az Ügynökség támogatást nyújt a nemzeti biztonsági hatóságoknak és a tagállamoknak. A támogatás a tagállam/NBH által folyamatosan biztosított információk RDA-adatbázisba való feltöltéséhez nyújtott segítségből, és különböző formában megvalósított felhasználóképzésekből (például képzési megbeszélések, oktatási videók stb.) áll.

Más szereplők (azaz a gyártók, a vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők, a vasúti szövetségek stb.) is tájékoztathatják a tagállamot/NBH-t és/vagy az Ügynökséget az RDA aktualizálásának szükségességéről (például ha ismert szabályok hiányoznak belőle, vagy ha az RDA-adatbázisban található egyéb vonatkozó információ elavultnak tűnik). Ilyen információ beérkezése esetén az Ügynökségnek fel kell vennie a kapcsolatot az illetékes tagállammal/nemzeti biztonsági hatósággal a bejelentett probléma elemzése érdekében, és amennyiben szükséges, az adott tagállamnak/NBH-nak frissítenie kell az RDA-ban szereplő információkat.

A nemzeti referenciadokumentumok változásai

Az új és a módosított szabályok tervezeteit a 98/34/EK irányelvben meghatározott eljárás szerint be kell jelenteni. Ezzel szemben a nemzeti referenciadokumentumokat tilos a 98/34/EK irányelvben meghatározott eljárás szerint bejelenteni.

Ha egy tagállam módosítja valamely nemzeti szabályát, akkor e szabály A. besorolása adott esetben érvénytelenné válhat, mivel a módosítás következtében járművei akár összeegyeztethetlenné is válhatnak egy másik tagállam hálózatával. Ezért fontos, hogy a tagállamok igen körültekintően járjanak el a szabályok módosítása során, és mindig vegyék figyelembe, hogy az adott változtatás milyen hatást gyakorolhat a szabály más tagállamok általi besorolására. Bevált gyakorlatként javasolható, hogy a megváltozott szabály kidolgozása során tárgyalják meg ezeket változtatásokat a földrajzi érdekcsoportok (GIG-ek) ülésén.

A nemzeti műszaki szabályok (NMSZ) kitisztítása

Az Ügynökség támogatja a tagállamokat szabályaik uniós jogi kerettel való összhangjának ellenőrzésében, megkönnyítve ezzel a nemzeti műszaki szabályok az EB-nek való bejelentését¹. Az Ügynökség ebből a célból bevezet egy „szabálytisztítási” szolgáltatást. A szolgáltatást azzal a szándékkal hozzák létre, hogy lefedje a nemzeti műszaki szabályok összehasonlítását és bejelentését megkönnyítő tevékenységek szükséges körét, különösen az ÁME változások fényében, mint amilyen például az ÁME-k 2015. januári hatálybővítése is volt. Olyan eszközöket fog biztosítani, mint például:

¹ V.ö. A ‘Strategy for the alignment of National Technical Rules to the EU legal framework’ (A nemzeti műszaki szabályok uniós jogi keretrendszerhez hangolásának stratégiája) projektterv – hivatkozási szám: ERA-REP-128

- a keresztivatkozási táblázat: a paraméterek harmonizált listájának ellátása a különböző ÁME-k paramétereire mutató keresztivatközásokkal;
- az RDA átadási dokumentáció: a nemzeti referenciadokumentumok frissített információinak feltöltéséhez az RDA-adatbázisba.

A referenciadokumentum Alkalmazási útmutatójának alkalmazási köre és célja tekintetében az NMSZ-ek kitisztítása a vasúti járművek engedélyezésével együtt alkalmazandó szabályokra korlátozódik.

A nemzeti műszaki szabály értékelése az 4. táblázatban megadott értékelési kritériumok szerint történik. Az értékelés elvégzéséhez biztosítani kell, hogy a bejelentéshez szükséges összes kötelező információ (például az a nyitott kérdés, különleges eset vagy paraméter, amelyre a szabály vonatkozik) rendelkezésre álljon.

4. táblázat: A nemzeti műszaki szabályok értékelési kritériumai (forrás: Notif-IT)

A NEMZETI MŰSZAKI SZABÁLYOK ÉRTÉKELÉSI KRITÉRIUMAI	
1.	Az NMSZ a 2008/57/EK irányelv 17. cikke (3) bekezdésének hatálya alá esik?
2.	A szabály egy alapvető követelményre és egy paraméterre utal? (Megjegyzés: ÁME-nek nem megfelelő szabályok bejelentése esetén az alrendszerre és a paraméterjegyzékben szereplő paraméterre kell hivatkozni; ÁME-hez kapcsolódó szabályok bejelentése esetén a bejelentésnek mindössze egy, a paraméterre vagy az alapvető követelményre hallgatólagosan utaló nyitott kérdésre / különleges esetre kell hivatkoznia.)
3.	Az NMSZ tagállami szinten van előírva?
4.	Az NMSZ minden érintett vasúttársaságra, illetve pályahálózat-működtetőre vonatkozik? (Vagyis nem akadályozhatja a versenyt.)
5.	Az NMSZ ÁME-nek nem megfelelő alrendszerre vonatkozik? (Ha a válasz IGEN, lépjen tovább a 8. kérdésre. Ha a válasz NEM, lépjen tovább a 6. kérdésre.)
6.	Ha az NMSZ olyan alkalmazási területre vonatkozik, amely valamelyik ÁME hatálya alá esik: valamilyen az érintett ÁME-hez tartozó nyitott kérdésre/különleges esetre utal?
7.	Amennyiben az NMSZ az érintett ÁME-hez tartozó valamelyik nyitott kérdésre vagy különleges esetre utal: kizárólag az ÁME-hez tartozó nyitott kérdésnek vagy különleges esetnek való megfelelést előíró követelményeket határoz meg? (Ebben az esetben csak a nyitott kérdésnek/különleges esetnek eleget tevő információk lesznek elfogadva. Minden más információ/követelmény ellenőrzésen megy keresztül, aminek során azt vizsgálják, hogy rontja-e az ÁME hatását.)
8.	Az NMSZ helyesen hivatkozik a bejelentésben választott paraméterre?
9.	Az NMSZ szövege hozzáférhető/nyilvánosan elérhető?
10.	Tartozik az NMSZ-hez közzétételre vagy kiadó szervre vonatkozó információ? Teljes körű?
11.	Csak MÓDOSÍTOTT szabályok esetében: a MÓDOSÍTOTT szabály összhangban van azzal a szabállyal, amelyet módosít? (Csak akkor válassza az IGEN-t, ha a korábban rögzített szabály adatai meg vannak adva.)



12.	Az NMSZ alkalmazása érdekében elvégzendő megfelelésgértékelési és hitelesítési eljárásokra vonatkozó információkat hozzáadták az NMSZ-hez? Teljes körű?
13.	A megfelelésgértékelési és hitelesítési eljárások elvégzésére kijelölt szervezetekre vonatkozó információkat hozzáadták az NMSZ-hez? Teljes körű?

Az RDA-adatbázisban lévő adott NMSZ információinak kitöltésekor az RDA egy külön erre szolgáló funkciójával a tagállamok átküldhetik a szabályokat az RDA-ból a NOTIF-IT-adatbázisba az EB-nek való bejelentéshez.

A tisztítási folyamat utolsó szakasza a szabály EB általi érvényesítésével és az érvényesítés NOTIF-IT-adatbázisban való közzétételével ér véget, majd ezt követően az RDA-ban a „jóváhagyott” státusz jelenik meg. Ha az EB elutasítja a szabályt, az a továbbiakban nem alkalmazható és a tagállamnak meg kell tennie a megfelelő intézkedéseket, például vissza kell vonnia vagy át kell alakítania a szabályt.

Paraméterjegyzék frissítése

Az Ügynökség paraméterjegyzék-frissítésre tett javaslatát a 73. RISC fogadta el 2015. június 04-én. A paraméterjegyzék új változata 2016. január 01-jén lép hatályba.

Ez a felülvizsgált változat a paraméterjegyzék megértésének és alkalmazásának javítását tűzte ki célul, és a következőket tartalmazza:

- paraméterekhez kapcsolódó magyarázatok hozzáadása és javítása,
- elavult paraméterek eltávolítása,
- az ÁME-k (például az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó (CCS) ÁME) frissítése miatt szükségessé vált megfontolások,
- részletesebb előírások,
- új paraméterek (bizonyos szempontok, például az elektromágneses összeférhetőség esetében).

Az nemzeti biztonsági hatóságoktól, a földrajzi érdekcsoportoktól, a kérelmezőktől, más érintettektől és az Ügynökségtől kapott tapasztalati visszajelzéseket a javaslat elkészítése során felhasználták.

Az új paraméterjegyzék kiegészül az Ügynökség által közzétett és kezelt kereszthivatkozási táblázattal, ami a paraméterjegyzék és a különböző átjárhatósági műszaki előírások paraméterei közötti kapcsolatokat mutatja meg. A kereszthivatkozási táblázat tartalma bekerül az RDA-adatbázisba.

A új paraméterjegyzék hatálybalépéséig a szabályok kezelését és egyenértékűségének osztályozását az RDA-ban végzik el a referenciadokumentum Alkalmazási útmutatójának 2013. július 22-i 2.0. változatának III. mellékletében közzétett paraméterjegyzék alapján. A felülvizsgált paraméterjegyzék hatálybalépését követően:

- Az Ügynökség bevezeti a frissített paraméterjegyzéket az RDA-adatbázisban.
- Az Ügynökség összehangolja a tagállamokkal/NBH-kkal a korábban közzétett nemzeti referenciadokumentumok frissített paraméterjegyzékbe történő migrálását, figyelembe véve a következő lépéseket:
 - A tagállammal/NBH-val való megállapodás megkötésekor az Ügynökség felülvizsgálatra átadja a tagállam/NBH részére az RDA-ban közzétett meglévő szabályok listáját az új paraméterjegyzékben használt struktúrában. A listát egy RDA-feltöltési (MS Excel) fájl formájában fogják átadni. Ahol lehetséges, a szabályokat automatikusan rendelik hozzá az új jegyzékben szereplő paraméterekhez (ott, ahol a paraméterek szempontjából 1:1 kapcsolat áll fenn). A tagállam/NBH ellenőrzi a jegyzékben átadott információk pontosságát és naprakészségét, és megfelelő paramétereket rendelnek azokhoz a szabályokhoz is, amelyek esetében nem volt megállapítható 1:1 kapcsolat a korábbi paraméterjegyzék és a frissített jegyzék között.
 - A felülvizsgálat után a tagállamnak/NBH-nak be kell nyújtania az Ügynökséghez az RDA-adatbázisba feltöltendő, közzétenni kívánt RDA-feltöltési fájlt.

Változások a járművek engedélyezésére vonatkozó szabályokban hivatkozott szabványokban (például az EN szabvány, UIC-tájékoztató stb.)

Mivel előfordulhat, hogy ágazati szervezetek különböző okokból (akár kereskedelmi előnyök miatt is) módosítják a szabványokat, minden érintett tagállamnak meg kell hoznia azt a döntést, hogy a szabványváltozásokra felkészülve, nemzeti szabályát a szabvány hatályban lévő legfrissebb változatának megfelelően átalakítja. A nemzeti szabályokban mindig egyértelműen kell hivatkozni a használni kívánt szabványváltozatra.

Abban az esetben, ha a tagállam a nemzeti műszaki szabályban feltüntetett szabványváltozat módosítását javasolja, a 98/34/EK irányelv szerinti, új (frissített) szabálytervezetre vonatkozó bejelentési eljárást kell alkalmazni.

A szabályokban hivatkozott szabványok megváltoztatása akár az egyenértékűségek teljes kapcsolódó osztályozását (A, B, C) veszélyeztetheti. Emiatt az osztályozásokat újra kell értékelni. A kölcsönös megfeleltetési rendszer fenntartásához ezt a szempontot a járműengedélyezés terén használt szabványok megváltoztatásának mérlegelése során a szabvány felülvizsgálatában résztvevők mindegyikének figyelembe kell vennie.

A nemzeti műszaki szabályokban használt szabvány- és egyéb dokumentumhivatkozások:

A jelenlegi technikai feltételek figyelembevétele, de ugyanakkor a technikai fejlesztések szabadságának biztosítása céljából is, a nemzeti szabályok gyakran hivatkoznak nemzeti vagy nemzetközi szabványokra, vagy vasútágazati szervezetek által kibocsátott egyéb dokumentumokra (például EN szabványokra, UIC-tájékoztatókra stb.).

A szabvány- vagy a dokumentumváltozat meghatározása, és a hivatkozott változat alkalmazása a kérelmező feladata. Az olyan esetekben, ahol a szabvány vagy a dokumentum az alkalmazandó változat megnevezése nélkül van meghatározva, a kérelmezőnek az adott szabvány vagy dokumentum legutóbbi hatályos változatát kell alkalmaznia.

A projekt során használandó szabványváltozatokat az előzetes kötelezettségvállalás referenciatételeiben célszerű megadni.



6.3 A NEMZETI JOGI KERETEK

Egységes európai folyamat létrehozása

A harmonizált keretek megvalósításához szükség van arra, hogy a tagállamok, az Ügynökség támogatásával, a járműengedélyezésre vonatkozó nemzeti jogi kereteiket az unió kereteihez (az általános jogi kerethez) igazítsák.

Az Ügynökség támogatja a tagállamokat. A vonatkozó eljárás kidolgozása folyamatban van.

Általános jogi keret

Az általános jogi keretet folyamatábrák és háttér-információk alkotják. Az általános jogi keretet a következőkre célszerű használni:

- az egyes tagállamok nemzeti jogi keretének nyilvántartására és
- a nemzeti jogi keretekhez való egyszerű hozzáférés biztosítására a kérelmezők számára.

A háttér-információk rögzítésére folyamatábrától eltérő más formátumot kell használni.

A folyamatábrák és az I. és II. mellékletben felsorolt háttér-információk lefedik az összes engedélyezési esetet, és a szükséges információk összegyűjtése érdekében minden tevékenység/kimenet leírása kiegészíthető:

- a szabályokra (jogszabályi szövegekre vagy iránymutatásokra) mutató hivatkozásokkal/hiperhivatkozásokkal; valamint
- a tevékenység/kimenet jellemzőivel, például formátummal (elektronikus vagy papíralapú).

A folyamatábrák tartalmazzák továbbá:

- az uniós jogszabályokra való hivatkozásokat, és
- a kapcsolódó feladatköröket.

Minden tagállam az általános jogi kerettel írja le saját nemzeti jogi keretét, jelöli annak nem használatos részeit, illetve szükség esetén észrevételeket és információkat közöl.

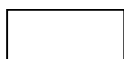
A folyamatábrák értelmezése

Folyamatábrák

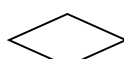
Az engedélyezési folyamatot 6 Unified Modelling Language szimbólum használatával leíró szabványos folyamatábrára:



Kezdőpont/Végpont



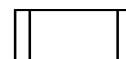
Tevékenység



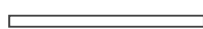
Több
válaszlehetőségű
döntés



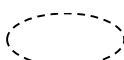
Kimenet



Alszakasz



Elválasztó/egyesítő



Közbeeső
kezdőpont/végpont

Alapelvek

- A szimbólumokat irányított nyilak kötik össze.
- Az egyesítő szimbólumon jelölve van, hogy a párhuzamos nyilak „ÉS” vagy „VAGY” kapcsolatot jeleznek-e.
- Az elválasztó szimbólumot mindig „ÉS” kapcsolatnak tekintjük.
- A folyamatábra ugyanazzal a szimbólummal kezdődik és végződik.
- A jobb olvashatóság érdekében a folyamatábrák nem tartalmaznak logikai hurkokat (ezek a megadott feltétel teljesüléséig ismételnék egy tevékenységet vagy tevékenységsorozatot).
- A tevékenység olyan művelet, amelynek a leírásához igét kell használni, például „kér”, „biztosít”, „módosít”.
- A döntés gyakran egy kérdésre adott válasz. A válasz gyakran csak két lehetőség közül adható meg (Igen/Nem), de akár több alternatívát is tartalmazhat.
- A kimenet egy tevékenység eredménye, és gyakran papír alapú vagy elektronikus dokumentumként jelenik meg.
- A kimeneteket a címzett kapja meg.
- A folyamatábrán jelzett szerepkör a tevékenység elvégzéséért felelős szerepkörként értelmezendő. Más szereplők is betölthetnek támogató szerepet, de ezek nem jelennek meg a folyamatábrán.
- Ha a jogszabályban kezdő időpont is meg van határozva, akkor ezt a tevékenységnél/döntésnél/kimenetnél a következő jelzi: (*).
- A tevékenységek/döntések/kimenetek színkódjai a következőket jelentik:
 - Zöld = ajánlott gyakorlat
 - Lila = uniós jogszabályok alapján kötelező
 - Barna = nemzeti jogszabályok alapján kötelező
- A jogszabályokra vonatkozó hivatkozások színkódjainak jelentése:
 - Sárga = uniós
 - Szürke = nemzeti
- Azok a megjegyzések, amelyek:
 - vagy egy tagállam által át nem ültetett vagy alkalmazott uniós jogszabály szerinti kötelező tevékenységhez,
 - vagy kiegészítő információval szolgáló egyéb tevékenységhez (ajánlott gyakorlathoz, nemzeti jogszabály szerint kötelező tevékenységhez),kapcsolódnak, fehér háttérű és szaggatott vonallal szegélyezett szövegdobozokban jelennek meg.
- A következő uniós rövidítések fordulnak elő:
 - ID – A vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK irányelv
 - R – A 2014/897/EU ajánlás
 - CSM – A 402/2013 KBM-rendelet

A nemzeti jogi keretről a folyamatábrák kiegészítéseként szolgáltatandó információk

A nemzeti jogi kerettel kapcsolatos szükséges információk összegyűjtése érdekében a folyamatábrákon felül is meg kell adni bizonyos adatokat.

A szabályokkal és dokumentumokkal kapcsolatban rendszerint kiegészítő tájékoztatásra van szükség. Ezeket az alábbi szakaszok írják le, illetve a folyamatábrákon vastag kerettel jelölték a kiegészítő információszolgáltatást igénylő tevékenységeket/döntéseket/kimeneteket.

Szükség lehet olyan kiegészítő információkra is, amelyek nem a szabályokkal és dokumentumokkal függenek össze.

A szabályok esetében az alábbiakat kell meghatározni:

- a követelményt előíró szabály(ok) részletes hivatkozásai; és
- azon nyelvek felsorolása, amelyeken a szabály(ok) elérhető(k).

Háttér-információk

Elterjedt gyakorlat, hogy a háttér-információkat az érintett szereplők rendelkezésére bocsátják.

A háttér-információkra nagyrészt a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv átültetése során a 2014/897/EU ajánlás értelmében a tagállamok által teendő végrehajtási intézkedések megértéséhez van szükség.

Ezért a folyamat előfeltételeként mindenkinek biztosítani kell a háttér-információkat, hogy az eljárás az összes érintett fél számára átlátható legyen.

A háttér-információk az alábbiak leírását tartalmazzák:

- engedélyezési folyamatok/eljárások és iránymutatások;
- az érintett szereplők feladatai és felelősségei;
- díjak;
- kapcsolattartó pontok; és
- a nemzeti jogban rögzített időkeretek.

A nemzeti jogi keretek közzététele és karbantartása

Az általános jogi keret kezelése

1. Tervezés

Az uniós jogszabályok frissítését és/vagy az EU és/vagy az Ügynökség jármű-engedélyezés javítását célzó bármely ajánlását követően, illetve a meglévő tapasztalatok alapján az Ügynökség évente egyszer felülvizsgálja az általános jogi keretet, és megteszi a szükségesnek ítélt javaslatait a kölcsönös elfogadással foglalkozó munkacsoport felé.

2. Aktualizálás

Az Ügynökség felel az általános jogi keret aktualizálásáért. Az Ügynökség minden aktualizálásnál figyelembe veszi az érintettektől kapott jelzéseket.

3. Tevékenységek szervezése és koordinálása

Az Ügynökség gyűjti az általános jogi keret javítását célzó jelzéseket. Az érintettek információi ágazati szervezeteken, tagállamokon/NBH-kon, illetve az egyes felhasználókon keresztül is érkehetnek. Ezeket az RDD@era.europa.eu e-mail címre kell elküldeni.

Az Ügynökségnek az általános jogi keret frissítésére vonatkozó javaslatát legalább 1 hónappal a kölcsönös elfogadással foglalkozó munkacsoporthoz való benyújtás előtt közzéteszik az Ügynökség weboldalán.

4. **Döntéshozatal**

A kölcsönös elfogadással foglalkozó munkacsoport feladatai:

- a. az Ügynökség javaslatának validálása; valamint
- b. az általános jogi keret közzétételének jóváhagyása.

A nemzeti jogi keret kezelése

Amikor egy tagállam validálja és az RDA-adatbázisban közzéteszi a tagállamban érvényes nemzeti jogi keretet, az Ügynökség weboldalán megszűnik a nemzeti jogi keret pdf-formátumban való addigi elérhetősége.

1. **Tervezés**

A tagállam/NBH az alábbiakat követően felülvizsgálja a nemzeti jogi keretét:

- a. uniós jogszabályok frissítése és/vagy az EU és/vagy az Ügynökség jármű-engedélyezés javítását célzó bármely ajánlása; illetve
- b. a nemzeti jogszabályok frissítése.

2. **Aktualizálás**

A háttér-információkban elsőként megnevezett kapcsolattartó személy biztosítja, hogy megtörténjen a nemzeti jogi keret frissítése.

3. **Tevékenységek szervezése és koordinálása**

Az általános jogi keret frissítésének közzétételét követően az Ügynökség az RDA-ban szereplő nemzeti jogi keretért felelős összes kapcsolattartót értesíti egy, az RDD@era.europa.eu címről küldött e-mailben.

A frissített nemzeti jogi keretet az Ügynökség értesítésétől számított 1 hónapon belül teszik közzé.

Amennyiben jármű-engedélyezéshez kapcsolódó új nemzeti szabályt jelentenek be a NOTIF-IT-adatbázisban, a frissített nemzeti jogi keretet a bejelentéstől számított 1 hónapon belül közzé kell tenni.

4. **Döntéshozatal**

A háttér-információkban elsőként megnevezett kapcsolattartó személy felel:

- a. a nemzeti jogi keret validálásáért és frissítéséért, valamint
- b. a közzétételének jóváhagyásáért.



I. MELLÉKLET: ŰRLAP A HÁTTÉR-INFORMÁCIÓK MEGADÁSÁHOZ

1. Általános információk

A nemzeti jogi keret kapcsolatfelvételi adatai		
Jelentéstevő ország	Szervezet neve	Hivatal telefonszáma
Kapcsolattartó neve	E-mail	Mobiltelefonszám

	Létezik-e (Igen/Nem)	Besorolás (általános, egyedi, részletes)	A szabály(ok) részletes hivatkozása	Azon nyelvek felsorolása, amelyeken a szabály(ok) elérhető(k)	Tagállamok
A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv át van ültetve?		Nem alkalmazható			Nem alkalmazható
Nemzeti iránymutatás		Nem alkalmazható			
További engedélyezés szükséges		Nem alkalmazható			
Adatok:	Járműtípus				
	Típus érvényességi ideje		Nem alkalmazható		
	Korszerűsítés				
	Felújítás				
A pályatesten végzett vizsgálat feltételeinek meghatározása: adminisztratív, műszaki és üzemeltetési követelmények					
Koordináció más tagállamokkal	Egyidejű kérelmezési eljárás				

A referenciadokumentum 1. része – Alkalmazási útmutató

Díjak	Létezik-e (Igen/Nem)	Összeg (EUR)	Feltételek (állandó/óránkénti díj)	A szabály részletes hivatkozása	Azon nyelvek felsorolása, amelyeken a szabály(ok) elérhető(k)
A nemzeti iránymutatás beszerzése					
Kérelem kézhezvételének nyugtázása					
Engedély kiadása					
Engedély elutasítása					
Az NBH-hoz való fellebbezési eljárás					
Fellebbviteli szervhez való fellebbezési eljárás					
Az értékelő szervként eljáró NBH (KSZ/KBM) díja					
A tanúsítványokat kiadó NBH (KSZ/KBM) díja					



2. Feladatok és felelőségek

A járművek üzembe helyezése tekintetében a következő szereplők, illetve feladatköröket ellátók játszhatnak szerepet: kérelmező, vasúttársaság, pályahálózat-működtető, üzembentartó, bejelentett szervezet, kijelölt szerv, nemzeti biztonsági hatóság, tagállam, értékelő szerv (KBM) és mások (laboratóriumok stb.).

Egyes szereplők több feladatot is elláthatnak. Egy kérelmező például lehet vasúttársaság is, és a bejelentett szervezet lehet egyben a kijelölt szerv is. E táblázat célja a fenti feladatokra vonatkozó (esetleges) követelmények tisztázása.

A táblázatot a következő információkkal kell kitölteni:

- az egyes feladatköröket leíró szabályokra való hivatkozások és azok a nyelvek, amelyeken e szabályok elérhetők;
- az egyes szereplőket a különböző feladatkörökre feljogosító kritériumok felsorolása; valamint
- az egyes feladatkörök ellátására jogosult szereplők felsorolása.

A feladatkört ellátó szereplővel kapcsolatos követelmények	Kérelmező	IM	BSZ	KSZ	NBH	MS	Fellebbezési testület	Értékelő szerv (KBM)	Illetékes szervezet	Egyéb (*)
A szabály(ok) részletes hivatkozása										
Azon nyelvek felsorolása, amelyeken a szabály(ok) elérhető(k)										
Jóváhagyási kritériumok felsorolása	- -									



Az egyes feladatok ellátására jogosult szereplők		Nem alkalmas	Nem alkalmazható							
--	--	--------------	------------------	--	--	--	--	--	--	--

(*) Kérjük, írja le részletesen a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvben, illetve a vasútbiztonsági irányelvben nem említett „egyéb” szereplők feladatait és bevonásuk jogalapját.

3. Időkeret

Létezik-e nemzeti időkeret?		Időkeret megadása	A szabály(ok) részletes hivatkozása	Azon nyelvek felsorolása, amelyeken a szabály(ok) elérhető(k)
Korszerűsítést/felújítást követő új engedélyezési esetekben: ahhoz, hogy a tagállam/NBH a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 20. cikkének (1) bekezdésének megfelelően döntést hozzon				
Minden olyan engedélyezési esetről, amely tekintetében a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 21. cikkének (7) bekezdése szerint elutasítják az engedélyezési kérelmet	A kérelmező elutasítás felülvizsgálatára vonatkozó kérelmének benyújtása az NBH-hoz			
	Az elutasítás NBH általi megerősítése			
	A kérelmező elutasítás felülvizsgálatára vonatkozó kérelmének benyújtása a fellebbviteli szervhez – Az Ügynökség esetleges véleménye, amennyiben a fellebbviteli szerv azt kéri			
ÁME-nek megfelelő járművek további engedélyezése esetén	Az NBH a lehető leghamarabb, de a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 23. cikkének (7) bekezdésében az alábbiak tekintetében meghatározott időkereten belül meghozza határozatát: (a) az engedélyezési dokumentáció benyújtását követően			
	(b) adott esetben a nemzeti biztonsági hatóság által kért kiegészítő információk benyújtását követően			



A referenciadokumentum 1. része – Alkalmazási útmutató

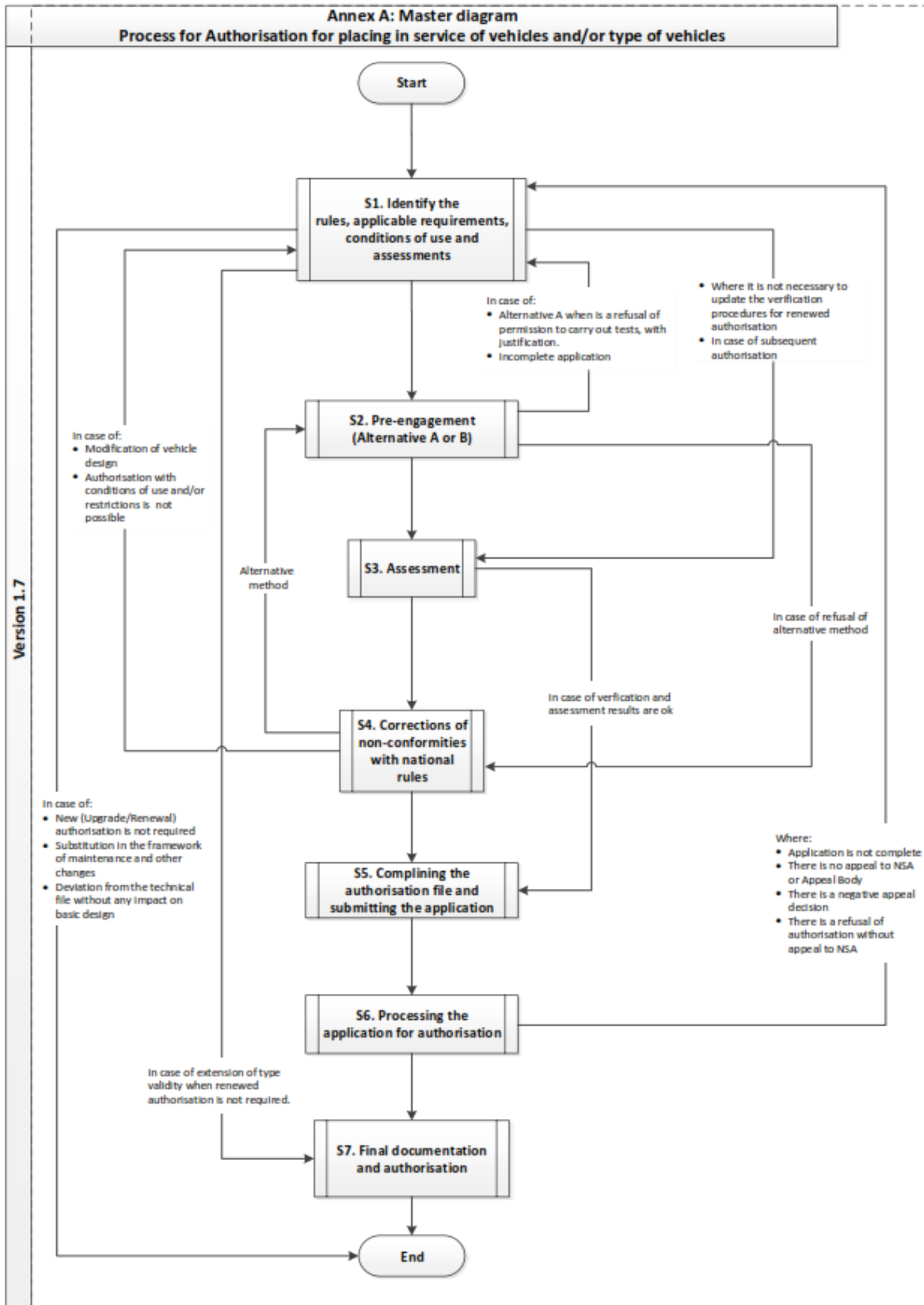
	(c) adott esetben a nemzeti biztonsági hatóság által kért vizsgálatok eredményeinek benyújtását követően			
ÁME-nek nem megfelelő járművek további engedélyezése esetén	Az NBH a lehető leghamarabb, de a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 25. cikkének (5) bekezdésében az alábbiak tekintetében meghatározott időkereten belül meghozza határozatát: (a) az engedélyezési dokumentáció benyújtását követően			
	(b) adott esetben a nemzeti biztonsági hatóság által kért kiegészítő információk benyújtását követően			
	(c) adott esetben a nemzeti biztonsági hatóság által kért vizsgálatok eredményeinek benyújtását követően			
Minden további engedélyezés esetén, az ÁME-nek megfelelő és az ÁME-nek nem megfelelő járművek esetében	Az adott szereplő – különösen az IM – közreműködésével zajló vizsgálatok/ellenőrzések (beleértve a hálózattal való összeegyeztethetőséget is), legkésőbb a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 23. cikkének (6) bekezdésében és 25. cikkének (4) bekezdésében meghatározott határidőig			
	Az az időkeret, amelynek leteltével a járművet a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 21. cikkének (8) bekezdése értelmében hallgatólagosan engedélyezettnek kell tekinteni			

II. MELLÉKLET: AZ ENGEDÉLYEZÉSI FOLYAMAT SZAKASZAI

A folyamat a háttér-információk megadásán kívül nyolc szakaszból áll. A háttér-információk megadása a folyamat leírásának előfeltétele.

A folyamat szakaszai:

- 1. szakasz: A szabályok, alkalmazandó követelmények, használati feltételek és értékelések meghatározása;
 - 1. szakasz – 1. alszakasz: Döntés az engedélyezési esetről;
 - 1. szakasz – 2. alszakasz: ÁME-(k)től való eltérés;
- 2. szakasz
 - Előzetes kötelezettségvállalás
 - Előzetes kötelezettségvállalás
 - A. alternatíva (amikor a vizsgálatokat úgy végzik el, hogy a vizsgálatok engedélyezése céljából bevonnak egy illetékes szervezetet):
 - B. alternatíva (amikor a vizsgálatokat úgy végzik el, hogy nem vonnak be illetékes szervezetet):
 - 1. alszakasz: A javaslat értékelése az alapvető követelmények teljesítésének alternatív módszere tekintetében;
 - 2. alszakasz: Pályatesten végzett vizsgálatok elvégzésére szóló engedély;
- 3. szakasz: Értékelés;
- 4. szakasz: A nemzeti szabályoknak nem megfelelő elemek korrekciója;
- 5. szakasz: Az engedélyezési dokumentáció összeállítása és a kérelem benyújtása;
- 6. szakasz: Az engedélyezési kérelem feldolgozása:
 - 1. alszakasz: Fellebbezés;
- 7. szakasz: Végleges dokumentáció és engedély;
- 8. szakasz: A járműengedély nemzeti járműnyilvántartásban való nyilvántartásba vétele.



1. szakasz: A szabályok, alkalmazandó követelmények, használati feltételek és értékelések meghatározása

Döntés az alkalmazandó engedélyezési esetről

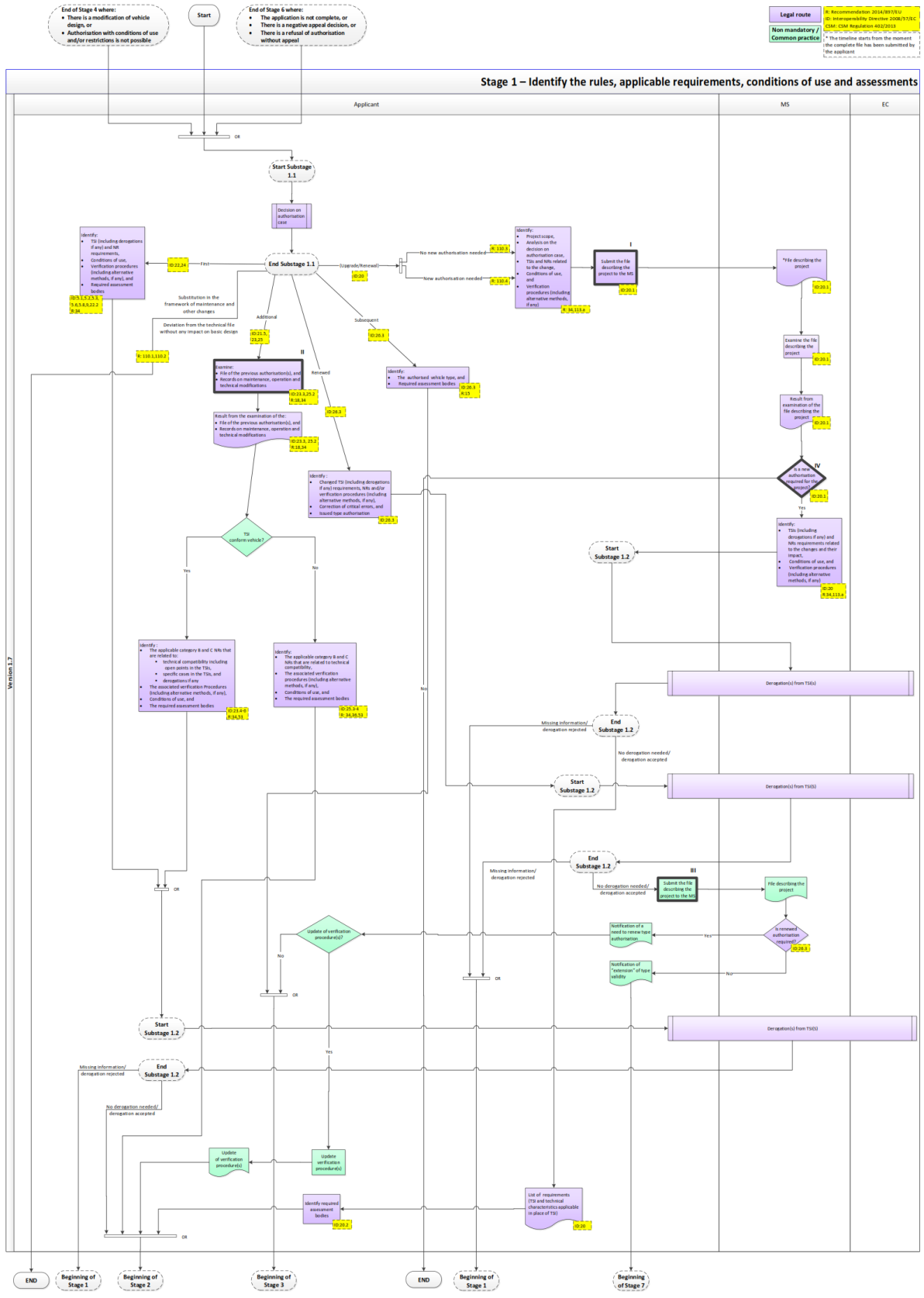
Az 1. szakasz első lépésében a kérelmezőnek el kell döntenie, hogy melyik engedélyezési eset alkalmazandó, kivéve azokat az új engedélyezési eseteket, amelyekben a döntést a tagállam hozza meg. Felújítás vagy korszerűsítés esetében a kérelmezőnek tájékoztatnia kell a tagállamot, hogy megtudja: szükség van-e új engedélyre, vagy sem. Ez a döntés a nemzeti jogi keretről szóló dokumentációban található háttér-információkon alapul.

Megjegyzés: A változtatások között lehet szoftvermódosítás is.

A nemzeti jogi keretről a folyamatábrák kiegészítéseként szolgáltatandó információk

Az alábbiakat kell részletezni:

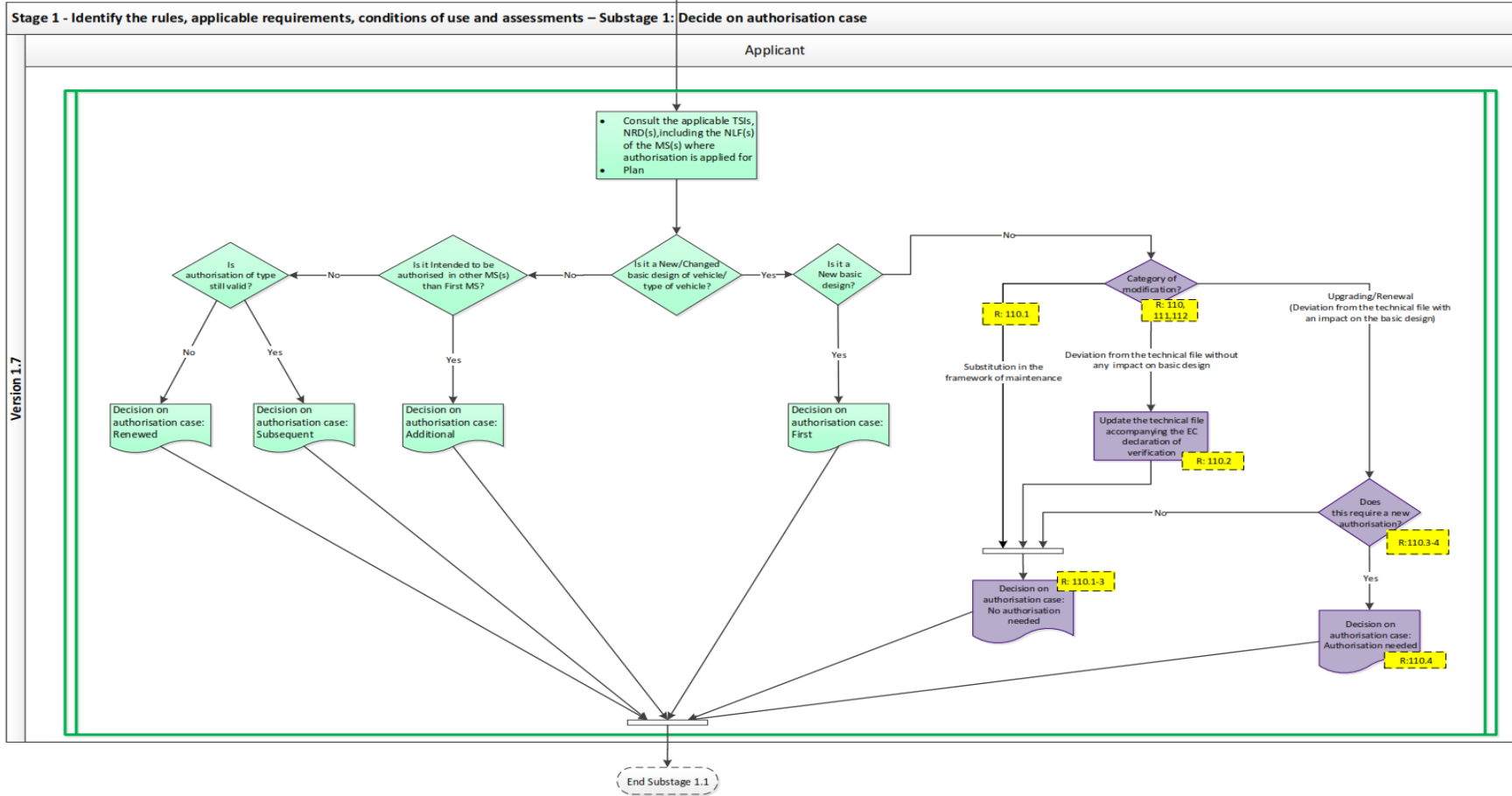
- a projektet leíró dokumentáció tartalmára vonatkozó követelmények felújítás/korszerűsítés esetén;
- az előző engedély(ek) dokumentációinak tartalmára vonatkozó követelmények;
- a karbantartással, üzemeltetéssel és változtatásokkal kapcsolatos nyilvántartás tartalmára vonatkozó követelmények;
- a projektet leíró dokumentáció tartalmára vonatkozó követelmények megújított engedély esetén;
- az új engedélyezés kritériumai.





Non mandatory/
Common practice
Legal route

R: Recommendation
2014/897/EU



2. szakasz: Előzetes kötelezettségvállalás (A. alternatíva/B. alternatíva)

Az előzetes kötelezettségvállalás általános „bevált gyakorlatként” kapott helyet a folyamatban.

A folyamat leírása

A folyamatot a folyamatábrára írja le. Az alábbi szakasz kiegészítő magyarázatokat tartalmaz.

A nemzeti szabályok tekintetében az egyes tagállamokra vonatkozó értékeléseket, a kapcsolódó hitelesítési eljárásokat és a szükséges bizonyítékot a referenciadokumentum 2. része tartalmazza.

Az előzetes kötelezettségvállalási szakaszban a különböző szereplők feladatköre az alábbi területekre terjed ki:

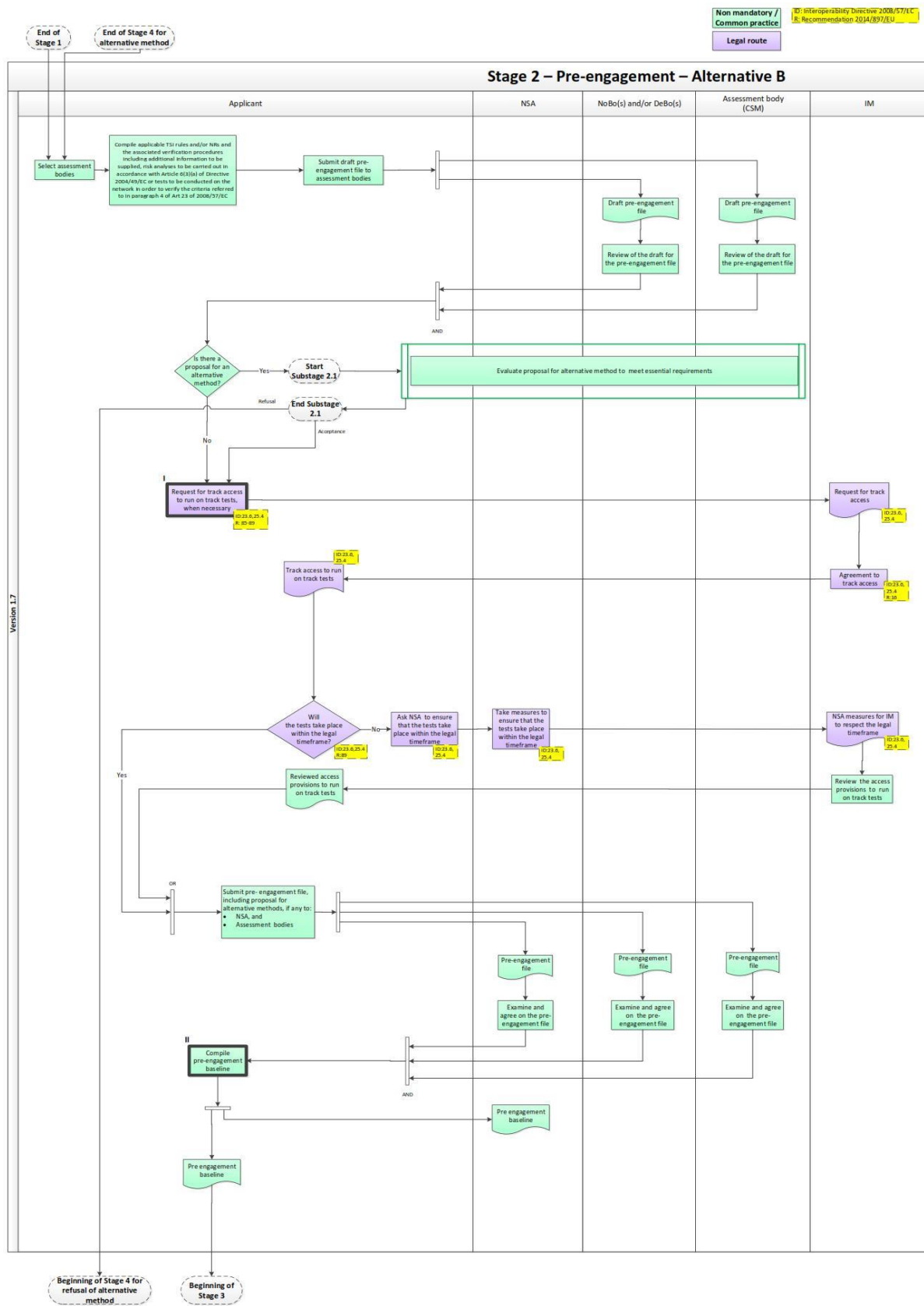
- Kérelmező – az előzetes kötelezettségvállalás minden területe.
- NBH – az alkalmazandó szabályok, beleértve a pályatesten végzett vizsgálatokra vonatkozó különös nemzeti rendelkezéseket.
- Értékelő szervek – a kérelmezővel folytatott egyeztetések.
- Pályahálózat-működtető – a vizsgálatok elvégzéséhez szükséges hozzáféréshez.
- Illetékes szervezet – a tagállam által van előírva az A. alternatíva esetén.

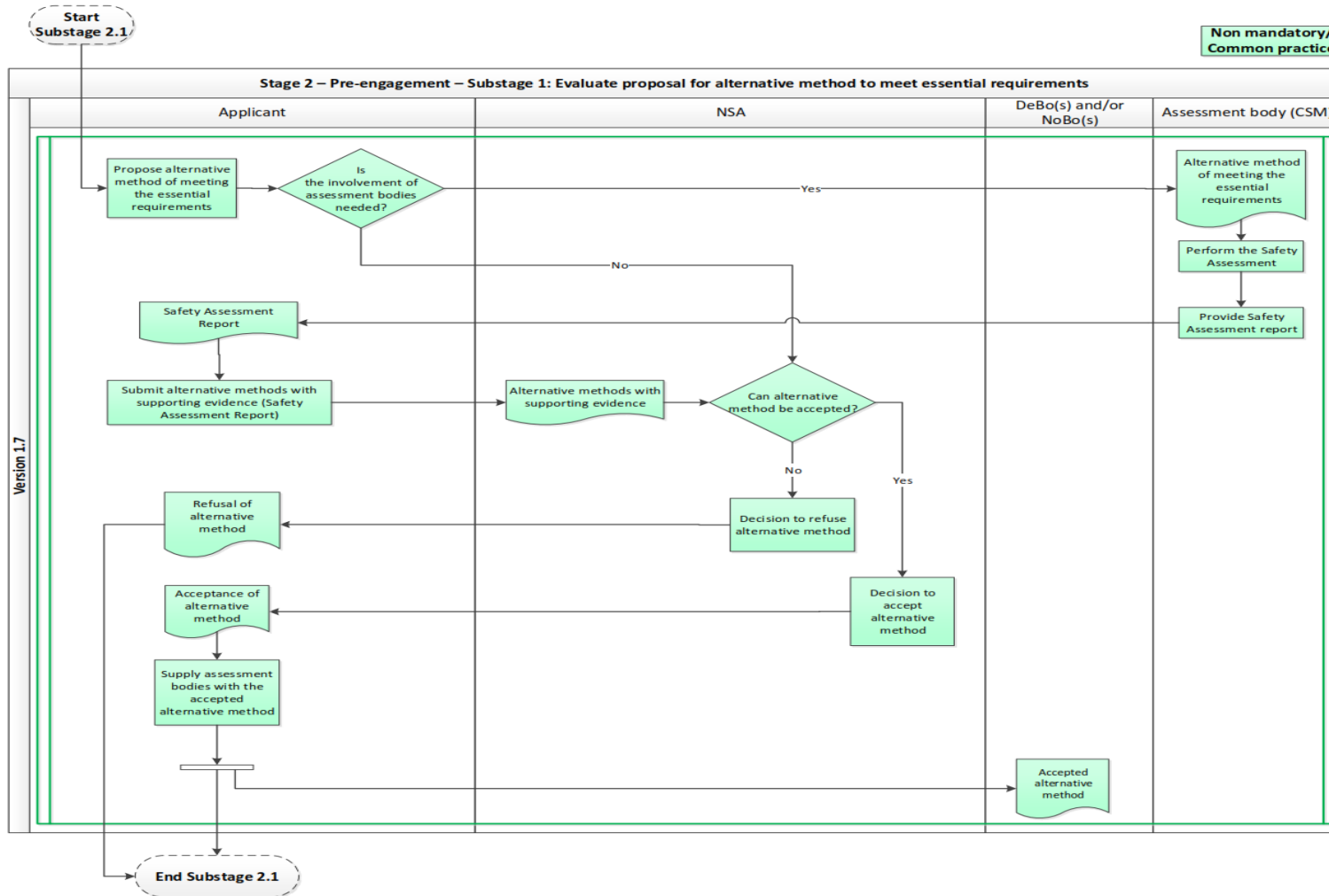
E szakasz eredménye az érintett szereplők által jóváhagyott előzetes kötelezettségvállalási referenciac feltételek meghatározása.

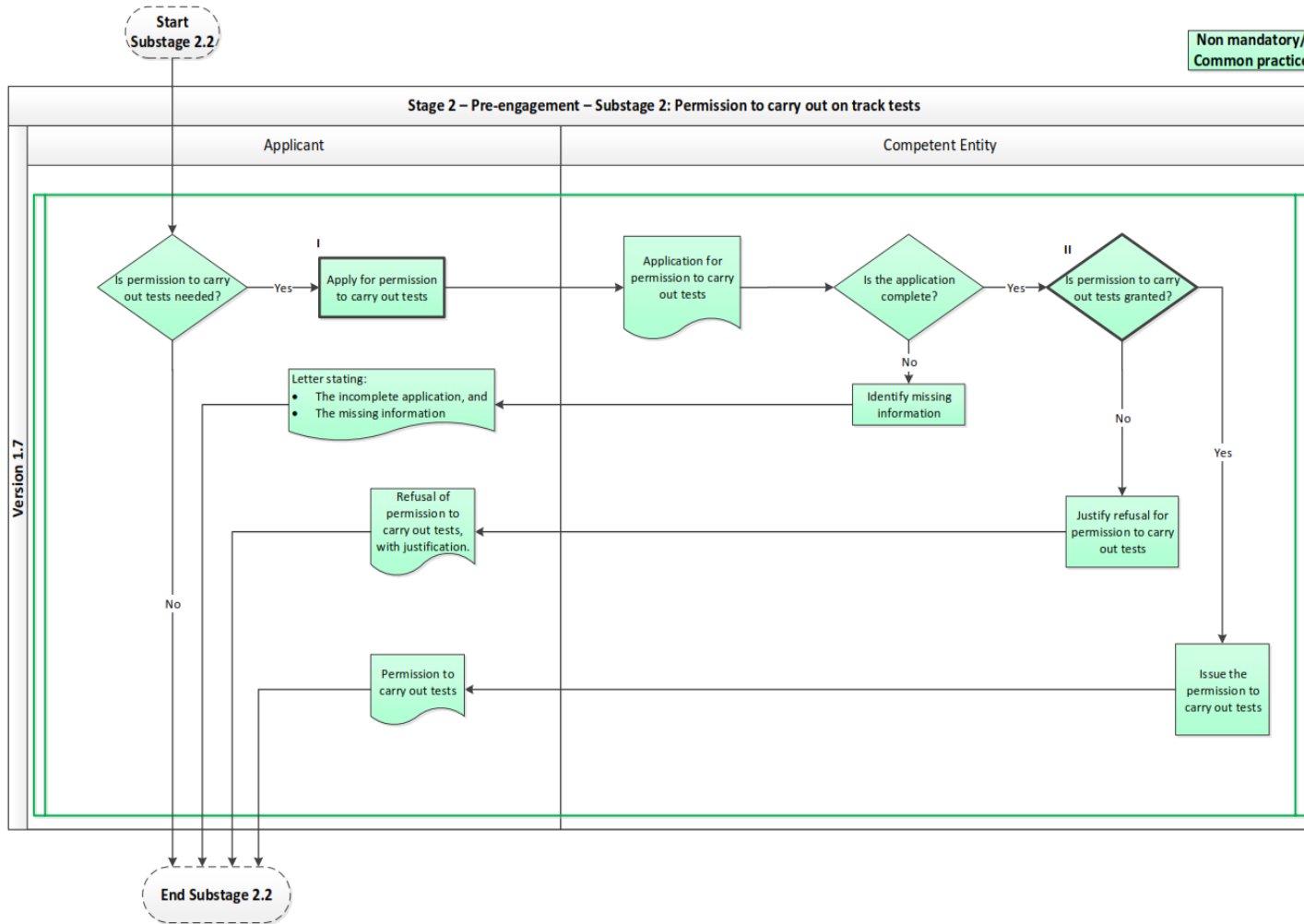
A nemzeti jogi keretről a folyamatábrák kiegészítéseként szolgáltatandó információk

Az alábbiakat kell részletezni:

- a pályatesten végzett vizsgálatok feltételeinek meghatározását célzó eljárás;
- az előzetes kötelezettségvállalási referenciac feltételek meghatározását célzó eljárás;
- a vizsgálatok végrehajtásához készített engedélykérelemre vonatkozó követelmények és a kérelem tartalma;
- a vizsgálatok végrehajtási engedélyének megadásáról szóló döntés kritériumai.







3. szakasz: Értékelés

Az értékelés a járművek üzembehelyezési folyamatának a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvben említett egyik szakasza.

A folyamat leírása

Ez a szakasz magában foglalja a járműtípus/jármű engedélyezéséhez szükséges összes értékelést; az értékelésekkel kapcsolatos részletekre (alrendszerek, alrendszerek részei, a hitelesítés szakaszai, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek) azonban ez a dokumentum nem tér ki.

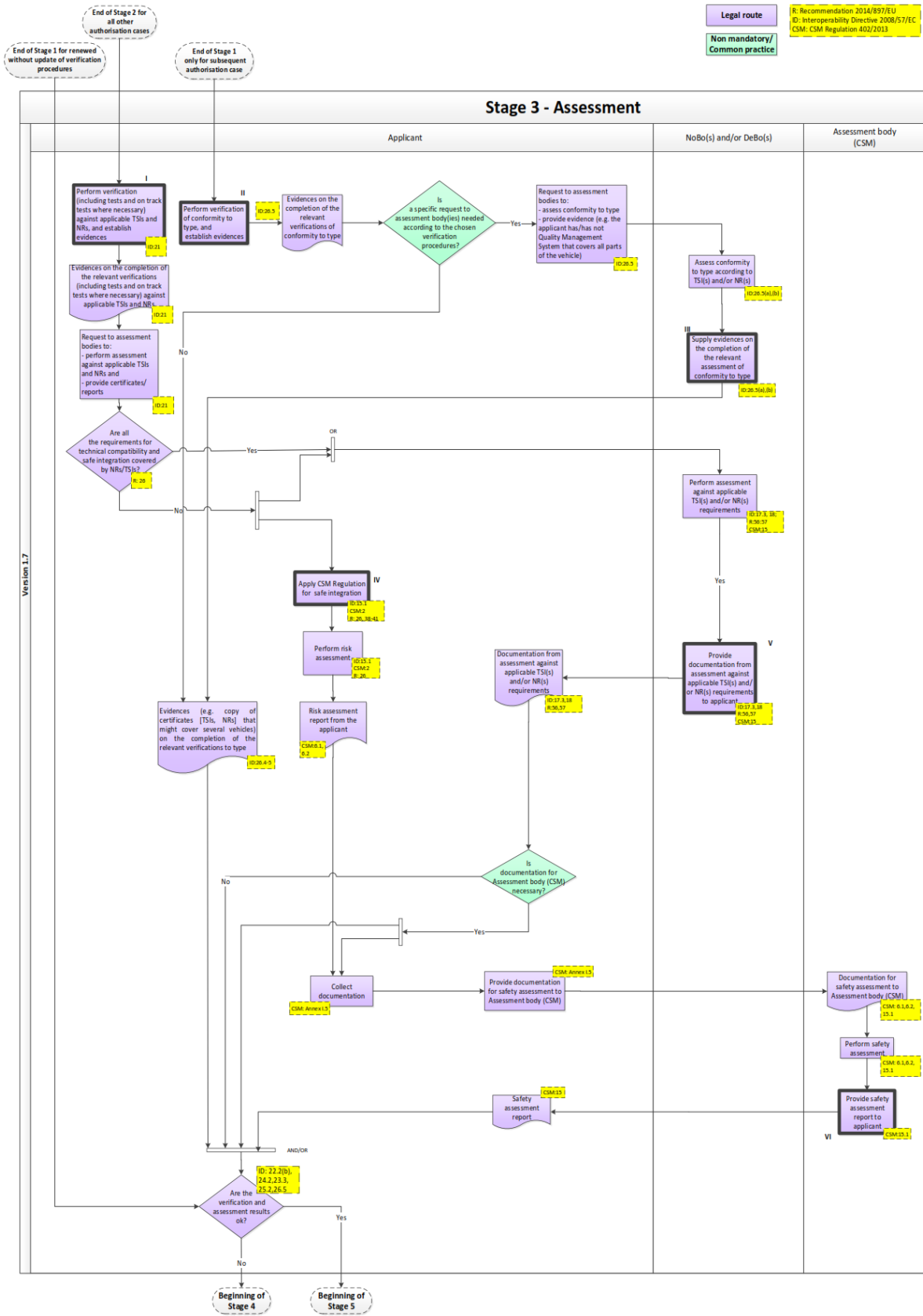
Minden értékelő szerv felelős az elvégzett értékelések dokumentációjának összeállításáért.

A kérelmező végzi el a hitelesítéseket és mutatja be az ellenőrzési bizonyítékokat.

A nemzeti jogi keretről a folyamatábrák kiegészítéseként szolgáltatandó információk

Az alábbiakat kell részletezni:

- a kockázatértékeléssel összefüggő követelmények;
- a bizonyítékokkal összefüggő követelmények;
- a biztonsági értékelési jelentés tartalmára vonatkozó követelmények.



4. szakasz: A nemzeti szabályoknak nem megfelelő elemek korrekciója

A szabályoknak teljes mértékben meg kell felelni (kivéve az ÁME-(k)től és/vagy a nemzeti szabály(ok)tól való engedélyezett eltérés esetén), ezért a kérelmezőnek mindössze két lehetősége van: a kialakítás megváltoztatása vagy a használati feltételek módosítása.

A folyamat leírása

A korrekciós intézkedések addig ismételhetők, amíg teljesülnek a megfelelőség feltételei.

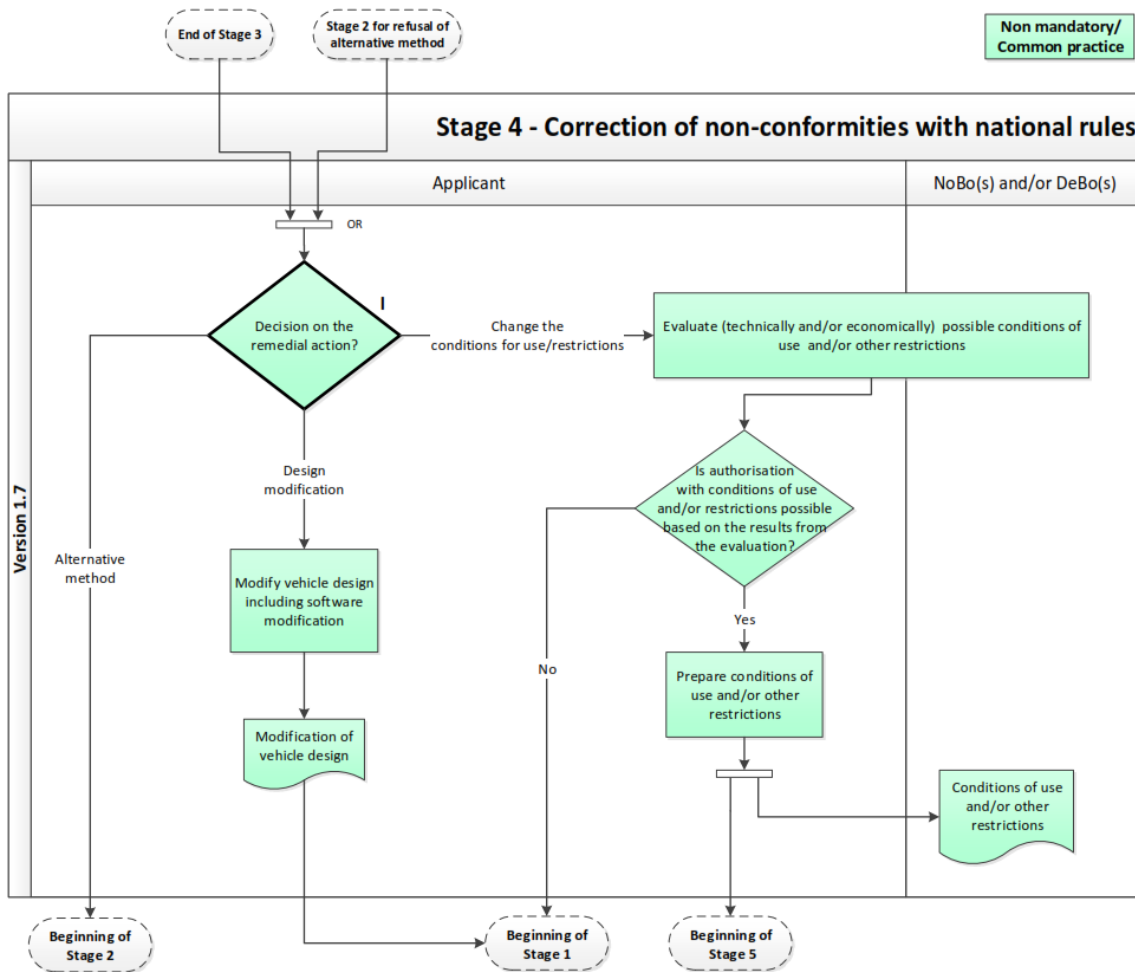
A használati feltételekre, illetve más korlátozásokra vonatkozó javaslatoknak a 3. szakasz alapján szükséges értékeléseken kell alapulniuk. A korlátozásokat, amennyire lehetséges, el kell kerülni.

Megjegyzés: Az üzembehelyezési engedélyezést még a jármű gyakorlati üzembe helyezése előtt kell végrehajtani. A járművek használatát és biztonságos üzemeltetését (mind az üzemeltetést, mind a karbantartást) a vasúttársaság biztonságirányítási rendszere szabályozza. Az NBH az üzembehelyezési engedélyekkel összefüggésben, az üzemeltetés és a karbantartás tekintetében mindössze a jármű tervezett üzemállapotát ellenőrzi.

A nemzeti jogi keretről a folyamatábrák kiegészítéseként szolgáltatandó információk

Az alábbiakat kell részletezni:

- esetleges korrekciós intézkedések: alternatív módszer, a kialakítás módosítása, a használati feltételek vagy a korlátozások módosítása; valamint
- a korrekciós intézkedéssel kapcsolatos döntéshozatal kritériumai.



5. szakasz: Az engedélyezési dokumentáció összeállítása és a kérelem benyújtása

A folyamat leírása

Az engedélyezési dokumentáció összeállítása magában foglalja a kérelemhez szükséges támogató dokumentáció összegyűjtéséhez kapcsolódó összes tevékenységet.

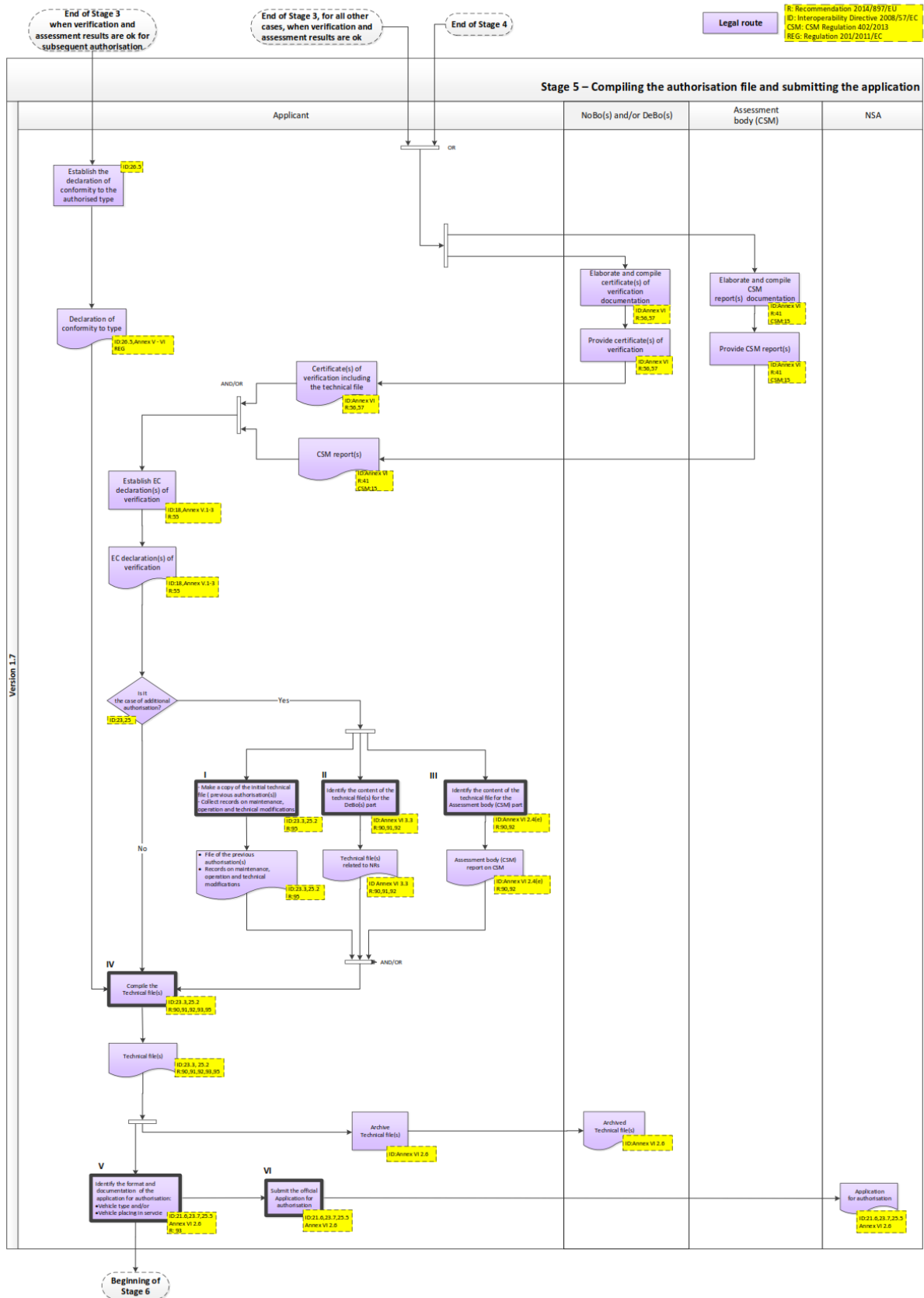
Az engedélyezési kérelem benyújtása hivatalosan akkor történik meg, ha a megállapodás szerinti hatókör tekintetében teljes az engedélyezési dokumentáció.

A tanúsítványoknak a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvben leírtaknak megfelelően tartalmazniuk kell a használati feltételeket, illetve az esetleges korlátozásokat.

A nemzeti jogi keretről a folyamatábrák kiegészítéseként szolgáltatandó információk

Az alábbiakat kell részletezni:

- az engedélyezési dokumentáció (beleértve a műszaki dokumentációt is) tartalmára vonatkozó követelmények;
- az engedélyezési dokumentáció összeállítása során figyelembe veendő egyértelmű ellenőrző lista esetleges megléte;
- a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv végrehajtását megelőzően megadott engedély esetében elfogadható dokumentáció;
- a hivatalos kérelem tartalma és a vonatkozó követelmények;
- adott esetben a hivatalos kérelem benyújtására az előzetes kötelezettségvállalástól számítva rendelkezésre álló időkeret.



6. szakasz Az engedélyezési kérelem feldolgozása

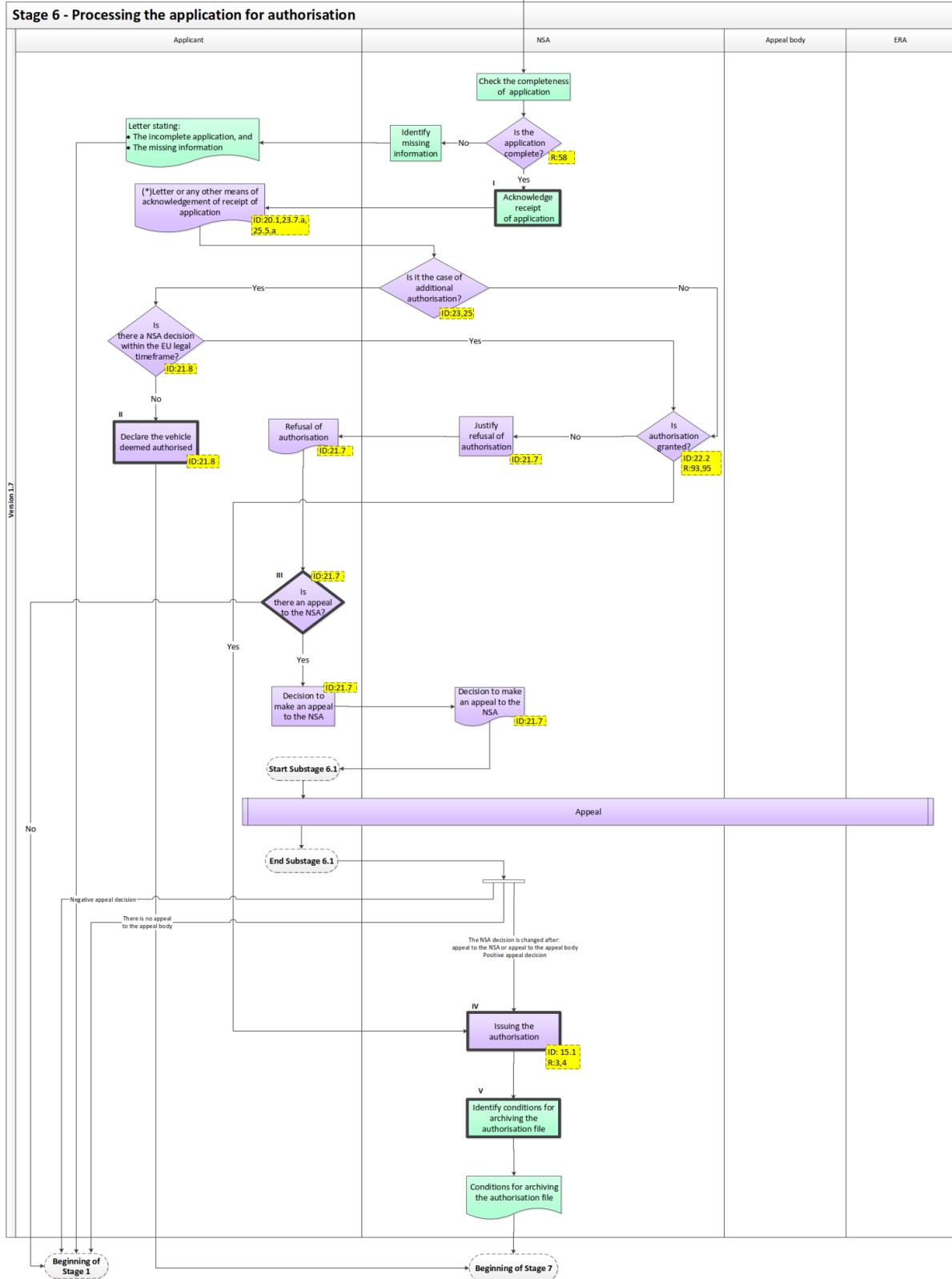
A nemzeti jogi keretről a folyamatábrák kiegészítéseként szolgáltatandó információk

Az alábbiakat kell részletezni:

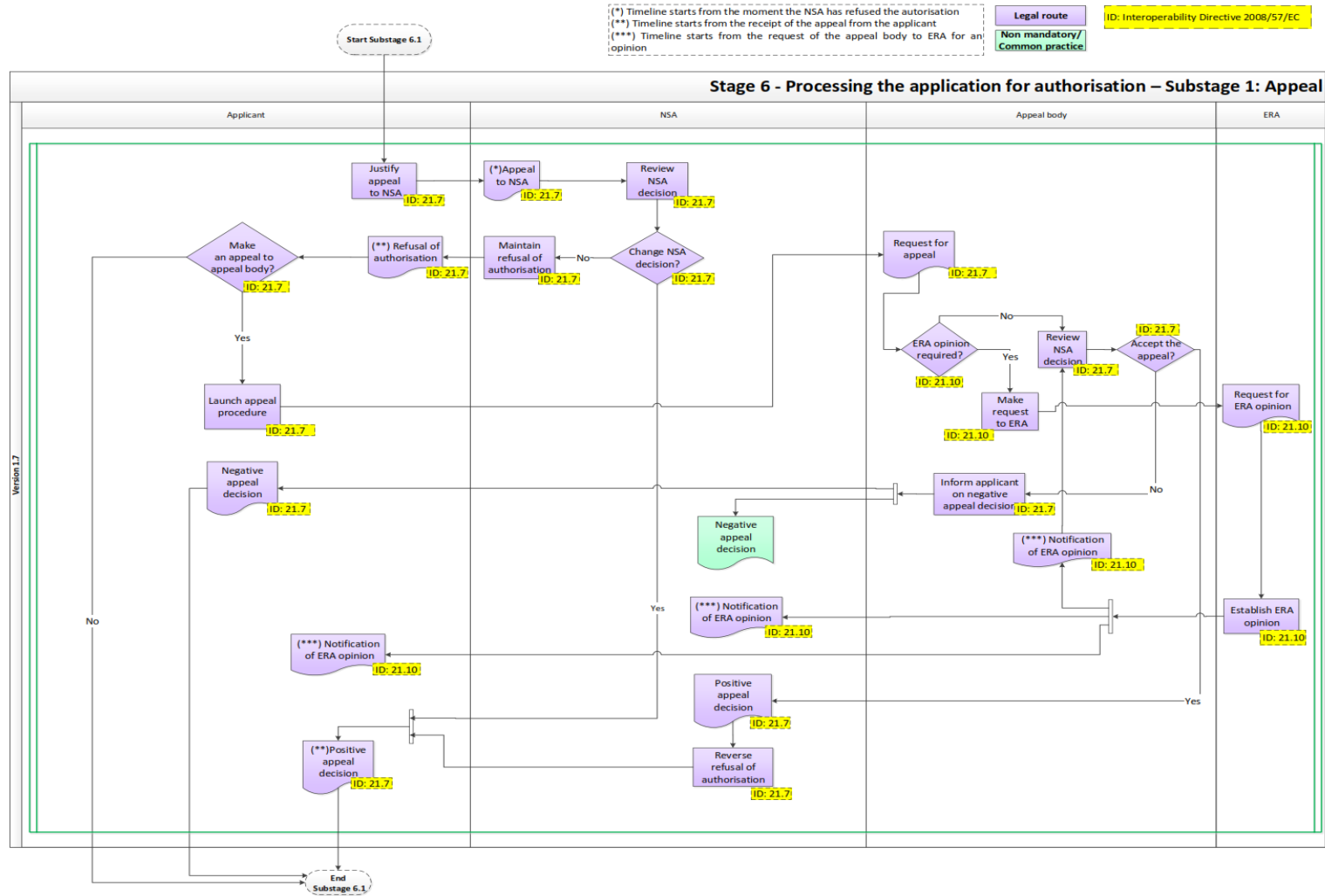
- a kérelem kézhezvételének nyugtázására vonatkozó követelmények;
- az engedély kiadására vonatkozó követelmények;
- az NBH-hoz való fellebbezésre vonatkozó követelmények;
- az NBH-hoz benyújtandó fellebbezés indokolására vonatkozó tartalmi követelmények;
- a fellebbviteli szervhez való fellebbezésre vonatkozó követelmények;
- az engedélyezési kérelem NBH általi archiválására vonatkozó követelmények;
- a hallgatóságos engedélyre vonatkozó követelmények.

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

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



A referenciadokumentum 1. része – Alkalmazási útmutató



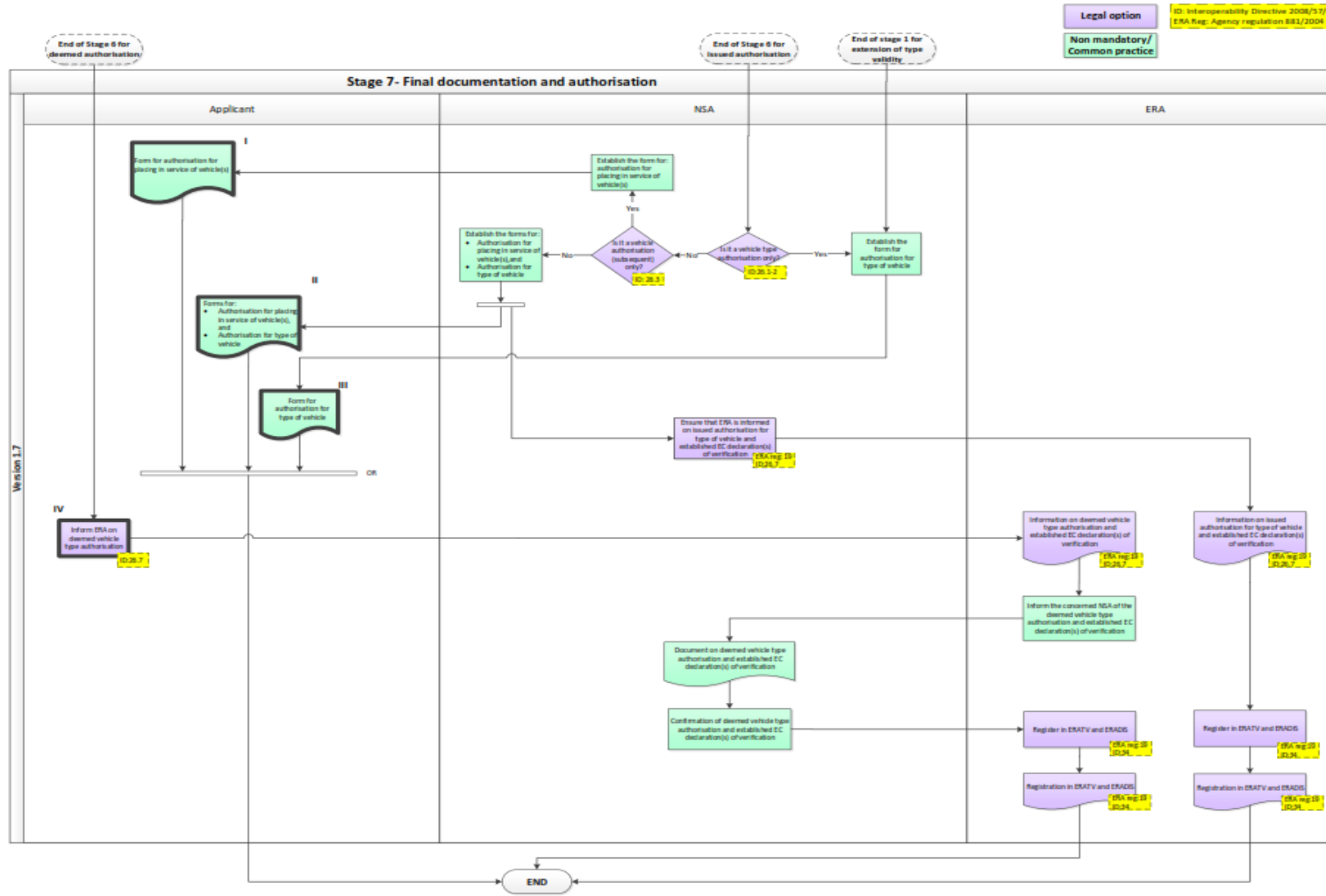
7. szakasz: Végleges dokumentáció és engedély

A nemzeti jogi keretről a folyamatábrák kiegészítéseként szolgáltatandó információk

Az alábbiakat kell részletezni:

- a (járműtípusra, illetve jármű üzembe helyezésére) kiadott engedély formátuma;
- eljárás az Ügynökség hallgatólagos járműtípusokról való tájékoztatására.

A referenciadokumentum 1. része – Alkalmazási útmutató



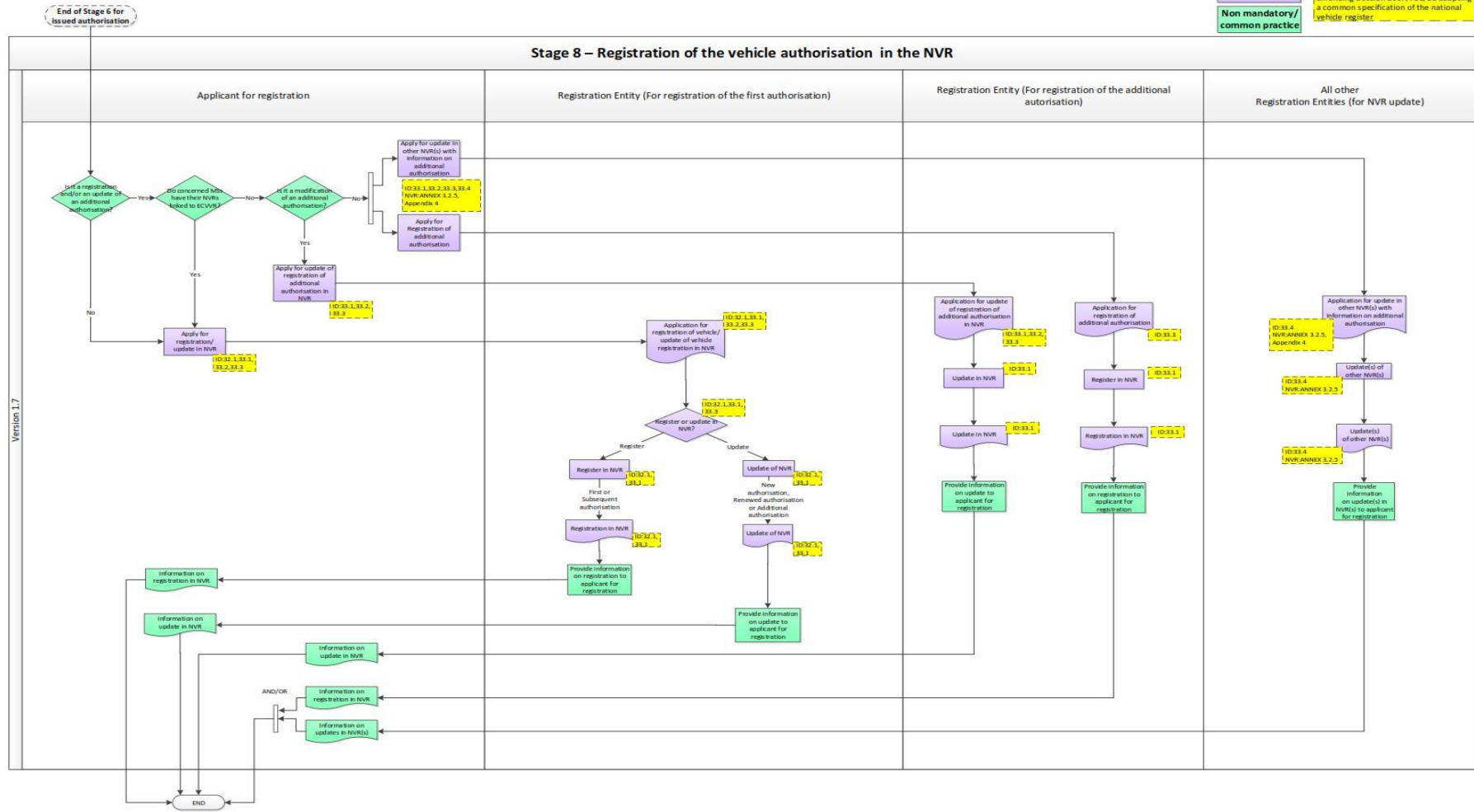
8. szakasz: A járműengedély nyilvántartásba vétele

Megjegyzés: Amint azt az Alkalmazási útmutató 2.0. változata is említi, a nemzeti járműnyilvántartásban való nyilvántartásba vétel nem része az engedélyezési folyamatnak, mivel arra az engedélyezés után kerül sor. Ezt a szakaszt a gyakorlati folyamat leírását kérő nagyszámú megkeresés miatt illesztették be.



Legal option
Non mandatory/ common practice

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



NB: A kérelmezők számára ajánlott, hogy az engedélyezési folyamat során töltsék ki ezt a sablont, mert az kielégíti az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartására (ERATV-nyilvántartásra) vonatkozó jogszabályi követelményeket, ugyanakkor teljes körű információt nyújt az engedélyezési folyamat valamennyi résztvevőjének.

III. MELLÉKLET: KÉRELEMSABLON

Cím (A jármű megnevezése és a kérelmező saját hivatkozási száma)

A sablon státusa

**ELŐZETES
KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS**

ÉRTÉKELÉS

**ENGEDÉLYEZÉSI
DOKUMENTÁCIÓ**

Változatkezelés

Változat:

Változat dátuma:

1 KÉRELMEZŐ

A kérelmező neve

Postacím

Irányítószám

Város/ország

Telefon

Hivatalos e-mail cím

Honlap

2 KAPCSOLATTARTÓ SZEMÉLY

Név

Megszólítás/feladatkör

Telefon

E-mail

Teherkocsik, A BIZOTTSÁG 321/2013/EU RENDELETE

European Railway Agency

A FELHÍVÁS DOKUMENTUM 1. RÉSZE – Alkalmazási útmutató

3 AJÁNLATKÉRŐ

Az ajánlatkérő neve

Az ajánlatkérő azonos a kérelmezővel

Postacím

Irányítószám

Város/ország

Telefon

Hivatalos e-mail cím

Honlap

4 A KÉRELEM A KÖVETKEZŐHÖZ KAPCSOLÓDIK: Hiv.: a 2008/57/EK irányelv II. mellékletének 2.6. pontja**Dízel és/vagy villamos motorvonatok** Szerelvény Villamos és/vagy dízel többrészes egység Motorkocsi**Dízel és/vagy villamos vontatójárművek** Mozdony Tolatómozdony**Személykocsik és más kapcsolódó kocsik** Vezethető kocsi Pogyáskocsi Kocsi Személygépjármű-szállító kocsi Fix egységként működő kocsicsoport**A vasúti infrastruktúra építését és karbantartását szolgáló mobil berendezések** Vasúti munkagépek Infrastruktúra-ellenőrző járművek Teherkocsik, ideértve a tehergépkocsik szállítására tervezett járműveket**5 A JÁRMŰ(VEK) ÉS A MŰSZAKI KOMPATIBILITÁST MEGVALÓSÍTÓ HASZNÁLNI KÍVÁNT HÁLÓZATOK FELHASZNÁLÁSI CÉLJA.**



Kérjük, nevezze meg az összes „kódolt korlátozást” (a nemzeti járműnyilvántartásról szóló határozatból, az ERA/GUI/01-2012/INT dokumentumból és az ERATV-nyilvántartásból)	
Kérjük, nevezze meg az összes „kódolatlan korlátozást” (ERA/GUI/01-2012/INT és ERATV-nyilvántartás)	
6 A kérelem típusa:	
<input type="checkbox"/> Járműtípus/jármű első engedélyezése	
<input type="checkbox"/> Korszerűsített/felújított járműtípus/jármű új engedélyezése	
<input type="checkbox"/> Valamely uniós tagállam által már engedélyezett járműtípus/jármű további engedélyezése ÁME-nek megfelelő és nem megfelelő járművek esetében	
<input type="checkbox"/> Lejárt érvényességű típusjávahagyás megújítását célzó engedélyezés	
<input type="checkbox"/> Engedélyezett járműtípusnak megfelelő járművek engedélyezése (azonos típusú járművek engedélyezése)	
7 Korábbi járműengedély(ek)	
Korábbi járműengedély: Van: <input type="checkbox"/> Nincs: <input type="checkbox"/>	
NBH	
Üzembehelyezési engedély dátuma	
EIN hivatkozási szám	

8 Az engedélyezési projekt alkalmazási köre és meghatározása
Általános információk az engedélyezési projektről
Műszaki hatály és kapcsolódási pontok





Az engedélyezési projekt terve, ütemterve és mérföldkövei

A projekt kezdő dátuma

A szerződés aláírásának dátuma

A műszaki dokumentáció elkészítésének (várható) dátuma

A műszaki dokumentáció elkészítésének (tényleges) dátuma

Üzembehelyezési engedély (várható) dátuma

Az első üzem (várható) dátuma

Kért derogációeltérések az alábbi ÁME-változat(ok)tól – kérjük, adja meg, hogy miért kérnek derogációt



9 TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV		
	Paraméter	
0	A típus meghatározása	
0,1	TÍPUS	
0,2	Az e típushoz tartozó típuskivitelek	
0,3	Az ERATV-ben való rögzítés dátuma	
1	Általános információk	
1,1	Típusnév	
1,2	Alternatív típusnév	
1,3	A gyártó neve	
1,4	Kategória	
1,5	Alkategória	
2	Az ÁME-knek való megfelelés	
2,1	Az ÁME-nek való megfelelés	
2,2	Hivatkozás az „EK-típusvizsgálati tanúsítványok”-ra (az SB modul alkalmazása esetén) és/vagy az „EK-tervizsgálati tanúsítványok”-ra (az SH1 modul alkalmazása esetén)	
2,3	Alkalmazható különleges esetek (amelyekre vonatkozóan megfelelőség-ellenőrzés történt)	
2,4	A nem teljesített ÁME-pontok	
3	Engedélyek	
3,1	Engedélyezés itt:	
3.1.1	Az engedélyező tagállam	
3.1.2	Jelenlegi státus	



3.1.2.1	Státus	
3.1.2.2	Engedély érvényessége (ha meg van határozva)	
3.1.2.3	Kódolt korlátozások	
3.1.2.4	Kódolatlan korlátozások	
3.1.3	Archív adatok	
3.1.3.1	Eredeti engedély	
3.1.3.1.1	Dátum	
3.1.3.1.2	Az engedély jogosultja	
3.1.3.1.3	Engedélyezési dokumentumra való hivatkozás	
3.1.3.1.4	Nemzeti tanúsítványra való hivatkozások (adott esetben)	
3.1.3.1.5	Paraméterek, amelyek tekintetében értékelték a hatályos nemzeti szabályoknak való megfelelést	
3.1.3.1.6	Megjegyzések	
3.1.3.X	Engedély módosítása	
3.1.3.X.1	Módosítás típusa	
3.1.3.X.2	Dátum	
3.1.3.X.3	Az engedély jogosultja (adott esetben)	
3.1.3.X.4	Engedélyezésmódosítási dokumentumra való hivatkozás	
3.1.3.X.5	Nemzeti tanúsítványra való hivatkozások (adott esetben)	
3.1.3.X.6	Alkalmazandó nemzeti szabályok (adott esetben)	
3.1.3.X.7	Megjegyzések	
3.X	Engedélyezés itt:	
4	A jármű műszaki jellemzői	
4,1	Általános műszaki jellemzők	
4.1.1	Vezetőállás száma	
4.1.2	Sebesség	
4.1.2.1	Legnagyobb tervezési sebesség	
4.1.2.2	Legnagyobb sebesség (üresen)	



4.1.3	Nyomtáv	
4.1.4	Használati feltételek a vonat-összeállítás tekintetében	
4.1.5	Többrétű működésben egymáshoz kapcsolt szerelvények vagy mozdonyok maximális száma	
4.1.6	Egységként működő teherkocsicsoport elemeinek száma (csak az „egységként működő teherkocsicsoport” alkategória esetén)	
4.1.7	Betűjel	
4.1.8	A típus teljesíti az egyik tagállam által kibocsátott engedély érvényességéhez szükséges feltételeket egy másik tagállamban	
4.1.9	Veszélyes áruk, amelyek szállítására a jármű alkalmas (tartánycód)	
4.1.10	Strukturális kategória	
4,2	Kinematikus járműszerkezeti szelvény	
4.2.1	Kinematikus járműszerkezeti szelvény (interoperábilis szelvény)	
4.2.2	Kinematikus járműszerkezeti szelvény (egyéb, a kinematikus módszerrel értékelt szelvények)	
4,3	Környezeti feltételek	
4.3.1	Hőmérsékleti tartomány	
4.3.2	Tengerszint feletti magasság	
4.3.3	Hó-, jég- és jégesőviszonyok	
4.3.4	Zúzottkőfelverés (csak a $v \geq 190$ km/h járművek esetében)	
4,4	Tűzvédelem	
4.4.1	Tűzvédelmi kategória	



4,5	Tervezési tömeg és terhelések	
4.5.1	A különböző vonalkategóriák megengedett terhelhetősége	
4.5.2	Tervezési tömeg	
4.5.2.1	Tervezési tömeg menetkész állapotban	
4.5.2.2	Tervezési tömeg átlagos hasznos teher mellett	
4.5.2.3	Tervezési tömeg rendkívüli hasznos teher mellett	
4.5.3	Statikus tengelyterhelés	
4.5.3.1	Statikus tengelyterhelés menetkész állapotban	
4.5.3.2	Statikus tengelyterhelés átlagos/maximális hasznos teher mellett a tehervagonok esetében	
4.5.3.3	Statikus tengelyterhelés rendkívüli hasznos teher mellett	
4.5.4	Kvázi statikus vezetőerő (ha meghaladja az ÁME-ben meghatározott vagy meg nem határozott határt)	
4,6	A járművek dinamikai viselkedése	
4.6.1	Túlemelésihiány (maximális kompenzálatlan oldalirányú gyorsulás), amely tekintetében a járművet értékelték	
4.6.2	Túlemelésihiányt kiegyensúlyozó rendszerrel ellátott jármű („billenő jármű”)	
4.6.3	Az egyenértékű kúposság (vagy a kopott kerékprofil) üzemi határértékei, amelyek tekintetében a járművet tesztelték	
4,7	Fékezés	
4.7.1	Maximális lassulás	





4.7.2	Üzemi fékezés	
4.7.2.1	Fékezési teljesítmény meredek lejtőn átlagos hasznos teher mellett	
4.7.2.1.1	Az ÁME referenciaesete	
4.7.2.1.2	Sebesség (ha nincs referenciaeset feltüntetve)	
4.7.2.1.3	Lejtés (ha nincs referenciaeset feltüntetve)	
4.7.2.1.4	Távolság (ha nincs referenciaeset feltüntetve)	
4.7.2.1.5	Idő (ha a távolság nincs megadva) (ha nincs referenciaeset feltüntetve)	
4.7.3	Rögzítőfék	
4.7.3.1	E típus valamennyi járművét fel kell szerelni rögzítőfékekkel (a rögzítőfék kötelező e járműtípus számára)	
4.7.3.2	Rögzítőfék típusa (ha a járműbe be van szerelve)	
4.7.3.3	Maximális lejtési szög, amelynél az egység csak a rögzítőfék használatával álló helyzetben marad (ha a jármű rögzítőfékekkel van felszerelve)	
4.7.4	A járműbe beszerelt fékrendszerek	
4.7.4.1	Örvényáramú fék	
4.7.4.1.1	Beszerelt örvényáramú fék	
4.7.4.1.2	Lehetőség az örvényáramú fék használatának megakadályozására (csak örvényáramú fékekkel felszerelt jármű esetében)	
4.7.4.2	Mágnesfék	
4.7.4.2.1	Beszerelt mágnesfék	



4.7.4.2.2	Lehetőség a mágnesfék használatának megakadályozására (csak mágnesfékkel felszerelt jármű esetében)	
4.7.4.3	Visszatápláló fékberendezés (csak az elektromos vontatású járművek esetében)	
4.7.4.3.1	Beszerelt visszatápláló fékberendezés	
4.7.4.3.2	Lehetőség a visszatápláló fék használatának megakadályozására (csak visszatápláló fékkel felszerelt jármű esetében)	
4,8	Geometriai jellemzők	
4.8.1	Járműhossz	
4.8.2	Minimális üzemi kerékátmérő	
4.8.3	Rendezési korlátozások	
4.8.4	Legkisebb bejárható vízszintes ívsugár	
4.8.5	Legkisebb bejárható függőleges konvex ívsugár	
4.8.6	Legkisebb bejárható függőleges konkáv ívsugár	
4.8.7	A rakodórámpa magassága (pőrekocsik és kombinált szállítás esetén)	
4.8.8	Kompon való szállításra való alkalmasság	
4,9	Felszerelés	
4.9.1	A végkapcsoló-készülék típusa (a húzó- és nyomóerők feltüntetésével)	
4.9.2	A tengelycsapágy állapotának figyelemmel kísérése (a tengelyágy túlhevülésének érzékelése)	
4.9.3	Nyomkarimakenő	





4.9.3.1	Beszerelt nyomkarimakenő	
4.9.3.2	Lehetőség a kenőeszköz használatának megakadályozására (csak nyomkarimakenővel felszerelt jármű esetében)	
4,1	Energiaellátás	
4.10.1	Energiaellátó rendszer	
4.10.2	Legnagyobb teljesítmény (minden, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetében feltüntetendő)	
4.10.3	Legnagyobb névleges áramerősség a felsővezetékben (minden, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetében feltüntetendő)	
4.10.4	Álló helyzetben az áramszedőnként felvett legnagyobb áramerősség (minden, a járműbe beszerelt egyenáramú rendszer esetében feltüntetendő)	
4.10.5	Az áramszedő és a munkavezetékek (a sínkorona felső élétől) érintkezési magassága (minden, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetében feltüntetendő)	
4.10.6	Áramszedőfej (minden, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetén feltüntetendő)	
4.10.7	A felsővezetékkel érintkező áramszedők száma (minden, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetén feltüntetendő)	



4.10.8	Két áramszedő közötti legkisebb távolság a felsővezetékkel érintkezésben (minden egyes, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetén feltüntetendő; feltüntetendő az egyrétű, és adott esetben a többrétű működésre vonatkozóan) (csak ha a felemelt áramszedők száma egynél több)	
4.10.9	Az áramszedési teljesítményre vonatkozó követelmények vizsgálatához használt felsővezeték típusa (minden egyes, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetén feltüntetendő) (csak ha a felemelt áramszedők száma egynél több)	
4.10.10	Az áramszedő csúszóbetétjének anyaga, amellyel a jármű felszerelhető (minden egyes, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetén feltüntetendő)	
4.10.11	Felszerelt automatikus leengedő készülék (minden egyes, a járműbe beszerelt energiaellátó rendszer esetén feltüntetendő)	
4.10.12	ÁME-konform, a fedélzetre felszerelt, számlázási célú energiafogyasztásmérő-eszköz	
4,11	Zajjal kapcsolatos jellemzők	
4.11.1	Elhaladási zajszint (dB(A))	
4.11.2	Referencia-feltételek között mért elhaladási zajszint	
4.11.3	Állási zajszint (dB(A))	
4.11.4	Indulási zajszint (dB(A))	





4,12	Személyszállítási jellemzők	
4.12.1	Általános személyszállítási jellemzők	
4.12.1.1	Rögzített ülések száma	
4.12.1.2	Illemhelyek száma	
4.12.1.3	Hálófülkék száma	
4.12.2	A mozgáskorlátozott utasokkal kapcsolatos jellemzők	
4.12.2.1	Elsőbbségi ülések száma	
4.12.2.2	Kerekes székek számára kialakított helyek száma	
4.12.2.3	A mozgáskorlátozottak számára kialakított illemhelyek száma	
4.12.2.4	A kerekes székekkel használható hálófülkék száma	
4.12.3	Utasok be- és kiszállása	
4.12.3.1	A jármű számára tervezett peronmagasság	
4.12.3.2	Az összes beépített fel- és leszállást segítő eszköz leírása (ha van)	
4.12.3.3	Az összes olyan mozgatható fel- és leszállást segítő eszköz leírása, amelyet a jármű tervezésekor figyelembe vettek a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME követelményeinek való megfelelés érdekében	
4,13	Fedélzeti ellenőrző-irányító rendszer (csak a vezetőfülkével felszerelt járművek esetében)	
4.13.1	Jelzőrendszer	
4.13.1.1	Fedélzeti ETCS-berendezés és szintje	



4.13.1.2	ETCS alapverzió (baseline version) (x.y). A nem teljesen kompatibilis verziókat zárójelben kell feltüntetni.	
4.13.1.3	Fedélzeti ETCS-berendezés infillfunkciós információ fogadására hurok vagy GSM-R segítségével	
4.13.1.4	Végrehajtott nemzeti ETCS-alkalmazások (NID_XUSER, 44-es csomag)	
4.13.1.5	Beszerelt B. osztályú vagy egyéb vonatbiztosítási, ellenőrzési és figyelmeztető rendszerek (rendszer, és ha szükséges, verzió)	
4.13.1.6	A különféle vonatbiztosító, ellenőrzési és figyelmeztető rendszerek közötti átkapcsolás megvalósított különleges fedélzeti műszaki feltételei	
4.13.2	Rádió	
4.13.2.1	Fedélzeti GSM-R berendezés és annak kivitele (FRS és SRS)	
4.13.2.2	GSM-R mobilkészülékek száma a vezetőállásban adatátviteli célra	
4.13.2.3	Beszerelt B. osztályú rádiórendszer (rendszer, és ha szükséges, verzió)	
4.13.2.4	A különféle megvalósított fedélzeti rádiórendszerek közötti átkapcsolás különleges műszaki feltételei	
4,14	Összeegyeztethetőség a vonatérzékelő rendszerekkel	



4.14.1	Vonatérzékelő rendszerek típusa, amelyekre tekintettel a járművet tervezték és értékelték	
4.14.2	A vonatérzékelő rendszerekkel való összeegyeztethetőséggel kapcsolatos részletes járműjellemzők	
4.14.2.1	Egymást követő tengelyek közötti maximális távolság	
4.14.2.2	Egymást követő tengelyek közötti minimális távolság	
4.14.2.3	Az első és az utolsó tengely közötti távolság	
4.14.2.4	A jármű orrának maximális hossza	
4.14.2.5	Minimális kerékabroncs-szélesség	
4.14.2.6	Minimális kerékátmérő	
4.14.2.7	Minimális nyomkarima-vastagság	
4.14.2.8	Minimális nyomkarima-magasság	
4.14.2.9	Maximális nyomkarima-magasság	
4.14.2.10	Minimális tengelyterhelés	
4.14.2.11	A kerekek közötti fém- és induktívkomponens-mentes tér	
4.14.2.12	A kerékanyag ferromágneses	
4.14.2.13	Maximális homokszórás output	
4.14.2.14	Lehetőség a homokszórás használatának megakadályozására	
4.14.2.15	A jármű fémtömege	
4.14.2.16	A kerékpár ellentétes oldali kerekei közötti maximális impedancia	



4.14.2.17	Legkisebb jármű-impedancia (a kerekek és az áramszedő között) (csak az 1 500 V vagy 3 000 V egyenárammal felszerelt járművek esetében)	
4.14.2.18	A sínekben keletkező visszavezető áramkörök által okozott elektromágneses interferenciák	
4.14.2.19	A vonat elektromágneses sugárzása, tekintettel a vonatérzékelő rendszerekkel való összeegyeztethetőségre	

10 A FEDÉLZETI ETCS ALRENDSZER ENGEDÉLYEZÉSÉHEZ SZÜKSÉGES ELLENŐRZŐ-IRÁNYÍTÓ ÉS JELZŐ ALRENDSZERRE VONATKOZÓ TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

10.1	ETCS-kijelző (vezető és gép közötti interfész) (gyártó, hardverváltozat, szoftverváltozat)	
10.2	Útmérő berendezés (gyártó, hardverváltozat, szoftverváltozat)	
10.3	A mozdonyvezető aktivitásának ellenőrzésére szolgáló eszköz (gyártó, hardverváltozat, szoftverváltozat)	
10.4	Jogi eljárásban felhasználható adatok rögzítésére szolgáló fedélzeti eszköz (gyártó, hardverváltozat, szoftverváltozat)	
10.5	GSM-R-kijelző (vezető és gép közötti interfész) (gyártó, hardverváltozat, szoftverváltozat)	



11 ENGEDÉLYEZÉSI ELJÁRÁS	
Bejelentett szervezet adatai (több bejelentett szervezet felsorolására is van lehetőség)	
Az 1. bejelentett szervezet neve	A bejelentett szervezet azonosító száma
Postacím	
Irányítószám	Város/ország
Telefon	Hivatalos e-mail cím
Honlap	
A 2. bejelentett szervezet neve	A bejelentett szervezet azonosító száma
Postacím	
Irányítószám	Város/ország
Telefon	Hivatalos e-mail cím
Honlap	



12 KIJELÖLT SZERV (több kijelölt szerv felsorolására is lehetőség van)	
Az 1. kijelölt szerv neve	
Postacím	
Irányítószám	Város/ország
Telefon	Hivatalos e-mail cím
Honlap	
A 2. kijelölt szerv neve	
Postacím	
Irányítószám	Város/ország
Telefon	Hivatalos e-mail cím
Honlap	



15 AZ ENGEDÉLYEZÉSI FOLYAMAT SORÁN ALKALMAZOTT ELŐÍRÁSOK, SZABVÁNYOK, NORMÁK ÉS NEMZETI MŰSZAKI SZABÁLYOK:	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
25	
26	



16 A KÉRELMEZŐ MEGERŐSÍTÉSE

Megerősítem, hogy jogosult vagyok e formanyomtatvány aláírására, és hogy a legjobb tudomásunk szerint az abban szereplő minden információ megfelel a valóságnak és teljes.

17 ALÁÍRÁS:

Helye és ideje:

Aláírás:

Név és megszólítás nyomtatott nagybetűkkel:

Melléklet – A kérelemsablon tartalma

A jármű megnevezése és a kérelmező saját hivatkozási száma

A kérelmezőnek itt a jármű/járműtípus nevét és saját hivatkozási számát kell feltüntetnie. Fényképet is csatolhat.

A sablon státusa / változatkezelés

A sablon státusa:

Az alábbi 3 tétel az európai jogi keret fő fázisait fedi le:

- Előzetes kötelezettségvállalás (Nemzeti jogi keret S2 fázisa – Előzetes kötelezettségvállalás): a kérelmező ebben a fázisban áttekintést kap a projektjéről, az engedélyezési eset(ek)re kiterjedő „engedélyezési stratégiáról”, a műszaki szabályokról (ÁME, nemzeti szabályok, illetve ha vannak, akkor az ezektől való eltérésekről), az elkészítendő kockázatelemzéseket, illetve az elvégzendő vizsgálatot is magukba foglaló ellenőrzési eljárásokról.

Megjegyzés: a dokumentum az engedélyezési folyamat korábbi fázisában és az előzetes kötelezettségvállalási megbeszélés előtt is használható.

- Értékelés (Nemzeti jogi keret S3 fázisa – Értékelés): a sablon az engedélyezési értékelés során közbenső státusú dokumentumként is felhasználható arra, hogy nemzeti biztonsági hatóságoknak részletesebb áttekintést adjon a projektről.
- Engedélyezési/Műszaki dokumentáció (Nemzeti jogi keret S6 fázisa – Az engedélyezési dokumentáció összeállítása és a kérelem benyújtása): a kérelmező összeállítja a műszaki dokumentációt és frissíti a sablon a végleges információkkal, például az ERATV paraméterekkel.

Változatkezelés / változat dátuma:

Változás esetén a kérelmezőnek frissítenie kell a dokumentum adott változatát.

1–3. fejezet – A kérelmezőre vonatkozó információk:

Ebben a részben a kérelmező és/vagy a kérelmező szerepét betöltő ajánlatkérő összes szükséges kapcsolattartási információját kell megadni.

A kérelmező több szervezetből álló konzorcium is lehet.

4. fejezet – Az engedélyeztetni kívánt kérelem adatai:

A kérelmezőnek meg kell határoznia, hogy a kérelem milyen típusú járműre vagy teherkocsira vonatkozik. Részletes meghatározások a következő helyeken találhatóak:

- A 2008/57/EK irányelv I. mellékletének 1.2. pontja;
- A 2011/18/EU irányelv II. mellékletének 2.7. pontja;
- A vasúti kocsikra vonatkozó ÁME és a mozdonyok és személyszállító járművek alrendszerre vonatkozó ÁME 2. pontja.

5. fejezet – A jármű(vek) és a műszaki kompatibilitást megvalósító használni kívánt hálózatok felhasználási célja

A kérelmezőnek itt azt kell elmagyaráznia, hogy a jármű(vek), valamint a műszaki kompatibilitást megvalósító használni kívánt hálózatok milyen körülmények között használhatók és/vagy használatuk milyen korlátozások alá esnek.

Arra is van hely, hogy a kódolt és a kódolatlan korlátozásokról tájékoztassák az NBH-t. A korlátozásokról a nemzeti járműnyilvántartásról szóló határozat (a 2011/107/EU határozattal módosított 2007/756/EK határozat), az ERA/TD/2011-09/INT és az ERA/GUI/01-2012/INT dokumentum ad magyarázatot.

6. fejezet – Kérelem típusa:

A kérelem engedélyezési formáját a kérelmező javasolja. A különböző engedélyezések meghatározása a sablonban és/vagy a referenciadokumentumként használt alkalmazási útmutató 4.3. pontjában található meg. Az engedélyezést az előzetes kötelezettségvállalásról szóló megbeszélés során mutatják be a nemzeti biztonsági hivataloknak.

7. fejezet – Korábbi járműengedély(ek)

A kérelmező a következő elemekkel tölti ki a korábbi jármű-/típusengedély(ek)re vonatkozó információkat:

- NBH: a korábbi jármű-/típusengedélyt kibocsátó NBH neve;
- APS dátuma: az üzembehelyezési engedély kézbesítésének dátuma(i);
- EIN hivatkozási szám: meghatározása a 2011/107/EU határozattal módosított 2007/756/EK határozatban olvasható.

Megjegyzendő: a fenti információk mindegyike megtalálható a korábbi üzembehelyezési engedélyben (APS).

8. fejezet – Az engedélyezési projekt alkalmazási köre és meghatározása

Ebben a fejezetben a kérelmező általános áttekintést ad a projekt(ek)ről:

- Általános információk az engedélyezendő járműről/típusról;
- Műszaki hatály és kapcsolódási pontok: a kérelmezőnek meg kell határoznia, hogy a kérelem mely alrendszerre vonatkozik (járművek, fedélzeti ellenőrzés-irányítás és jelzés stb.);
- Az engedélyezési projekt terve, ütemterve és mérföldkövei;
- Kért eltérések az alábbi ÁME-változat(ok)tól – kérjük, adja meg, hogy miért kérnek eltérést: az ÁME-től való eltérésről a kérelmező a 2008/57/EK irányelv 9. cikke és a meglévő nemzeti jogi keret alapján tájékozódhat.

9. fejezet – A jármű műszaki jellemzői, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV-nyilvántartás

A kérelmezőnek meg kell adnia a nemzeti biztonsági hatóság(ok) számára a jármű engedélyezett vasútijármű-típusok európai nyilvántartásában (ERATV) szereplő műszaki jellemzőit/paramétereit. A fejezet felépítése megegyezik az ERATV-nyilvántartás felépítésével.

Az ERATV-nyilvántartásról további információk az „ERA/GUI/01-2012/INT” alkalmazási útmutatóban található, amely a következő címen érhető el: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

10. fejezet – A FEDÉLZETI ETCS ALRENDSZER ENGEDÉLYEZÉSÉHEZ SZÜKSÉGES ELLENŐRZŐ-IRÁNYÍTÓ ÉS JELZŐ ALRENDSZERRE VONATKOZÓ TOVÁBBI INFORMÁCIÓK

A kérelmezőnek a fedélzeti ETCS alrendszeréről kell további információkat adnia ebben a fejezetben.

11–13. fejezet

A kérelmezőnek meg kell adnia azon értékelési testületek kapcsolattartási adatait, amelyeket igénybe kíván venni. E fejezetek tartalma: bejelentett szervezet az ÁME-k felméréséhez, kijelölt szerv a nemzeti szabályok értékeléséhez, valamint szükség esetén kockázatértékelő szervezet a közös biztonsági módszer (CSM) értékeléséhez.

14. fejezet: A NEMZETI SZABÁLYOKNAK MEGFELELŐEN, VALAMINT A 2008/57/EK IRÁNYELV VI. MELLÉKLETE SZERINTI MŰSZAKI KOMPATIBILITÁS BIZONYÍTÁSÁRA ALKALMAZOTT TANÚSÍTVÁNYOK

A kérelmező összeállítja a „EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációt”. Ez minden olyan támogató dokumentumot tartalmaz, amelyre az üzembe helyezés engedélyezéséhez szükség van, úgymint:

- A bejelentett szervezethez és kijelölt szervezethez kapcsolódó valamennyi dokumentáció (beleértve minden tanúsítványt);
- Minden egyéb, a vonatkozó uniós jogszabályok által előírt dokumentáció, ideértve rajzokat stb., a 2008/57/EK irányelv VI. mellékletének 2.4. pontjában szereplő követelmények szerint;
- Minden más olyan dokumentáció, amelyre az alrendszer/jármű engedélyezéséhez és folyamatos használatához szükség van (ideértve a felhasználási feltételeket és korlátozásokat is).

A kérelmezőnek ebben a fejezetben kell hivatkoznia a műszaki dokumentációban szereplő dokumentumokra, úgymint:

- A járműre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozat;
- A bejelentett szervezet(ek) által biztosított, ÁME-kre alapuló EK-hitelesítési tanúsítványok;
- A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozat;
- Esetleges közbenső hitelesítési nyilatkozatok;
- A bejelentett szervezet(ek) által létrehozott műszaki dokumentáció;
- A kijelölt szervezet(ek) által biztosított, nemzeti szabályokon alapuló EK-hitelesítési tanúsítványok;
- A kijelölt szervezet(ek) által létrehozott műszaki dokumentáció;
- A közös biztonsági módszert alkalmazó kockázatértékelésen alapuló biztonságértékelési jelentések;
- Egyéb irányelvek által előírt dokumentációk, köztük harmadik felek által kiállított tanúsítványok, ha szükség van ilyenekre.

15. fejezet: AZ ENGEDÉLYEZÉSI FOLYAMAT SORÁN ALKALMAZOTT ELŐÍRÁSOK, SZABVÁNYOK, NORMÁK ÉS NEMZETI MŰSZAKI SZABÁLYOK

A kérelmező felel azért, hogy minden alkalmazandó jogszabály minden alapvető követelményének eleget tegyen.

Ebben a fejezetben a **következő kötelező előírásokat** kell megadni:

- Átjárhatósági műszaki előírások (ÁME);
- Nemzeti műszaki szabályok;
- ÁME-ben és/vagy nemzeti műszaki szabályokban közvetlenül idézett szabványok;
- Egyéb jogi előírások;

Emellett az alábbi **nem kötelező előírásokat**:

- Harmonizált EN szabványok;
- Egyéb nyilvános szabványok és dokumentumok;
- Vállalati szabványok.

16. és 17. fejezet:

A kérelmezőnek meg kell erősítenie, hogy a megadott információk megfelelnek a valóságnak és teljesek.