

Európa elmozdítása a határok nélküli,
fenntartható és biztonságos vasúti
rendszer irányába.

Útmutató

A jármű-engedélyezési eljárás gyakorlati szabályaira vonatkozó iránymutatások

	Szerző	Ellenőrizte	Jóváhagyta
Név	E. DEL RIO	O. REBOLLO	I. MENDEZ
Pozíció	Projektfelelős	Csoportvezető	Egységvezető
Dátum	2024.02.19.	2024.02.19.	2024.02.19.
Aláírás(ok)			

Verziókövetés

Változat	Dátum	Megjegyzések
1.0	2018.09.21.	A 8. számú munkadokumentum alapján készült végleges közzétételi verzió.
2.0	2023.04.19.	2.0 verzió, amely tartalmazza a tapasztalatok levonását
2.1	2024.02.14.	- Kisebbségi módosítások a teljes dokumentumban (gépelési hibák javítása, téves kereszt-hivatkozások javítása, további kereszt-hivatkozások hozzáadása a szakaszok között, frissített hiperhivatkozások a weboldalakra stb.) - §2.1 a legújabb jogi szövegek és kapcsolódó dokumentumok hozzáadása ([36]-[42]) - §2.2 a 2. táblázatban a „hitelesítés, validálás” fogalom meghatározása módosult - §2.2 a 3. táblázat új rövidítésekkel egészül ki (PM, VT és (ÁME) CCS) - §3.2.2.2 az ÁME-útmutatóra való hivatkozás hozzáadása és a megkettőzött szöveg törlése. - §3.2.2.3.2 új szöveg a típusok konfigurációkezelésének hatályáról - §3.2.2.8 új szöveg a nemzeti biztonsági hatóságok által végzett értékelések alkalmazási köréről a felhasználási területre vonatkozóan, amikor nincsenek hatályos nemzeti szabályok - §3.2.3 az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének (22) bekezdésében a különböző kérelmezőkre vonatkozó példákat tartalmazó új szöveg

		- §3.2.5 a járműtípus-jogosult jogainak további tisztázása - §3.2.6 pontosítás a pályahálózat-működtető engedélyezésben való részvételével kapcsolatban - §3.2.8.1 a nemzeti biztonsági hatóságoktól származó tapasztalati visszajelzés összegyűjtésére vonatkozó új szöveg - §3.2.12 új szöveg: a szomszédos állomások szemben a felhasználási terület kiterjesztésével - §3.3.1.4 az esetlegesen alkalmazandó uniós jog új szövege (link az ERA listához) - §3.3.1.9 a 4. táblázat törölve a CSM RA és az (EU) 2018/545 egyenértékűségéről. - §3.3.1.14 a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontjában szereplő változások független értékelésének csoportosítására javasolt időkeretnél a második lépés hozzáadása - §3.3.2.3 új szöveg a kombinált esetre vonatkozóan új + felhasználási terület kiterjesztése, a szakaszok közötti szöveg áthelyezése, hivatkozások az átdolgozott CCS ÁME-re. - §3.3.2.4 az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikk (12) bekezdés (b) pontjának új szövege és a legutóbbi engedélyezés óta bekövetkezett változások - §3.3.2.6 gyakori hibák az alkalmazásokban C2T a 3.7.8. szakaszba áthelyezve - §3.3.2.6.1 heterogén származású járművek átalakítására vonatkozó új fejezet - §3.3.2.6.2 új szöveges C2T kérelmek, ha nem a kérelmező a jogosult - §3.3.2.6.3 új rész: további C2T kérelmek - §3.3.3.1 új szöveg a tanúsítás hatályával kapcsolatos felelősségi körökre vonatkozóan - §3.3.3.2 az alapvető konstrukciós jellemzők határértékeire vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatot és referenciaértéket kísérő műszaki dokumentáció új szövege - §3.3.4.1 az értesítések több aspektusára kiterjedő új szöveg 16(4) - §3.3.4.5 a karbantartás keretében történő helyettesítésre vonatkozó új szakasz - §3.3.5.1 a szöveg egyszerűsítése, a legújabb ÁME-khez való hozzáigazítás, az RDA-ra való hivatkozás hozzáadása - §3.3.5.2 a LOC&PAS ÁME útmutatóra hivatkozással helyettesített szöveg - §3.3.5.3 a szöveg az ÁME-útmutatóra való hivatkozással helyettesített szöveg - §3.3.5.4 a szöveg az ÁME-útmutatóra való hivatkozással helyettesített szöveg - §3.3.5.5 a szöveg az ÁME-útmutatóra való hivatkozással helyettesített szöveg - §3.3.5.6 a szöveg az ÁME-útmutatóra való hivatkozással helyettesített szöveg - §3.3.5.7 a szöveg az ÁME-útmutatóra való hivatkozással helyettesített szöveg - §3.3.5.8 a szöveg az ÁME-útmutatóra való hivatkozással helyettesített szöveg - §3.3.5.9 a szöveg az ÁME-útmutatóra való hivatkozással helyettesített szöveg - §3.3.8 a 3.11.1.6.1. szakaszból áthelyezett szöveg arról, hogy mit kell CFU-nak tekinteni, új szöveg a korábbi engedélyekből származó CFU-król - §3.3.9.1 hivatkozás a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME-re és útmutatóra, jármű cseréje esetén a vonat új EJSZ-szövege - §3.4.2.1 a 3.4.3. szakaszból áthelyezett szöveg, kiegészítve a kötelezettségvállalást megelőzően benyújtott kérelmek hiányzó szempontjaira vonatkozó szöveggel - §3.4.3.5 új szakasz a kötelezettségvállalás előtti alapszint módosítására vonatkozóan - §3.5.2 duplikált szöveg törölve - §3.5.2.1 a LOC&PAS és a WAG ÁME-útmutatókra való hivatkozás hozzáadása - §3.5.2.2 a szöveg az ÁME-útmutatóra való hivatkozással helyettesített szöveg - §3.5.2.3 a módosított LOC&PAS ÁME-t követően frissített szöveg - §3.5.2.4 szakasz eltávolítva - §3.5.3 az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME átdolgozását követően aktualizált szöveg - §3.6.2.1 a korábbi engedélyben szereplő, az ÁME-nek való nem megfeleléssel kapcsolatos új szöveg - §3.6.3 önkéntes TEM_VEA_060, 061 és 062 sablonok hozzáadása - §3.7.1 új szöveg: teljességi ellenőrzés az értékeléshez képest - §3.7.7.1 szöveg hozzáadva az értékelők közötti párhuzamos munkavégzés elkerüléséről - §3.7.8.4 új fejezet a 3.3.2.6 pont szövegével - §3.7.9.1 a műszaki kompatibilitásra és a pályahálózat-működtetők részvételére vonatkozó új szöveg - §3.7.10.1 szöveg pontosítva a lehető leghamarabb szükséges rögzítéssel kapcsolatos kérdésekről - §3.7.10.2 új szöveg a 4. típusú kérdések kategóriáira és a jóváhagyott időkeretekre vonatkozó példákról, a szöveg áthelyezése az alszakaszok között - §3.7.11 pontosítások hozzáadva a nemzeti biztonsági hatóságok által a felhasználási területre vonatkozó időkeret meghosszabbítására vonatkozóan - §3.7.15 útmutató szöveg törölve - §3.8.2.2 a felhatalmazások verziószámának pontosítása hozzáadva - §3.8.2.3 új szakasz: a korábbi engedélyekből származó új CFU - §3.8.4.1 új szöveg az ERATV-típus tervezetének kéréséről az alkalmazás előtt - §3.8.4.1.2 új szöveg ERATV bejegyzések régi járművektől származtatva - §3.8.4.1.3 új szöveg a különböző EK-tanúsítványokról az ERATV-ben - §3.8.4.1.4 új szakasz: ERATV bejegyzések a kivételes mód használatával - §3.8.4.2 hozzáadott lehetőség típusok csoportosítására Ext AoU-t követően - §3.8.5.1 új szöveg arról, hogyan kell felülvizsgálati kérelmet indítani az egyablakos rendszerben - §3.8.5.1 hivatkozás hozzáadva az ERA weboldalán a fellebbezési tanácsra vonatkozó részt illetően
--	--	--

		- §3.11.1.6.1 a tartalom átrendezése, új szöveg az EK-tanúsítványokra és modulokra vonatkozóan, a C2T-ben az EK DoV-ra vonatkozó szöveg áthelyezése az új 3.11.2.6. szakaszba - §3.11.1.6.3 új szöveg az EK-tanúsítványokat kísérő dokumentációra és az EK-tanúsítványokat kísérő technikai dokumentációra vonatkozóan - §3.11.1.7.3 szakasz törölve az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME átdolgozását követően - §3.11.1.9 a RIV/RIC járművekre vonatkozó új szöveg - §3.11.1.14 új 6. táblázat: követelmények rögzítése és jelentős változás közti különbségek - §3.11.2.6 új szakasz az EK DoV-k értékelése a C2T alkalmazásokban
--	--	--

Ez a dokumentum az Európai Unió Vasúti Ügynökségének jogilag nem kötelező érvényű iránymutatása. A vonatkozó uniós jogszabályokban előre jelzett döntéshozatali folyamatokat nem érinti. Továbbá az uniós jog kötelező erejű értelmezése az Európai Unió Bíróságának kizárólagos hatáskörébe tartozik.

Tartalomjegyzék

0. ÖSSZEFOGLALÓ TÁBLÁZAT	8
1. BEVEZETÉS.....	13
1.1. JOGALAP.....	13
1.2. HATÁLY	13
1.3. CÉLKITŰZÉSEK	13
1.4. A DOKUMENTUM KEZELÉSE	13
2. REFERENCIÁK, FOGALMAK ÉS RÖVIDÍTÉSEK	14
2.1. HIVATKOZOTT DOKUMENTUMOK.....	14
2.2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK	16
3. A GYAKORLATI SZABÁLYOK TARTALMA	19
3.1. PREAMBULUMBEKEZDÉSEK.....	19
3.1.1. (EU) 2018/545 rendelet	19
3.1.2. (EU) 2020/781 rendelet	19
3.2. 1. FEJEZET: ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK	19
3.2.1. 1. cikk: Tárgy és hatály	19
3.2.2. 2. cikk: Fogalommeghatározások	19
3.2.2.1. (1) Engedélyező szerv	19
3.2.2.2. (2) Alapvető konstrukciós jellemzők	20
3.2.2.3. (3) Konfigurációkezelés.....	20
3.2.2.4. (4) A kérelem beérkezésének időpontja	21
3.2.2.5. (5) Változást kezelő szerv.....	21
3.2.2.6. (6) A járműtípus-engedély jogosultja	21
3.2.2.7. (7) Alapos gyanú	22
3.2.2.8. (8) Alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóság vagy alkalmazási terület szerinti NBH	22
3.2.2.9. (9) Előzetes kötelezettségvállalás	23
3.2.2.10. (10) Előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételei	23
3.2.2.11. (11) Követelmények meghatározása	23
3.2.2.12. (12) Biztonságos integrálás	23
3.2.2.13. (13) Járműtípus-változat	24
3.2.2.14. (14) Járműtípus-kivitel	24
3.2.2.15. (15) Forgalmahozatali járműengedély	24
3.2.2.16. (16) Járműtípus engedélyezése	24
3.2.2.17. (17) Vonatkozó dátum	25

3.2.3.	3. cikk: A kérelmező feladatai.....	25
3.2.3.1.	Az (EU) 2018/545 rendeletben említett „kérelmező” feladatai.....	27
3.2.3.2.	A kérelmező feladatai az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke céljából:.....	27
3.2.4.	4. cikk: Az engedélyező szerv feladatai.....	27
3.2.5.	5. cikk: A járműtípus-engedély jogosultjának feladatai.....	28
3.2.6.	6. cikk: A pályahálózat-működtető feladatai.....	28
3.2.7.	7. cikk: Az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok feladatai.....	29
3.2.8.	8. cikk: Az Ügynökség feladatai.....	30
3.2.8.1.	Adatrögzítésre és információcserére vonatkozó protokoll.....	30
3.2.8.2.	Járműengedélyezési eszköztár.....	31
3.2.9.	9. cikk: Engedélyezett jármű használata.....	31
3.2.10.	10. cikk: Nyelv.....	32
3.2.11.	11. cikk A vasút-villamosoknak az egységes európai vasúti térségben való használatára vonatkozó jármű-engedélyezési eljárás.....	33
3.2.12.	12. cikk: Határokon átnyúló megállapodások.....	33
3.3.	2. FEJEZET - 1. SZAKASZ: A KÉRELEM ELŐKÉSZÍTÉSE.....	34
3.3.1.	13. cikk: Követelmények meghatározása.....	34
3.3.1.1.	Miért van szükség a követelmények meghatározására.....	35
3.3.1.2.	Mit jelent a követelmények meghatározása?.....	35
3.3.1.3.	A követelmények meghatározásának hatóköre.....	37
3.3.1.4.	Egyéb alkalmazandó uniós jogszabályok.....	39
3.3.1.5.	Szerepek és felelősségi körök a követelménymeghatározási folyamat keretében.....	40
3.3.1.6.	Az engedélyezés azon esetei, amelyek esetében szükség van a követelmények meghatározására.....	43
3.3.1.7.	Az (EU) 402/2013 rendelet I. mellékletében meghatározott kockázatértékelési folyamat kötelező használata a követelménymeghatározási folyamatnál.....	44
3.3.1.8.	A 402/2013/EU rendelet szerinti jelentős változások és a követelmények meghatározása.....	44
3.3.1.9.	A biztonság melletti egyéb alapvető követelmények meghatározása.....	45
3.3.1.10.	Az értékelő szerv kompetenciái a követelménymeghatározási folyamat értékeléséhez.....	48
3.3.1.11.	Házon belüli értékelő szervek a követelménymeghatározási folyamat értékeléséhez.....	50
3.3.1.12.	Független biztonsági értékelést végző szervezetek (CENELEC szabványok) és értékelő szervek (CSM-RA) közötti kapcsolat.....	50
3.3.1.13.	A járművek platformjaira vonatkozó követelménymeghatározási folyamat elvégzése.....	51
3.3.1.14.	A 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti változások csoportosítása egy független értékelésben.....	52
3.3.1.15.	Követelmények meghatározása és független értékelés értékelő szerv által egy meglévő járműbe beépített ellenőrző-irányító és jelző rendszerre történő beépítéshez.....	54
3.3.1.16.	Követelmények meghatározása és független értékelés egy értékelő szerv által új vezetőállási rádió meglévő járműre történő felszerelése esetén.....	55
3.3.2.	14. cikk: A megfelelő engedély meghatározása.....	55
3.3.2.1.	Első engedélyezés esete - 14. cikk (1) bekezdés a) pont.....	56
3.3.2.2.	Megújított járműtípus-engedély esete - 14. cikk (1) bekezdés b) pont.....	56
3.3.2.3.	Kiterjesztett felhasználási terület esete – 14(1)(c).....	56
3.3.2.4.	Új engedélyezés esete - 14. cikk (1) bekezdés d) pont.....	60
3.3.2.5.	A jármű és/vagy járműtípus változtatását igénylő kiterjesztett felhasználási terület – 14. cikk (3) bekezdés a) pont.....	62
3.3.2.6.	Típusnak megfelelő engedélyezés a 14. cikk (1) bekezdésének e) pontja szerint.....	62
3.3.3.	15. cikk: Egy már engedélyezett járműtípus változásai.....	64
3.3.3.1.	Egy engedélyezett járműtípus változásainak kezelésére irányuló felelősség.....	64
3.3.3.2.	Egy engedélyezett járműtípus változásainak kategóriái.....	65
3.3.3.3.	Nem a járműtípus-engedély jogosultja által kezelt változások.....	67
3.3.3.4.	Egy jármű vagy járműtípus változatok és verziók létrehozásának lehetőségei.....	68
3.3.4.	16. cikk: Egy már engedélyezett jármű változásai.....	69
3.3.4.1.	Jármű(vek) változásainak bejelentése az (EU) 2018/545 rendelet 16. cikkének (4) bekezdése szerint.....	69
3.3.4.2.	A jármű megfeleltetése egy másik járműtípus-változatnak (amely a 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti változtatást követően jött létre)......	70
3.3.4.3.	Jármű megfeleltetése egy másik járműtípusnak.....	70
3.3.4.4.	Az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint besorolt járművek módosítása, ha a változást kezelő szerv egyben a járműtípus-engedély jogosultja is.....	71
3.3.4.5.	Karbantartás keretében a helyettesítéshez kapcsolódó változások.....	71
3.3.5.	17. cikk: Az ÁME-k alóli felmentést magában foglaló szabályok meghatározása.....	71
3.3.5.1.	Az alkalmazandó szabályok meghatározása.....	71
3.3.5.2.	A LOC&PAS ÁME 7.1.4. pontjának alkalmazhatósága a különleges járművekre, például a vasúti munkagépekre (OTM-ek).....	72
3.3.5.3.	ÁME-k hiányosságai.....	72

3.3.5.4.	ÁME-k alóli felmentés.....	72
3.3.5.5.	ÁME-k és nemzeti szabályok.....	72
3.3.5.6.	A követelményeknek az ÁME egy újabb verziójából történő részleges kiválasztása az értékeléshez alkalmazott ÁME-vel szemben.....	72
3.3.5.7.	Elfogadható megfelelési módok	72
3.3.5.8.	Innovatív megoldások.....	72
3.3.5.9.	Elfogadható nemzeti megfelelési módok	72
3.3.6.	18. cikk: A járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásához szükséges intézkedések meghatározása.....	73
3.3.7.	19. cikk: Ideiglenes engedély a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásához.....	73
3.3.7.1.	Ideiglenes engedély a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásához.....	73
3.3.7.2.	A vasúti társaság biztonságirányítási rendszerének alkalmazása	74
3.3.7.3.	Kockázatok értékelése	74
3.3.7.4.	A pályahálózat-működtető hálózati vizsgálatokra vonatkozó szabályai	75
3.3.8.	20. cikk: A jármű tervezett használati feltételeinek és egyéb korlátozásoknak a meghatározása.....	75
3.3.9.	21. cikk: Megfelelőségértékelések meghatározása.....	78
3.3.9.1.	Előre meghatározott összeállítások engedélyezése.....	78
3.4.	3. FEJEZET - 2. SZAKASZ: ELŐZETES KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS	80
3.4.1.	22. cikk: Előzetes kötelezettségvállalás	80
3.4.2.	23. cikk: Előzetes kötelezettségvállalási dokumentáció	81
3.4.2.1.	Előzetes kötelezettségvállalási dokumentáció benyújtása	81
3.4.2.2.	A kérelmező tervezése.....	82
3.4.3.	24. cikk: Előzetes kötelezettségvállalás referenciatételei.....	82
3.4.3.1.	Előzetes kötelezettségvállalás referenciatételei – jogállapot	82
3.4.3.2.	Engedélyező szerv változása az előzetes kötelezettségvállalási szakasz alatt vagy előtt.....	83
3.4.3.3.	Előzetes kötelezettségvállalás határideje	83
3.4.3.4.	Az előzetes kötelezettségvállalás referenciatételeinek érvényessége	83
3.4.3.5.	Az előzetes kötelezettségvállalás referenciatételeinek módosítása	83
3.5.	4. FEJEZET - 3. SZAKASZ: MEGFELELŐSÉGÉRTÉKELÉS	83
3.5.1.	25. cikk: Megfelelőségértékelés.....	84
3.5.1.1.	Megfelelőségértékelő szervezetek	84
3.5.1.2.	Megfelelőségértékelés végzése	84
3.5.2.	26. cikk: Ellenőrzések végrehajtása és bizonyítékok megállapítása	85
3.5.2.1.	Az EK-tanúsítványok érvényessége.....	86
3.5.2.2.	ISV-k használata	87
3.5.2.3.	Karbantartási dokumentáció	87
3.5.3.	27. cikk: A nem megfelelő elemek korrekciója.....	87
3.6.	5. FEJEZET - 4. SZAKASZ: A KÉRELEM BENYÚJTÁSA	89
3.6.1.	28. cikk: Bizonyíték összeállítása a kérelemhez.....	89
3.6.2.	29. cikk: A kérelmet kísérő dokumentáció összeállítása.....	90
3.6.2.1.	Új engedély vagy az alkalmazási terület kiterjesztése	90
3.6.3.	30. cikk: Kérelem tartalma és teljessége	90
3.6.4.	31. cikk: Engedélyezési kérelem benyújtása az egyablakos rendszerben	91
3.7.	6. FEJEZET - 5. SZAKASZ: A KÉRELEM FELDOLGOZÁSA	92
3.7.1.	32. cikk: Kérelem teljességének ellenőrzése	92
3.7.2.	33. cikk: Kérelem visszaigazolása	92
3.7.3.	34. cikk: A kérelem értékelésének határideje	92
3.7.4.	35. cikk: A kérelem értékelése alatti kommunikáció	93
3.7.5.	36. cikk: A kérelem értékelésére vonatkozó információk kezelése	93
3.7.6.	37. cikk: Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok közötti együttműködés a kérelem értékelésének tekintetében	93
3.7.6.1.	Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok közötti együttműködés	93
3.7.6.2.	A hálózatok kizárása az alkalmazási területből.....	94
3.7.6.3.	A Svájci Szövetségi Közlekedési Hivatal által kiadott engedélyek elismerése	94
3.7.7.	38. cikk: A kérelem értékelése	94
3.7.7.1.	Megalapozott bizonyosság	94
3.7.7.2.	Értékelés hatálya	95
3.7.8.	39. cikk: A kérelem értékelése az engedélyező szerv által.....	96

3.7.8.1.	A követelménymeghatározás alkalmazott módszertanának ellenőrzése (csak akkor alkalmazandó, ha nem szabványosított módszertan)	96
3.7.8.2.	A követelménymeghatározás alkalmazott módszertanából származó bizonyíték teljességének, jelentőségének és egységességének ellenőrzése	96
3.7.8.3.	Tapasztalati visszajelzés	97
3.7.8.4.	Gyakran felmerülő kérdések az engedélyezett típusnak való megfelelésre vonatkozó engedély iránti kérelmeknél	97
3.7.9.	40. cikk: A kérelemnek az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok általi értékelése	98
3.7.9.1.	Az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok szerepe a kérelem értékelésében	98
3.7.9.2.	A követelménymeghatározás alkalmazott módszertanából származó bizonyíték teljességének, jelentőségének és egységességének ellenőrzése	98
3.7.9.3.	Tapasztalati visszajelzés	98
3.7.10.	41. cikk: Kérdések osztályozása	99
3.7.10.1.	Kérdések rögzítése a kérdéseket tartalmazó naplóban	99
3.7.10.2.	Kérdések osztályozása	99
3.7.11.	42. cikk: Alapos gyanú	102
3.7.12.	43. cikk: Az engedélyező szervnek az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok által végzett értékelésekre vonatkozó ellenőrzései	104
3.7.13.	44. cikk: Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (7) bekezdése és az (EU) 2016/796 rendelet 12. cikk (4) bekezdésének (b) pontja szerinti választott bírósági eljárás	104
3.7.13.1.	(EU) 2016/797 irányelv 21. cikk (7) bekezdése szerinti választott bírósági eljárás	104
3.7.13.2.	(EU) 2016/796 rendelet 12. cikk (4b) bekezdése szerinti választott bírósági eljárás (Fellebbezési tanács)	104
3.7.14.	45. cikk: A kérelem értékelésére vonatkozó következtetések	105
3.7.15.	46. cikk: A kérelem engedélyezésére vagy elutasítására vonatkozó döntés	105
3.8.	7. FEJEZET - 6. SZAKASZ: VÉGLEGES DOKUMENTÁCIÓ ÉS ENGEDÉLY	105
3.8.1.	47. cikk: A járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély végső dokumentációja	105
3.8.2.	48. cikk: A kiállított járműtípus-engedély adatai	105
3.8.2.1.	A kiadott engedélyben szereplő időbeli korlátozások visszavonása adminisztratív probléma miatt	105
3.8.2.2.	A kiadott járműtípus-engedélyben szereplő CfU módosítása	106
3.8.2.3.	A meglévő engedély miatt megörökölt CfU	108
3.8.3.	49. cikk: A kiállított forgalombahozatali járműengedély adatai	108
3.8.3.1.	Járművek beazonosítása	108
3.8.4.	50. cikk: ERATV-ben és ERADIS-ben való nyilvántartás	108
3.8.4.1.	ERATV	108
3.8.4.2.	Bejegyzések összeállítása az ERATV-ben	110
3.8.4.3.	ERADIS	116
3.8.4.4.	Járműnyilvántartás az NVR/ECVVR/EVR-ben	116
3.8.4.5.	A nyilvántartásban szereplő adatok sértetlenségének felelőssége	116
3.8.4.6.	A tervezett mobil eszközök-vasúti felszerelések nemzeti nyilvántartása	117
3.8.5.	51. cikk: Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikk (11) bekezdés szerinti felülvizsgálat	117
3.8.5.1.	Felülvizsgálat	117
3.8.5.2.	Fellebbezés	118
3.8.6.	52. cikk: A 46. cikk szerint kiadott határozat és az azt kísérő teljes dokumentáció archiválása	118
3.8.6.1.	Jármű élettartamának vége	118
3.9.	8. FEJEZET - KIÁLLÍTOTT ENGEDÉLY FELFÜGGESZTÉSE, VISSZAVONÁSA VAGY MÓDOSÍTÁSA	118
3.9.1.	53. cikk: Kiállított engedély felfüggesztése, visszavonása vagy módosítása	118
3.9.2.	54. cikk: Egy kiállított engedély felfüggesztésének, visszavonásának vagy módosításának hatása az ERATV-be, ERADIS-be és járműnyilvántartásokba való bejegyzésre	119
3.10.	9. FEJEZET: VÉGSŐ RENDELKEZÉSEK	119
3.10.1.	55. cikk: Átmeneti rendelkezések	119
3.10.2.	56. cikk: Hatályba lépés és alkalmazás	119
3.11.	MELLÉKLETEK	119
3.11.1.	1. melléklet A kérelem tartalma	119
3.11.1.1.	10.1. pont – ID típus	119
3.11.1.2.	14. pont – A jármű használati feltételeinek és egyéb korlátozásai (CfU)	120
3.11.1.3.	15. pont – CCS kiegészítő funkciók	121
3.11.1.4.	18.1. pont – A követelmények meghatározására vonatkozó bizonyítékok a 13. cikk (1) bekezdés szerint	121
3.11.1.5.	18.4. pont – A típusnak való megfelelési nyilatkozat és a kapcsolódó dokumentáció (24. cikk (EU) 2016/797 irányelv)	123

3.11.1.6.	18.5. pont: A mobil alrendszerek EK-hitelesítési nyilatkozatai, beleértve a kísérő műszaki dokumentációkat ((EU) 2016/797 irányelv 15. cikk).	123
3.11.1.7.	18.4. és 18.5. pont - ESC/RSC nyilatkozatok	128
3.11.1.8.	18.6. pont - A korábbi engedélyekre vonatkozó bizonyítékok	130
3.11.1.9.	18.6. pont: RIC/RIV megállapodások alapján használt járművek alkalmazási területére vonatkozó bizonyíték új engedélyt igénylő változást követően	130
3.11.1.10.	18.7. pont: A követelmények meghatározásához használt módszertan specifikációja és adott esetben leírása	132
3.11.1.11.	18.8. pont: A követelménymeghatározási folyamatot lefedő, értékelő szerv által készített jelentés tartalma..	132
3.11.1.12.	18.9. pont: Amikor az ÁME-k és/vagy nemzeti szabályok nem teljes körűen érvényesek, a járműnek az alkalmazási területen lévő hálózattal való műszaki összeférhetőségének dokumentált igazolása	133
3.11.1.13.	18.10. pont - A kérelmező vagy a változást kezelő szerv nyilatkozatának tartalma a követelménymeghatározási folyamatról	133
3.11.1.14.	18.8., 18.10., 18.11. és 18.12. pont - Az értékelő szerv jelentése és a kérelmező nyilatkozata	134
3.11.1.15.	18.14. pont: Karbantartási és üzemeltetési dokumentáció	135
3.11.2.	II. melléklet Az engedélyező szerv értékelési szempontjai	135
3.11.2.1.	6. és 7. pont - A követelménymeghatározás módszertanának értékelése és a kapcsolódó bizonyítékok	135
3.11.2.2.	8.2. pont - A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó EK-tanúsítványok érvényessége	137
3.11.2.3.	8.6. pont: Az összes alkalmazandó jogszabályra kiterjed, ideértve az egyéb, nem vasúti vonatkozású jogszabályokat is	137
3.11.2.4.	8.7. pont - A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek (érvényesség, hatály, használati feltételek és egyéb korlátozások)	137
3.11.2.5.	10. pont: Az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok értékeléseinek ellenőrzése a 43. cikkben meghatározottak szerint	138
3.11.2.6.	21. pont - Típusmegfelelőségi engedélyeken belüli EK-hitelesítési nyilatkozatok ellenőrzése	138
3.11.3.	III. melléklet Az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok értékelési szempontjai	138
3.11.3.1.	5. pont: Elegendő bizonyíték a követelménymeghatározásra alkalmazott módszertanról kizárólag az alkalmazási területre vonatkozó nemzeti szabályok tekintetében	138
3.11.4.	IV. melléklet Követelménykezelési táblázat (szemléltető példa)	138
1.	Általános szempontok	Error! Bookmark not defined.
2.	A korábbi engedély érvényessége/alkalmazhatósága	Error! Bookmark not defined.
3.	Az ÁME(k) alkalmazásának mellőzése	Error! Bookmark not defined.
4.	A megfelelőségértékelő szervek jelentései	Error! Bookmark not defined.
5.	A mobil alrendszer(ek)re vonatkozó EK-tanúsítvány(ok) és EK-hitelesítési nyilatkozat(ok)	Error! Bookmark not defined.
7.	Követelmények meghatározása	Error! Bookmark not defined.
9.	Az (EU) 2018/545 rendelet II. mellékletéhez nem kapcsolódó egyéb általános szempontok	Error! Bookmark not defined.

IV. MELLÉKLET - ELLENŐRZŐ LISTA AZ ÉRTÉKELŐKTŐL SZÁRMAZÓ ÉRTÉKELÉSI DOKUMENTÁCIÓ(K)

ÖSSZEÁLLÍTÁSÁHOZ..... ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

V. MELLÉKLET – A NEMZETI FELÜGYELETI HATÓSÁGOK ÁLTAL A FELHASZNÁLÁSI TERÜLETRE VONATKOZÓAN

KÉSZÍTETT ÉRTÉKELÉSI FÁJL(OK) ÖSSZEÁLLÍTÁSÁNAK ELLENŐRZŐLISTÁJA ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

0. Összefoglaló táblázat

A jelen táblázatban áttekinthetők a különböző gyakorlati esetek, amelyeket a kérelmezők várhatóan megtapasztalnak, valamint összefoglalja az (EU) 2018/545 rendeletben található engedélyezési esetekkel való kapcsolatukat. Minden egyes esetben tájékoztatást nyújt a kérelmezőknek az OSS-en keresztül történő engedélyezési kérelem benyújtásáról, az elvégzendő feladatokról, valamint a kérelmet kísérő dokumentáció tartalmáról. Az esetek az 1-1. alszakasz folyamatábráján is láthatók (lásd a 4. szakaszt).

Erre az összefoglaló táblázatra az eljárás átfogó bemutatásaként kell tekinteni, amely bemutatja a járműengedélyezés gyakorlati szabályait (rendelet és iránymutatások) a leendő kérelmezők számára. A táblázat a képviseleti szervek csoportjával (GRB) együttműködésben készült azzal a céllal, hogy gyors kiindulási pont legyen a kérelmezők részére a gyakorlati szabályokhoz.

Meg kell jegyezni, hogy a táblázat a különböző esetek jogilag nem kötelező erejű áttekintését tartalmazza. A jogilag kötelező érvényű rendelkezések az (EU) 2016/797 irányelvben és az (EU) 2018/545 rendeletben találhatók. A táblázat segítő hivatkozásokat és megjegyzéseket tartalmaz, hogy a kérelmezők az irányelv és a rendelet kapcsolódó tartalmát megtalálják (ideértve az iránymutatásokat is).

0. táblázat: Összefoglaló táblázat

Táblázat eset	Az eset leírása	Engedélyezési eset	Kérelem benyújtása?	Követelménymeghatározás bizonyítékát tartalmazza a kérelem? (5)	A bejelentett és/vagy kijelölt szerv bevonva?	Értékelő szerv bevonva? (3)	A kérelem tartalmazza az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő technikai dokumentációkat?	A kérelem tartalmazza az EK-hitelesítési nyilatkozatot?	A kérelem tartalmazza a (kockázati) nyilatkozatot? (3)	Megjegyzések - Különös kérések	Eredmény
1a	Járműtípus-engedély (új járműtípusra) ID 21. cikk (1) bekezdés és 24. cikk; AG 3.2.2.16. és 3.3.2.2.1. pont.	Első engedély IR 14. cikk (1) bekezdés a) pont	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	A kérelmező eldöntheti, hogy az első jármű forgalombahozatali engedélyezése nélkül engedélyeztetni az új típust. AG 3.2.2.16	Járműtípus-engedélyezés IR 48. cikk AG 3.8.2
1b	Forgalombahozatali járműengedély (egy adott típus első járműve esetén) ID 21. cikk (1) bekezdés és 24. cikk; AG 3.2.2.16. és 3.3.2.2.1. pont.									Egy adott típus első járművének forgalombahozatali engedélye iránti kérelem járműtípus-engedélyt és az első jármű esetében forgalombahozatali engedélyt egyaránt eredményez. Ez egy kérelemben teljesül. ID 24(2). cikk	Járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély IR 48. és 49. cikk AG 3.8.2 és 3.8.3.
1c	Járműtípus-engedélyezés és járműtípusnak megfelelő forgalomba hozatali engedély ID 21. cikk (1) bekezdés és 24. cikk; AG 3.2.2.2.15, 3.2.2.2.16, 3.3.2.2.1 és 3.3.2.2.6.	Első engedély + típusmegfelelőségi engedély IR 14. cikk (1) bekezdés a) pont, 14. cikk (1) bekezdés e) pont és 14. cikk (3) bekezdés	Igen	Igen A követelmények meghatározásának folyamata kiterjed a gyártási folyamatra (típusmegfelelőség) is, azonban erre a bizonyítékra nincs szükség a kérelemben	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	A típusnak megfelelő forgalomba hozatalhoz szükséges bizonyítékok: a típusmegfelelőségi nyilatkozat (és a kapcsolódó dokumentáció), valamint az ÁME-k alóli felmentésről szóló döntések. IR I. melléklet 18.3. és 18.4. bekezdés AG 3.11.1.5	Járműtípus-engedély és forgalombahozatali járműengedély IR 48. és 49. cikk AG 3.8.2 és 3.8.3.
2a	Típusnak megfelelő engedélyezés (járműsorozat szállítása) ID 25. cikk; AG 3.2.2.2.15. és 3.3.2.6. cikk	Típusmegfelelőségi engedély IR 14. cikk (1) bekezdés e) pont	Igen	Nem (5) A követelmények meghatározásának folyamata kiterjed a gyártási folyamatra is, azonban erre a bizonyítékra nincs szükség a kérelemben	Igen A gyártási fázist a megfelelőségértékelő szervezet(ek) felügyeli(k) 2010/713/EU	Nem Amennyiben a követelménymeghatározás kiterjed a biztonsághoz és a gyártási fázis alrendszerei közötti biztonságos integrációhoz kapcsolódó szempontokra a járműtípus/típusengedélyhez kapcsolódóan és nem változott a gyártási folyamat	Nem	Igen A hitelesítési EK-nyilatkozat(ok) a típusmegfelelőségi nyilatkozat kapcsolódó dokumentációjának rész(ei)	Nem A javaslattevőnek kockázatról szóló nyilatkozatot kell tennie a gyártási fázisra kiterjedően	Biztosítandó bizonyíték: típusmegfelelőségi nyilatkozat (és a kapcsolódó dokumentáció), valamint az ÁME-k alóli felmentésről szóló döntések IR I. melléklet 18.3. és 18.4. pont; AG 3.11.1.5. pont	Forgalombahozatali járműengedély IR 49. cikk AG 3.8.3
2b	Változtatások egy már engedélyezett járműben, hogy megfeleljen egy másik változatnak vagy Ext AoU verziónak ID 25. cikk; AG 3.2.2.2.15. és 3.3.4.3. cikk									Biztosítandó bizonyíték: típusmegfelelőségi nyilatkozat (és a kapcsolódó dokumentáció), valamint az ÁME-k alóli felmentésről szóló döntések IR I. melléklet, 18.3. és 18.4. pont; AG 3.11.1.5. Minden változatnak/verziónak közös alaptípusból kell származnia. Egy járműnek a 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti változtatást követően létrehozott járműtípus-változatnak való megfeleltetése nem igényel forgalomba hozatali engedélyt. AG 3.3.4.2	
3	Az ÁME vagy nemzeti szabályok változásai az ID 24. cikk (3) bekezdésének értelmében, amely nem írja elő a járműtípus megváltoztatását ID 24. cikk (3) bekezdés; AG 3.3.2.2. és 3.3.5.1. pont	Megújított járműtípus-engedély IR 14. cikk (1) bekezdés (b) pont	Igen	Nem (5)	Igen	A megváltozott szabályok jellegétől függ (3) (4)	Igen	Igen	Igen (4) Ha részt vesz egy értékelő szerv (AsBo), a javaslattevőnek kockázatról szóló nyilatkozatot kell tennie	Az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentációban feltüntetendő bizonyítékok köre a megváltozott szabályokra korlátozódik. ID 24. cikk (3) bekezdés A járműtípus-engedély megújítása csak azon megváltozott paraméterek hitelesítését teszi szükségessé, amelyek tekintetében az új szabály a meglévő járműtípust érvénytelenné teszi	Járműtípus-engedélyezés IR 48. cikk AG 2.8.3
4	Kiterjesztett alkalmazási terület a jármű és/vagy járműtípus megváltoztatása nélkül ID 21. cikk (13) bekezdés; AG 3.3.2.3. és 3.6.2.1. pont	Kiterjesztett alkalmazási terület IR 14. cikk (1) bekezdés (c) pont	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Igen	Az engedélyező szerv egy adott járműtípus kiterjesztett alkalmazási területének engedélyezése tekintetében végrehajtandó ellenőrzései annak ellenőrzésére korlátozódnak, hogy az eredeti járműtípus-engedély érvényes-e még, illetve a jármű és a kiterjesztett alkalmazási terület hálózata műszakilag összeegyeztethető-e egymással. Az első engedélyezéskor már elvégzett ellenőrzéseket nem kell megismételni. AG 3.3.2.3 A 2008/57/EK irányelv alapján engedélyezett vagy 2010. július 19. előtt üzemben lévő járművek alkalmazási területének kiterjesztésére a vonatkozó ÁME-kben foglalt konkrét szabályokat kell alkalmazni: (EU) 2014/1302 rendelet 7.1.4. pontja (mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME) (EU) 2013/321 rendelet 7.2.2.4. pontja (teherkocsikra vonatkozó ÁME) Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME 7.4.2.3. fejezetében szereplő konkrét szabályok mindig alkalmazandók az alkalmazási terület kiterjesztése esetén. A jogosult választhat, hogy kér egy új típust vagy létrehozza a meglévő típus egy új változatát. IR 14. cikk (2) bekezdés; AG 3.3.2.2.3.	Járműtípus-engedély és/vagy kiterjesztett alkalmazási területre kiterjedő forgalombahozatali járműengedély IR 48. és 49. cikk AG 3.8.2 és 3.8.3.
5a (8)	Kiterjesztett alkalmazási terület, beleértve a jármű és/vagy a járműtípus megváltoztatását, amely új engedélyt tesz szükségessé ID 21. cikk (13) bekezdés; AG 3.3.2.5. és 3.6.2.1. pont Változást kezelő szerv = jogosult	Új engedély és kiterjesztett alkalmazási terület IR 14. cikk (1) bekezdés (c) pont, 14. cikk (1) bekezdés (d) pont és 14. cikk (2) bekezdés & 14. cikk (3) bekezdés	Igen	Igen	Igen (1)	Igen	Igen (1)	Igen (2)	Igen	Ez lényegében a 4. és 6. eset kombinációja. A kombinált új és kiterjesztett alkalmazási területre vonatkozó engedélyek iránti kérelem egy időben elküldhető egyetlen egyablakos ügyintézési rendszerben. IR 14. cikk (3) bekezdés; AG 3.3.2.5. A jogosult választhat, hogy kér egy új típust vagy létrehozza a meglévő típus egy új változatát. IR 14. cikk (2) bekezdés; AG 3.3.2.3. és 3.3.2.4. pont	Járműtípus-engedély és/vagy a változásokra és a kiterjesztett alkalmazási területre kiterjedő forgalombahozatali járműengedély IR 48. és 49. cikk AG 3.8.2 és 3.8.3.
5b (8)	Kiterjesztett alkalmazási terület, beleértve a jármű és/vagy a járműtípus megváltoztatását, amely új engedélyt tesz szükségessé ID 21. cikk (13) bekezdés; AG 3.3.2.5. és 3.6.2.1. pont Változást kezelő szerv ≠ jogosult	Új engedély és kiterjesztett alkalmazási terület IR 14. cikk (1) bekezdés (c) pont, 14. cikk (1) bekezdés (d) pont, 14. cikk (2) bekezdés, 14. cikk (3) bekezdés & 15. cikk (4) bekezdés								Ez lényegében a 4. és 7. esetek kombinációja. A kombinált új és kiterjesztett alkalmazási területre vonatkozó engedélyek iránti kérelem egy időben elküldhető egyetlen egyablakos ügyintézési rendszerben. IR 14. cikk (3) bekezdés; AG 3.3.2.5. Új járműtípus létrehozása az új jogosult által. IR 15. cikk (4) bekezdés; AG 3.3.3.3.	

0. táblázat: Összefoglaló táblázat

Táblázat eset	Az eset leírása	Engedélyezési eset	Kérelem benyújtása?	Követelménymeghatározás bizonyítékát tartalmazza a kérelem? (5)	A bejelentett és/vagy kijelölt szerv bevonva?	Értékelő szerv bevonva? (3)	A kérelem tartalmazza az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő technikai dokumentációkat?	A kérelem tartalmazza az EK-hitelesítési nyilatkozatot?	A kérelem tartalmazza a (kockázati) nyilatkozatot? (3)	Megjegyzések - Különös kérések	Eredmény
6	Az alapvető konstrukciós jellemzők vagy a jármű biztonsági szintjének változtatása <u>meghaladja</u> az ID 21. cikk (12) bekezdésében szereplő feltételeket: - az ÁME-kben szereplő tartományon kívüli paraméterek - a jármű általános biztonsági szintjére káros hatással lehet - a vonatkozó ÁME írja elő ID 21. cikk (12) bekezdés; VR 15. cikk (1) bekezdés d) pont; AG 3.3.3.2 és 3.3.2.4 Változást kezelő szerv = jogosult	Új engedély IR 14. cikk (1) bekezdés (d) pont, 14. cikk (2) bekezdés és 14. cikk (3) bekezdés	Igen	Igen	Igen (1)	Igen	Igen (1)	Igen (2)	Igen	A jogosult választhat, hogy kér egy új típust vagy létrehozza a meglévő típus egy új változatát. IR 14. cikk (2) bekezdés; AG 3.3.2.4. A kiadott típusengedély a teljes járműtípusra vonatkozik, de az értékelések terjedelme a változásokra és a változatlan részekkel való kapcsolódási pontokra korlátozódik. A módosítások által nem érintett szempontok a meglévő engedély hatálya alá tartoznak.	Járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély IR 48 és 49. cikk AG 3.8.2 és 3.8.3.
7	Az alapvető konstrukciós jellemzők vagy a jármű biztonsági szintjének változtatása <u>meghaladja</u> az ID 21. cikk (12) bekezdésében szereplő feltételeket: - az ÁME-kben szereplő tartományon kívüli paraméterek - a jármű általános biztonsági szintjére káros hatással lehet - a vonatkozó ÁME írja elő ID 21. cikk (12) bekezdés; VR 15. cikk (1) bekezdés d) pont AG 3.3.3.2 és 3.3.2.4 Változást kezelő szerv ≠ jogosult	Új engedély IR 14. cikk (1) bekezdés (d) pont, 15. cikk (1) bekezdés (d) pont, 15. cikk (4) bekezdés és 16. cikk (3) bekezdés	Igen	Igen	Igen (1)	Igen	Igen (1)	Igen (2)	Igen	Új járműtípus létrehozása az új jogosult által. IR 15. cikk (4) bekezdés; AG 3.3.3.3. A kiadott típusengedély a teljes járműtípusra vonatkozik, de az értékelések terjedelme a változásokra és a változatlan részekkel való kapcsolódási pontokra korlátozódik. A módosítások által nem érintett szempontok a meglévő engedély hatálya alá tartoznak. ID IV. melléklet 2.3.3. pont A kérelmező ugyanabban a kérelemben az egyablakos ügyintézési rendszeren keresztül kérheti a változtatás eredményeként engedélyezett új járműtípus-változat engedélyezését.	Járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély IR 48. és 49. cikk AG 3.8.2 és 3.8.3.
8	Az alapvető konstrukciós jellemzők vagy a jármű biztonsági szintjének változtatása <u>nem haladja meg</u> az ID 21. cikk (12) bekezdésében szereplő feltételeket: - az ÁME-kben szereplő tartományon belüli paraméterek - a jármű általános biztonsági szintjére nem lehet káros hatással - a vonatkozó ÁME nem írja elő ID 21. cikk (12) bekezdés; IR 15. cikk (1) bekezdés c) pont AG 3.3.3.2.3 Változást kezelő szerv = jogosult	N/A IR 15. cikk (1) bekezdés (c) pont, 15. cikk (2) bekezdés	Nem	N/A (5)	Igen (1)	Igen (6) (9)	N/A (1)	N/A (2)	N/A (7)	A típusjogosult elérhetővé teszi a releváns információkat az engedélyező szerv, a nemzeti biztonsági hatóságok, az Ügynökség vagy a tagállamok kérésére ID IV. melléklet, 2.6. pont; IR 15. cikk (2) bekezdés. A birtokosnak új járműtípus-verzió vagy a járműtípus-változat új verziójának létrehozását kell kérnie, és a vonatkozó információkat az engedélyező szerv rendelkezésére kell bocsátania. Az engedélyező szerv nyilvántartásba veszi a járműtípus új kivitelét vagy a járműtípus-változat új kivitelét az ERATV-ben. IR 15. cikk (3) bekezdés; AG 3.8.4.1.1. https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676 A kérelmező az értékelő szerv (AsBo) véleményét kérheti ki arról, hogy a változás nem haladja meg a feltételeket, azonban ez nem kötelező	Az engedélyező szerv nyilvántartásba veszi a járműtípus új kivitelét vagy a járműtípus-változat új kivitelét az ERATV-ben a járműtípus-engedély jogosultja által biztosított információk felhasználásával IR 15. cikk (3) bekezdés
9a	Az alapvető konstrukciós jellemzők vagy a jármű biztonsági szintjének változtatása <u>nem haladja meg</u> az ID 21. cikk (12) bekezdésében szereplő feltételeket: - az ÁME-kben szereplő tartományon belüli paraméterek - a jármű általános biztonsági szintjére nem lehet káros hatással - a vonatkozó ÁME nem írja elő ID 21. cikk (12) bekezdés; IR 15. cikk (1) bekezdés c) pont és 16. cikk; AG 3.3.3.2.3 Változást kezelő szerv ≠ jogosult Csak járműmódosítás AG 3.3.4.1	N/A IR 16. cikk (4) bekezdés Kivéve, ha az engedélyező szerv írja elő a változásokról való értesítést követő 4 hónapon belül	Nem A változást kezelő szervnek bejelentést kell benyújtania	N/A (5)	Igen (1)	Igen (6) (9)	N/A (1)	Nem alkalmazandó (2)	N/A (7)	A változást kezelő szerv értesíti az engedélyező szervet a változásokról. A módosítás azonnal végrehajtható, és a módosított járműveket anélkül lehet használni, hogy meg kellene várni az engedélyező szerv választát. Ez vonatkozhat egy járműre vagy több azonos járműre. Az engedélyező szerv 4 hónapon belül indokolással ellátott határozatot adhat ki, amelyben téves besorolás vagy nem kellően megalapozott információk esetén engedélykérelmet kérhet (lásd a 7. esetet). Ha az ERA az engedélyező szerv, az értesítést az ERA honlapján leírt eljárás szerint kell megtenni: https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948	Helytelen besorolás vagy nem kellően megalapozott információk esetén engedély iránti kérelem benyújtását kérő, indokolással ellátott határozat
		Új engedély IR 14. cikk (1) bekezdés (d) pont és 16. cikk (4) bekezdés Ha az engedélyező szerv írja elő a változásokról való értesítést követő 4 hónapon belül	Igen	Igen	Igen (1)	Igen	Igen (1)	Igen (2)	Igen	A változást kezelő szerv értesíti az engedélyező szervet a változásokról. Ez vonatkozhat egy járműre vagy több azonos járműre. Új járműtípus létrehozása az új jogosult által. IR 15. cikk (4) bekezdés; AG 3.3.3.3.3.	
9b	Az alapvető konstrukciós jellemzők vagy a jármű biztonsági szintjének változtatása <u>nem haladja meg</u> az ID 21. cikk (12) bekezdésében szereplő feltételeket: - az ÁME-kben szereplő tartományon belüli paraméterek - a jármű általános biztonsági szintjére nem lehet káros hatással - a vonatkozó ÁME nem írja elő ID 21. cikk (12) bekezdés; IR 15. cikk (1) bekezdés c) pont AG 3.3.3.2, 3.3.2.4 és 3.3.3.3 Változást kezelő szerv ≠ jogosult Csak járműtípus és/vagy járműtípus és jármű/járművek változtatása	Új engedély (IR 14. cikk (1) bekezdés (d) pont és 15. cikk (4) bekezdés (d) pont)	Igen	Igen	Igen (1)	Igen	Igen (1)	Igen (2)	Igen	Ez gyakorlatilag a 7. eset. Új járműtípus létrehozása az új jogosult által. IR 15. cikk (4) bekezdés; AG 3.3.3.3.	Járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély IR 48 és 49. cikk AG 3.8.2 és 3.8.3.

0. táblázat: Összefoglaló táblázat

Táblázat eset	Az eset leírása	Engedélyezési eset	Kérelem benyújtása?	Követelménymeghatározás bizonyítékát tartalmazza a kérelem? (5)	A bejelentett és/vagy kijelölt szerv bevonva?	Értékelő szerv bevonva? (3)	A kérelem tartalmazza az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő technikai dokumentációkat?	A kérelem tartalmazza az EK-hitelesítési nyilatkozatot?	A kérelem tartalmazza a (kockázati) nyilatkozatot? (3)	Megjegyzések - Különös kérések	Eredmény
10	A műszaki dokumentációtól való eltérést eredményező változás, amely nem esik az ID 21. cikk (12) bekezdésének feltételei alá: IR 15. cikk (1) bekezdés (b) pont és 16. cikk (2) bekezdés AG 3.3.3.2.2 Változást kezelő szerv = jogosult	N/A IR 15. cikk (1) bekezdés (b) pont	Nem	N/A (5)	Igen A már elvégzett megfelelőségértékelésekre való befolyás és új ellenőrzések, illetve hitelesítések szükségessége esetén AG 3.3.3.2.2	Igen (6) (9)	N/A	Nem alkalmazandó (2)	N/A (7)	A típusjogosult elérhetővé teszi a releváns információkat az engedélyező szerv, a nemzeti biztonsági hatóságok, az Ügynökség vagy a tagállamok kérésére. ID IV. melléklet, 2.6. pont; IR 15. cikk (2) bekezdés. Ha új megfelelőségértékelésre van szükség, a jogosultnak kérnie kell az EK-típusvizsgálati vagy tervvizsgálati tanúsítványokra való hivatkozások frissítését az ERATV-ban. https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2675 A már engedélyezett járműveket nem kell újra engedélyezni. A 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti módosítást tartalmazó, újonnan épített járműveket az aktualizált típusnak megfelelően kell engedélyezni (2a. eset).	Az engedélyező szerv frissíti az érintett ERATV bejegyzést az új EK-típusvizsgálati vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványokra történő hivatkozásokkal
11a	A műszaki dokumentációtól való eltérést eredményező változás, amely nem esik az ID 21. cikk (12) bekezdésének feltételei alá: IR 15. cikk (1) bekezdés (b) pont és 16. cikk (2) bekezdés AG 3.3.3.2.2 Változást kezelő szerv ≠ jogosult Csak járműmódosítás AG 3.3.4.1	N/A IR 16. cikk (4) bekezdés Kivéve, ha az engedélyező szerv írja elő a változásokról való értesítést követő 4 hónapon belül	Nem	N/A (5)	Igen (1)	Igen (6) (9)	N/A	N/A (2)	N/A (7)	A változást kezelő szerv értesíti az engedélyező szervet a változásokról. A módosítás azonnal végrehajtható, és a módosított járműveket anélkül lehet használni, hogy meg kellene várni az engedélyező szerv választát. Ez vonatkozhat egy járműre vagy több azonos járműre. Az engedélyező szerv 4 hónapon belül indokolással ellátott határozatot adhat ki, amelyben téves besorolás vagy nem kellően megalapozott információk esetén engedélykérelmet kérhet (lásd a 7. esetet). Ha az ERA az engedélyező szerv, a bejelentést az ERA honlapján leírt eljárás szerint kell megtenni. https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948	Helytelen besorolás vagy nem kellően megalapozott információk esetén engedély iránti kérelem benyújtását kérő, indokolással ellátott határozat
		Új engedély IR 14. cikk (1) bekezdés (d) pont és 16. cikk (4) bekezdés Ha az engedélyező szerv írja elő a változásokról való értesítést követő 4 hónapon belül	Igen	Igen	Igen (1)	Igen	Igen (1)	Igen (2)	Igen	A változást kezelő szerv értesíti az engedélyező szervet a változásokról. Ez vonatkozhat egy járműre vagy több azonos járműre. Új járműtípus létrehozása az új jogosult által. IR 15. cikk (4) bekezdés; AG 3.3.3.3.	Járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély IR 48 és 49. cikk AG 3.8.2 és 3.8.3.
11b	A műszaki dokumentációtól való eltérést eredményező változás, amely nem esik az ID 21. cikk (12) bekezdésének feltételei alá: IR 15. cikk (1) bekezdés (b) pont és 16. cikk (2) bekezdés AG 3.3.3.2.2 és 3.3.3.3 Változást kezelő szerv ≠ jogosult Csak járműtípus és/vagy járműtípus és jármű/járművek változtatása	Új engedély IR 14. cikk (1) bekezdés (d) pont és 15. cikk (4) bekezdés (d) pont	Igen	Igen	Igen (1)	Igen	Igen (1)	Igen (2)	Igen	Új járműtípus létrehozása az új jogosult által. IR 15. cikk (4) bekezdés; AG 3.3.3.3.	Járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély IR 48 és 49. cikk AG 3.8.2 és 3.8.3.
12	Egy engedélyezett járműtípus vagy jármű olyan változása, amely nem eredményezi a műszaki dokumentációtól való eltérést IR 15. cikk (1) bekezdés a) pont AG 3.3.3.2.1	N/A	Nem	N/A (5)	Nem	Nem	N/A	N/A	N/A	A jármű és/vagy járműtípus konfigurációmenedzsmentjét aktualizálni kell	nem értelmezhető
13	Egy már engedélyezett jármű olyan változásai, amelyek karbantartás keretében történő helyettesítéshez kapcsolódnak a tervezés/funkciók módosítása nélkül IR 16. cikk (1) bekezdés	N/A	Nem	N/A (5)	Nem	Nem	N/A	N/A	N/A	A jármű konfigurációmenedzsmentjét aktualizálni kell	N/A
14 (8)	Ha a műszaki kompatibilitás igazolásához, valamint az alrendszeres biztonságos integrálásához és/vagy a hálózattal való műszaki összeférhetőséghez a hálózaton tesztekert kell végezni ID 21. cikk (3) bekezdés és 21. cikk (5) bekezdés IR 19. cikk AG 3.3.7	N/A A nemzeti biztonsági hatóság által a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására kiadott ideiglenes engedély, amikor azt a tagállam nemzeti jogi keretrendszere írja elő és határozza meg.	Nem	A tagállam nemzeti jogi keretrendszerétől függően						A tesztjárművet/járműveket üzemeltető vasúti társaság biztonságirányítási rendszerének kell érintenie a kockázaterértékelés elvégzése céljából. AG 3.3.7.2 és 3.3.7.3	A nemzeti biztonsági hatóság által kiadott ideiglenes engedély

Magyarázat: ID: kölcsönös átjárhatóságáról szóló (EU) 2016/797 irányelv
IR: (EU) 2018/545 végrehajtási rendelet
AG: A járműengedélyezési eljárás gyakorlati szabályaira vonatkozó iránymutatások
AsBo: értékelő szerv (CSM RA)
CSM RA: (EU) 402/2013 végrehajtási rendelet

- Megjegyzések :**
- (1) Csak a változásokra, valamint a változatlan részekkel való kapcsolódási pontokra vonatkozik az EK-hitelesítési eljárás, amelyre kiterjed a követelmények meghatározásának folyamata és amelyet az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok (adott esetben) értékelnek az ID IV. mellékletének 2.3.2. bekezdése szerint
 - (2) A kérelmező dönti el, hogy új vagy aktualizált nyilatkozatra van-e szükség az ID 15. cikkének (5) bekezdése szerint
 - (3) Az értékelő szerv részt vesz a következőkben:
 - a biztonság és az alrendszerek közötti biztonságos integráció alapvető követelményekre vonatkozó követelménymeghatározási folyamat értékeléséhez
 - amikor a módosítások jellege az (EU) 402/2013 rendelet alkalmazását írja elő jelentős módosítás esetében
 - amikor a kötelező szabályok kifejezetten előírják az (EU) 402/2013 rendelet alkalmazását
 - (4) A változások és/vagy változott szabályok az (EU) 402/2013 rendeletben előírt kockázatértékelési folyamat alkalmazását írhatják elő. Ebben az esetben értékelő szerv bevonására van szükség, valamint a javaslattevő köteles készíteni egy kockázatról szóló nyilatkozatot az (EU) 402/2013 rendelet 16. cikkének betartásával. Ez a módosítás és a módosított szabályok jellegétől függ.
 - (5) A követelménymeghatározási folyamatot az engedélyezési esettől vagy a változás kategóriájától függetlenül mindig el kell végezni. Azonban az esettől függően a kérelmező által végzett követelménymeghatározási folyamathoz kapcsolódó dokumentációt nem kell benyújtani az engedélyező szervnek (azaz nincs engedélyezési kérelem és 16(4) értesítés, lásd: 3.3.1.6. pont).
 - (6) Az értékelő szerv végzi a követelménymeghatározás értékelését (megerősítés annak kapcsán, hogy a kérelmező által követett eljárás elegendő annak biztosításához, hogy a változások ne befolyásolják hátrányosan a biztonságot, lásd a 3.3.2.4. szakaszt)
 - (7) Előfordulhat, hogy a javaslattevőnek (kockázati) nyilatkozatot kell készítenie az alapvető követelmények biztonságára és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra vonatkozó követelmények meghatározási folyamatának eredményeként.
 - (8) Az 1-1. alszakasz folyamatábrájában nem szerepel
 - (9) Az értékelő szerv bevonása a biztonsággal és a biztonságos integrációval kapcsolatos követelmények meghatározási folyamatának értékelésébe nem szükséges, ha egyszerűen bizonyítható, hogy a változtatás jellege nem befolyásolja hátrányosan a biztonságot (lásd a 3.3.1.7. szakaszt).

1. Bevezetés

1.1. Jogalap

Az Ügynökségnek általános kötelezettsége, hogy technikai támogatást nyújtson a vasutak kölcsönös átjárhatóságának területén az (EU) 2016/796 rendelet 4. cikk (i) pontja és 19. cikk (3) bekezdése szerint. Ez magában foglalja, hogy az Ügynökség iránymutatásokat adhat ki a vasúti átjárhatósági jogszabályok végrehajtásának megkönnyítésére. Továbbá a vasúti járművek és a vasúti járműtípusok engedélyezési eljárására vonatkozó gyakorlati szabályok megállapításáról szóló (EU) 2018/545 rendelet 8. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy:

„Az Ügynökség az Unió valamennyi hivatalos nyelvén létrehozza, közzéteszi és naprakészen tartja az e rendeletben meghatározott követelményeket ismertető és magyarázó iránymutatásokat, és azokat díjmentesen elérhetővé teszi a nyilvánosság számára. Az iránymutatások az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok által az információk cseréjére és rögzítésére használható mintákat, valamint a kérelmező által a kérelemhez használható mintákat egyaránt tartalmazzák.”

1.2. Hatály

Minden jármű, amelyre az (EU) 2016/797 irányelv vonatkozik az irányelv 1. cikkében meghatározottak szerint, beletartozik az (EU) 2018/545 rendelet hatálya alá és ezért a „Járműengedélyezési eljárás gyakorlati szabályaira vonatkozó iránymutatások” című dokumentum (járműengedélyezési iránymutatások) hatálya alá is.

1.3. Célkitűzések

Jelen dokumentum célja, hogy iránymutatást adjon az engedélyező szervezeteknek, az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságoknak, a járműtípus-engedély jogosultjainak, a változást kezelő szervezeteknek, a kérelmezőknek és más érdekelt feleknek az (EU) 2018/545 rendeletben meghatározott járműengedélyezési eljárás alkalmazásába az (EU) 2016/797 irányelv 21. és 24. cikkében meghatározott módon. A járműengedélyezési iránymutatások célja a vasúti járműengedélyezési és a vasúti járműtípus-engedélyezési eljárás következetes végrehajtásának támogatása.

A járműengedélyezési iránymutatások olvasásának megkönnyítése érdekében az információk felépítése az (EU) 2018/545 rendelet felépítésén alapul.

A weboldalakra mutató hivatkozások segítséget nyújtanak az olvasó számára. El kell ismerni azonban, hogy ezek kizárólag tájékoztató jellegűek; ezek tartalma bármikor megváltozhat.

1.4. A dokumentum kezelése

A járműengedélyezési iránymutatások rendszeres felülvizsgálata és szükség esetén aktualizálása és/vagy módosítása szükséges a járműengedélyezési eljárás végrehajtásakor szerzett tapasztalatok szerint az (EU) 2018/545 rendelet értelmében.

A felhasználók – akár érdekelt felek, akár nemzeti biztonsági hatóságok – a jelen dokumentum **Error! Reference source not found..** szakaszában található „Megjegyzések” rész segítségével kérhetik a „Járműengedélyezési eljárás gyakorlati szabályaira vonatkozó iránymutatások” című dokumentum módosítását, amelyet VAFeedback@era.europa.eu címre kell küldeni. Az Ügynökség saját maga is kezdeményezheti a felülvizsgálatot.

Az Ügynökség felülvizsgálja a változtatás iránti kérelmeket, és adott esetben belefoglalja őket a járműértékelési iránymutatások következő változatára vonatkozó változtatások körébe. Az Ügynökség e-mailben válaszol a kérelmezőknek.

A dokumentum e változata figyelembe veszi a dokumentum elkészítésének és közzétételének napján hatályos jogi szöveget és az Ügynökség által kiadott kapcsolódó iránymutatásokat. Az ÁME-k (és a kapcsolódó alkalmazási útmutatók) azonban felülvizsgálat alatt állnak, és ezen iránymutatás számos szempontjára mind

az elfogadott jogi szövegek, mind a felülvizsgált alkalmazási útmutatók befolyást gyakorolnak. A tervek szerint ezt az iránymutatást aktualizálni fogják, amint a jogi szövegek és/vagy az alkalmazási útmutatók rendelkezésre állnak.

2. Referenciák, fogalmak és rövidítések

2.1. Hivatkozott dokumentumok

1. táblázat: Hivatkozott dokumentumok táblázata¹

	[Hiv.] Cím	Hivatkozás	Változat/Dátum
[1]	AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2016/796 RENDELETE (2016. május 11.) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről	(EU) 2016/796	2016.05.11.
[2]	AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2008/2016/EK IRÁNYELVE (2016. május 11.) a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (átdolgozás)	(EU) 2016/797	2016.05.11.
[3]	AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2016/798/EU IRÁNYELVE (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (átdolgozás)	(EU) 2016/798	2016.05.11.
[4]	BIZOTTSÁGI VÉGREHAJTÁSI RENDELET a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerről és a 352/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről	(EU) 402/2013	2013.04.30.
[5]	AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2008/57/EK IRÁNYELVE (2008. JÚNIUS 17.) a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (átdolgozás).	2008/57/EU	2008.06.17.
[6]	2011. október 4-i BIZOTTSÁGI VÉGREHAJTÁSI HATÁROZAT az engedélyezett vasútijármű-típusok európai nyilvántartásáról (2011/665/EU)	2011/665/EU	2011.10.04.
[7]	A BIZOTTSÁG 2013. december 11-i 321/2014/EU RENDELETE az Európai Unió vasúti rendszere „járművek – teherkocsik” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2006/861/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről	321/2013/EU	2013.03.13.
[8]	ISO 9000 2015 Minőségirányítási rendszerek -- Alapok és szótár	ISO 9000:2015	2015
[9]	2014/1302/EU BIZOTTSÁGI RENDELET (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról	1302/2014/EU	2014.11.18.
[10]	A BIZOTTSÁG (EU) 2015/2299 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA a 2009/965/EK határozatnak a nemzeti szabályok csoportokba sorolására használandó paraméterek aktualizált jegyzéke tekintetében történő módosításáról	2015/2299/EU	2015.11.17.
[11]	995/2015/EU BIZOTTSÁGI RENDELET (2015. június 8.) az Európai Unió vasúti rendszerének „forgalmi szolgálat és forgalomirányítás” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról	2015/995/EU	2015.06.08.
[12]	2016/919/EU BIZOTTSÁGI RENDELET (2016. május 27.) az Európai Unió vasúti rendszerének „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról	2016/919/EU	2016.05.27.
[13]	2010. november 9-i BIZOTTSÁGI HATÁROZAT az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve alapján elfogadott, az átjárhatósági műszaki előírások keretében alkalmazandó megfelelőségértékelési, alkalmazhatósági és EK-hitelesítési eljárások moduljairól (2010/713/EU)	2010/713/EU	2010.11.09.
[14]	2007. november 9-i BIZOTTSÁGI HATÁROZAT a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (4) és (5) bekezdésében előírt nemzeti járműnyilvántartás közös előírásainak elfogadásáról	2007/756/EU	2007.11.09.
[15]	A BIZOTTSÁGI KÖZLEMÉNYE Útmutató a termékekre vonatkozó uniós szabályozásról 2016 (2016/C 272/01)	2016/C 272/01	2016.07.26.
[16]	ISO/IEC 17000:2004 Megfelelőségértékelés -- Szótár és általános elvek	ISO/IEC 17000:2004	2004
[17]	ISO 9001 2015 Minőségirányítási rendszerek -- Követelmények	ISO 9001:2015	2015

¹ A táblázatban feltüntetett dátumok/verziók a jelen dokumentum elkészítésének időpontjában érvényes legújabbak; az alkalmazandó verziók mindig a jogilag hatályban lévők.

1. táblázat: Hivatkozott dokumentumok táblázata¹

	[Hiv.] Cím	Hivatkozás	Változat/Dátum
[18]	A 2007. február 23-án Luxemburgban elfogadott, a mobil berendezésekkel kapcsolatos nemzetközi érdekekről szóló egyezmény sínpályához kötött járművekkel kapcsolatos kérdéseiről szóló luxemburgi jegyzőkönyv	-	2007.02.23.
[19]	A BIZOTTSÁG (EU) 2018/545 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2018. április 4.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a vasúti járművek és a vasúti járműtípusok engedélyezési eljárására vonatkozó gyakorlati szabályok megállapításáról	2018/545/EU	2018.04.04.
[20]	2018/791/EU BIZOTTSÁGI FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELET (2018. február 16.) az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a nemzeti biztonsági hatóságok által az egységes biztonsági tanúsítvány vagy a biztonsági engedély kiadását követően végzett felügyelet céljára alkalmazandó közös biztonsági módszerek meghatározásáról és az 1077/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről	2018/761/EU	2018.02.16.
[21]	A BIZOTTSÁG (EU) 2019/250 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2019. február 12.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő vasúti rendszerelemekre és alrendszerekre vonatkozó EK-nyilatkozatok és -tanúsítványok sablonjairól, az engedélyezett vasúti járműtípusnak való megfeleléséről szóló nyilatkozat mintájáról és az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló eljárásokról, valamint a 201/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről.	(EU) 2019/250	2019.02.12.
[22]	A BIZOTTSÁG (EU) 2019/773 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalomüzemeltetés és -irányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU határozat hatályon kívül helyezéséről	(EU) 2019/773	2019.05.16
[23]	A BIZOTTSÁG (EU) 2019/776 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2019. május 16.) a 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU, az 1303/2014/EU és az (EU) 2016/919 bizottsági rendeletnek, valamint a 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozatnak az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel való összehangolása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat konkrét célkitűzéseinek végrehajtásáról.	(EU) 2019/776	2019.05.16
[24]	A BIZOTTSÁG (EU) 2020/387 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2020. március 9.) a 321/2013/EU, az 1302/2014/EU és az (EU) 2016/919 rendeletnek a felhasználási terület kiterjesztése és az átmeneti időszakok tekintetében történő módosításáról.	(EU) 2020/387	2020.03.09.
[25]	A BIZOTTSÁG (EU) 2020/420 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2020. március 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének ellenőrző-irányító és jelző alrendszereire vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló (EU) 2016/919 rendelet német nyelvű változatának helyesbítéséről	(EU) 2020/420	2020.03.16
[26]	A BIZOTTSÁG (EU) 2020/779 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2020. június 12.) az (EU) 2019/250 végrehajtási rendeletnek az alkalmazás kezdőnapjai tekintetében, az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv átültetési határidejének meghosszabbítását követően történő módosításáról	(EU) 2020/779	2020.06.12
[27]	AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2020/700 IRÁNYELVE (2020. május 25.) az (EU) 2016/797 és az (EU) 2016/798 irányelveknek az átültetési időszak meghosszabbítása tekintetében történő módosításáról	(EU) 2020/700	2020.05.25
[28]	A Bizottság (EU) 2020/781 végrehajtási rendelete (2020. június 12.) az (EU) 2018/545 végrehajtási rendeletnek az alkalmazás kezdőnapjai és egyes átmeneti rendelkezések tekintetében, az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv átültetési határidejének meghosszabbítását követően történő módosításáról	(EU) 2020/781	2020.06.12
[29]	A BIZOTTSÁG (EU) 2018/1614 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA (2018. október 25.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 47. cikkében említett járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások megállapításáról, valamint a 2007/756/EK bizottsági határozat módosításáról és hatályon kívül helyezéséről.	(EU) 2018/1614	2018.10.25

1. táblázat: Hivatkozott dokumentumok táblázata¹

	[Hiv.] Cím	Hivatkozás	Változat/Dátum
[30]	A KÖZÖSSÉG/SVÁJC SZÁRAZFÖLDI SZÁLLÍTÁSI BIZOTTSÁG 1/2013 HATÁROZATA (2013. december 6.) az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti, a vasúti és közúti áru- és személyszállításról szóló megállapodás 1. mellékletének módosításáról.	2013/804/EU	2013.12.24
[31]	A KÖZÖSSÉG–SVÁJC SZÁRAZFÖLDI SZÁLLÍTÁSI BIZOTTSÁG 2/2019 HATÁROZATA (2019. december 13.) a Svájc és az Európai Unió közötti zökkenőmentes vasúti közlekedés fenntartására irányuló átmeneti intézkedésekről	2020/40	2019.12.13
[32]	A KÖZÖSSÉG/SVÁJC SZÁRAZFÖLDI SZÁLLÍTÁSI BIZOTTSÁGÁNAK 1/2020 HATÁROZATA (2020. június 19.) a 2/2019 határozatnak az (EU) 2016/797 és az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv Covid19-világjárvány miatt elhalasztott átültetési határidejével való összehangolásáról	2020/896	2020.06.19
[33]	A KÖZÖSSÉG–SVÁJC SZÁRAZFÖLDI SZÁLLÍTÁSI BIZOTTSÁG 2/2020 HATÁROZATA (2020. december 11.) az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött, a vasúti és közúti áru- és személyszállításról szóló megállapodás 1. mellékletének, valamint a Svájc és az Európai Unió közötti zökkenőmentes vasúti közlekedés fenntartására irányuló átmeneti intézkedésekről szóló 2/2019 vegyes bizottsági határozatnak a módosításáról	2021/35	2020.12.11
[34]	A KÖZÖSSÉG–SVÁJC SZÁRAZFÖLDI SZÁLLÍTÁSI BIZOTTSÁG 2/2021 HATÁROZATA (2021. december 17.) az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött, a vasúti és közúti áru- és személyszállításról szóló megállapodás 1. mellékletének, valamint a Svájc és az Európai Unió közötti zökkenőmentes vasúti közlekedés fenntartására irányuló átmeneti intézkedésekről szóló 2/2019 vegyes bizottsági határozatnak a módosításáról	2022/38	2021.12.17
[35]	A KÖZÖSSÉG–SVÁJC SZÁRAZFÖLDI SZÁLLÍTÁSI BIZOTTSÁG 1/2022 HATÁROZATA (2022. december 21.) az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött, a vasúti és közúti áru- és személyszállításról szóló megállapodás 1. mellékletének és a 2/2019 vegyes bizottsági határozatnak a módosításáról	2023/143	2022.12.21
[36]	A BIZOTTSÁGI KÖZLEMÉNYE Útmutató a termékekre vonatkozó uniós szabályozásról 2022 (2022/C 247/02)	2022/C 247/01	2022.06.29
[37]	A BIZOTTSÁG 2023/1694/EK (EU) VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2023. augusztus 10.) a 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1300/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU és az 1304/2014/EU rendelet, valamint az (EU) 2019/777 végrehajtási rendelet módosításáról	(EU) 2023/1694	2023.09.08.
[38]	A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1695 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE (2023. augusztus 10.) az Európai Unió vasúti rendszerének az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és az (EU) 2016/919 rendelet hatályon kívül helyezéséről	(EU) 2023/1695	2023.09.08.
[39]	A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1696 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA (2023. augusztus 10.) a 2011/665/EU végrehajtási határozatnak az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 48. cikkében említett, az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartására vonatkozó előírások tekintetében történő módosításáról (az értesítés a C(2023) 5020. számú dokumentummal történt)	(EU) 2023/1696	2023.09.08.
[40]	Útmutató az átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) alkalmazásához	GUI/TSI/2023	2023.12.20
[41]	Útmutató az WAG ÁME alkalmazásához	GUI/WAG TSI/2023	2023.12.08
[42]	Útmutató a LOC&PAS ÁME alkalmazásához (a Bizottság 2014. november 18-i 1302/2014/EU rendelete, amelyet a Bizottság 2019/776/EU végrehajtási rendelete módosított).	GUI/LOC&PAS/2023	n.a.

2.2. Fogalom meghatározások és rövidítések

A jelen dokumentumban használt általános kifejezések és rövidítések bármely szokásos szótárban megtalálhatók. Az egyes kifejezések és rövidítések meghatározása lentebb, illetve a 3.2.2. fejezetben található.

2. táblázat: Fogalomjegyzék

Fogalom	Fogalommeghatározás
Bizottság	Az Európai Bizottság, különösen a Közlekedési Főigazgatóság
Egyablakos rendszer	Az „egyablakos rendszer” az Ügynökség által üzemeltetett információs és kommunikációs rendszert jelenti az (EU) 2016/796 rendelet 12. cikke szerint. Az egyablakos rendszer magában foglal: › Egy egyetlen belépési pontot, amelyen keresztül a kérelmező benyújthatja a típusengedély, a forgalombahozatali járműengedély és az egységes biztonsági tanúsítvány iránti kérelmét és a kérelmet kísérő dokumentációt; › Egy közös információcsere-platformot, amelyen keresztül az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok tájékozódhatnak az engedélyek és egységes biztonsági tanúsítványok iránti valamennyi kérelemről, a vonatkozó eljárások szakaszairól és kimeneteléről, valamint adott esetben a fellebbezési tanács kéréseiről és határozatairól; › Egy közös információcsere-platformot, amelyen keresztül az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok tájékozódhatnak az (EU) 2016/797 irányelv 19. cikk szerinti, az Ügynökség általi jóváhagyás iránti kérelmekről, az egységes európai vonatbefolyásoló rendszer (a továbbiakban: ETCS) és/vagy a páneurópai vasúti digitális nyálábolt rendszer (a továbbiakban: GSM-R) berendezéseit is magában foglaló, pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekre vonatkozó engedélyek iránti kérelmekről, a vonatkozó eljárások állásáról és kimeneteléről, valamint adott esetben a fellebbezési tanács kéréseiről és határozatairól; és › Egy korai előrejelző rendszert, amellyel már a korai szakaszban azonosítani lehet azokat az eseteket, amikor egyeztetni kell az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok általi döntéshozatal során amiatt, hogy több kérelmet nyújtottak be hasonló engedélyek vagy egységes biztonsági tanúsítványok iránt.
Járműengedélyezési iránymutatások	Az (EU) 2018/545 rendelet 8. cikkének (1) bekezdése szerinti, a járműengedélyezési eljárásra vonatkozó gyakorlati intézkedésekre vonatkozó iránymutatások
Jóváhagyás	Az ISO 9000/2015 szerint a jóváhagyás: <i>„Objektív bizonyíték biztosításával való megerősítés, hogy egy konkrét tervezett felhasználás vagy alkalmazás követelményei teljesültek.”</i> Meg kell jegyezni, hogy: › A jóváhagyáshoz szükséges objektív bizonyíték egy vizsgálat, vagy alternatív számításokhoz vagy dokumentumok felülvizsgálatához hasonló egyéb meghatározási mód eredménye. › A „jóváhagyott” szó a megfelelő státusz megjelöléséhez használandó. › A jóváhagyás felhasználási feltételei lehetnek valóság vagy szimuláltak. „A jóváhagyás egy folyamat. Objektív bizonyítékot használ annak megerősítésére, hogy a tervezett felhasználást vagy alkalmazást meghatározó követelmények teljesültek. Amennyiben az összes követelmény teljesült, megállapítható a jóváhagyott státusz. A jóváhagyás történhet valós felhasználási körülmények mellett vagy szimulált felhasználási környezetben. Számos módja van annak megerősítésére, hogy a tervezett felhasználást vagy alkalmazást meghatározó követelmények teljesültek. Például vizsgálatok, számítások, szimulációk.
Műszaki dokumentáció	Az (EU) 2016/797 irányelv IV. mellékletének 2.4. pontjában leírt EK-hitelesítési nyilatkozato(ka)t kísérő műszaki dokumentáció.
Nagyvasúti infrastruktúra	Ellentétben a „helyi érdekű vasúti infrastruktúrával”, a nagyvasúti infrastruktúra az uniós hálózathoz tartozó infrastruktúra bármely részéből összetevődhet, amely az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikke (3) bekezdésének hatálya alá esik, azaz a metrók által nem használt, az uniós vasúti rendszertől funkcionálisan nem elkülönülő, valamint nem kizárólag villamosok és helyi érdekű vasúti járművek által használt infrastruktúra az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének (29) bekezdése szerint. Az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikke a helyi érdekű vasúti járműveket a törésbiztonságra és a jármű erejére vonatkozó műszaki feltételek szerint határozza meg.
Unió jog	Az uniós jog az Európai Unió tagállamaiban alkalmazott európai jogszabályok rendszere. Az uniós jogot az Európai Unió Hivatalos Lapjában teszik közzé és ingyenesen elérhető az EUR-Lex honlapján (https://eur-lex.europa.eu/homepage.html), továbbá naponta közzéteszik a 24 hivatalos uniós nyelven.
Ügynökség	A legutóbb az 1335/2008/EK [2] rendelettel módosított, az európai vasúti ügynökséget létrehozó Európai Parlament és Tanács 881/2004/EK rendelete által létrehozott Európai Vasúti Ügynökség (ERA).

3. táblázat: Rövidítések jegyzéke

Fogalom	Fogalommeghatározás
ÁME	Átjárhatósági műszaki előírás
(ÁME) CCS	Az „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszere vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás
(ÁME) LOC&PAS	A „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszere vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás
(ÁME) OPE	Az „üzemeltetés és forgalomirányítás” alrendszere vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás
(ÁME) WAG	A „járművek – teherkocsik” alrendszere vonatkozó átjárhatósági műszaki előírás
AsBo	Az (EU) 402/2013 rendelet szerinti értékelő szerv
BIR	Biztonságirányítási rendszer
BSZ	Bejelentett szervezet

3. táblázat: Rövidítések jegyzéke

Fogalom	Fogalommeghatározás
CFU	A jármű használati feltételei és egyéb korlátozások
CCS	Ellenőrző-irányító és jelző
CSM RA	Az (EU) 402/2013 bizottsági végrehajtási rendelet
DoV	Hitelesítési nyilatkozat
ERADIS	Európai Vasúti Ügynökség interoperabilitási és biztonsági adatbázisa
ERATV	Az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása
ERTMS	Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer
ETCS	Egységes európai vonatbefolyásoló rendszer
EU	Európai Unió
EVN	Európai járműszám
GSM-R	Globális mobil kommunikációs rendszer – Vasút
IC	A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem
ID	Azonosító
IKT	Közösség/Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság
IM	Pályahálózat-működtető
ISV	Közbenső hitelesítési nyilatkozat
KBM	Közös biztonsági módszer
KSZ	Kijelölt szerv
LTA	Megállapodás az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a vasúti és közúti áru- és személyszállításról (más néven szárazföldi szállítási megállapodás).
MS	Tagállam
NBH	Nemzeti biztonsági hatóság
NVR	Nemzeti járműnyilvántartás
OSS	Egyablakos rendszer
OTM	Vasúti munkagép
QMS	Minőségirányítási rendszer
RDA	Referenciadokumentum-adatbázis
RFU	Használatra vonatkozó ajánlás
RINF	Infrastruktúra-nyilvántartás
RU	Vasúttársaság
SRD	Egységes szabályadatbázis
TEN	Transzeurópai hálózat
URVIS	Egyedi vasúti jármű azonosítási rendszer

3. A gyakorlati szabályok tartalma

3.1. Preambulumbekezdések

3.1.1. (EU) 2018/545 rendelet

3.1.2. (EU) 2020/781 rendelet

3.2. 1. fejezet: Általános rendelkezések

3.2.1. 1. cikk: Tárgy és hatály

A jelen dokumentumban meghatározott gyakorlati szabályok célja, hogy hatályba helyezzen és fenntartsa egy hatékony és sikeres eljárást a különböző szervek együttműködésével annak érdekében, hogy:

- › döntéseket hozzanak a járműengedély kiállításáról;
- › harmonizálják a járműengedélyeket kiállító uniós szervek gyakorlatait (az alkalmazási területtől függetlenül); és
- › a kérelmező számára következetesebb és átláthatóbb legyen, különösen amikor az eljárásban egy engedélyező szerv és egy vagy több alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóság is részt vesz.

Az (EU) 2018/545 rendeletben meghatározott gyakorlati szabályok a járműtípus-engedélyre/forgalombahozatali engedélyre vonatkozik az uniós vasúti rendszeren üzemeltetni kívánt járművek tekintetében az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkében meghatározottak szerint.

Ez a tagállamok esetleges hatályból való kizárásának megsértése nélkül érvényes az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikk (4) bekezdésében említettek szerint.

A kikötőkhöz és terminálokhoz való hozzáférés szerepel az (EU) 2016/797 irányelv hatályában (ahogyan a 2008/57/EK irányelvben is). A forgalombahozatali engedély az (EU) 2016/797 irányelv, különösen a 21. cikk szerint a hálózat e részeire is vonatkozik. Ez a tagállamok esetleges hatályból való kizárásának megsértése nélkül érvényes az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikk (4) bekezdésében említettek szerint.

3.2.2. 2. cikk: Fogalommeghatározások

3.2.2.1. (1) Engedélyező szerv

Az engedélyező szerv szerepét az alábbiak látják el:

- › Az Ügynökség, az egy vagy több tagállamra kiterjedő alkalmazási területre kiállított járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély esetében; vagy
- › A nemzeti biztonsági hatóság, az egy tagállamon belüli hálózatra vagy hálózatokra korlátozódó alkalmazási területre kiállított járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély esetében és amennyiben a kérelmező ezt az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (8) bekezdése szerint kérelmezte.

Az egynél több tagállamra kiterjedő alkalmazási területtel bíró járművekre vonatkozó járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély esetében az Ügynökség látja el az engedélyező szerv szerepét.

Azokban az esetekben, amikor az alkalmazási területnek az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján egy másik tagállamra történő kiterjesztése után a járművek már nem üzemeltethetők az eredeti alkalmazási területen, továbbra is ott lesznek engedélyezve, ezért az a végső alkalmazási terület, ahol engedélyt kapnak, egynél több tagállam hálózataira is kiterjed, és az Ügynökség az engedélyező szerv. Lásd még a 3.3.2.3.4. szakaszt a felhasználási terület megváltoztatására (és nem kiterjesztésére) vonatkozó további információkért.

Ha egy engedélyezendő vagon megfelel a WAG ÁME 7.1.2. szakaszának, az engedélyező szervként eljáró Ügynökség értékelései – amennyiben a kérelmező több, mint egy tagállamra kiterjedő alkalmazási területre vonatkozó engedélyt kérelmezett – minden további feltételre kiterjednek, amelynek a vagonnak meg kell felelnie, és nincs szükség az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok bevonására (nincs

alkalmazandó nemzeti szabály). Ilyen esetekben az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok (amelyek értesítést kapnak a kérelemről, és amelyek hozzá fognak férni a kérelmet kísérő dokumentációhoz az egyablakos rendszerben) bevonásával az (EU) 2018/545 rendelet 7. cikkének (4) bekezdése szerint az engedély kiadása szempontjából releváns tapasztalati visszajelzésből származó információk biztosítására kell összpontosítani.

3.2.2.2. (2) Alapvető konstrukciós jellemzők

Az alapvető konstrukciós jellemzőkre és az alapvető paraméterekre vonatkozó további útmutatás az ÁME-k alkalmazására vonatkozó iránymutatásokban található.

3.2.2.3. (3) Konfigurációkezelés

3.2.2.3.1. Egy adott jármű konfigurációmenedzsmentje

Egy adott jármű konfigurációmenedzsmentjének hatálya az (EU) 2018/545 rendelet 16. cikkében meghatározott változásokra korlátozódik. A jármű birtokosa vagy a birtokos által megbízott szerv felelős a jármű konfigurációmenedzsmentjéért, mely az alábbiakhoz rendelt felelősségek megsértése nélkül érvényesül:

- › A jármű karbantartásáért felelős szerv; és
- › A járművet használó vasúti társaság.

3.2.2.3.2. Egy adott járműtípus konfigurációmenedzsmentje

Egy járműtípus konfigurációkezelése egy olyan fájl létrehozására és karbantartására vonatkozik (a járműtípus teljes élettartama alatt), amely tartalmazza a járműtípus összes részletét (tervrajzok, számítások stb.), és amely kiterjed az időbeli fejlődésre (a jogi keretrendszer változásai, a járműtípus változásai stb.).

Pontosabban a járműtípus konfigurációmenedzsmentje olyan szempontokra terjed ki, mint:

- › A jogi keretrendszer változásainak és a járműtípusra gyakorolt hatásainak nyomon követése (ÁME-k, nemzeti szabályok, egyéb alkalmazandó uniós jogszabályok stb.);
- › A járműtípus-engedély alapját képező dokumentáció naprakészen tartása a jogi keretrendszer és/vagy a járműtípus olyan változásai esetén, amelyek nem igényelnek új engedélyt (azaz az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének a), b) vagy c) pontja), pl.:
 - EK-megfelelőségi nyilatkozatok és kísérő műszaki dokumentáció (beleértve az IC-kre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozatokat)
 - EK-tanúsítványok és kísérő dokumentációk (amikor bejelentett szerv bevonására van szükség)
 - A követelmények rögzítésével kapcsolatos bizonyítékok
- › Tájékoztatja a megfelelőségértékelést végző nemzeti szervezeteket a járműtípusban bekövetkezett olyan változásokról, amelyek hatással vannak az ÁME-knek való megfelelésre;
- › A járműtípusban bekövetkezett változások kategorizálása az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikkének (1) bekezdése szerint;
- › Kérheti az érintett ERATV-bejegyzés szükséges frissítéseit a járműtípus olyan változásai esetén, amelyek nem igényelnek új engedélyt (beleértve a változatok összeállítását, ha a jogosult úgy dönt, hogy ezt kéri, lásd a 3.8.4.2. szakaszt);
- › Stb.

3.2.2.4. (4) A kérelem beérkezésének időpontja

3.2.2.5. (5) Változást kezelő szerv

A járműtípusra vonatkozó változást kezelő szerv és az adott típusnak megfelelő járműre vonatkozó változást kezelő szerv szerepét különböző vállalatok tölthetik be. Ennek eredményeképpen az általuk kezelt konfigurációk is eltérőek:

- › a járműtípus konfigurációmenedzsmentje, ha a változást kezelő szerv a járműtípus-engedély jogosultja; vagy
- › A járművek konfigurációkezelése, ha az üzemben tartó a változást kezelő szerv.

A 16. cikk (4) bekezdése szerinti változások esetén (lásd: 3.3.4.4. pont) a változást kezelő szerv felelős az értesítés és a kísérő dokumentáció benyújtásáért is.

3.2.2.6. (6) A járműtípus-engedély jogosultja

Az (EU) 2016/797 irányelv és az (EU) 2018/545 rendelet szerinti járműtípus-engedélynek egy adott járműtípus esetében csak egy jogosultja lehet. Azonban ugyanazon tervnek megfelelő két járműsorozatnak két különböző kérelmezője lehet a(z) (egy) járművek (sorozatok) forgalomba hozatalához. Ha ezt az engedélyt nem az engedélyezett járműtípusnak megfelelően kérik, akkor két különböző járműtípus jön létre, bár mindegyik járműtípus ugyanazokkal az alapvető tervezési jellemzőkkel rendelkezik.

Kérjük, vegye figyelembe, hogy a 2008/57/EK irányelv alapján engedélyezett járműtípusok esetében a járműtípus-engedélynek több jogosultja is lehet (lásd a 3.2.2.6.3. szakaszt).

Ha több vállalat együttműködik egy új járműtípus kifejlesztésében, lehetséges, hogy mindegyik vállalat a járműtípus-engedély jogosultjává válik. Ehhez minden vállalatnak engedélyezési kérelmet kell benyújtania az egyablakos ügyintézési rendszeren keresztül, ami egy kiállított járműtípus-engedélyt és egy ERATV-bejegyzést eredményez kérelmenként.

3.2.2.6.1. Jogutód

Az (EU) 2018/545 rendelet alkalmazásában jogutódnak kell tekinteni azt a természetes vagy jogi személyt, aki a típusengedély korábbi jogosultjától jogszerűen megszerezte az engedélyezett járműtípushoz kapcsolódó eszközait, jogait és kötelezettségeit a típusengedély korábbi jogosultjának tevékenységének egyesülés, felvásárlás, szétválás stb. miatti, de nem kizárólagosan erre korlátozódó megszűnése következtében.

3.2.2.6.2. A járműtípus-engedély tulajdonjogának átruházása

A jogosult fogalom meghatározása egyértelműen meghatározza, hogy a jogosultság csak i. a járműtípus-engedély kérelmezése és megszerzése vagy ii. jogutódlás útján szerezhető meg, ezért a járműtípus-engedély tényleges birtokosa nem ruházhatja át szerepét magánszerződés vagy egyéb megállapodás alapján másra.

Ha egy társaság olyan körülmények miatt szűnik meg, mint például egyesülés vagy szétválás, és ez a társaság volt a járműtípus-engedély jogosultja, akkor ezt a társaság eszközeként kell kezelni, és a jogutód lesz a járműtípus-engedély jogosultja. A nemzeti jogszabályok szabályozzák normál esetben, hogy egy társaság eszközeit miként kezelik a társaság megszűnése esetén.

3.2.2.6.3. A járműtípus-engedély jogosultja a korábbi rendszerek szerint engedélyezett járműtípusok esetében

A vonatkozó időpont előtt engedélyezett járműtípusok esetében (lásd a 3.2.2.17. szakaszt) a járműtípus-engedély jogosultja a következők alapján állapítható meg:

- › Ki van az engedély jogosultjaként bejegyezve az ERATV-ben (a 2008/57/EK irányelv alapján kiadott járműtípus-engedélyek). Azokban az esetekben, amikor egynél több engedélyes van (pl. első engedély és más tagállamokban kiadott kiegészítő engedély esetén), mindkettő a járműtípus-engedély jogosultjának minősül;

- › Aki a kiadott járműtípus-engedélyben jogosultként van feltüntetve, vagy

Ha nincs ERATV-bejegyzés (a 2008/57/EU irányelv előtt forgalomba hozott vagy 2010. július 19. előtt üzembe helyezett jármű), sem járműtípus-engedély, akkor a járműtípus-engedélynek nincs jogosultja; a jogosult megállapításához az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikkének (4) bekezdése szerinti változtatást kell végrehajtani. A változást kezelő szerv lesz az új járműtípus jogosultja, amelyet a vonatkozó járműtípus-engedély kiállításakor engedélyeznek és nyilvántartásba vesznek az ERATV-ben.

3.2.2.7. (7) Alapos gyanú

Alapos gyanú:

- › „4. típusúnak” minősített kérdés az (EU) 2018/545 rendelet 41. cikk (1) bekezdésének (d) pontja szerint, ahol alátámasztó bizonyítékkal ellátott indoklás van;
- › A kérelem dokumentációjának tartalma komoly aggályt vet fel;
- › A kérelem elutasítását eredményezheti, amennyiben a kérelmező nem egyezik bele további információ biztosításába az (EU) 2018/545 rendelet 42. cikke szerint.
- › Lehetőséget biztosít az értékelés felfüggesztésére és a határidő meghosszabbítására az (EU) 2018/545 rendelet 34. cikkének (6) bekezdése szerint.

Az „alapos gyanúnak” minősített kérdések további részleteiért kérjük, olvassa el a 3.7.11. szakaszt!

3.2.2.8. (8) Alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóság vagy alkalmazási terület szerinti NBH

Ha nincsenek alkalmazandó nemzeti szabályok, a felhasználási területre vonatkozó nemzeti biztonsági hatóságokat nem kell bevonni, kivéve annak értékelését, hogy az érintett tagállam felhasználási területét helyesen határozták-e meg és/vagy a figyelembe veendő tapasztalatok visszatéréséről jelentést kell tenni, lásd a 3.7.8.3. szakaszt.

Az egyablakos rendszer minden esetben értesíti az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságokat, és hozzáférnek a kérelmet kísérő dokumentációhoz, de tőlük nem várható az (EU) 2018/545 rendelet 40. cikke szerinti értékelés (lásd: 3.7.9. pont).

Különbséget kell tenni azon esetek között, amikor egyértelmű, hogy nem alkalmazandók nemzeti szabályok (pl. a WAG ÁME 7.1.2. szakaszának megfelelő vagonok), és azon esetek között, amikor egy már engedélyezett járművön olyan változtatás történik, amely hatással van a nemzeti szabályoknak való megfelelésre.

- › Az első esetben a nemzeti biztonsági hatóságoknak nem kell értékelést végezniük a felhasználási területre vonatkozóan. Az Ügynökség az (EU) 2018/545 rendelet II. mellékletében leírt értékelések elvégzését követően adja ki az engedélyt.
- › A második esetben, míg a kérelmező felelős azért, hogy az engedélyezési kérelem benyújtása előtt minden követelmény teljesüljön, beleértve azon nemzeti szabályok értékelését is, amelyekre a változások közvetlenül vagy közvetve hatással lehetnek, a felhasználási terület nemzeti biztonsági hatóságai értékelik, hogy az azonosított nemzeti szabályok helyesek-e (az (EU) 2018/545 rendelet III. mellékletének 3. pontja). Ebből a szempontból az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok jogosultak kérdéseket feltenni, ha kétségek merülnek fel a változás eredményeként újraértékelendő nemzeti szabályokat illetően.

A felhasználási területre vonatkozó nemzeti biztonsági hatóságok azonban nem követelhetik meg olyan nemzeti szabályok teljesítését, amelyek nem tartoznak a módosítás hatálya alá, vagy amelyeket nem jelentettek be (azaz nem tettek közzé a RDA-ban), és nem kérhetnek harmadik féltől olyan nyilatkozatokat, amelyek megerősítik, hogy az alkalmazott nemzeti szabályok a megfelelőek.

Amennyiben egy adott alkalmazási területre engedélyezendő jármű csak egy tagállamot érint, az érintett tagállam nemzeti biztonsági hatósága lehet az engedélyező szerv, ha a kérelmező ezt választja. Azonban az engedélyező szerv szerepe különbözik a terület szerinti NBH szerepétől, de ha az NBH egyben az engedélyező szerv, a szerepeket ugyanaz a szerv látja el.

A nemzeti biztonsági hatóságok felelősek a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására szóló ideiglenes engedély kiadásáért is, amikor azt a tagállam nemzeti jogi keretrendszere írja elő (lásd: 3.3.7. pont).

3.2.2.9. (9) Előzetes kötelezettségvállalás

3.2.2.10. (10) Előzetes kötelezettségvállalás referenciatételei

3.2.2.11. (11) Követelmények meghatározása

Lásd a 3.3.1. szakaszt.

3.2.2.12. (12) Biztonságos integrálás

A járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély keretében a „biztonságos integráció” kifejezés az alábbiakat foglalhatja magában:

- › A mobil alrendszert felépítő elemek közötti biztonságos integrációt. Ez teljes mértékben az alrendszert magában foglaló ÁME-k hatálya alá tartozik. Amennyiben ezt a kérdést nem szabályozzák kifejezett technikai szabályok, az ÁME-k kockázatalapú megközelítést alkalmazhatnak, valamint a kockázat megfelelő ellenőrzési szintjét meghatározó (EU) 402/2013 rendelet alkalmazását kérhetik.
- › A járművet magában foglaló mobil alrendszerek közötti biztonságos integrációt; és
- › A hálózat-jármű kapcsolódási pontjának biztonságos integrációját a műszaki összeférhetőség vonatkozásában.

A biztonságos integráció fogalmával kapcsolatban további információ az ERA120/063 magyarázó megjegyzésben található, amely az Ügynökség weboldalán érhető el:

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

3.2.2.12.1. Mobil alrendszerek közötti biztonságos integráció

A járműveken belüli alrendszerek közötti kapcsolódási pontokat az ÁME-kben és/vagy nemzeti szabályokban kell meghatározni, de mivel ezt nem mindig tartják szükségesnek az (EU) 2016/797 irányelv céljainak eléréséhez, nem minden kapcsolódási pontra terjednek ki teljes körűen az ÁME-k és/vagy nemzeti szabályok.

A mobil alrendszerek közötti integrációhoz kapcsolódó azonosított kockázatnak a (EU) 402/2013 rendeletben meghatározott harmonizált kockázatértékelési eljárással történő ellenőrzésével – az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (3) bekezdésében előírtak szerint –, a meglévő technikai követelményekre irányuló kérelemmel összefüggésben a mobil alrendszerek közötti biztonságos integráció biztosítható.

3.2.2.12.2. A hálózat-jármű kapcsolódási pont biztonságos integrációja a műszaki összeférhetőség vonatkozásában

A hálózat-jármű kapcsolódási pont minden oldalát más jogalany kezeli, így harmonizált megközelítésre van szükség, a kapcsolódási pont paramétereit pedig az ÁME-kben és/vagy nemzeti szabályokban kell meghatározni; ez azt jelenti, hogy a hálózat-jármű kapcsolódási pont esetében a műszaki összeférhetőséget a vonatkozó követelmények alkalmazásával kell biztosítani (ÁME-k és/vagy nemzeti szabályok). Szükség van azonban a szisztematikus megközelítésre (azaz a követelmények rögzítésére) a hálózat-jármű interfész elemzésére a műszaki összeegyeztethetőség és a biztonságos integráció további harmonizációjának (szabályainak) meghatározása érdekében minden egyes projekt esetében, azzal a céllal, hogy megállapítsák, hogy a meglévő szabályok elegendőek-e vagy sem, és ha további követelményekre (vagy a meglévők módosítására) van szükség, kövessék az ÁME-k és/vagy a nemzeti szabályok hiányosságainak kezelésére szolgáló eljárást.

3.2.2.13. (13) Járműtípus-változat

A járműtípus-változatok egy járműtípus által lefedett konstrukció különböző változatai (azaz ha a járműtípus-engedély jogosultja egy már engedélyezett járműtípust egy járműtípus-változattal kíván kiegészíteni, akkor új engedélyt kell kérnie).

Egy járműtípus meglévő változatából vagy verziójából nem lehet változatot létrehozni, még akkor sem, ha a változást kezelő szervezet a járműtípus-engedély jogosultja. Ilyen esetekben új típust kell engedélyezni, a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett engedélyezési eset - új engedély - alkalmazásával.

3.2.2.14. (14) Járműtípus-kivitel

A járműtípus-kivitelek olyan konfigurációk vagy módosítások, amelyek a járműtípus vagy járműtípus-változat alapvető konstrukciós jellemzőinek változását jelentik az ÁME-kben az új engedélyre vonatkozóan megállapított küszöbérték alatt az (EU) 2016/797 irányelv 24. cikkének (1) bekezdése és 21. cikkének (12) bekezdése szerint.

Egy járműtípus meglévő változatából nem lehet változatot létrehozni, még akkor sem, ha a módosítást kezelő szervezet a járműtípus-engedély jogosultja. Ilyen esetekben új típust kell engedélyezni, a 14. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett engedélyezési eset - új engedély - alkalmazásával.

Ha egy már engedélyezett járműtípus felhasználási területének kiterjesztését kérelmező a járműtípus-engedély jogosultja, eldöntheti, hogy az eredmény egy új típus, egy járműtípus-változat vagy egy járműtípus változatának verziója lesz. Járműtípus-változat engedélyezése nem lehetséges az alkalmazási terület kiterjesztését követően a járműtípus-változatnak az (EU) 2018/545 rendelet 2. cikkének (13) bekezdésében szereplő meghatározása miatt: a változatok csak első vagy új engedélyezési esetek eredményeként jönnek létre (az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének (a) pontja és 14. cikke (1) bekezdésének (d) pontja alapján).

Amikor az alkalmazási terület kiterjesztése iránti kérelem kérelmezője nem a járműtípus-engedély jogosultja, az eredmény az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikkének (2) bekezdése értelmében új típus kell, hogy legyen.

3.2.2.15. (15) Forgalmahozatali járműengedély

Az engedélyező szervezetek a kérelmező kérésére az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének e) pontja szerinti járműtípus-megfelelőségi nyilatkozat alapján - típusjóváhagyás - járműsorozatra (azonos járművek összessége) is kiadhatják az engedélyt. A kérelmező egy már engedélyezett járműtípusnak megfelelő forgalmahozatali engedély iránti kérelmet is benyújthat egyetlen járműre vonatkozóan.

Amikor a kérelmező a 14. cikk (1) bekezdésének a) – első engedély – (c) – kiterjesztett alkalmazási terület – és/vagy (d) – új engedély – pontjában említett engedélyezési esetekben kéri a jármű forgalomba hozatalának engedélyezését, nem kell megfelelési nyilatkozatot benyújtania a járműtípusra vonatkozóan.

A kérelmező az egyablakos ügyintézési rendszeren keresztül egyetlen kérelemben egyesítheti a 14. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti első engedély iránti kérelmet, beleértve a fenti bekezdésben említett típusnak megfelelő első járművet, valamint a 14. cikk (3) bekezdésének b) pontja szerinti egyetlen jármű vagy azonos járművek sorozatának forgalomba hozatalára vonatkozó engedély iránti kérelmet.

3.2.2.16. (16) Járműtípus engedélyezése

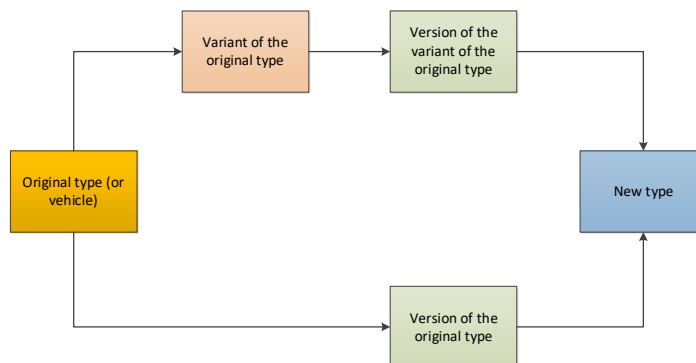
A járműtípus engedélyezése történhet:

- › az adott járműtípus első járművének forgalomba hozatali engedélyezésével egyidejűleg, vagy
- › anélkül, hogy az adott járműtípus járműve engedélyt kapna a forgalomba hozatalra, ha a kérelmező kérelme egy járműtípus engedélyezésére korlátozódik.

Egy járműtípus engedélyezésekor a járműtípus járműve az alkalmazandó jogszabályok alapvető követelményeinek való megfelelés ellenőrzéséhez és jóváhagyásához használható. E jármű forgalomba hozatalát nem kell engedélyezni. A kérelmező dönti el a kérelmében, hogy a járműtípus ellenőrzéséhez és jóváhagyásához használt jármű forgalomba hozatalát engedélyeztetni vagy sem.

A járműtípus fogalma a jármű teljes egészére vonatkozik és nem egy konkrét alrendszerre. Egy jármű több, mint egy alrendszert is magában foglalhat, amely esetben az alrendszerek jellemzői és az egymással való kapcsolatuk (amikor együtt vannak integrálva egy járműben) együtt alkotják a járműtípus jellemzőit.

Egy járműtípusból változatok, illetve verziók állíthatók össze. Egy járműtípus változatából is lehet verziókat létrehozni. Nem lehetséges azonban egy járműtípus egy változatának változatait, egy járműtípus egy verziójának verzióit vagy egy járműtípus egy verziójának változatait létrehozni. Ezt a következő ábra foglalja össze:



1. ábra: Típus, változat és verzió

3.2.2.17. (17) Vonatkozó dátum

3.2.3. 3. cikk: A kérelmező feladatai

A „kérelmező” meghatározásáért lásd az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének (22) bekezdését. Ez a meghatározás három különböző kérelmezőt foglal magában:

- › A fogalom meghatározás első része az engedélyt kérelmezőre vonatkozik:
 - Helyhez kötött létesítmények üzembe helyezésének engedélyezése az (EU) 2016/797 irányelv 18. cikkében meghatározottak szerint;
 - Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkében meghatározott forgalombahozatali járműengedély, vagy
 - Az (EU) 2016/797 irányelv 24. cikkében meghatározott járműtípus-engedély.

A jármű- és/vagy járműtípus-engedély szempontjából az engedélyt kérelmező természetes vagy jogi személy – akár vasúttársaság, pályahálózat-működtető vagy bármely más személy vagy jogi személy, például gyártó, tulajdonos vagy üzemeltető. Ez lehet a járművek gyártója, a mobil alrendszerek (egyikének) gyártója, vasúttársaság (üzemeltető), lízingtársaság stb.

- › A fogalom meghatározás második része a kérelmezőre vonatkozik, aki a mobil alrendszereket forgalomba hozza, és az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkében meghatározottak szerint az alrendszerekre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatot kiállítja; ez lehet ajánlatkérő vagy gyártó, illetve annak meghatalmazott képviselője. Ezt a szerepet általában a mobil alrendszer gyártója tölti be. Egy járműtípuson belül a mobil alrendszerek forgalomba hozatalára két különböző kérelmező lehet: az egyik az RST, a másik a CCS esetében.
- › A meghatározás harmadik része arra a kérelmezőre utal, aki az Ügynökség jóváhagyását kéri a pálya menti ERTMS-hez az (EU) 2016/797 irányelv 19. cikke szerint.

Ebből következik, hogy az alrendszerek forgalomba hozatalát kérelmező és az engedélyt kérelmező szerepet különböző vállalatok tölthetik be, akiknek így különböző jogaik és kötelezettségeik vannak. Például:

- › A. szerepkör: járműtípus-engedély kérelmezője az egyablakos ügyintézési rendszeren keresztül
- › B. szerepkör: az RST alrendszer forgalomba hozatalának kérelmezője (gyártó), a mobil alrendszerre vonatkozó EK megfelelőségi nyilatkozat létrehozása

- › C. szerepkör: az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer forgalomba hozatalának kérelmezője (gyártó), a mobil alrendszerre vonatkozó EK megfelelési nyilatkozat létrehozása
- › D. szerepkör: a jármű forgalomba hozatalának engedélyezését az egyablakos rendszerben kérelmező személy, aki az EK-típusmegfelelési nyilatkozatot kiállítja.
- › E. szerepkör: a járművek gyártója
- › F. szerepkör: A járművet üzemeltető vasúttársaság
- › G. szerepkör: változást kezelő szerv

Gyakran fordulhatnak elő az alábbi forgatókönyvek (nem teljes lista):

- › Az A, B, C, D és E szerepet ugyanaz a vállalat tölti be, amely az első engedélyezést követően a járműtípus-engedély jogosultjává válik, majd a típusnak megfelelő járműveket gyárt, és kérelmezi a járművek forgalomba hozatalának engedélyezését; az F szerepet egy másik vállalat tölti be, amely a járműveket üzemeltetni fogja.
- › Az A, B, C és E szerepet ugyanaz a vállalat tölti be, amely az első engedélyezést követően a járműtípus-engedély jogosultjává válik, majd a típusnak megfelelő járműveket gyárt.
A D szerepet azonban egy másik vállalat tölti be (az egyablakos rendszerben nyújtja be a forgalombahozatali járműengedély iránti kérelmet), amely egyben a járművek üzemeltetője is (VT).
- › Az A, B, D és E szerepet ugyanaz a vállalat tölti be, amely a járműveket gyártja, beépíti egy másik vállalat által forgalomba hozott CCS-alrendszert, az első engedélyezést követően a járműtípus-engedély jogosultjává válik, majd a típusnak megfelelő járműveket gyárt, és engedélyt kér a járművek forgalomba hozatalára.
A C szerepet egy másik vállalat (a CCS alrendszer szállítója) tölti be.
Végül az F szerepet az engedélyezett járműveket üzemeltető társaság tölti be.
- › Minden szerepet ugyanaz a vállalat, egy VT tölt be, amely a már engedélyezett és üzemelő járműveken módosításokat hajt végre, egy új engedélyt követően a járműtípus-engedély jogosultjává válik, a módosításokat valamennyi járművön végrehajtja, a módosított mobil alrendszereket forgalomba hozza (a módosított alrendszerek EK-típusjóváhagyásának (-jóváhagyásainak) megállapítása), és a módosított járművek forgalomba hozatalára vonatkozó engedélyt kérelmezi.
- › Az A, B, D, E, F és G szerepeket ugyanaz a vállalat tölti be, azaz az a vasúttársaság, amely a már engedélyezett és üzemben lévő járműveket módosítani kívánja, az új engedélyt követően a járműtípus-engedély jogosultjává válik, alvállalkozásba adja az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerben bekövetkező változások megvalósítását az eredetileg gyártó vállalatnak, és kérelmezi a módosított járművek forgalomba hozatalának engedélyezését.
A C szerepet egy másik vállalat (a CCS alrendszer eredeti szállítója) tölti be.

Az (EU) 2018/545 rendeletben hivatkozott „kérelmező” az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikk (22) bekezdésében meghatározott forgalombahozatali járműengedélyért folyamodó kérelmező az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke szerint és/vagy járműtípus-engedélyért folyamodó kérelmező az (EU) 2016/797 irányelv 24. cikke szerint.

Az (EU) 2018/545 rendeletben hivatkozott „kérelmezőnek” (járműtípus-engedélyért és/vagy forgalombahozatali járműengedélyért folyamodó kérelmezőnek) a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer 3. cikke (11) bekezdésének negyedik pontjában ⁽²⁾ említett „javaslattevőnek” kell lennie, amikor a rendeletben leírt kockázatkezelési és/vagy kockázatértékelési

² A 402/2013 rendelet 3. cikkének (11) bekezdése szerint a „javaslattevő” jelentése az alábbiak közül valamelyik:

- (a) vasúti társaság vagy pályahálózat-működtető, amely a 2004/49/EK irányelv 4. cikkének megfelelően hajtja végre a kockázatellenőrzési intézkedéseket;
- (b) karbantartásért felelős szerv, amely a 2004/49/EK irányelv 14a. cikkének (3) bekezdése szerint hajtja végre az intézkedéseket;
- (c) ajánlatkérők és ajánlattevők vagy egy gyártó, amely felkéri a bejelentett szervezetet, hogy az EK-hitelesítési eljárást a 2008/57/EK irányelv 18. cikkének (1) bekezdése szerint alkalmazza vagy egy kijelölt szervet ugyanezen irányelv 17. cikkének (3) bekezdése szerint;
- (d) strukturális alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezésért folyamodó kérelmező

folyamat alkalmazására van szükség. E cikk alapján a „javaslattevő” a „strukturális alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezéséért folyamodó kérelmező”, figyelembe véve azt a tényt, hogy az (EU) 2016/797 irányelv értelmében a mobil alrendszereket már nem engedélyezik, hanem forgalomba hozzák. Meg kell jegyezni, hogy az (EU) 402/2013 rendelet I. mellékletében meghatározott módszertan használata kötelező az alapvető „biztonsági” követelményekre és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra vonatkozó követelmények meghatározásához. Ezért amikor a kérelmet az egyablakos ügyintézési rendszeren keresztül kell benyújtani, a járműtípus-engedély és/vagy a forgalomba hozatalra vonatkozó járműengedély „kérelmezője” egyben az „ajánlattevő” is.

Ha a változást kezelő szervezet arra a következtetésre jut, hogy nincs szükség járműtípus-engedély iránti kérelemre, akkor nem lesz „kérelmező” (az (EU) 2018/545 rendelet értelmében), és a változást kezelő szerv lesz a „javaslattevő”.

3.2.3.1. Az (EU) 2018/545 rendeletben említett „kérelmező” feladatai

A járműtípus-engedélyért és/vagy forgalombahozatali járműengedélyért folyamodó kérelmező vállal felelősséget a járműtípusért és/vagy a járművekért általában (a járműtípusok/járművek többféle alrendszerből tevődhetnek össze) a vonatkozó uniós (ideértve az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében meghatározott alapvető követelményeket) és nemzeti követelmények azonosítása és az azoknak való megfelelés érdekében. Azonban a többi jogalany (megfelelőségértékelő szervezetek, kérelmező vagy kérelmezők az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének céljából) felelős marad a saját részeiért (lásd: 2016/798/EU irányelv 4. cikk).

A már engedélyezett járműtípus és/vagy jármű módosítása esetén az új engedélyt kérelmező felelős a módosított alkatrészekért (és a változatlan alkatrészek kapcsolódási pontjaiért), valamint az új járműtípus egészéért. Azonban a járműtípus-engedély meglévő jogosultja továbbra is felelős a változatlan részekért, továbbá az új kérelmező felelős az általa bevezetett változásokért és a változatlan részekkel való kapcsolatukért. További részletekért lásd a 3.2.5. szakaszt.

3.2.3.2. A kérelmező feladatai az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke céljából:

Az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke szerinti kérelmező végzi az EK-hitelesítési eljárást és állítja ki az alrendszerek EK-hitelesítési nyilatkozatát, valamint felelősséget vállal, hogy az alrendszerek megfeleljenek az uniós jogszabályok és a megfelelő nemzeti szabályok összes előírásának. A mobil alrendszerek esetében felelősséget vállal azért, hogy az általa forgalomba hozott mobil alrendszer(ek) megfelel(nek) az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében meghatározott alapvető követelményeknek.

A mobil alrendszerek vonatkozásában nem kell forgalombahozatali engedélyért folyamodni. A mobil alrendszereket a kérelmező az (EU) 2016/797 irányelv 20. cikke szerint hozza forgalomba.

3.2.4. 4. cikk: Az engedélyező szerv feladatai

A felhasználási területre és az engedélyező szervezetekre vonatkozó valamennyi nemzeti biztonsági hatóságnak figyelembe kell vennie azokat a műszaki és üzemeltetési kérdésekkel kapcsolatos információkat, amelyek a járműtípus-engedély és/vagy a forgalomba hozatali engedély kiadása szempontjából relevánsak lehetnek, és amelyek a 2018/545/EU rendelet 7. cikkének (4) bekezdése alapján megosztott tapasztalatok felhasználásából származnak. Amikor ezekre az információkra a közös hálózati titkárság (JNS) eljárása vonatkozik, az engedélyező szerv és/vagy az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok figyelembe veszik a JNS eljárásának eredményeit.

Ezeket az információkat az engedélyező szerv és/vagy az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok felhasználhatják a kérelem értékelése során. Az engedélyező szerv a kérelem előzetes kötelezettségvállalási szakaszában is felhasználhatja ezeket, hogy tájékoztassa a kérelmezőt az azonosított kockázat(ok)ról, lehetővé téve a figyelembevételének elkerülését, például a kialakítást és/vagy az alkalmazási területet illetően.

3.2.5. 5. cikk: A járműtípus-engedély jogosultjának feladatai

Amellett, hogy a járműtípus konfigurációmenedzsmentjéért felel (lásd: 3.2.2.3.2. pont), a járműtípus-engedély jogosultja az a kérelmező, aki megkapta a járműtípus-engedélyt. Emiatt a kérelmező számára meghatározott felelősségi körökkel is rendelkezik, lásd a 3.2.3. szakaszt.

Változás esetén és amennyiben van egy új kérelmező, aki a járműtípus-engedély jogosultjává válik az új járműtípus vonatkozásában a meglévő járműtípus alapján:

- › A járműtípus-engedély új jogosultja elsősorban a megváltozott részekért, de az új járműtípus egészéért is felelős (nem csak a változásokért). Ettől a pillanattól kezdve az új járműtípuson az új típus konfigurációkezelésének hatókörén belül változtatásokat végezhet, beleértve azon részek módosítását is, amelyek nem tartoztak az új engedély hatálya alá;
- › A járműtípus-engedély eredeti jogosultja marad felelős a változatlan részekért, továbbá az új kérelmező felelős az általa bevezetett változásokért és a változatlan részekkel való kapcsolatáért, és
- › A járműtípus-engedély új jogosultja kizárólag az új járműtípus konfigurációkezeléséért felelős, beleértve a módosítást követően engedélyezett járműtípusból származó új típusok, változatok vagy verziók létrehozását.

Annak nyomon követését, hogy a változást kezelő szerv/a lehetséges kérelmező/a kérelmező helyesen alkalmazta az (EU) 2018/545 rendelet rendelkezéseit a változások kezelésének és a járműtípus és/vagy járművek konfigurációmenedzsmentjének vonatkozásában (a változás megfelelő besorolása, megfelelő döntés-e új engedélyt kérni az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdésében meghatározott feltételek szerint, az (EU) 402/2013 rendelet helyes alkalmazása, stb.), a nemzeti biztonsági hatóságok végzik, közvetlenül vagy közvetve, ellenőrzéseken keresztül a felügyeleti tevékenységeik során.

Járműtípus-engedély hiányában nincs a járműtípus-engedélynek jogosultja, és nincs szükség a járműtípus konfigurációmenedzsmentjének elvégzésére.

3.2.6. 6. cikk: A pályahálózat-működtető feladatai

Az (EU) 2018/545 rendelet határozza meg a pályahálózat-működtető által betartandó feladatokat és követelményeket a vasúti járműengedélyezési és a vasúti járműtípus-engedélyezési eljárás keretében. Ebben az összefüggésben a pályahálózat-működtetőnek nincs más szerepe, és nem írhat elő műszaki követelményeket a jármű tervezésével kapcsolatban, nem adhat nyilatkozatokat vagy értékeléseket a jármű és/vagy a járműtípus hálózatokkal való műszaki összeegyeztethetőségére vonatkozóan, és nem kérheti, hogy a kérelmező végezzen vizsgálatokat a hálózaton, lásd még a 3.3.7. szakaszt.

A kérelmező eldöntheti, hogy bevonja a pályahálózat-működtetőt az engedélyezési eljárásba (pl.: olyan problémák megelőzése céljából, amelyek az útvonal összeférhetőség ellenőrzésekor merülhetnek fel), de ez nem mindig érvényes és a kérelmező kérésétől/igényétől függ. A vasúti társaság által az engedélyezett járművek használata előtt végzendő ellenőrzésekre vonatkozó (EU) 2016/797 irányelv 23. cikk (1) bekezdésének (b) pontjában említett útvonal összeegyeztethetőségre irányuló ellenőrzés nem része az engedélyezési eljárásnak.

A pályahálózat-működtető feladata a forgalombahozatali járműengedély és a járműtípus-engedély keretében a szükséges elemek biztosításáról szól, lehetővé téve a kérelmezőnek, hogy az a követelmények értékeléséhez szükséges vizsgálatokat végezzen a hálózaton:

- › A pályahálózatra vonatkozó információk biztosítása, amelyek a megfelelőségértékelés elvégzéséhez szükségesek (pl.: vágány geometria a folyamatban lévő dinamikai tesztekhez);
- › Vágány hozzáférés biztosítása a hálózaton végzett vizsgálatokhoz (kapacitás felosztása a hálózaton való vizsgálatok tényleges elvégzéséhez);
- › Szükség szerint, valamint a kérelmező által nyújtott információk alapján (nevezetesen tesztelőírások, hálózaton végzett tesztek sorrendje, stb.), a hálózati tesztek során alkalmazandó jármű további üzemeltetési feltételeinek biztosítása. Ez magában foglalja a tesztek során alkalmazandó használati feltételeket és korlátozásokat, mivel nem biztos, hogy a tesztjármű összes rendszerét teljes körűen

ellenőrizték és jóváhagyták a hálózati vizsgálatok kezdetén (pl.: a vontatási rendszer korlátozott üzemmódban való működésének elkerülése, például kevés konverter miatt);

- › Ennek a kapacitás- és a résidők felosztására is hatása lesz (például szükség lehet a szomszédos sínen futó vonatok mozgásának korlátozására, vagy a hálózati vizsgálatokkal érintett vonal adott szakaszának lezárására); és
- › Szükséges intézkedések megtétele a pályahálózati oldalon lehetővé téve a kérelmezőnek, hogy a megfelelőségértékeléshez szükséges hálózati tesztek elvégezhesse (pl.: felsővezeték feszültségének változásai, a tesztvonal bizonyos szakaszainak sebességtűllépésének engedélyezése, stb.), figyelembe véve a biztonsági és kapacitásbeli korlátozásokhoz, a túlzott elhasználódás korlátozásához vagy a pályahálózat sérüléséhez hasonló szempontokat.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a pályahálózat-működtetőnek különböző szerepei (és ezért különböző felelősségi körei) lehetnek a különböző érdekeltségei alapján:

- › Kérelmező az (EU) 2016/797 irányelv 21. és 24. cikkének alkalmazásában saját járművei vonatkozásában.
- › Saját vasúti infrastruktúra építését és karbantartását szolgáló mobil berendezések kezelése.
- › Birtokos az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének (21) bekezdése alkalmazásában.

3.2.7. 7. cikk: Az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok feladatai

Az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok által az engedélyezési kérelem keretében elvégzendő értékelések hatóköréről további információk a 3.7.9. pontban találhatók.

3.2.7.1.1. Az (EU) 2016/798 irányelv 4. cikke (5) bekezdése b) pontjának értelmében kapott információk

Az (EU) 2018/545 rendelet 7. cikkének (4) bekezdése értelmében a felhasználási terület nemzeti biztonsági hatóságai megosztják az Ügynökséggel és az összes többi nemzeti biztonsági hatósággal a műszaki és üzemeltetési kérdésekkel kapcsolatos tapasztalatok visszatéréséből származó minden olyan releváns információt, amely a járműtípus-engedély és/vagy a jármű forgalomba hozatali engedélyének kiadása szempontjából releváns lehet, azaz olyan információt, amelyet az engedélyező szervezet és/vagy a felhasználási terület nemzeti biztonsági hatóságai felhasználhatnak az (EU) 2018/545 rendelet 41. cikke szerinti kérdések felvetésére.

A tapasztalati visszajelzésből eredő információk a nemzeti biztonsági hatóságok által végzett tevékenységből származnak, különös tekintettel az (EU) 2016/798 irányelv 17. cikke, valamint a felügyeletre vonatkozó közös biztonsági módszerről szóló (EU) 2018/761 felhatalmazáson alapuló rendelet szerint végrehajtott felügyeletre. E tevékenységek során egy nemzeti biztonsági hatóság maga is felfedezheti a releváns műszaki és/vagy üzemeltetési kérdéseket, vagy a vasúti társaság vagy bármely más releváns szereplő tudomására hozhatja azokat.

A tapasztalati visszajelzés a kérelmek értékelésének elősegítése érdekében kiterjed a már engedélyezett járműtípusok és összetevőik teljesítményére vonatkozó információkra és ismeretekre is.

A felügyeleti tevékenységekből szerzett információk és ismeretek nemzeti biztonsági hatóságok által történő felhasználásával a kérelmezőnek a járműtípus/jármű tervezésére, gyártására, hitelesítésére és ellenőrzésére vonatkozó folyamatainak hatékonysága értékelhető.

Nem a járműgyártók, a járműtípus-engedélyért/forgalombahozatali járműengedélyért folyamodó fő kérelmezők a nemzeti biztonsági hatóság felügyeleti tevékenységeinek első számú célpontjai. Azonban valószínű, hogy a vasúti társaságokhoz kapcsolódó felügyeleti tevékenységek biztosítják a nemzeti biztonsági hatóság számára a vasúti társaságok által működtetett járművekkel kapcsolatos ismereteket, amelyek a járműtípus-engedélyre/forgalombahozatali járműengedélyre vonatkozó kérelmek értékelésekor relevánsak. Kiemelkedő jelentőségű a járművek problémáiból származó

reaktív tevékenységek úgy, mint a balesetek, biztonsági események vagy a szolgáltatás jelentős megszakadása.

A tapasztalati visszajelzés kapcsolódhat a kérelemhez használttal megegyező platformot használó meglévő járművekhez, illetve kapcsolódhat a meglévő járművekben használt rendszerekhez. Bár a járműveket különböző gyártják szerelhetik össze, sok rendszer ugyanattól a beszállítótól származik. A közös témakörök megértése a kérelem értékelésének részét képező elemek fontossági sorrendbe állításának alapjául szolgál. Ezek a közös témakörök a jármű és a pályaházat kapcsolatára vonatkoznak.

Az (EU) 2018/545 rendelet 7. cikkének (4) bekezdésében felsorolt információk csak a megosztandó információk néhány tipikus fajtáját mutatják be, a lista nem teljes. Egyéb releváns információk is létezhetnek, és ezekre a nyilvántartásra és információcserére vonatkozó rendelkezéseknek is vonatkozniuk kell.

Az információk más jogalanyok, például lehetséges kérelmezők, gyártók és megfelelőségértékelő szervezetek számára is releváns lehet. Ebben az esetben, ha az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóság vagy bármely egyéb hatóság vagy az Ügynökség, mint engedélyező szerv úgy dönt, az információt közölni kell ezekkel a más jogalanyokkal is. Ennek érdekében az információ megosztásáról döntő alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságnak vagy bármely más nemzeti biztonsági hatóságnak vagy az Ügynökségnek, mint engedélyező szervnek kell biztosítania, hogy az információ bizalmas volta fennmaradjon a magánszemélyekre, cégnévre való hivatkozás eltávolításával és/vagy egy termék/alkatrész általános megnevezésének használatával.

Az (EU) 2016/798 irányelv 4. cikk (5) bekezdésének (b) pontja szerint kapott információk tekintetében az Ügynökség kifejlesztett és megvalósított egy önkéntes, „Safety Alert” nevezetű informatikai rendszert (SAIT), hogy ezeket az információcseréket csak a részt vevő szereplők láthassák (vasúti társaságok, pályahálózat-működtetők és az uniós vasúti rendszer biztonságos üzemeltetésére potenciálisan hatással lévő minden egyéb szereplő, ideértve a gyártókat, karbantartási vállalkozókat, tulajdonosokat, szolgáltatókat, ajánlattevőket és -kérőket, szállítókat, feladókat, címzetteket, felrakódókat, lerakódókat, töltőket, lefejtőket), ezáltal kizárva a nemzeti biztonsági hatóságokat és az Ügynökséget. A tevékenységben részt vevő szereplők és a nemzeti biztonsági hatóságok és az Ügynökség közötti információközlés így más protokollt követ, amely jelenleg inkább informális.

3.2.7.1.2. Az alapvető követelmények be nem tartása vagy az ÁME-k hiányosságai

Az alapvető követelmények be nem tartásával vagy egy ÁME-nek a hiányosságaival kapcsolatban kapott információk vonatkozásában ((EU) 2018/545 rendelet 7. cikk (4) bekezdés (b) pont), az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságoknak az (EU) 2016/797 irányelv 11., 16. és 26. cikke, valamint az (EU) 2016/797 irányelv 6. cikke által meghatározott protokollokat és eljárásokat kell követniük. Ezek a protokollok és eljárások kiterjednek a más nemzeti biztonsági hatóságokkal, illetve az Ügynökséggel való adatrögzítésre és információcserére.

3.2.8. 8. cikk: Az Ügynökség feladatai

3.2.8.1. Adatrögzítésre és információcserére vonatkozó protokoll

Az Ügynökség az engedélyezés szempontjából releváns információkat gyűjt a nemzeti biztonsági hatóságoktól a következők révén:

- › Időszakos találkozók a nemzeti biztonsági hatóságokkal a járműengedélyek kiadásának keretében;
- › Biztonsági Információs Rendszer (SIS), amely csak az engedélyezésre jogosult szervek számára hozzáférhető;
- › Eseti kommunikáció (pl. a nemzeti biztonsági hatóságok által az Ügynökségnek küldött levelek)

A jövőbeli információmegosztó rendszer (ISS) lesz az (EU) 2018/545 rendelet 7. cikkének (4) bekezdése és 8. cikkének (2) bekezdése szerinti tapasztalati visszajelzés gyűjtésének eszköze is.

A tapasztalati visszajelzés gyűjtésének folyamatát az Ügynökség honlapja ismerteti:

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

3.2.8.2. Járműengedélyezési eszköztár

Az Ügynökség olyan eszköztárat dolgozott ki, amelynek célja, hogy egyetlen helyen egyszerű hozzáférést biztosítson a járműengedélyezésre vonatkozó releváns információkhoz és eszközökhöz. A kérelmezők és az engedélyező szervek (ERA, NSA-k) számára hozzáférhető. Segítenie kell továbbá az érdekelteket abban, hogy tisztában legyenek a rendelkezésre álló összes dokumentációval (útmutatók, magyarázó jegyzetek, GYIK stb.). A webhelyet az Ügynökség SharePoint környezetében működtetik:

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

Ez az eszköz díjmentesen áll a kérelmezők és a nemzeti biztonsági hatóságok egyablakos rendszer fiókkal rendelkező munkatársai rendelkezésére. A felhasználó szerepkörétől függ, hogy az eszköz mely részeihez férhet hozzá (pl. a „kérelmező” szerepkörrel rendelkező felhasználók nem férhetnek hozzá a kizárólag az engedélyezésre jogosult szervek és a nemzeti biztonsági hatóságok által a felhasználási területre vonatkozóan használt dokumentumokhoz, a „nemzeti biztonsági hatóság” szerepkörrel rendelkező felhasználók nem férhetnek hozzá a kizárólag az Ügynökség munkatársai által használható belső dokumentumokhoz).

Az eszköz használata önkéntes. Az egyablakos rendszer regisztrált felhasználói további intézkedés nélkül férnek hozzá az eszközhez. Azok a felhasználók, akik nem rendelkeznek fiókkal az egyablakos rendszerben, vagy nem tudnak hozzáférni az eszközhez, még akkor sem, ha regisztráltak az egyablakos rendszerben, az alábbi kapcsolatfelvételi űrlapon kérhetnek hozzáférést, kiválasztva a „VA Toolbox” témát:

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

3.2.9. 9. cikk: Engedélyezett jármű használata

Engedélyezett jármű használata előtti ellenőrzéseknek az (EU) 2016/797 irányelv 23. cikkében meghatározott ellenőrzésekre kell korlátozódniuk. A vasúti társaság vagy a pályahálózat-működtető, amely használni kívánja a járművet, felelős a jármű(vek), illetve a tervezett útvonalak közötti összeférhetőségi ellenőrzések elvégzéséért, továbbá a vonatok és útvonalak közötti összeférhetőség ellenőrzéséért, beleértve a TSI OPE-ben meghatározott elemeket (az (EU) 2015/995 bizottsági rendelet 4.2.2.5. pontja és D.1 függelége).

Ez az útvonal-összeférhetőségi ellenőrzés a RINF-ben gyűjtött adatokon, illetve a kiállított járműtípus-engedélyben (és az érintett ERATV bejegyzésben) és a teljes határozatot kísérő dokumentációban meghatározott járműadatokon alapul az (EU) 2018/545 rendelet 46. cikkének megfelelően, beleértve a használati feltételeket és egyéb korlátozásokat a TSI OPE-ben meghatározott paraméterek és eljárások segítségével (az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikk (3) bekezdésének (i) pontja szerint). A RINF tartalmaz egy eszközt, amely megkönnyíti az útvonal-kompatibilitás ellenőrzését:

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

Abban az esetben, ha a RINF-ben szereplő adatok hiányosak, a pályahálózat-működtetőnek díjmentesen és ésszerű időn belül meg kell adnia az infrastruktúrára vonatkozó információkat, beleértve az esetleges ideiglenes korlátozásokat is.

A járműnek az alkalmazási terület szerinti hálózattal vagy hálózatokkal való összeférhetőségét az ÁME-k, a nemzeti szabályok és a vonatkozó CSM alapján a járműengedélyezés szintjén ellenőrzik, ezért van az, hogy egy járművet egy bizonyos alkalmazási területre engedélyeznek. Ezeket az ellenőrzéseket a járművet használni kívánó vasúti társaságnak vagy a pályahálózat-működtetőnek nem kell megismételnie a jármű(vek) és a tervezett útvonalak közötti összeférhetőségi ellenőrzés részeként, mivel a jármű alkalmazási területe a kiállított engedélyben szerepel. Egy adott vonalszakasz sajátosságai az infrastruktúra-nyilvántartásban szerepelnek (vagy ha az infrastruktúra-nyilvántartás nem létezik vagy nem teljes, a pályahálózat-működtető biztosítja ingyen és ésszerű időn belül).

Amikor hálózati vizsgálatok szükségesek az útvonallal való összeférhetőség ellenőrzéséhez, a járművet használni kívánó vasúti társaság vagy a pályahálózat-működtető kérelmet nyújt be az érintett pályahálózat-működtetőhöz. Az ilyen hálózati vizsgálatok elvégzésére vonatkozó eljárást a pályahálózat-működtető határozza meg és közli. Ezeket a hálózati vizsgálatokat a kérelemtől számított három hónapon belül kell elvégezni, valamint a járművet használni kívánó vasúti társaságnak vagy a pályahálózat-működtetőnek és az

érintett pályahálózat-működtetőnek együtt kell működniük a végrehajtás érdekében. Ezek a hálózati vizsgálatok:

- › kivételnek tekintendők és csak akkor végezhetők el, amikor valóban szükség van rá az útvonal-összeférhetőségi ellenőrzéshez, a járműnek a hálózattal való műszaki összeférhetősége már szerepel a járműengedélyezési eljárásban; és
- › nem eredményezhetik a járműengedélyezési eljárás során már elvégzett hálózati vizsgálatok megismétlését.

A kérelmezőnek ajánlott bevonnia az érintett pályahálózat-működtetőt a járműengedélyezési eljárás korai szakaszába, hogy a jövőbeli vasúti társaság(ok) járműhasználatára előtt kiderítse az ilyen jövőbeni hálózati vizsgálatokra és bármely egyéb lehetséges kérdésre való igényt, amely hatással lehet az ellenőrzésekre az (EU) 2016/797 irányelv 23. cikkében hivatkozottak szerint. Ezt a kérelmező hatáskörében hagyták.

A járművet használni kívánó vasúti társaság vagy pályahálózat-működtető azt is ellenőrzi, hogy a jármű megfelelően van-e integrálva annak a vonathoz az összetételébe, amelyben üzemeltetni kívánják. Ez az ellenőrzés magában foglalja az (EU) 2016/798 irányelv 9. cikkében és az (EU) 2015/995 bizottsági rendeletben meghatározott biztonságirányítási rendszer használatát (a teljes körű üzemeltetési összeegyeztethetőség esetében, azaz vonat összetétele, fékezési teljesítmény, stb.).

3.2.10. 10. cikk: Nyelv

A kérelmet és a kérelmet kísérő dokumentációt a kérelmező az Unió egyik hivatalos nyelvén nyújtja be. Az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok megkérhetik a kérelmezőt, hogy a kérelmet kísérő dokumentáció részeit fordítsa le az (EU) 2016/797 irányelv IV. melléklet 2.6. pontja szerint. Az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok által meghatározott nyelvet az (EU) 2018/545 bizottsági végrehajtási rendelet 7. cikkének (6) bekezdésében hivatkozott iránymutatásban kell feltüntetni. Kerülni kell az Unió különböző nyelveit vegyítő, összetákolt megközelítést, amikor az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok ezt nem írják elő.

A fordítási igény csökkentése és az értékelés alatti információcsere megkönnyítése érdekében az angol vagy egy közösen megállapított nyelv használata javasolt a kérelem értékelésekor (észrevételek/ információkérés/ problémák cseréje). Az értékelés nyelvének megválasztásánál figyelembe kell venni:

- › A kérelemhez használt nyelvet (azaz ha ezt a nyelvet fel lehet használni az értékelés nyelveként, akkor a fordítási igény csökkenthető);
- › A kérelmező nyelvi kompetenciáját (azaz olyan szintű nyelvi kompetencia, amely megfelel a dokumentáció teljes megértéséhez); valamint az értékelési csoport tagjainak kompetenciáját beleértve a felhasználási területre vonatkozó nemzeti biztonsági hatóságokat is), és
- › Az érintett tagállamokban alkalmazandó jogi követelmények (a vonatkozó iránymutatásban leírtak szerint).

Adott esetben az értékelés nyelvének megválasztása az előzetes kötelezettségvállalás alatt történik. Ha nincs előzetes kötelezettségvállalás, a nyelvi szabályokról a feleknek röviddel a kérelem egyablakos ügyintézési rendszeren keresztül történő benyújtása után kell megállapodniuk.

A járműengedélyezési eljárás eredményeit illetően:

- › Az engedélyező szerv értékelési beszámolója az (EU) 2018/545 rendelet 39. cikkének (5) bekezdésében meghatározottak szerint: Angol vagy közösen elfogadott nyelv.
- › Alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok értékelési beszámolója az (EU) 2018/545 rendelet 40. cikkének (6) bekezdésében meghatározottak szerint: A nemzeti biztonsági hatóság nyelve, angol vagy közösen elfogadott nyelv, ha a tagállam nemzeti jogi keretrendszerében engedélyezik az (EU) 2018/545 rendelet 7. cikkének (6) bekezdésében hivatkozott iránymutatás szerint.
- › Az engedélyezésre jogosult szervezetnek az értékelés lezárásáról szóló dokumentációja, beleértve a határozat dokumentált indoklását az (EU) 2018/545 rendelet 45. cikkében meghatározottak szerint:

közösen elfogadott nyelv vagy a kérelmező által a kérelem benyújtásához használt uniós hivatalos nyelv.

- › Az engedélyező szerv döntése az engedély kiadásáról vagy a kérelem elutasításáról az (EU) 2018/545 rendelet 46. cikkében meghatározottak szerint: közösen elfogadott nyelv vagy a kérelmező által az egyablakos rendszerben benyújtott kérelemben megadott hivatalos uniós nyelv.
- › Az (EU) 2018/545 rendelet 47. és 48. cikkében meghatározottak szerint kiadott járműtípus-engedély és/vagy forgalomba hozatali engedély: közösen elfogadott nyelv vagy a kérelmező által az egyablakos rendszerben benyújtott kérelemben megadott hivatalos uniós nyelv.

3.2.11. 11. cikk A vasút-villamosoknak az egységes európai vasúti térségben való használatára vonatkozó jármű-engedélyezési eljárás

A vasút-villamos olyan tömegközlekedési koncepció, amely lehetővé teszi a helyiérdekű vasúti infrastruktúrán és a nagyvasúti infrastruktúrán való kombinált működtetést az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkében meghatározottak szerint.

Az irányelv hatálya kiterjed a „vasút-villamos járműtípusra” („vasút-villamos járműtípusnak nagyvasúton történő engedélyezésének esete” a fent leírtakból várható módon), amikor:

- › A vasút-villamos járműtípus nem teljesíti a „helyiérdekű vasútra” vonatkozó feltételeket ((EU) 2016/797 irányelv 1. cikk (3) bekezdés és 2. cikk (8) bekezdés);
- › „Nagyvasutat” tartalmazó alkalmazási területtel bíró vasút-villamos járműtípusról van szó (nem korlátozódik: „összeköttetési célból képesek legyenek áthaladni a nagyvasúti infrastruktúrának egy jól körülhatárolt, korlátozott szakaszán”); és
- › Funkcionálisan nem válik külön az uniós vasútrendszertől és csak helyi, városi vagy külvárosi személyszállítási szolgáltatásokhoz tervezik használni.

Amennyiben a feltételek egyike nem teljesül, az azt jelenti, hogy az érintett „vasút-villamos járműtípusra” nem terjed ki az (EU) 2016/797 irányelv hatálya. Ebben az esetben e járművek engedélyezésére csupán nemzeti eljárások vonatkoznak, amelyek egyes ÁME-k (részleges vagy teljes) alkalmazását írhatják elő.

Egyes tagállamokra nem terjed ki az (EU) 2016/797 irányelv hatálya:

- › olyan könnyű vasúti infrastruktúra, amelyet alkalmanként nagyvasúti járművek is használnak a könnyű vasúti rendszer működési feltételei mellett, amennyiben e járművek tekintetében erre kizárólag összeköttetési célból van szükség; és
- › elsősorban helyiérdekű vasúti infrastruktúrán alkalmazott, de bizonyos nagyvasúti alkatrészekkel annak céljából felszerelt járműveket, hogy azok kizárólag összeköttetési célból képesek legyenek áthaladni a nagyvasúti infrastruktúrának egy jól körülhatárolt, korlátozott szakaszán.

3.2.12. 12. cikk: Határokon átnyúló megállapodások

Ha a felhasználási terület egy tagállamon belüli hálózatra vagy hálózatokra korlátozódik, az adott tagállam nemzeti biztonsági hatósága engedélyező szervként járhat el és adhat ki engedélyeket. Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (8) bekezdése szerint a nemzeti biztonsági hatóságok által kiadott engedélyek, ha a felhasználási terület csak egy tagállamra terjed ki, az illetékes nemzeti biztonsági hatóságokkal folytatott konzultációt követően a szomszédos tagállamok határhoz közeli állomásaira is érvényesek. A konzultáció történhet eseti alapon, illetve képezheti a nemzeti biztonsági hatóságok között létrejött, szélesebb körű határokon átnyúló megállapodás tárgyát.

Ha az Ügynökség az engedélyező szerv, az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (8) bekezdésének rendelkezései nem alkalmazandók. Ha azonban a kérelmező az engedélyezési kérelemben szomszédos állomásokat tüntet fel, az egyablakos rendszerben kerül sor azon szomszédos tagállamok nemzeti biztonsági hatóságaival folytatott konzultációra, ahol a határhoz közeli állomások találhatóak, és azt az Ügynökség koordinálja. Ha a konzultáció eredménye pozitív, az Ügynökség által kiadott engedély tartalmazza a kérelmező által kért szomszédos állomásokat.

Ha a kiadott engedélyben kifejezetten nem szereplő szomszédos állomások felé kell üzemeltetni, a nemzeti biztonsági hatóságok közötti konzultációt a vasúti társaságnak kell kezdeményeznie. Ha az érintett nemzeti biztonsági hatóságok között határokon átnyúló megállapodások vannak érvényben, vagy ha a határokon átnyúló megállapodások hiányában az eljárást sikeresen követik (pl. eseti megállapodás), nincs szükség új kérelem benyújtására, sem a meglévő kérelem és/vagy engedély frissítésére.

Nemzeti biztonsági hatóságok közötti keretmegállapodás hiányában, és amikor nem lehet az irányelvben említett konzultációt követően esetspecifikus megállapodást kötni, a szomszédos állomásokat kell a felhasználási terület részének tekinteni, az érintett nemzeti biztonsági hatóságokat pedig (a szomszédos tagállam nemzeti biztonsági hatósága helyett) a felhasználási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságnak kell tekinteni, és az (EU) 2018/545 rendelet 40. cikke szerinti értékelési jelentést kell benyújtaniuk.

Az egyablakos ügyintézési rendszer megkönnyíti a konzultációs folyamatot, lehetővé téve a kérelmezők számára, hogy jelezzék, mely nemzeti biztonsági hatóságok tartoznak az alkalmazási területhez, és mely nemzeti biztonsági hatóságok kapcsolódnak a szomszédos állomások tagállamaihoz, miközben lehetővé teszi az egyablakos rendszeren belüli valamennyi nemzeti biztonsági hatóság közötti kommunikációt, és hozzáférést biztosít a kérelmet kísérő aktához valamennyi nemzeti biztonsági hatóság számára.

Az alkalmazási terület kiterjesztésére irányuló kérelem szükségességének előrejelzése érdekében, ha nincs alkalmazandó határokon átnyúló megállapodás, a kérelmezőknek azt tanácsoljuk, hogy az egyablakos rendszeren keresztül történő alkalmazás előtt ellenőrizzék az érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal kötött megállapodások státuszát és alkalmazhatóságát a felhasználási területre vonatkozóan.

A nemzeti biztonsági hatóságok az (EU) 2018/545 rendelet 12. cikkének (2) bekezdése értelmében kötelesek meghatározni a szomszédos állomásokra alkalmazandó eljárást. A határokon átnyúló megállapodásokra és a szomszédos állomásokra vonatkozó, a nemzeti biztonsági hatóságok által az Ügynökséggel hivatalosan közölt információkat a járműengedélyezési eszköztáron (VA Toolbox) keresztül teszik elérhetővé:

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

3.3. 2. fejezet - 1. szakasz: A kérelem előkészítése

A folyamat leírását lásd az 1. szakasz folyamatábráján a 4. szakaszban.

3.3.1. 13. cikk: Követelmények meghatározása

A jármű- és/vagy járműtípus-engedélyezés keretében a követelmények meghatározásának folyamatára vonatkozó további útmutatás az ERA1209/146 számú pontosító feljegyzésben található, amely elérhető az Ügynökség honlapján:

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

Az Ügynökség által irányított értékelő szervek (AsBo) együttműködési csoportja több RFU-t (használati javaslatot) is kiadott, amelyek a következő témákat érintik:

- › 1. RFU Az értékelő szerv munkamódszere
- › 3. RFU Az értékelő szerv műszaki ismeretei és kompetenciakövetelményei a különböző területeken
- › 8. RFU Szakértők felvétele és alvállalkozásba adása az értékelő szerv által – Kölcsönös elismerés
- › 11. RFU A problémák és nem megfelelések nyomon követése (azonosítása, rögzítése és lezárása) az értékelő szerv részéről

Ezek az RFU-k (és a jövőbeli újak) az Ügynökség alábbi weboldalán találhatóak:

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

A következő szakaszokban a fent említett pontosító feljegyzés néhány kulcsfontosságú üzenetét foglaljuk össze.

3.3.1.1. Miért van szükség a követelmények meghatározására

A követelmények meghatározása (és kezelése) a követelmények azonosítására, végrehajtására, ellenőrzésére és érvényesítésére, valamint a kockázatok kezelésére szolgáló szisztematikus folyamat alkalmazása. Ennek célja annak biztosítása észszerűen megvalósítható mértékben, hogy a jármű tervezésekor, gyártásakor és vizsgálatakor valamennyi szempontot figyelembe vegyék, és a jármű vagy járműtípus megfeleljen az alapvető követelményeknek.

Egy adott projektre vonatkozó követelmények strukturált és szisztematikus kezelése évtizedek óta elterjedt gyakorlat az iparágban. Ez a tevékenység a vállalattól függően különböző elnevezés alatt történhet (pl. követelménymenedzsment, rendszertervezés, funkcionális biztonsági tervezés, stb.), mivel minden esetben strukturált, szisztematikus és felülről lefelé haladó megközelítés/folyamat a vonatkozó követelmények meghatározásának és végrehajtásának irányítására. Lehet egyetlen konkrét eljárás vagy különféle meglévő (és egymást kiegészítő) eljárások csoportja is. A cél végső soron az, hogy a folyamat(ok) biztosítsák, hogy minden alkalmazandó követelmény megfelelően figyelembe legyen véve és kezelve, és hogy semmit se hagyjanak figyelmen kívül vagy felejtse ki.

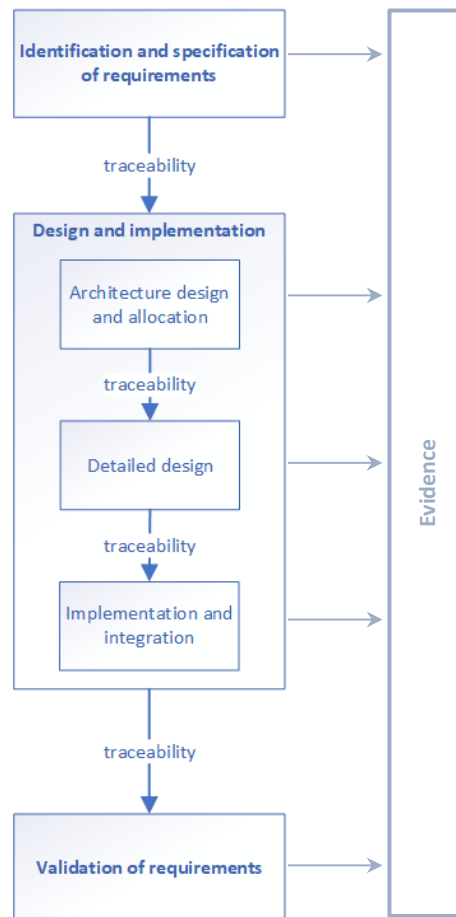
A követelménymeghatározó tevékenység megköveteli, hogy a kérelmező vagy a változást kezelő szerv (és annak beszállítói) proaktív módon, a projekt korai szakaszában határozza meg az alkalmazandó követelményeket, és a termék fejlesztésében részt vevő különböző szereplők bevonásával a projekt teljes életciklusa során dokumentálja azok nyomon követhetőségét (dokumentumokkal igazolja).

Az (EU) 2018/545 rendelet 13. cikke értelmében az ilyen folyamat kidolgozása, dokumentálása és végrehajtása kötelező az engedélyezési kérelmet benyújtó vagy a már engedélyezett járművek és/vagy járműtípusok módosítását kezelő vállalatok számára. Az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentációban az e folyamat alkalmazására vonatkozó bizonyítékokat is kötelező feltüntetni.

3.3.1.2. Mit jelent a követelmények meghatározása?

A követelmények meghatározása az a folyamat, amelynek során a járműre vonatkozó követelményeket szisztematikusan azonosítják, végrehajtják és érvényesítik, valamint dokumentálják a folyamat minden lépcsőjét és biztosítják a szükséges nyomon követhetőséget.

A következő ábra egyszerű áttekintést nyújt a követelmények meghatározásának folyamatáról. A követelmények tervezésének, megvalósításának és érvényesítésének koncepciója központi szerepet játszik a követelmények meghatározásában és kezelésében, amely magában foglalja a nyomon követhetőséget az érvényesítési folyamat támogatására.



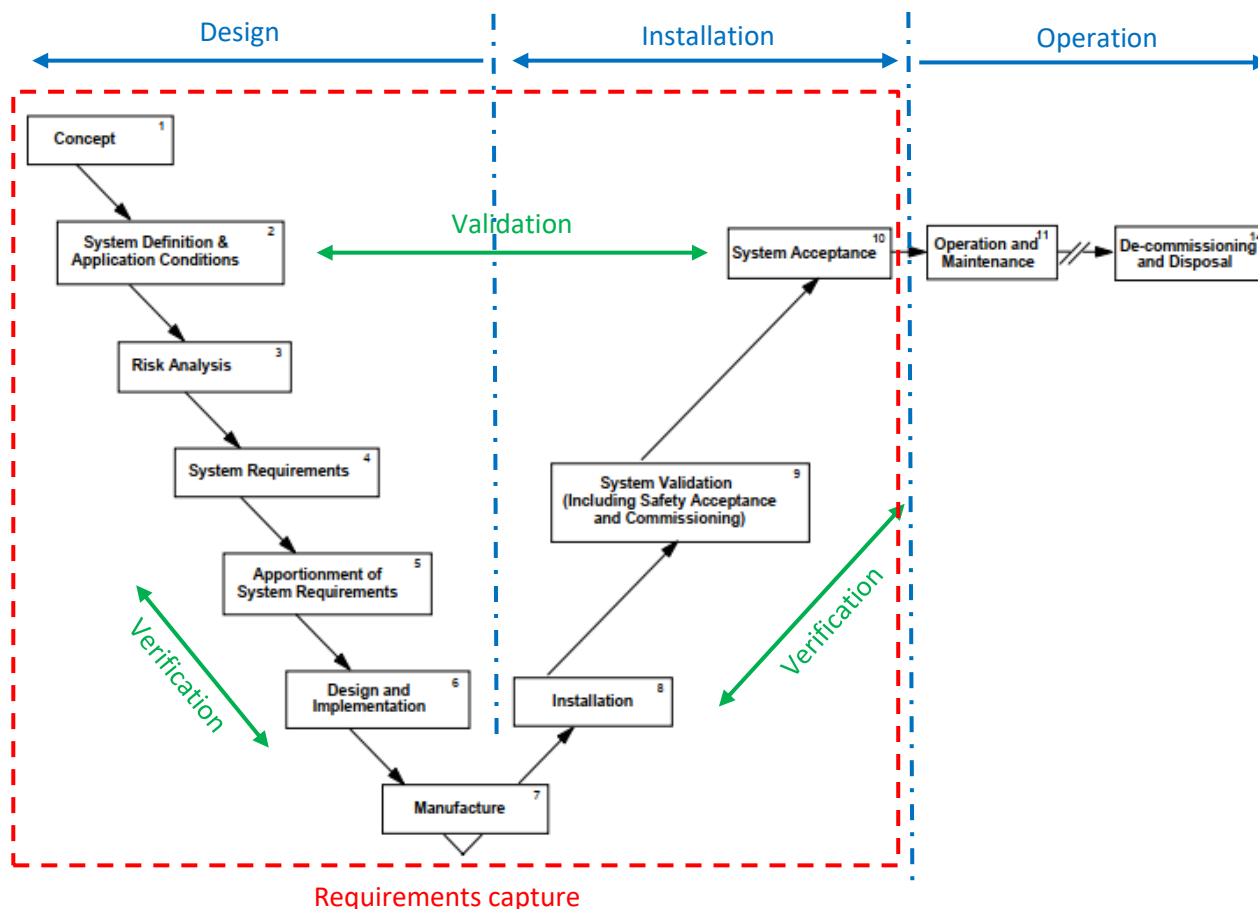
2. ábra: A követelmények meghatározási folyamatának áttekintése

A követelmények teljesülésének bizonyítására szolgáló érvényesítés koncepciója mellett a kialakítás részletes kibontása (a követelmények alkotórészekhez, funkciókhoz, rendszerekhez stb. való hozzárendelése), az ellenőrzés és az integráció témakörének ismertetése annak bemutatására, hogy a követelmények teljesülését hogyan kezelik a fejlesztési életciklus során, mind a szilárd követelménymeghatározási folyamat kulcsfontosságú elemei. Mindezen fogalmak mögött a nyomon követhetőség biztosításának és a dokumentációs bizonyítékok létrehozásának általános követelményei húzódnak meg, amelyek a rendszerfejlesztési folyamat támogatásához szükségesek.

A követelmények meghatározását a jármű tervezési és fejlesztési folyamatának korai szakaszában kell elkezdeni. Csak így biztosítható a követelmények és a kockázatok megfelelő kezelése. A járműengedélyezés céljából a követelmények meghatározásának folyamata azon a ponton ér véget, amikor a járművet vagy járműtípust engedélyezték. A járműtípus-engedély jogosultja ettől a pillanattól kezdve felelős a járműtípus konfigurációjának kezeléséért.

A „követelmények meghatározásának” fogalma magában foglalja az összes alkalmazandó követelmény szisztematikus meghatározását (azonosítást) és kezelését (végrehajtását, hitelesítését és validálását) a teljes fejlesztési folyamat során (pl. az EN 50126-1 szabvány V-ciklusa, az 1. lépéstől a 10. lépésig, lásd a 3. ábrát). Magában foglalja a szükséges dokumentáció bemutatását is.

3. ábra: V-Cycle EN 50126-1



A követelmények meghatározása tehát nem korlátozódik az alábbiakra:

- › a követelmények azonosítása; ez magában foglalja a végrehajtást, az ellenőrzést és a validálást, valamint a szükséges dokumentáció elkészítését is
- › a kötelező szabályok (jogi követelmények), mint például az ÁME-k, nemzeti szabályok, egyéb uniós jogszabályok; kiterjed az alapvető követelmények teljesítéséhez szükséges követelményekre is

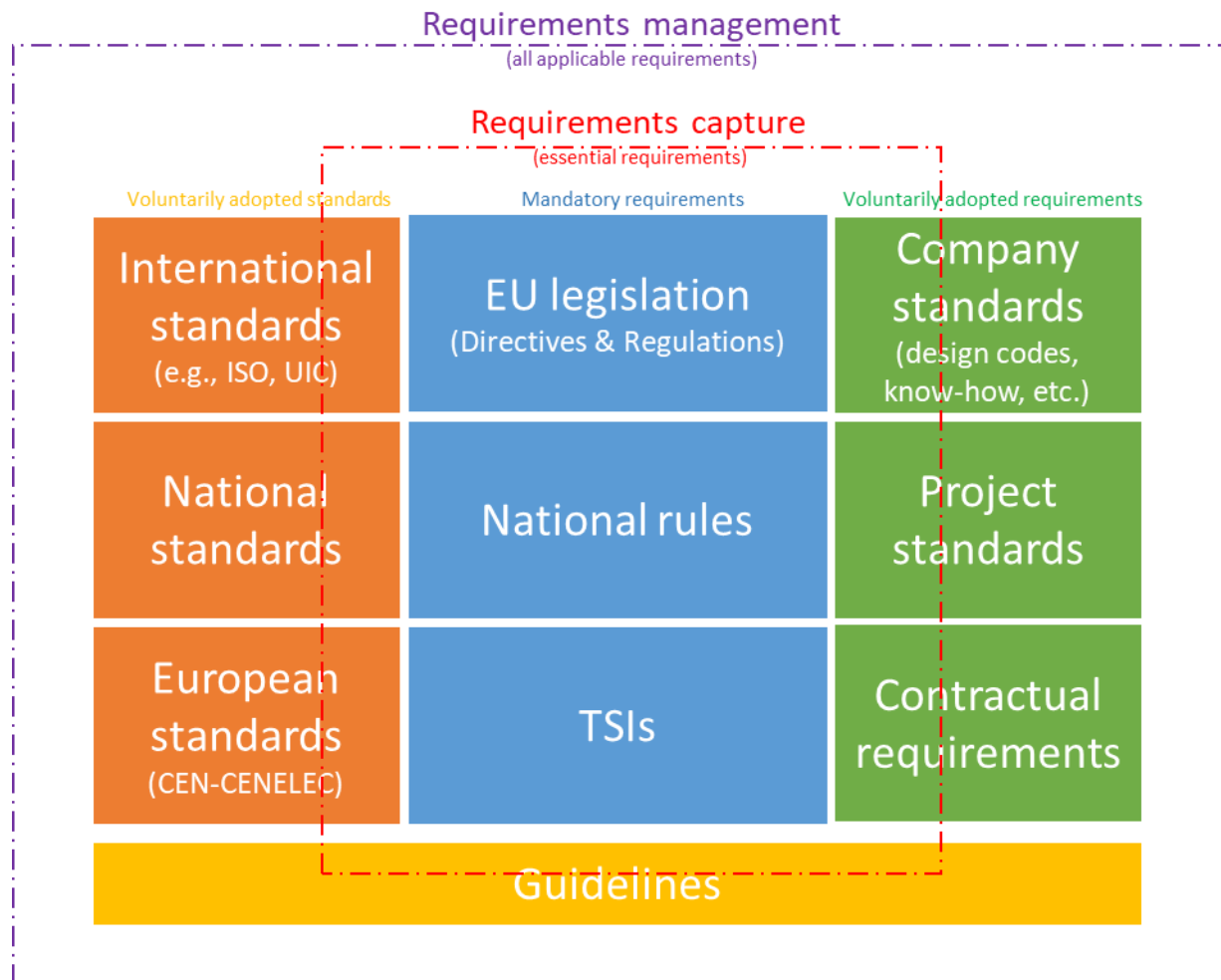
Meg kell jegyezni, hogy az EN 50126-1 szerint a validálás „annak objektív bizonyítékkal történő megerősítése, hogy a tervezett felhasználás vagy alkalmazás követelményei teljesültek”. Az azonosított követelményeket ezután tervvé fejlesztik, majd megvalósítják, és később validálják.

3.3.1.3. A követelmények meghatározásának hatóköre

A követelménykezelési folyamatnak ki kell terjednie minden olyan követelményre, amelyet egy járműtípusnak teljesítenie kell, függetlenül attól, hogy a követelmények honnan származnak:

- › a kötelező jogszabályokban (ÁME-k, nemzeti szabályok, egyéb uniós jogszabályok) szereplő, tehát jogilag kikényszeríthető követelmények;
- › szerződéses követelmények;
- › a veszélyek és a kapcsolódó kockázatok ellenőrzéséhez szükséges követelmények;
- › önkéntes alapon elfogadott követelmények, például szabványok, magatartási kódexek vagy vállalati előírások (tervezési szabályzatok, iránymutatások);
- › stb.

A 4. ábra áttekintést ad a követelménykezelési folyamathoz szükséges követelmények lehetséges forrásairól, különbséget téve a kötelező és teljesítendő források (jogilag kikényszeríthető követelmények, például ÁME-k vagy bejegyzett nemzeti szabályok), valamint azok között, amelyeket a kérelmező vagy a változást kezelő szerv önkéntesen fogad el, vagy szerződéses megállapodások révén a kérelmező vagy a változást kezelő szerv számára előírnak, és amelyek ezen kívül szükségesek más jogi kötelezettségek teljesítéséhez, például az alapvető követelmények (pl. a biztonság) teljesítéséhez.



4. ábra: Források és a követelmények hatálya járműengedélyezés esetében

Egyes követelmények nem relevánsak az engedélyezési eljárás szempontjából, mivel nem kapcsolódnak az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében meghatározott alapvető követelményekhez, még akkor sem, ha más okokból (pl. szerződéses követelmények) meg kell felelni nekik. Néhány egyéb ok, bár nem kötelező, kiválthatja más, kötelező követelmények teljesítésének szükségességét (pl. az ügyfél a szerződésben megkövetelheti, hogy a járművet felszereljék egy játszótérrel a gyermekek számára, amely nem kötelező; az ilyen játékoknak azonban meg kell felelniük a játékok biztonságáról szóló 2009/48/EK irányelvnek). Hasonlóképpen, egyes nem kötelező követelmények hatással lehetnek a vasúti járművekre már alkalmazandó kötelező követelményekre (a játékok példáját követve a járműre vonatkozó tűzvédelmi követelményekre).

Egy másik példa az alapvető követelményeknek való megfelelés érdekében önkéntesen elfogadható követelményre az IEC 62443-3-3 kiberbiztonsági szabvány, amely csökkenti a vonatokat érő olyan kibertámadások kockázatát, amelyek biztonsági problémát okozhatnak (pl. a vonat nem fékez egy olyan támadás miatt, amely megakadályozza a fedélzeti jelzőrendszer megfelelő működését).

A járműengedélyezés szempontjából a követelménymenedzsment folyamatában azokat a követelményeket kell figyelembe venni, amelyeket az alapvető követelmények teljesítése érdekében teljesíteni kell, függetlenül attól, hogy azok kötelező szabályokból erednek-e vagy sem. Az alapvető követelményeket az (EU)

2016/797 irányelv III. melléklete határozza meg: biztonság, megbízhatóság/elérhetőség, egészség, környezetvédelem, műszaki összeegyeztethetőség és hozzáférhetőség.

Azok az önkéntes követelmények, amelyek nem szükségesek valamely alapvető követelmény teljesítéséhez, miközben normál esetben a követelményirányítási folyamat hatókörébe tartoznak (hiszen ezek olyan követelmények, amelyek teljesítéséről a kérelmező vagy a változást kezelő szerv döntött), nem tartoznak az engedélyezési eljárás és a követelménymeghatározási folyamat hatálya alá; a teljesítésük továbbra is a gyártó, annak szállítói és ügyfelei felelősségi körébe tartozik.

Végül a kérelmező vagy a változást kezelő szervezet által bevezetett követelménykezelési folyamatnak minden követelményre ki kell terjednie. Azonban az (EU) 2018/545 rendeletben előírt követelménymeghatározási folyamat független értékelésének arra kell összpontosítania, hogy a folyamatot hogyan alkalmazzák az (EU) 2016/797 irányelv alapvető követelményeinek teljesítéséhez szükséges követelményekre.

Más szóval a „követelmények meghatározása” olyan folyamatra utal, amelynek során a járműre vonatkozó követelményeket szisztematikusan azonosítják, végrehajtják és validálják, valamint dokumentálják a folyamat minden lépését és biztosítják a szükséges nyomon követhetőséget, bár azt (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében meghatározott alapvető követelményekre korlátozva. A „követelmények kezelése” a követelmények azonosításának, végrehajtásának és érvényesítésének (beleértve a szükséges nyomon követhetőséget és dokumentációt) folyamatára is utal, de a követelmények forrásától vagy jellegétől függetlenül minden olyan követelményre kiterjed, amelynek meg kell felelni. Ebből a szempontból a „követelmények meghatározása” által lefedett követelmények a „követelmények kezelése” által lefedendő követelmények egy részhalmazát képezik.

Meg kell jegyezni, hogy a követelmények meghatározási folyamatának hatálya nem korlátozódik az alkalmazandó ÁME-k azonosítására, és nem elegendő az ÁME-k által idézett különböző szabványok azonosítására sem. A követelmények meghatározásának részletessége és aprózsága elegendő ahhoz, hogy lehetővé tegye a követelmények funkciókhoz, összetevőkhöz, rendszerekhez, alrendszerekhez stb. való hozzárendelését, valamint az ezt követő végrehajtást, ellenőrzést és érvényesítést. Sok esetben szükséges lesz a magas szintű követelményeket (például az ÁME-t vagy az EN szabványt) kisebb részkövetelményekre bontani, amelyeket függetlenül kell kezelni. E dokumentum 3.11.4. szakasza tartalmaz egy koncepcionális példát arra vonatkozóan, hogy melyek a követelmények kezelésének fő szempontjai (követelménymátrix).

3.3.1.4. Egyéb alkalmazandó uniós jogszabályok

A mobil alrendszer forgalomba hozatalát kérelmező személy - ismeretei és tapasztalata alapján, valamint az alrendszer jellemzőit figyelembe véve - egyedül felelős az alkalmazandó uniós jog meghatározásáért és annak biztosításáért, hogy a jogszabály(ok) ténylegesen teljesül(nek).

A mobil alrendszer forgalomba hozatala előtt a kérelmezőnek minden szükséges intézkedést meg kell tennie annak biztosítására, hogy az alrendszer megfeleljen a vonatkozó uniós jognak és a nemzeti szabályoknak. Az uniós jog magában foglalja az irányelveket, az átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME-k), de minden egyéb alkalmazandó uniós jogot is, amely nem vasútspecifikus, és amelyet szintén be kell tartani.

Ennek eredményeként a mobil alrendszer forgalomba hozatalát kérelmező EK-megfelelőségi nyilatkozatot ad ki, amelyben nyilatkozik arról, hogy az alrendszer megfelel a vonatkozó uniós jogszabályoknak és bármely vonatkozó nemzeti szabálynak. Más szóval az EK-megfelelőségi nyilatkozatnak tartalmaznia kell az uniós jogra való hivatkozásokat, amelyeknek az alrendszer megfelel, valamint az ilyen jogszabályok által előírt eredményekre (pl. tanúsítványok, jelentések stb.) való hivatkozásokat.

Hasonlóképpen, a jármű- és/vagy járműtípus-engedély kérelmezője vagy a változást kezelő szerv felelős annak biztosításáért, hogy járműszinten valamennyi alkalmazandó követelmény – beleértve az egyéb uniós jogszabályokat is – teljesüljön.

A fentiek mellett azonban meg kell jegyezni, hogy a vasúti járművekre – a jármű jellemzőitől függően – az alábbi uniós jogszabályok vonatkozhatnak:

- › az egyszerű nyomástartó edényekről szóló 2014/29/EU irányelv;

- › Elektromágneses összeférhetőségi irányelv 2014/30/EU;
- › A nem közúti mozgó gépek kibocsátásáról szóló (EU) 2016/1628 rendelet;
- › A vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról szóló rendelet (REACH), 1907/2006/EK;
- › A gépekről szóló 2006/42/EK irányelv;
- › a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID), és
- › Rádióberendezésekről szóló 2014/53/EU irányelv (RED).

A vasutakra esetlegesen alkalmazandó uniós joggal kapcsolatban további információk az Európai Bizottság következő honlapján találhatók:

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

Az Ügynökség a vasutakra esetlegesen alkalmazandó uniós jogszabályok tájékoztató jellegű listáját is összeállította. Ez a lista információkat tartalmaz a vonatkozó uniós jog teljesítésének dokumentációjáról is, amelyet szerepeltetni kell a kérelmet kísérő dokumentációban az egyablakos ügyintézési rendszeren keresztül. A lista megtalálható az Ügynökség honlapján ([link](#)), a következő weboldal „Kapcsolódó dokumentumok” részénél:

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

Lásd még az ÁME-k alkalmazására vonatkozó útmutató 2.7.3. és 2.7.4. pontját, amely elérhető az Ügynökség honlapján:

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

3.3.1.5. Szerepek és felelősségi körök a követelménymeghatározási folyamat keretében

- › A jármű- és/vagy járműtípus-engedély **kérelmezője** vagy módosítás esetén a **változást kezelő szerv** jogi kötelessége:
 - El kell végeznie a veszélyek, a kapcsolódó kockázatok és követelmények azonosítására és kezelésére irányuló folyamatot azzal a céllal, hogy biztosítani lehessen, hogy az érintett jármű és/vagy járműtípus megfeleljen a vonatkozó jogszabályoknak (beleértve azokat az egyéb uniós jogszabályokat, amelyek nem vasútspecifikusak, továbbra is alkalmazandók a vasútra) és az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében leírt alapvető követelményeknek (követelménymeghatározás).
 - Dokumentálnia kell a követelménymeghatározási folyamatot (a folyamat leírása), annak végrehajtását az érintett projektben, és összeállítani a szükséges bizonyítékokat a folyamat alkalmazásáról az érintett projektben;
 - Fel kell kérnie egy értékelő szervet a követelmények rögzítési folyamatának (a biztonsággal és az alrendszerek közötti biztonságos integrációval kapcsolatos szempontok tekintetében) és annak alkalmazásának független értékelésére;
 - Nyilatkozatot kell tennie arról, hogy minden kockázatot és követelményt hatékonyan kezeltek, és
 - A fenti bizonyítékokat szerepeltetnie kell az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentációban, amennyiben azt a jogi szövegek előírják.

A kérelmezők vagy a változást kezelő szervek alvállalkozásba adhatják a folyamat kialakításával és végrehajtásával, valamint az adott projektre való alkalmazásával kapcsolatos feladatokat. Azonban a kérelmezők vagy a változást kezelő szervek nem ruházhatják át felelősségi köreiket, és továbbra is felelősek maradnak annak biztosításáért, hogy megfelelő követelménymeghatározás legyen érvényben, hogy a folyamatot alkalmazzák az érintett projektre, és hogy a kapcsolódó dokumentációkat bemutassák.

Hasonlóképpen, a kérelmezők vagy a változásokat kezelő szervezetek egyedül felelősek a vállalt követelmények rögzítésére vonatkozó nyilatkozat elkészítéséért; e nyilatkozat kiadása nem adható ki alvállalkozásban vagy nem ruházható át.

- › Az **értékelő szerv** feladata, hogy a biztonsággal és az alrendszerek közötti biztonságos integrációval kapcsolatos szempontok tekintetében értékelje a követelmények meghatározásának folyamatát (a kérelmező kérésére más alapvető követelményekre is kiterjedhet), és értékelő jelentést készítsen, amely összefoglalja az értékelés eredményeit. Különösen azt kell értékelnie, hogy a bevezetett folyamat elég szilárd-e ahhoz, hogy lehetővé tegye a követelmények megfelelő kezelését, és hogy a folyamat alkalmazásának eredményei megfelelőek-e az értékelés alatt álló projektre nézve.

A követelmények rögzítési folyamatának meghatározása, annak egy projektre való alkalmazása, a vonatkozó dokumentáció elkészítése és/vagy olyan tanácsadás vagy megoldások nyújtása, amelyek veszélyeztethetik a függetlenséget, olyan feladatok, amelyek nem tartoznak az értékelő szerv által elvégzendő független értékelés körébe.

Az értékelő szerv bevonását a követelménymeghatározási folyamat független értékelésébe a projekt lehető legkorábbi szakaszában kell megkezdeni; az értékelő szerv késői beavatkozása a nem megfelelőségek késői azonosításához vezethet, amelyeket nehéz lehet megoldani, amikor a projekt a fejlesztés előrehaladott szakaszában van. Az engedélyezési folyamat során további vizsgálatokat is eredményezhet az engedélyező szerv és/vagy az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok részéről az értékelő szerv által a felkérése előtt végzett tevékenységekkel kapcsolatban végzett értékelésekre vonatkozóan.

A bejelentett szerv által az ÁME-k tekintetében végzett megfelelőségértékelésekkel szemben, amelyek célja annak ellenőrzése, hogy az ÁME-k összes követelménye teljesül-e, a bejelentett szervezet által végzett követelménymeghatározási folyamat független értékelése inkább a kérelmező vagy a változást kezelő szerv által az összes követelmény (és kockázat) kezelése érdekében bevezetett folyamat ellenőrzéséről szól.

Az (EU) 402/2013 és az (EU) 2018/545 rendelet nem írja elő, hogy az értékelő szerv végezze el az összes azonosított követelmény teljes és alapos értékelését, sem azt, hogy alaposan felülvizsgálja a más megfelelőségértékelő testületek, nevezetesen a bejelentett szervek és a kijelölt szervek által végzett értékelések összes kimenetét, illetve a kérelmező vagy a módosítást irányító szervezet által végzett kockázatelemzést. Továbbá a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó (EU) 402/2013 rendelet 6. cikkének (3) bekezdése előírja a különböző megfelelőségértékelő szervezetek közötti párhuzamos munkavégzés elkerülését.

Az értékelő szerv szerepének rendszerszintűnek kell lennie, és értékelését a következőkre kell összpontosítania:

- a követelmények rögzítésének folyamata, annak biztosítása érdekében, hogy a folyamat elég szilárd legyen ahhoz, hogy lehetővé tegye a követelmények megfelelő azonosítását és kezelését;
- az eljárás alkalmazásából származó eredmények alkalmassága az értékelt konkrét projektre.

E feladat elvégzéséhez az értékelő szervnek a mélyreható értékelésre kiválasztott követelményekkel (mintákkal) kapcsolatos dokumentáció kapcsán mintavételes ellenőrzéseket és mélyreható függőleges szelet értékelést³ kell végeznie.

Az értékelő szerv által elvégzendő munka a következő:

³ Függőleges szelet értékelés: a kiválasztott minták esetében a követelménymeghatározási folyamat alkalmazásának alapos, végponttól végpontig tartó felülvizsgálata. A cél a követelménymeghatározási folyamat tényleges végrehajtásából származó eredmények reprezentatív keresztmetszeti szeletének ellenőrzése, valamint a fejlesztési folyamat valamennyi lépésének lefedése.

- Biztosítékot kell nyújtania arra, hogy az alapvető követelmények biztonságára és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra vonatkozó követelménymeghatározási folyamat megfelel a CSM RA I. mellékletében meghatározott követelményeknek;
- Biztosítékot kell nyújtania arra vonatkozóan, hogy a biztonságtól eltérő alapvető követelményekre vonatkozó követelménymeghatározási folyamat vagy megfelel az (EU) 402/2013 rendelet I. mellékletében foglalt követelményeknek, ha a kérelmező vagy a változást kezelő szerv úgy dönt, hogy ezt a módszert alkalmazza, vagy hasonló szintű biztosítékot nyújt, ha más módszert alkalmaznak;
- Biztosítani kell, hogy a követelmények meghatározásának folyamata szisztematikus, és lehetővé teszi a követelmények megfelelő azonosítását és kezelését (végrehajtás, hitelesítés és érvényesítés) a teljes fejlesztési folyamat során;
- Meg kell fogalmaznia egy szakértői véleményt az érintett projektekre vonatkozó követelmények meghatározásának folyamatának helyes alkalmazásáról és az eredmények megfelelőségéről;
- Meg kell fogalmaznia egy szakértői véleményt arról, hogy a jármű és/vagy a járműtípus alkalmas-e az alapvető követelmények teljesítésére (legalábbis a biztonság és az alrendszerek közötti biztonságos integráció tekintetében), és
- Értékelő jelentést kell készítenie, amely tartalmazza a fent említett pontokra vonatkozó független értékelés eredményeit.

A bejelentett és kijelölt szerv(ek) eredményei, különösen a tanúsítványokat kísérő jelentések, tartalmazzák az annak igazolásához szükséges dokumentációt, hogy az ÁME-kből és az alkalmazandó nemzeti szabályokból eredő követelményeket megfelelően kezelték.

Bár a jogi szövegek nem tartalmazzák azt a kötelezettséget, hogy a bejelentett és/vagy kijelölt szerv által kiadott jelentéseket (és a kapcsolódó bizonyítékokat) az értékelő szerv rendelkezésére kell bocsátani a követelmények rögzítése céljából, az értékelő szervnek szüksége lehet rájuk a szükséges mintavételezés elvégzéséhez. A kérelmezőnek vagy a változást irányító szervezetnek meg kell állapodnia az értékelő szervvel arról, hogy a bejelentett és/vagy kijelölt szerv által benyújtott teljes bizonyítékot benyújtja-e az értékelő szervnek, vagy csak a szükséges elemeket nyújtja be az értékelő szerv kérésére.

Egyes ÁME-k és/vagy nemzeti szabályok előírják a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer kockázatértékelési folyamatának alkalmazását bizonyos meghatározott paraméterek tekintetében (pl.: a mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.4.2.2. pontja). A vonatkozó ÁME-k és/vagy nemzeti szabályok megfelelőségértékelésének végső felelőssége a bejelentett és/vagy kijelölt szerv(ek)é. Az értékelő szerv által kiadott értékelési jelentést – amennyiben az ÁME-k és/vagy a nemzeti szabályok az (EU) 402/2013 rendelet kockázatértékelési eljárásának alkalmazását írják elő bizonyos szempontok tekintetében – a bejelentett és/vagy kijelölt szerv(ek) úgy kezeli(k), mint a kérelmező vagy változást kezelő szerv által az egyéb követelményekre vonatkozó EK-hitelesítési eljárás keretében biztosított bármely egyéb bizonyítékot (pl.: vizsgálati jelentés, ahol a vizsgálatot az ÁME-k és/vagy nemzeti szabályok írják elő).

- › Az **engedélyező szerv** értékeli a követelménymeghatározási folyamatot és/vagy a követelmények meghatározásához kapcsolódó dokumentációt a jármű- és/vagy járműtípus-engedélyek kiadása keretében.
- › Végül, de nem utolsósorban, az **alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok** értékelik a jármű és/vagy járműtípus engedélyének kiadása keretében az alkalmazandó nemzeti szabályokkal kapcsolatos követelménymeghatározási folyamat dokumentációit, ha az Ügynökség az engedélyező szervezet.

3.3.1.6. Az engedélyezés azon esetei, amelyek esetében szükség van a követelmények meghatározására

A követelmények meghatározását alátámasztó dokumentációt az engedélyezési kérelmekhez csatolt dossziében kell feltüntetni:

- › Az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti első engedély;
- › Az alkalmazási terület kiterjesztése az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján;
- › Új engedély az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének d) pontja alapján, és
- › Az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikkének (3) bekezdése szerinti kombinált alkalmazási esetek:
 - új engedély és kiterjesztett alkalmazási területre vonatkozó engedély, vagy
 - első engedély és a típusnak való megfelelés.

A követelmények meghatározása az érintett jármű és/vagy járműtípus összes vonatkozó előírására kiterjed. Első engedély esetén a követelmények meghatározásának folyamata kiterjed az egész járműtípusra és/vagy járműre. Új engedély esetén a követelmények meghatározásának folyamata a megváltozott részekre, illetve a megváltozott és változatlan részek közötti kapcsolódási pontokra terjed ki. Végül az alkalmazási terület kiterjesztése esetében a követelmények meghatározásának folyamata a kiterjesztett alkalmazási területre alkalmazandó nemzeti szabályokhoz kapcsolódó szempontokra terjed ki, amely nem írja elő a jármű és/vagy járműtípus változtatását (ilyen változtatásra az eredeti alkalmazási területen kiadott új engedély terjed ki).

Az alább felsorolt engedélyezési esetekben engedélyezési kérelmet kell benyújtani, de nem szükséges elvégezni a követelménymeghatározást, és nem szükséges bizonyítékot feltüntetni az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentációban:

- › az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti megújított járműtípus-engedély, vagy
- › Az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének e) pontja szerinti, már engedélyezett járműtípusnak megfelelő forgalomba hozatalra vonatkozó engedélyezés

Másrészről az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke felvázolja azokat a forgatókönyveket, amikor egy már engedélyezett jármű és/vagy járműtípus változásai nem tesznek szükségessé új engedélyt az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdése és az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének (d) pontja értelmében:

- › 15. cikk (1) bekezdés a) pont: olyan módosítás, amely az alrendszerek tekintetében az EK-hitelesítési nyilatkozatokat kísérő műszaki dokumentációkhoz képest nem eredményez eltérést. Ebben az esetben nincs szükség megfelelőségértékelő szerv általi ellenőrzésre, és az alrendszerekre vonatkozó eredeti EK-típusjóváhagyások és a járműtípus-engedély változatlanul érvényesek maradnak.
- › 15. cikk (1) bekezdés b) pont: olyan módosítás, amely az alrendszerek tekintetében az EK-hitelesítési nyilatkozatokat kísérő műszaki dokumentációkhoz képest olyan eltérést eredményez, amely új ellenőrzéseket igényelhet, és ezért a vonatkozó megfelelőségértékelési modulok szerint ellenőrzést igényel, de nem befolyásolja a járműtípus alapvető konstrukciós jellemzőit, és nem igényel új engedélyt az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdésében meghatározott kritériumok szerint;
- › 15. cikk (1) bekezdés c) pont: a járműtípus alapvető konstrukciós jellemzőinek változása, ami nem teszi szükségessé az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdésében meghatározott feltételek szerint az új engedélyt

A kérelmezőknek és/vagy a változásokat kezelő szervezeteknek még ezekben az esetekben is át kell esniük a követelménymeghatározási folyamaton annak biztosítása érdekében, hogy az alkalmazandó követelményeket szisztematikusan és strukturáltan kezeljék, és hogy indokolt legyen a döntés, hogy az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdése alkalmazandó-e vagy sem. A követelményhatározási folyamat dokumentációját a változást kezelő szervnek kell elkészítenie és megőriznie.

Más szóval minden járműprojekt esetében követelménymeghatározási és -menedzselési folyamatot kell végrehajtani, tekintet nélkül a változás kategorizálására, arra, hogy szükség van-e engedélyezésre, vagy a változtatás az (EU) 402/2013 rendelet alkalmazása után jelentősnek minősül-e vagy sem.

3.3.1.7. Az (EU) 402/2013 rendelet I. mellékletében meghatározott kockázatértékelési folyamat kötelező használata a követelménymeghatározási folyamatnál

Az (EU) 2018/545 rendelet 13. cikke előírja, hogy a biztonsággal és az alrendszerek közötti biztonságos integrációval kapcsolatos követelmények meghatározásához az (EU) 402/2013 rendelet I. mellékletében leírt kockázatkezelési folyamatot kell alkalmazni a biztonsági követelmények azonosítására és végrehajtására, valamint a jármű alrendszerei biztonságos integrációjának biztosítására. Ez mindig megköveteli a bejelentett szerv általi független értékelést, függetlenül attól, hogy a változás jelentősnek minősül-e vagy sem, vagy a változás a módosított jármű és/vagy járműtípus új engedélyét vonja maga után (azaz a változás besorolása az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikkének (1) bekezdése szerint) annak biztosítása érdekében, hogy a kockázatkezelési folyamat:

- › megfeleljen az (EU) 402/2013 rendelet I. mellékletében szereplő kockázatkezelési folyamatnak;
- › lehetővé tegye az összes biztonsági kockázat és a kapcsolódó biztonsági követelmények szisztematikus azonosítását, és
- › kiterjedjen a biztonsági követelmények végrehajtására, ellenőrzésére és érvényesítésére.

A követelmények rögzítési folyamatának független értékeléséhez az alapvető, - a biztonságtól és az alrendszerek közötti biztonságos integrációtól eltérő- követelmények esetében, ha az alkalmazott módszertan nem követi az (EU) 402/2013 rendelet I. mellékletében leírt eljárást, a kérelmező vagy a változást irányító szervezet nem vonhat be értékelő szervet, és helyette más független értékelést alkalmazhat (lásd a 3.3.1.9. szakaszt). Meg kell jegyezni, hogy az értékelő szerv még ebben az esetben is elvégezheti a független értékelést.

Ha egy meglévő jármű és/vagy járműtípus módosítása nincs potenciális hatással a biztonságra és/vagy az alrendszerek közötti biztonságos integrációra (pl. az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint besorolható), és ez kockázatértékelés elvégzése nélkül is bizonyítható, nem kötelező, hogy a biztonságtól eltérő alapvető követelményekre vonatkozó követelmények rögzítési folyamata az (EU) 402/2013 rendelet mellékletének folyamatát kövesse. Ez azt jelenti, hogy az értékelő szerv bevonása az ilyen követelménymeghatározási folyamat független értékelésébe nem lenne kötelező.

3.3.1.8. A 402/2013/EU rendelet szerinti jelentős változások és a követelmények meghatározása

A biztonsággal és az alrendszerek közötti biztonságos integrációval kapcsolatos követelmények meghatározásához az (EU) 402/2013 rendelet I. mellékletében leírt kockázatkezelési folyamatot kell alkalmazni, függetlenül attól, hogy a változás jelentősnek minősül-e vagy sem, vagy új engedélyre van-e szükség. Ehhez szükség van az értékelő szerv független értékelésére is, függetlenül attól, hogy a változás jelentősnek minősül-e vagy sem.

Emellett egy meglévő jármű és/vagy járműtípus változása esetén a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszert kell alkalmazni. Ha a változás jelentősnek minősül, az (EU) 402/2013 rendelet kockázatkezelési folyamatát alkalmazni kell, az értékelő szerv önállóan értékeli a kockázatkezelési folyamatot, és az (EU) 402/2013 rendelet 15. cikke szerint biztonságértékelési jelentést ad ki.

A független értékelést mindkét szempont tekintetében ugyanaz az értékelő szerv végezheti, bár a jogi keret nem kötelezi arra, hogy mindkét témakör esetében ugyanaz a vállalat játssza az értékelő szerv szerepét. Ugyanakkor ugyanazon értékelő szerv szerződtetése szinergiákat eredményezhet az (EU) 402/2013 rendeletben meghatározott kockázatkezelési folyamat független értékelése és az (EU) 2018/545 rendelet 13. cikkében előírt, az alapvető követelmények biztonságára és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra vonatkozó követelmények rögzítési folyamatának értékelése között (lásd a 3.11.1.14. szakaszt). Ez egyszerűen kiegészítheti az értékelő szerv szerepét, különösen akkor, ha a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszert az összes alapvető követelmény követelménymeghatározása során is felhasználják, a szükséges kiigazításokkal.

3.3.1.9. A biztonság melletti egyéb alapvető követelmények meghatározása

Módszeres és rendszertervezésen alapuló megközelítésre van szükség az összes járműkövetelmény – nem csak a biztonsági követelmények – kezeléséhez. A kérelmezőnek vagy a változást kezelő szervnek két lehetősége van a követelmények meghatározására és kezelésére a biztonságtól eltérő alapvető követelmények tekintetében:

- › A kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerben kövesse a kockázatkezelési folyamat alapvető elemeit minden követelmény tekintetében, **bizonyos szükséges kiigazításokkal**, mivel a kockázatértékelés és -értékelés nem közvetlenül alkalmazandó a biztonsági követelményektől eltérő követelményekre (pl. a veszélynyilvántartás használata a biztonságtól eltérő alapvető követelmények esetében nem megfelelő).

Ez magában foglalja a követelmények rögzítésének független értékelését, amelyet egy független értékelő szerv végezhet (ez egy egyszerű kiegészítése lehet az értékelő szerv alapvető követelmények biztonságára vonatkozó értékelési hatáskörének), de az értékelő szerven kívüli független értékelő is elvégezheti.

Ha a követelménymeghatározás független értékelésére nem neveztek ki értékelő szervet, a kérelmezőnek a követelménymeghatározáshoz kapcsolódó bizonyítékot az engedélyezési eljárás részeként kell benyújtania az engedélyező szervnek. Az engedélyező szerv az engedélyezési folyamat részeként értékeli a dokumentációkat, hogy ellenőrizze a követelménymeghatározási folyamat végrehajtását, valamint azt, hogy a teljes fejlesztési folyamat során szisztematikusan azonosították és kezelték az összes követelményt, a hitelesítést és validálást is beleértve.

- › Alkalmazzon egy másik, egyenértékű eljárást, amely illeszkedik a kérelmező vagy a változást kezelő szerv fejlesztési gyakorlatába. Fontos, hogy az alkalmazott módszertan ugyanolyan szintű bizonyosságot nyújtson, mint a CSM RA. A független értékelő, ha van ilyen, lehet egy értékelő szerv.

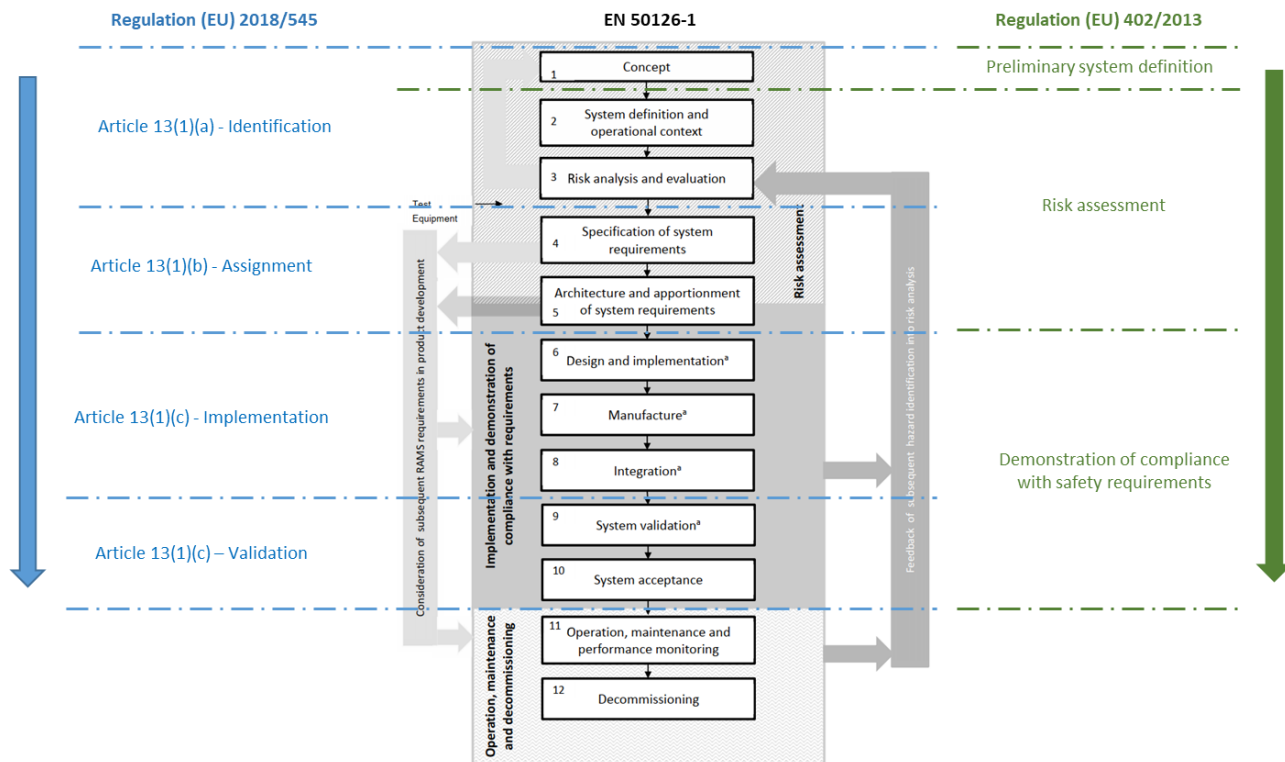
Felhívjuk a figyelmet arra, hogy ha a módszertan nem tartalmaz független értékelést, akkor nehéz lesz bizonyítani, hogy a módszertan azonos szintű bizonyosságot nyújt (lásd a 3.11.2.1. szakaszt).

Annak mérlegelésekor, hogy egy másik módszertan ugyanolyan szintű biztosítékot nyújt-e, a kérelmezőnek vagy a változást irányító szervezetnek figyelembe kell vennie, hogy a végrehajtott folyamat magában foglalja-e az EN 50126-1 szabványban és a CSM RA-ban szereplő követelménymeghatározási folyamat kulcsfontosságú elemeit.

- A rendszer meghatározása - A megvalósítandó rendszert és/vagy változtatást a vasúti hálózat és annak használati területe összefüggésében kell meghatározni. Ez a szempont kiemelkedő fontosságú a folyamat következő lépései szempontjából.
- Követelmények specifikációja - Az alapvető követelmények teljesítéséhez szükséges valamennyi követelményt követelményspecifikációkban kell rögzíteni, és adott esetben a tervezési specifikációkba is be kell vezetni.
- A követelmények végrehajtása - A követelményeket végre kell hajtani, és a tervezést a követelményektől a tervezési specifikációkon keresztül a hitelesítésig és a tesztelésig nyomon kell követni.
- A megfelelés bizonyítása - Minden követelményt validálni kell, és bizonyítékokat kell gyűjteni a követelmények teljesülésének bizonyítására.

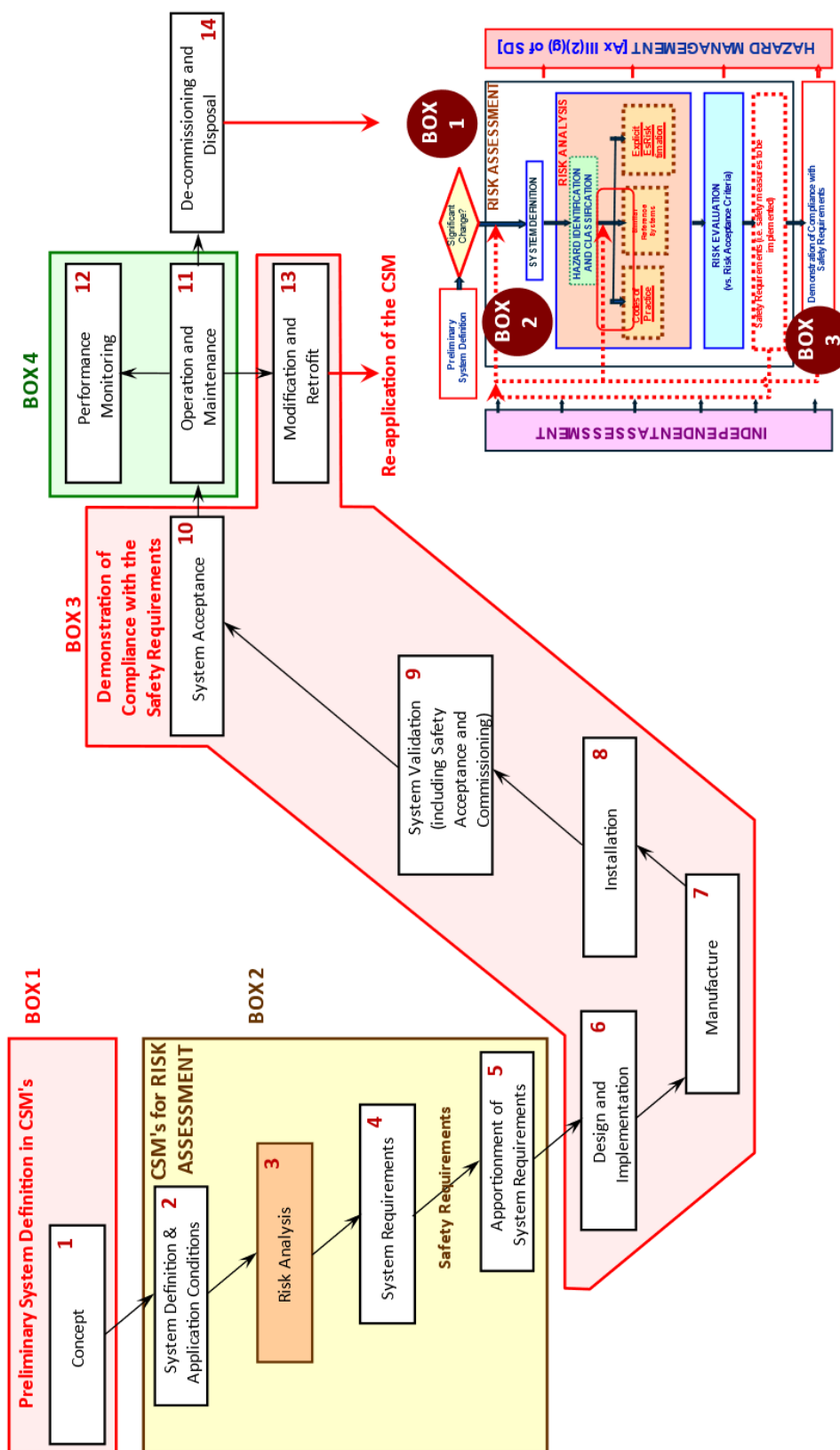
Ha újszerű vagy rosszul meghatározott folyamatot alkalmaznak, akkor nagy a kockázata annak, hogy a követelmények meghatározásával és kezelésével szemben támasztott fő követelmények nem teljesülnek, és az értékelő szerv vagy az engedélyező szerv által végzett értékelési folyamat jelentősen hosszabb időt vesz igénybe. A követelménymeghatározási folyamat megfelelő alapjának tekinthető fejlesztési módszerek példái az EN 50126-1 szabványban meghatározott rendszertervezési módszernek megfelelő módszerek. Minél szabványosabb jellegű a folyamat (közelebbi a CSM-RA I. mellékletében foglalt elvekhez, pl. az EN 50126-1), annál kevesebb kérdést vet fel az értékelő és/vagy az engedélyező szerv a követelménymeghatározási folyamat bizonyítékának értékelése során.

Az 5. ábra vázlatosan mutatja be a CSM RA és az EN 50126-1 életciklusa közötti kapcsolatokat az alapvető követelmények biztonságával és az alrendszerek közötti biztonságos integrációval kapcsolatos követelménymeghatározási folyamat fő lépései tekintetében.



5 ábra : A követelmények meghatározása az (EU) 2018/545 rendeletben szemben a CSM RA folyamat és a rendszer életciklusa az EN 50126-1 szabványban.

A 6. ábra grafikus leírást tartalmaz arról, hogy az EN 50126-1 szabvány szerinti rendszeréletről hogyan illeszkedik a CSM RA I. mellékletében szereplő kockázatkezelési folyamathoz. A követelménymeghatározási folyamat alapvető elemeivel a főszövegdozok foglalkoznak (a követelmények végrehajtását és a megfelelés igazolását egyetlen szövegdoz tárgyalja), az egyes mezőkben szereplő számokkal jelezve, hogy ezek a folyamatok hol vannak összhangban az EN 50126-1 rendszer életciklusának szakaszaival.



6. ábra: A CSM RA folyamatán alapuló követelménymeghatározási folyamat

A kérelmezőnek vagy a változást kezelő szervnek dokumentálnia kell a követelmények meghatározásának teljes folyamatát, és erről bizonyítékot kell szolgáltatnia. Nem kötelező konkrét eszközt vagy megközelítést használni a követelménymeghatározási folyamat alkalmazására vonatkozó bizonyíték előállításához, amennyiben a kérelmező vagy a változást kezelő szerv bizonyítja, hogy a fenti szempontok mindegyikét betartották.

A CSM RA a biztonsági követelmények kezelésére szolgáló központi dokumentumként egy veszélynyilvántartást határoz meg. Ezt „a javaslattevőnek kell létrehoznia vagy frissítenie a tervezés és a megvalósítás során”. A veszélynyilvántartás a biztonsági követelmények kezelésére vonatkozó dokumentumként működik, és arra szolgál, hogy bemutassa a biztonsági követelmények állapotát, valamint nyomonkövethetőséget biztosítson e biztonsági követelmények tervezése és végrehajtása során. Hasonló mechanizmusra van szükség (a követelmények megfelelő kezelését lehetővé tevő eszköz formájában) a biztonságtól eltérő alapvető követelmények rögzítési folyamatához.

Bár az (EU) 2018/545 rendelet szó szerinti olvasata azt sugallná, hogy a veszélynaplót/nyilvántartást valamennyi követelmény, azaz nem csak a biztonsággal kapcsolatos információk nyilvántartására kell használni, a gyakorlatban ez nem kötelező. Az (EU) 2018/545 rendelet lehetővé teszi bármely más eszköz (pl. központi adattár eszköze) használatát, amely biztosítja a kérelmező vagy a változást kezelő szerv számára, hogy bizonyítsa a nem biztonsági követelmények szisztematikus nyilvántartását és kezelését.

A gyártók általában erre a célra nagyrészt speciális informatikai eszközöket vagy hazon belüli adatbázisokat, nyilvántartásokat, ellenőrző listákat és eszközöket használnak a projekt kezdetén azonosított/rögzített követelmények szisztematikus nyomon követéséhez és végrehajtásának kezeléséhez mindaddig, amíg a kapcsolódó hitelesítési vizsgálatokat el nem végzik az összes követelmény tényleges és helyes végrehajtásának bizonyítása érdekében. Ez a logika és az összes alapvető követelmény szisztematikus kezelése megegyezik a veszélynapló/nyilvántartás fogalmával, amely biztosítja, hogy egyetlen követelmény sem merül feledésbe (lásd a 3.11.4. szakaszban a követelménymátrix példáját).

3.3.1.10. Az értékelő szerv kompetenciái a követelménymeghatározási folyamat értékeléséhez

A CSM RA II. melléklete előírja, hogy az értékelő szerv teljesítse a következő követelményeket:

- › az ISO/IEC 17020:2012 szabvány összes követelménye; ezek az értékelő szerv „függetlenségére, kompetenciájára, integritására és pártatlanságára” vonatkozó általános kritériumok és követelmények;
- › a CSM RA 6. cikkében előírt független értékelések elvégzéséhez szükséges konkrét kritériumok és követelmények

Az értékelő szerv a CSM RA 7. cikke szerint akkreditáltak vagy elismertek, ami azt jelenti, hogy a CSM RA II. mellékletében foglalt kritériumok teljesülnek az EU vasúti rendszerét alkotó különböző (strukturális és funkcionális) alrendszerekhez kapcsolódó egy, több vagy valamennyi kompetenciaterületen:

- › Infrastruktúra
- › Energia
- › Ellenőrzés-irányítás és jelzés
- › Gördülőállomány
- › Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás
- › Karbantartás
- › A rendszer biztonságos integrációja
- › Egyéb

Emellett a CSM RA II. mellékletének 3. pontja előírja, hogy az értékelő szervet szélesebb körű vagy transzverzális kompetenciák tekintetében kell akkreditálni vagy elismerni, például a kockázatkezelés átfogó következetességének értékeléséhez és az értékelés alatt álló rendszer biztonságos integrálásához szükséges kompetencia tekintetében, amely magában foglalja az értékelő szerv képességét az alábbiak ellenőrzésére:

- › a javaslattevő által az összehangolt megközelítés biztosítása érdekében bevezetett szervezet vagy intézkedések;
- › a különböző érdekelt felek által alkalmazott módszerek és erőforrások értékelésének módszertana, és
- › a rendszer egészének értékeléséhez szükséges műszaki szempontok.

A CSM RA követelményeinek teljesítéséhez az értékelő szervnek akkreditálnak vagy elismertnek kell lennie „legalább egy, a II. melléklet 2. pontjában szereplő műszaki kompetenciaterületre, valamint a II. melléklet 3. pontjában szereplő kompetenciára a kockázatkezelés általános következtetességének és az értékelt rendszer biztonságos integrációjának a vasúti rendszer egészébe történő értékelésére”.

Fontos tudni, hogy a CSM RA nem részletezi a II. mellékletében meghatározott kompetenciakövetelményeket, amelyek átfogó követelmények. Nem határozza meg például az egyes strukturális alrendszerekhez szükséges konkrét műszaki tudományokat, például a beágyazott valós idejű rendszereket, a távközlést, a hardvert, a szoftvert, az emberi tényezőt stb. Ez megnehezíti annak megállapítását, hogy az értékelő szerv elegendő kompetenciával, tapasztalattal és tudással rendelkezik-e feladatainak és felelősségi köreinek ellátásához. Ezen okokból kifolyólag az értékelő szervek műszaki ismereteire és szakértelmére vonatkozó követelményekkel kapcsolatos további részletek az Ügynökség és az értékelő szervek együttműködési csoportja által kidolgozott 3. számú használati ajánlásban (RFU) található. Ez az RFU nyilvánosan elérhető az Ügynökség weboldalán:

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

A fent említett 3. számú RFU kifejezetten meghatározza azokat a kompetenciakövetelményeket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy egy értékelő szerv önállóan értékelhesse a teljes járműre (és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra) kiterjedő követelménygyűjtési folyamatot.

A jármű és/vagy járműtípus követelménymeghatározási folyamatának független értékelése céljából az értékelő szervnek az akkreditáció vagy elismerés hatálya alá kell vonnia a járművet alkotó összes alrendszert. Új engedélyezési eset (meglévő jármű és/vagy járműtípus változásai) esetén, ahol csak az egyik alrendszer érintett, csak a módosítás által érintett alrendszerek kompetenciái minősülnek szükségesnek, bár a független értékelésnek ki kell terjednie a mobil alrendszerek közötti biztonságos integrációra is. Magától értetődő, hogy a csak a járműalrendszerből álló járművek (pl. vagonok) esetében a követelménymeghatározási folyamat független értékelését végző értékelő szervnek csak az akkreditációja/elismerése körébe tartozó járművekhez kapcsolódó kompetenciára van szüksége.

A követelménymeghatározási folyamatra vonatkozóan elvégzendő független értékelés rendszerszintű jellege (folyamatorientált, mintavételes ellenőrzések és mélyreható függőleges szelet értékelések) miatt azonban egy akkreditált vagy elismert értékelő szerv, amelynek kompetenciái legalább a járműalrendszerre kiterjednek, képes a követelmények rögzítésének folyamatát az egész járműre vonatkozóan értékelni. Az értékelő szerv nem köteles szervezetén vagy entitásán belül rendelkezni a független értékelés elvégzéséhez szükséges valamennyi technikai kompetenciával. Az ISO/IEC 17020:2012 szabvány 6.1. és 6.3. pontjában foglalt feltételek szerint az értékelő szerv külső szakértőket is igénybe vehet, vagy az értékelés egyes részeit alvállalkozásba adhatja.

Ebben az esetben az értékelő szerv nem rendelkezik azzal a hatáskörrel, amelyet az akkreditációja vagy az alvállalkozói részek teljes körű elismerése keretében alvállalkozásba adtak. Ezért az értékelő szervnek biztosítania kell, és képesnek kell lennie annak igazolására, hogy az alvállalkozó kompetens a szóban forgó tevékenységek elvégzésére, és adott esetben megfelel az ISO/IEC 17020:2012 szabványban vagy más vonatkozó megfelelőségértékelési szabványban meghatározott követelményeknek. Az értékelő szerv minden esetben felelős marad a teljes független értékelésért, beleértve az alvállalkozói részt is. Ha az alvállalkozásba adott rész egy teljes strukturális alrendszer (pl. ellenőrző-irányító és jelző alrendszer), amelyre valamely ÁME teljes mértékben kiterjed, az értékelő szervnek kölcsönösen el kell ismernie a másik, legalább az alvállalkozásba adott hatókör tekintetében akkreditált vagy elismert értékelő szerv által végzett értékeléseket.

Az ISO/IEC 17020:2012 szabvány 6.1. és 6.3. pontját részletesebben az Ügynökség és az értékelő szervek együttműködési csoportja által kidolgozás alatt álló 8. számú használati ajánlás tárgyalja. Az RFU nyilvánosan elérhető lesz az Ügynökség honlapján.

Az ERADIS-ban (https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/assessments/bodies/default.aspx, 5. szakasz "Besorolás") rögzített, az értékelő szerv akkreditációja vagy elismerése által lefedett területekre vonatkozó információknak naprakésznek és az illetékes testület által kiadott akkreditációs vagy elismerési bizonyítvánnyal összhangban lévőnek kell lenniük, hogy elkerülhetőek legyenek a szükségtelen késedelmek az engedélyezési eljárás során. Ezt a szempontot az engedélyező szerv értékeli az engedélyezési kérelem keretében.

3.3.1.11. Házon belüli értékelő szervek a követelménymeghatározási folyamat értékeléséhez

A CSM RA lehetővé teszi az ISO/IEC 17020:2012 szabvány 4.1.6. pontjában és A. mellékletében meghatározott ellenőrző szervek mindhárom típusának (A, B és C) használatát. Az értékelő szervnek minden esetben akkreditációval vagy elismeréssel kell rendelkeznie a CSM RA 7. cikke értelmében, amely biztosítékot nyújt a szakértelmére, függetlenségére és pártatlanságára vonatkozóan.

Az ISO/IEC 17020:2012 szabvány A.2. és A.3. pontja szerinti „házon belüli” B. és C. típusú értékelő szervek egyaránt elvégezhetik a követelménymeghatározási folyamat értékelését. Érdemes hangsúlyozni, hogy a B. típusú értékelő szervek csak annak a szervezetnek nyújthatnak szolgáltatásokat, amelynek részét képezik. A C. típusú értékelő szervek más felek számára is nyújthatnak szolgáltatásokat.

A CSM RA nem tiltja, hogy ugyanaz a vállalat több szerepet játsszon (pl. bejelentett szerv, kijelölt szerv és/vagy értékelő szerv), amennyiben megfelel a szükséges követelményeknek, és az egyes szerepekre vonatkozó követelmények tekintetében megfelelően akkreditált vagy elismert. A CSM RA meghatározása szerint a bejelentett szervezet olyan kompetens külső vagy belső („házon belüli”) személy, szervezet vagy szerv, amely legalább független az értékelt jármű és/vagy járműtípus „tervezésétől, kockázatértékelésétől, kockázatkezelésétől, gyártásától, szállításától, telepítésétől, üzemeltetésétől/használatától, szervizelésétől és karbantartásától”.

Ezért az egyik legfontosabb követelmény, amelyet az értékelő szervnek teljesítenie kell ahhoz, hogy akkreditált vagy elismert legyen, a függetlenség és a pártatlanság. Ez azt jelenti, hogy az értékelő szervezetnek rendelkezniük kell a szükséges intézkedésekkel és akadályokkal, amelyek biztosítják a függetlenséget más társaságoktól vagy annak a társaságnak a részeitől, amelyhez tartoznak (a B. és C. típusú értékelő szervek esetében).

3.3.1.12. Független biztonsági értékelést végző szervezetek (CENELEC szabványok) és értékelő szervek (CSM-RA) közötti kapcsolat

Az európai vasúti jogszabályok nem határozzák meg a CENELEC független biztonsági értékelőjének (ISA) a szerepét. Továbbá az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME 4.2.1.1. pontja kötelezővé teszi az értékelő szerv által végzett független biztonsági értékelést. Ezért ezt a független értékelést a CENELEC ISA nem végezheti el. Ezen túlmenően az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME 4.2.1.1. pontja kifejezetten kimondja, hogy „[...] az A. függelék A3. táblázatában említett előírások alkalmazása [...]” (azaz az 5012x CENELEC szabványokból) „[...] megfelelő eszköz a kockázatkezelésre vonatkozó CSM-RA szerinti teljes körű megfelelésre[...]” „[...] a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre és alrendszerekre [...] vonatkozóan, feltéve, hogy a független értékeléseket a CENELEC-ISA helyett a CCS hatáskörére akkreditált vagy elismert értékelő szerv végzi el.

A CSM RA-ban és a CEN/CENELEC-szabványokban (EN 50126/50128/50129) leírt módszerek nem mondanak ellent egymásnak, és nem tekinthetők különálló és egymást követő eszközöknek. Éppen ellenkezőleg, célszerű ezeket integráltan és egymást kiegészítve használni.

Az értékelő szerv és a CENELEC független biztonsági értékelője (ISA) azonban nem egyenértékűek, bár szerepük és munkamódszereik sok hasonlóságot mutatnak.

Az értékelő szerv munkaterülete továbbá szélesebb, mint a CENELEC ISA munkaterülete. A CENELEC 50128 és 50129 szabványok csak a jelzőrendszerek esetében írnak elő ISA-t. A CSM RA kötelezővé teszi az értékelő

szerv kijelölését az összes jelentős változás független biztonsági értékelésére, függetlenül attól, hogy azok az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel, a járműalrendszerrel, az infrastruktúra alrendszerrel stb. kapcsolatosak. Az (EU) 2018/545 rendelet 13. cikke is előírja az értékelő szerv kijelölését az alapvető biztonsági követelménnyel és az alrendszerek közötti biztonságos integrációval kapcsolatos követelménymeghatározási folyamat független értékelésére.

Következésképpen, ha az uniós jogszabályok előírják egy projekthez értékelő szerv kijelölését, és ha szerződéses úton vagy bejelentett nemzeti szabály alapján a CENELEC 50126, 50128 és 50129 szabványok (független biztonsági értékelővel) alkalmazása is szükséges, a kérelmezőnek vagy a változást kezelő szervnek ki kell jelölnie egy értékelő szervet, amely:

- › a CSM RA szerint akkreditált vagy elismert, és
- › megfelel a CENELEC ISA kompetenciakövetelményeinek is.

Ebben az esetben az ilyen értékelő szerv által végzett független biztonsági értékelésnek tartalmaznia kell minden olyan szükséges független biztonsági értékelési tevékenységet is, amelyet a CENELEC ISA-nak kell elvégeznie.

Abban az esetben, ha a kérelmező vagy a változást kezelő szervezet kijelölne egy ISA-t, miközben ez nem lehetséges az uniós jogszabályok által már lefedett munkaterület esetében, fontos szem előtt tartani, hogy az értékelő szerv nem köteles kölcsönösen elismerni a CENELEC ISA munkáját és jelentését. Az ISO/IEC 17020:2012 szabvány 6.3. pontja szerint az értékelő szerv:

- › felelős annak ellenőrzéséért, hogy az ISA rendelkezik-e a megfelelő szintű szakértelemmel és függetlenséggel, és hogy az ISA a CSM RA-ban foglaltakhoz hasonló munkamódszereket alkalmaz-e, vagy
- › szükség esetén további ellenőrzések vagy értékelések elvégzéséhez engedéllyel rendelkezik.

3.3.1.13. A járművek platformjaira vonatkozó követelménymeghatározási folyamat elvégzése

A követelmények meghatározásához és kezeléséhez bevezetett folyamat(oka)t a kérelmező vagy a változást kezelő szerv által kidolgozandó összes projektre alkalmazni kell a követelmények módszeres és strukturált kezelésének biztosítása érdekében. A követelménymeghatározási folyamat járműplatformokra (a platformot ebben az összefüggésben úgy kell érteni, mint a közös tervezési, mérnöki és gyártási erőfeszítések, valamint a főbb alkatrészek közös halmazát több, külsőleg eltérő típuson/variánsban/változaton keresztül) vagy járműcsaládra kell alkalmazni, és olyan sajátosságokkal rendelkezhet, amelyek célja az azonos járműplatformhoz vagy járműcsaládhoz tartozó projektek követelménykezelésének egyszerűsítése vagy javítása.

Mivel azonban az (EU) 2018/545 rendelet 13. cikkének (1) bekezdése szerint a követelmények meghatározása kiterjed a megvalósításra, az ellenőrzésre és a validálásra is, valamint a szükséges dokumentációs bizonyítékok benyújtására, nemcsak a járműplatformra alkalmazott eljárás általános szempontjait kell figyelembe venni, hanem az eljárásnak az értékelés tárgyát képező konkrét projektre történő alkalmazását is. Következésképpen a követelménymeghatározási folyamat adott projektre való alkalmazását alátámasztó bizonyítéknak az adott projekt végrehajtását, hitelesítését és validálását is tükröznie kell.

Az alapvető követelmények biztonsága és az alrendszerek biztonságos integrációja szempontjából a követelmények meghatározásának független értékeléséért felelős értékelő szerv értékeli a hozzárendelési, végrehajtási, hitelesítési és érvényesítési lépéseket is. A független értékelés megkövetelheti, hogy az értékelő szerv mintavételes ellenőrzéseket és mélyreható függőleges szelet vizsgálatokat végezzen annak érdekében, hogy szakértői véleményt alkothasson arról, hogy az eljárás elég szilárd-e, alaposan és következetesen alkalmazták-e, és alkalmazása kielégítő eredményekhez vezet-e a (biztonsági) követelmények kezelése tekintetében.

Ettől függetlenül különbséget lehet tenni a következők között:

- › olyan általános platform, amelyre vonatkozóan a követelménymeghatározási folyamatot a kérelmező vagy a változást irányító szervezet hivatalosan alkalmazta és dokumentálta, és amelyet egy független értékelő szerv értékelt, és
- › a (már egy általános platformra értékelt) követelménymeghatározási folyamat konkrét alkalmazása a platformhoz tartozó konkrét járművekre és/vagy járműtípusokra.

Az általános platform követelménymeghatározási folyamatát nem kell újraértékelni a platformhoz vagy járműcsaládhoz tartozó minden egyes járműtípus, járműtípusváltozat és/vagy járműtípusváltozat esetében. A konkrét alkalmazás független értékelését végző értékelő szervnek kölcsönösen el kell ismernie az értékelő szerv által az általános platformon végzett munkát, és a független értékelésnek a követelmények rögzítési folyamatának a szóban forgó konkrét projektekre (járműtípus/változat/verzió) való alkalmazására, valamint az általános platform független értékelésének alkalmazhatóságára és érvényességére kell korlátozódnia. Ezt a megközelítést az iparágban általában az „1 + Δ” („1 + Delta”) terminológia alatt ismerik, ahol a „Δ” az általános platform és a konkrét alkalmazás közötti különbséget/eltérést jelenti.

Ennek érdekében az egyedi kérelmet függetlenül értékelő szervnek hozzáféréssel kell rendelkeznie az általános platform független értékelésének eredményeihez, ha ezt egy másik értékelő szerv végezte.

Az általános platform független értékelésének érvényesnek kell maradnia, ha nem változnak a követelménymeghatározási folyamat fő elemei, például:

- › Az általános platformra vonatkozó eljárás alkalmazhatósága a szóban forgó konkrét projektekre (járműtípus/változat/verzió);
- › Az alkalmazandó jogi keret;
- › A követelménymeghatározási folyamata (azonosítás, kijelölés, megvalósítás és validálás);
- › Szervezeti változások (pl. tervezési és/vagy gyártási helyszínek, mérnöki tevékenységek alvállalkozásba adása stb.);
- › Szolgáltatók
- › A folyamatot támogató eszközök, és/vagy
- › A folyamatban részt vevő szereplők szerepei és felelősségi körei.

A változást kezelő szervnek tájékoztatnia kell az értékelő szervet, amely a követelménymeghatározási folyamat módosítása esetén elvégezte az általános platform független értékelését. Az értékelő szerv dönti el, hogy szükség van-e új független értékelés elvégzésére és a szükséges bizonyítékok (új vagy módosított értékelési jelentés) bemutatására, vagy sem.

3.3.1.14. A 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti változások csoportosítása egy független értékelésben

A követelmények meghatározását akkor is el kell végezni, ha egy már engedélyezett jármű vagy járműtípus megváltoztatását követően nincs szükség engedélykérelemre. Más szóval minden járműprojektre vonatkozóan el kell végezni a követelmények meghatározását és kezelését, függetlenül attól, hogy szükség van-e engedélyezésre, vagy a változtatás a CSM RA alkalmazása után jelentősnek minősül-e vagy sem.

Ha a változásnak az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikkének (1) bekezdése szerinti kategorizálási folyamata során a biztonsággal kapcsolatos megfontolások merültek fel (pl. annak eldöntése, hogy van-e olyan potenciális hatás a biztonságra, amely kiváltja az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének b) pontját, vagy sem), az alapvető követelménybiztonságra (és az alrendszer közötti biztonságos integrációra) vonatkozó követelménymeghatározási folyamatot az (EU) 2018/545 rendelet 13. cikke szerint független értékelő szerv értékeli (a CSM RA I. mellékletének kockázatértékelési eljárása alkalmazandó).

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy más alapvető követelmények esetében a változást kezelő szerv eldöntheti, hogy a CSM RA I. mellékletében szereplő módszertant alkalmazza-e, vagy más módszertant használ, amely ugyanolyan szintű bizonyosságot nyújt.

Amikor a követelménymeghatározási folyamat támogatásával a változást az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint osztályozzák, nincs szükség arra, hogy a változást kezelő szerv engedélyezési kérelmet nyújtson be az egyablakos ügyintézési rendszeren keresztül. Emellett a változást kezelő szerv:

- › elvégezi a követelménymeghatározási folyamatot;
- › elkészíti az érintett dokumentációt; és
- › a követelmények meghatározásával kapcsolatos dokumentációt a hatóságok rendelkezésére kell bocsátani.

További részletek a 3.3.3.2.2. pontban találhatók.

Ilyen esetekben, amikor biztonsági megfontolások merülnek fel, és ennek következtében szükség van az értékelő szerv által végzett független értékelésre, a változást kezelő szerv saját kizárólagos felelőssége mellett dönthet úgy, hogy a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti, idővel végrehajtott több egyedi változtatásra vonatkozó követelménymeghatározási folyamat független értékelésével kapcsolatos szempontokat az értékelő szerv által végzett egyetlen független értékelés keretében kezeli.

A követelménymeghatározási folyamat független értékelését a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti számos módosítás esetében a csoportosításnak a következőkre kell korlátozódnia:

- › ugyanazon járművel és/vagy járműtípussal kapcsolatos változások (beleértve annak változatait és verzióit), és
- › a CSM RA szerint nem jelentősnek minősülő változások.

Az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja alá tartozó, egymást követő módosítások egy csoportjára (azaz a módosítások csoportjára) vonatkozó első módosítás végrehajtása és a (biztonsági) értékelő jelentés kibocsátása között eltelt időt az érintett értékelő szervvel kell egyeztetni, bár ajánlott, hogy a módosítások csoportosítására vonatkozó időkeret 4 hónapnál rövidebb legyen⁴, és semmiképpen se haladja meg a 12 hónapot.

Az idővel végrehajtott, 15(1)(b) pont szerinti különböző módosítások egy csoportjára vonatkozó követelménymeghatározási folyamat független értékelését illetően a változást kezelő szerv lépésenként haladhat előre, feltéve, hogy:

- › Létezik egy jól meghatározott alapvonal (kiindulási pont), opciók:
 - az (EU) 2018/545 rendelet szerinti utolsó járműtípus-engedély, amelyet így a követelménymeghatározási folyamat és az értékelő szerv által végzett független értékelés támaszt alá, vagy
 - a jármű és/vagy a járműtípus legutóbbi módosítása, amely a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti módosítások egy csoportját hajtja végre, amennyiben a követelménymeghatározási folyamatát független értékelő szerv értékelte, aki a vonatkozó független értékelő jelentést készítette.
- › A követelménymeghatározási folyamat kifejezetten leírja:
 - a moduláris megközelítés, amely szerint az értékelő szerv egyetlen független értékelésben csoportosítja az idővel végrehajtott 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti módosításokat, és
 - azok a feltételek, amelyek mellett ez lehetséges (ez általában a kérelmező vagy a változást kezelő szerv változáskezelési folyamatának részét képezi).

⁴A javasolt 4 hónapos határidő az (EU) 2018/545 rendelet 16. cikkének (4) bekezdésében meghatározott határidőhöz hasonlóan, amely szerint az engedélyező szervezetnek indokolással ellátott határozatot kell kiadniuk a járműváltozásokról történő értesítésekre vonatkozóan: a változást kezelő szervek a bejelentés benyújtását követően végrehajthatják a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott változásokat, a módosított járművekkel az indokolással ellátott határozatra való várakozás nélkül azonnal újraindítható a tevékenység.

- › A változást kezelő szerv:
 - dokumentálja a követelménymeghatározási folyamat alkalmazását minden változás esetén, és
 - nyilvántartást vezet az összes, 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti egymást követő változásról, amely a módosítások sorát alkotják

Ha a fenti feltételek teljesülnek, a változást kezelő szervezet ahelyett, hogy a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti minden egyes konkrét változáshoz kapcsolódó követelménymeghatározási folyamat független értékelésére a végrehajtás pillanatában értékelő szervet jelölne ki, ehelyett kijelölhet egy értékelő szervet „egyetlen” független értékelésre, amely a tételben lévő összes változásra kiterjed. Ebben az esetben:

- › az értékelő szervnek nem kell újra értékelnie az előző kiindulási alapállapot tartalmát;
- › az értékelő szervnek kölcsönösen el kell ismernie az előző alapeset független értékelésének eredményeit; amennyiben ez lehetséges, és a független értékelés munkaterhének korlátozása érdekében a változást irányító szervezet kijelölheti a változások egy csoportjának független értékelésére ugyanazt az értékelő szervet, amelyik a kiindulási alapállapot értékelését végezte.
- › Az értékelő szerv független értékelése az alábbiakra korlátozódik:
 - a követelménymeghatározási folyamat alkalmazása az egy tételben csoportosított valamennyi változásra;
 - e változások biztonságos integrálása a korábbi kiindulási alapállapotba, és
 - az előző kiindulási alapállapot független értékelése alkalmazhatóságának és érvényességének ellenőrzése.

3.3.1.15. Követelmények meghatározása és független értékelés értékelő szerv által egy meglévő járműbe beépített ellenőrző-irányító és jelző rendszerre történő beépítéshez

A követelménymeghatározási folyamat az érintett jármű és/vagy járműtípus összes vonatkozó előírására kiterjed. Első engedély esetén a követelmények meghatározásának folyamata kiterjed az egész járműtípusra és/vagy járműre. Változás következtében szükséges új engedély esetén a követelmények meghatározásának folyamata a megváltozott részekre, illetve a megváltozott és változatlan részek közötti kapcsolódási pontokra terjed ki.

Az (EU) 2018/545 rendelet 39. cikkének (4) bekezdése és 40. cikkének (3) bekezdése szerint az engedélyező szervnek és a felhasználási terület nemzeti biztonsági hatóságainak az új engedélyezés esetén a követelménymeghatározásra vonatkozó bizonyítékok tekintetében elvégzendő ellenőrzéseiknek ki kell terjedniük a megváltozott részekre, de az ilyen változásoknak a változatlan részekre gyakorolt hatásaira is.

Az (EU) 2018/545 rendelet 13. cikkének (2) bekezdése egyértelművé teszi, hogy a követelménymeghatározási folyamat kiterjed az alrendszerek járművön belül műszaki kompatibilitására és biztonságos integrálására.

A legtöbb esetben a jármű fedélzeti ellenőrző-irányító és jelzőrendszerrel való utólagos felszereléséhez a járműalrendszerben is el kell végezni a változtatásokat (pl. vezetőasztal, DMI, fékrendszer, vonatinterfészegység stb.). Emellett a követelménymeghatározási folyamat a mobil alrendszerekre, a járművekre és a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre egyaránt kiterjed, még akkor is, ha a járműalrendszer nem változik, mivel biztosítani kell a biztonsági integrációt. Következésképpen a követelménymeghatározási folyamattal kapcsolatban végrehajtandó független értékeléseknek az alrendszerekre is ki kell terjedniük, és mivel az alapvető követelmények, a biztonság és az alrendszerek közötti biztonságos integráció forog kockán, az értékelő szervet be kell vonni.

Meg kell jegyezni, hogy az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME előírja, hogy az értékelő szerv függetlenül értékelje a CSM RA I. mellékletében meghatározott kockázatkezelési folyamat helyes alkalmazását, valamint az alkalmazás eredményeinek az ellenőrző-irányító és jelző mobil alrendszerre való megfelelőségét. Ez kiegészíti az alapvető követelmények biztonságával és az alrendszerek közötti biztonságos integrációval kapcsolatos követelmények meghatározásának folyamatát, bár a két független értékelés között egyértelmű szinergiák és átfedések vannak.

Azonban mindkét szempont független értékelését ugyanaz az értékelő szerv végezheti el. A jogi keret nem kötelezi arra, hogy mindkét témakörben ugyanaz a vállalat töltsön be az értékelő szerv szerepét. Ugyanakkor ugyanazon értékelő szerv szerződésének szinergiákat eredményezhet a CSM RA-ban meghatározott kockázatkezelési folyamat független értékelése és az (EU) 2018/545 rendeletben előírt, az alapvető követelmények biztonságára és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra vonatkozó követelménymeghatározási folyamat értékelése, valamint az ellenőrző-irányító és jelző alrendszernek az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME 3.2.1. pontja szerinti biztonságsspecifikus aspektusa terén.

Ha különböző értékelő szervek vesznek részt, a követelmények meghatározásáért felelős értékelő szerv továbbra is egyedül felelős ezért az értékelésért, bár kölcsönösen elismeri a CCS ÁME által megbízott értékelő szerv által végzett munkát (ugyanazon munkaterületre vonatkozóan).

3.3.1.16. Követelmények meghatározása és független értékelés egy értékelő szerv által új vezetőállási rádió meglévő járműre történő felszerelése esetén

A vezetőállási rádió meglévő járműbe történő beépítése hatással lehet a járműalrendszerre (pl. antennák telepítése, a vezetőállás újratervezése, EDOR esetén a fedélzeti ETCS rendszerrel való kapcsolódási pontok stb.). Következésképpen a követelmények meghatározásának ki kell terjednie mindkét alrendszer biztonságos integrációjára, és a kérelmező által végzett követelménymeghatározási folyamatot (az alapvető biztonsági követelményekre és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra vonatkozóan) az értékelő szervnek függetlenül kell értékelnie.

3.3.2. 14. cikk: A megfelelő engedély meghatározása

A folyamat leírásához lásd a 4. fejezetben az 1.1. alszakasz folyamatábráját.

A kérelmező első lépésként a projekt leírása alapján beazonosítja, majd dönt az alkalmazandó engedélyezési esetről. A kérelmező felelős a projektre alkalmazandó engedélyezési esetre vonatkozó döntésért. Amennyiben a vonatkozó uniós jog és/vagy megfelelő nemzeti szabály alkalmazandó előírásai változnak, a járműtípus-engedély jogosultjának a járműtípus konfigurációmenedzsmentjén keresztül ellenőriznie kell, hogy:

- › A járműtípus-engedély érvényes marad-e (azaz még mindig forgalomba helyezhetők-e az engedélyezett járműtípusnak megfelelő járművek), például amikor az uniós jog átmeneti rendelkezései lehetővé teszik; illetve
- › Meg kell-e újítani a járműtípus-engedélyt, vagy új engedélyt kell-e kérni, és hogy ez új járműtípus vagy járműtípus-változat/változat engedélyezését eredményezi-e.

A már forgalomba helyezett járművek általában engedélyezve maradnak akkor is, ha a járműtípus-engedély a szabályok változása miatt érvénytelenné válik. Azonban kivételes esetekben a forgalomhozatali járműengedéllyel rendelkező járművekre is hatással lehet a szabályok változása ((EU) 2016/797 irányelv 4. cikk (3) bekezdés (h) pont).

Ha egy engedélyezett járműtípus esetében új változatok/kivitelek kerülnek bevezetésre, úgy a már forgalombahozatali járműengedéllyel rendelkező járművek az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikk (3) bekezdés (h) pontjának sérelme nélkül maradnak engedélyezettek. Új járművek építhetők, illetve az összes még érvényes járműtípus-változatra és járműtípus-kivitelre járműtípus engedélyek adhatók (figyelembe véve a szabályok változásait), , amíg az EK-tanúsítványok érvényesek maradnak.

Az előzetes kötelezettségvállalás ((EU) 2018/545 rendelet 22-24. cikk) a rossz döntések kockázatát enyhíti; ezért a jó döntés az előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételeiben kerül megerősítésre. Mindazonáltal a kérelmező az engedélyezési eset változtatása mellett dönthet az előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételeit megállapító vélemény kiadása előtt.

Az engedélyezési kérelemhez csatolt dokumentáció tartalmára vonatkozó további részletek az adott engedélyezési esettől függően a 3.11.1. szakaszban találhatók.

3.3.2.1. Első engedélyezés esete - 14. cikk (1) bekezdés a) pont

Az első engedély (új kialakításra) egy járműtípusra állítható ki, beleértve annak változatait és/vagy kiviteleit (ha vannak) és/vagy a járművet. Amikor egy jármű első engedélyt kap, a járműtípust is engedélyezik azzal egy időben. Ebben az esetben egyértelmű, hogy a jármű megfelel a járműtípusnak, így nem szükséges megfeleléségi nyilatkozatot kiállítani a járműre vonatkozóan. A járműtípus összes egyéb járművét az (e) eset szerint kell engedélyezni: típusmegfeleléségi engedély.

Az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében az egyablakos rendszeren keresztül ugyanabban a kérelemben kombinálható egy első engedély (járművel vagy anélkül) és egy azonos járművek sorozatára vonatkozó típusjóváhagyás is.

3.3.2.2. Megújított járműtípus-engedély esete - 14. cikk (1) bekezdés b) pont

Megújított járműtípus-engedélyt kell használni, ahol az ÁME-ben vagy nemzeti szabályban egy járműtípusra vonatkozóan tett változtatást úgy kell alkalmazni, hogy a jövőbeni járművek megfeleljenek a megváltozott szabálynak megfelelő járműtípusnak. A megváltozott szabály önmagában meghatározza, hogy a járműtípus-engedélyt meg kell-e újítani.

A megújított járműtípus-engedély arra az esetre korlátozódik, ahol – a megváltozott szabály/szabályok értékelését követően – bizonyított, hogy a járműtípus megfelelő a járműtípus változtatásai, azaz az alapvető kialakításbeli jellemzők és/vagy alapparaméterek megváltoztatása nélkül.

A járműtípus változtatása esetén ez már nem a megújított járműtípus-engedély esete, hanem a már engedélyezett járműtípus változtatásának kell tekinteni (lásd: 3.3.3. fejezet).

A járműtípus-engedély határozatlan ideig érvényes marad; csak akkor van szükség a megújítására, ha a szabályok változása előírja, hogy a meglévő járműtípus-engedélyek érvénytelenné válnak egy bizonyos paraméter vonatkozásában. Ebben az esetben a járműtípus-engedély megújítása csak azon megváltozott paraméterek hitelesítését teszi szükségessé, amelyek tekintetében az új szabály a meglévő járműtípust érvénytelenné teszi.

Más szóval a járműtípus minden paramétere (alapvető konstrukciós jellemzői) „szerzett jog” határozatlan ideig marad, amíg egy új/aktualizált szabály kifejezetten ki nem mondja, hogy egy paraméterre vonatkozó új követelmény egy létező járműtípusra vonatkozik, amelyet ellenőrizni kell a megújított járműtípus-engedély megszerzése érdekében.

3.3.2.3. Kiterjesztett felhasználási terület esete – 14(1)(c)

A járműtípus felhasználási területét kiterjesztő engedély esetében, **a járműtípus módosítása nélkül** (az engedélyezési eset alkalmazásához szükséges feltétel), a meglévő járműtípus-engedély érvényben marad. Ez alkalmazandó függetlenül attól, hogy a járműtípus-engedélyt mely jogi keretrendszer szerint állították ki, kivéve azt az esetet, amikor a járműtípus-engedélyt felfüggesztették vagy visszavonták.

Annak alapján, hogy a járműtípus megfelel az eredeti felhasználási terület alapvető követelményeinek, az engedélyező szerv (a felhasználási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok véleményével) engedélyezheti a felhasználási terület kiterjesztését, amennyiben a kérelmező bizonyítja, hogy ellenőrizte a jármű és a felhasználási terület új részét képező hálózat közötti műszaki összeférhetőséget, ezt az ellenőrzést az alkalmazandó ÁME-k és a bejelentett nemzeti szabályok alapján kell elvégezni.

Az első engedélyezéskor már elvégzett ellenőrzéseket nem kell megismételni.

Amikor az (EU) 2018/545 rendelet **15. cikke (1) bekezdésének b) vagy c) pontja szerint osztályozott módosításokat** kell végrehajtani (az ilyen változtatásokhoz nincs szükség új engedélyre, kivéve, ha a változást kezelő szerv nem a járműtípus-engedély jogosultja) **a felhasználási terület kiterjesztésével együtt** a járműtípus-engedély jogosultja először feldolgozza a 15. cikk (1) bekezdésének b) vagy c) pontját (a járműtípus konfigurációmenedzsmentje, pl. aktualizálja az EK-típusvizsgálati tanúsítványokat és az EK megfeleléségi nyilatkozatokat, kérelmezi az ERATV-ben a 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti változás közzétételét stb.). Ezután kérheti a felhasználási terület kiterjesztését. Az eredeti felhasználási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságokat nem kell bevonni a felhasználási terület kiterjesztése iránti kérelembe.

Ha a kiindulópont egy 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti módosítást követően létrehozott változat, akkor a felhasználási terület kiterjesztése ettől a változattól kezdve végezhető el. Az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikkének (2) bekezdése értelmében azonban a kiterjesztés eredménye egy új típus (nem lehet verzió).

Ezenkívül, ha a jármű nem felel meg teljes mértékben a hatályos LOC&PAS ÁME vagy WAG ÁME előírásainak, a 2008/57/EK irányelv alapján engedélyezték, vagy 2010. július 19-e előtt üzemben volt, a LOC&PAS ÁME 7.1.4. szakaszának (lásd a LOC&PAS ÁME alkalmazására vonatkozó iránymutatás 3.2.6. szakaszát) vagy a WAG ÁME 7.2.2.4. szakaszának (lásd a WAG ÁME alkalmazására vonatkozó iránymutatás 3.6. szakaszát) rendelkezéseit kell alkalmazni.

Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME 7.4.2.3., 7.4.3. és 7.4.4. pontjában rögzített szabályok a felhasználási terület kiterjesztésére is vonatkoznak, tekintet nélkül arra, hogy az előző engedélyezés mely rendszer alapján történt, és az engedélyezés időpontjára (vagy üzembe helyezés); ez egyes esetekben az ETCS és/vagy GSM-R telepítését teszi szükségessé. Ha ez történik, és az ETCS és/vagy GSM-R telepítése alóli kivételek nem alkalmazhatók, akkor a jármű és/vagy a járműtípus változik, ezért a felhasználási terület kiterjesztése iránt érdeklődő kérelmező:

- › az ETCS és/vagy GSM-R telepítését és az új felhasználási terület kiterjesztését követően az eredeti felhasználási területre vonatkozó kombinált új engedély iránti kérelem benyújtása az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében (lásd: 3.3.2.3.3. és 3.3.2.5. pont), vagy
- › az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke alapján kérheti az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME alkalmazásának mellőzését az ETCS és/vagy GSM-R telepítésének mellőzése érdekében, és kérheti az új felhasználási terület kiterjesztését.

Amennyiben a már engedélyezett járművek és/vagy járműtípusok mentesültek az ÁME-k vagy azok egy része alkalmazása alól, a kérelmezőnek az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikkével összhangban eltérés(ek)e)t kell kérnie az új felhasználási terület szerinti tagállamokban. Azokban az esetekben, amikor már van engedélyezett eltérés (pl. a 3.3.2.3.1. szakaszban említett eset), a kérelmezőnek ellenőriznie kell, hogy a már engedélyezett nem kérelem hatálya kiterjed-e azokra a járművekre, amelyeknek a felhasználási területét bővíteni fogják vagy sem. Ha ezek nem tartoznak a hatálya alá, a kérelmezőnek kérnie kell az ÁME-k alkalmazásának mellőzését a kiterjesztett felhasználási terület tagállamaiban is.

A járműtípus-engedély jogosultja hozzáadhat egy új járműtípus-kivitel a meglévő járműtípushoz vagy új járműtípus létrehozása mellett is dönthet. Ez a járműtípus-engedély jogosultjának adminisztratív döntése.

3.3.2.3.1. A felhasználási terület kiterjesztése érvényes járműtípus esetén, amely lefedi a kiterjesztett felhasználási területet

Ha van érvényes járműtípus-engedély, amely lefedi a teljes felhasználási területet, és az ÁME-k konkrét szabályai nem alkalmazandók vagy változtatásra nincs szükség a járművön és/vagy a járműtípuson, vagy a nemzeti végrehajtási tervek nem írnak elő további korlátozásokat, pl.

- › Olyan hálózat(ok) tervezett áttelepítése a 3. alapvonalra, ahol már üzemelnek a meglévő járművek (vagy egy hálózat részei), és ahol a 2. alapkonzfigurációval rendelkező meglévő járművek már nem lennének üzemeltethetők
- › A meglévő járművek B. osztályú rendszerrel működnek pálya menti ETCS és B. osztályú rendszerekkel egyaránt felszerelt hálózatban, de a B. osztályú rendszert üzemben kívül helyezik, így ott már nem üzemeltethető több, csak B. osztályú rendszerrel felszerelt jármű.

a felhasználási terület kiterjesztésében érdekelt vállalat az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének e) pontja alapján a meglévő járművekre vonatkozóan a vonatkozó típusnak/változatnak megfelelő engedélyt kérhet, feltéve, hogy az EK-típusvizsgálati tanúsítványok továbbra is érvényesek.

3.3.2.3.2. A felhasználási terület kiterjesztése, amennyiben a kiterjesztett felhasználási területen már azonos járművek engedélyezettek és üzemelnek

A kiterjesztett felhasználási területen már engedélyezett azonos járművek esetében a felhasználási terület kiterjesztése iránt érdeklődő vállalatnak a teljes felhasználási területre kiterjedő érvényes járműtípus-engedély nélkül kell kérelmeznie a felhasználási terület kiterjesztésére vonatkozó engedélyt az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikk (1) bekezdésének (c) pontja szerint:

› Gördülőállomány alrendszer:

Az a tény, hogy a kiterjesztett felhasználási területen azonos járművek vannak engedélyezve, felhasználható az ÁME-kben a felhasználási terület kiterjesztésére vonatkozóan megállapított különös szabályoknak való megfelelés bizonyítására (lásd a 3.3.2.3. szakaszt):

- az ÁME-ben meghatározott vonatkozó követelményekkel azonos hatásúnak tekintett alternatív előírásoknak való megfelelés igazolása és/vagy
- Dokumentáció összegyűjtése annak igazolására, hogy a kiterjesztett felhasználási terület hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségére vonatkozó követelmények egyenértékűek az azzal a hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségre vonatkozó követelményekkel, amely tekintetében a jármű engedélyezése vagy üzembe helyezése már megtörtént.

Az ilyen bizonyításhoz a kérelmezőnek a 402/2013/EU rendelet I. mellékletében meghatározott kockázatkezelési eljárást kell alkalmaznia, amely lehetővé teszi egy gyakorlati szabály és/vagy hasonló referenciarendszer(ek) használatát.

Az ÁME valóban előírja, hogy az ÁME követelményeivel egyenértékű alternatív előírások egyenértékű hatását és a hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségre vonatkozó követelmények egyenértékűségét a kérelmezőnek **meg kell indokolnia és dokumentálnia kell**. Az indoklást az értékelő szerv kell értékelnie és megerősítenie.

A kérelmezőnek figyelembe kell vennie a csak az eredeti felhasználási területen engedélyezett járművek módosításainak az engedély megadásának időpontja óta gyakorolt hatását is (ha vannak ilyenek) a kiterjesztett felhasználási területen. Figyelembe kell vennie továbbá a mindkét felhasználási területen engedélyezett járművön az engedélyezés óta végrehajtott módosításokat. Ennek célja annak biztosítása, hogy a referenciajárművek (az eredeti és az új felhasználási területen egyaránt engedélyezett járművek) azonosak legyenek az új felhasználási területen engedélyt kérő járművekkel. Ennek bemutatását az értékelő szerv értékeli.

› Ellenőrző-irányító és jelző (CCS) alrendszer:

A felhasználási terület kiterjesztésére a szokásos eljárást kell alkalmazni. Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME 7.4.2.3. pontjában meghatározott követelményeknek való megfelelést az ÁME követelményei és az ÁME A. mellékletében szereplő előírások szerint kell értékelni; az ETCS vagy GSM-R berendezés műszaki kompatibilitási követelményeinek alternatív előírásait vagy egyenértékűségét nem lehet alkalmazni.

Ez magában foglalja az ETCS és/vagy GSM-R telepítésének esetleges kötelezettségét is, amely esetben az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében új engedélyt kell kérni ((d) eset), a felhasználási terület kiterjesztésével kombinálva ((c) eset) (lásd a 3.3.2.3.3. szakaszt).

Miután egy új járműtípust vagy a járműtípus változatát (attól függően, hogy a kérelmező a járműtípus-engedély jogosultja-e vagy sem) engedélyezték, az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének e) pontjában leírt engedélyezési eset (az engedélyezett típusnak megfelelő jármű forgalomba hozatalának engedélyezése, lásd a 3.3.2.6. szakaszt) révén más meglévő járművek is engedélyezhetők.

Az új járműtípusnak vagy verzióknak megfelelő járművek engedélyezésének lehetősége a meglévő járművekre korlátozódik (amelyeket már engedélyeztek vagy az eredeti felhasználási területen 2010. július 19. előtt üzemben voltak). Az újonnan épített járműveknek meg kell felelniük a hatályos legújabb ÁME-knek (ideértve az átmeneti rendelkezéseket is), illetve mentesülniük kell az érintett ÁME-k alkalmazása alól.

A felhasználási terület kiterjesztését kérelmező járművek minden esetben:

- › az eredeti felhasználási területen továbbra is engedélyezett vagy üzemben marad;
- › a nemzeti járműnyilvántartásban vagy az európai járműnyilvántartásban érvényes regisztrációval kell rendelkeznie; és
- › adott esetben az (EU) 2019/779 rendelettel összhangban biztonságos üzemállapotban tartották; ezt a szempontot az érintett vasúttársaságnak kell kezelniük az SMS-ük rendelkezései szerint.

3.3.2.3.3. *A felhasználási területen bekövetkezett olyan változás, amely a jármű és/vagy a járműtípus módosítását igényli*

Ha a módosítást irányító szervezet egy már engedélyezett jármű felhasználási területét kívánja megváltoztatni (és nem kiterjeszteni), és néhány változtatást hajt végre annak érdekében, hogy a jármű összeegyeztethető legyen az új felhasználási területtel, és a módosított jármű nem marad engedélyezett az eredeti felhasználási területen, akkor ez nem tekinthető a felhasználási terület kiterjesztésének.

Az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja és az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (13) bekezdése szerint a felhasználási terület kiterjesztése a már engedélyezett jármű felhasználási területének kiterjesztésére vonatkozik. A leírt scenárióban nem ez a helyzet: a módosított járművek az eredeti felhasználási területen nem engedélyezettek, és egyes esetekben az eredeti felhasználási területen nem engedélyezhetők, mivel az új felhasználási terület hálózataival való összeegyeztethetőségük érdekében szükséges változtatások után műszakilag már nem kompatibilisek az eredeti felhasználási terület hálózataival.

Az engedélyezési ügynek az (E) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerinti új engedélynek kell lennie, bár a rendelet 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti felhasználási terület kiterjesztésének néhány fogalma is alkalmazható:

- › az új felhasználási területen a hálózattal való műszaki összeférhetőséget értékelni kell (mint a felhasználási terület kiterjesztése esetén), és
- › nem szükséges új engedélyt kérni az eredeti felhasználási területen (amennyiben ez technikailag lehetséges lenne), mivel a módosított járműveket ott már nem fogják üzemeltetni.

Ha a módosított jármű és/vagy járműtípus felhasználási területe egy tagállamra korlátozódik, a kérelmező kiválaszthatja, hogy melyik szerv legyen az engedélyező szerv: az Ügynökség vagy a nemzeti biztonsági hatóság. Ha az új alkalmazási terület egynél több tagállamra terjed ki, a kérelmezőnek új engedélyt kell kérnie az Ügynökségtől az (E) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének (d) pontja szerint, az ilyen tagállamokra kiterjedő felhasználási területtel.

Az eredeti felhasználási területen nem kell új engedélyt kérni, mivel a módosítások csak az új felhasználási területre vonatkozóan szükségesek; az eredeti felhasználási területen már engedélyezett járművek nem változnak, és továbbra is megfelelnek az eredeti felhasználási területre engedélyezett járműtípusnak.

Az új engedély eredményeként engedélyezett új járműtípus-típus vagy -változat nem használható a felhasználási terület eredeti járműtípusra történő kiterjesztésére.

Az elvégzendő értékeléseknek a következőkre kell korlátozódniuk:

- › a módosított részekre (és a módosított részekkel való kapcsolódási pontokra) vonatkozó követelmények;
- › Gördülőállomány – mozdonyok és személyszállító kocsik: a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME 7.1.4. szakaszának (1), (2), (3), (4) és (6) bekezdésében meghatározott követelmények;
- › Gördülőállomány - teherkocsik: a teherkocsikra vonatkozó ÁME 7.2.2.4. szakaszának (1), (2), (3), (4) és (6) bekezdésében meghatározott követelmények, és
- › Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer: az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME 7.4.2.3., 7.4.3. és 7.4.4. szakaszában meghatározott követelmények.

3.3.2.4. Új engedélyezés esete - 14. cikk (1) bekezdés d) pont

Új engedélyre van szükség az alábbi esetekben:

- › Egy már engedélyezett járműtípus és/vagy jármű változásai, amelyek megfelelnek az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikk (12) bekezdésében meghatározott feltételeknek.
- › A már engedélyezett járműtípus alapján új járműtípus jön létre az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikkének (4) bekezdése értelmében.

Döntési feltételek, ha új engedélyre van szükség az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdése szerint:

- a) *„Olyan mértékű változás következik be a (10) bekezdés b) pontjában említett paraméterek értékeiben, hogy kívül esnek az ÁME-kben meghatározott elfogadható tartományon”*

Új engedélyre van szükség, ha az alapvető kialakításbeli jellemzők értékei az ÁME-kben meghatározott tartományon kívül esnek (lásd: 3.2.2.2. pont).

- b) *„A tervezett munkálatok negatív hatással lehetnek az érintett jármű általános biztonsági szintjére”*

A jogalanyoknak biztosítaniuk kell, hogy „a vasúti biztonság általánosan fennálljon és – amennyiben ésszerűen megvalósítható – folyamatosan javuljon”, ezért nem mérlegelhető egy adott változás, ha negatív hatással **lehet** az érintett jármű általános biztonsági szintjére.

Így arra lehet következtetni, hogy ez a pont az érintett jármű általános biztonsági szintjére tett negatív hatás **lehetőségéhez** kötődik és nem ahhoz, hogy a változás a valós végrehajtásakor tényleg negatív hatással lesz-e a biztonságra.

A változást kezelő szerv annak eldöntésekor, hogy a 21. cikk (12) bekezdésének b) pontja alkalmazandó-e vagy sem, nem veheti figyelembe azokat a tevékenységeket, amelyeket annak biztosítása érdekében végzett, hogy a biztonságot ne befolyásolják hátrányosan (számítási feljegyzések, szimulációk, vizsgálatok, megfelelőségértékelő szervezetek bevonása stb.). Az ilyen tevékenységek figyelembevétele azt jelentené, hogy a döntést a változás végrehajtása, ellenőrzése és validálása után hozzák meg ("utólagos" értékelés). Az ilyen tevékenységekre azonban mindig sor kerül, függetlenül az engedélyezési esettől, mégis szükség van arra, hogy az engedélyező szerv engedélyt adjon ki. A 21. cikk (12) bekezdésének b) pontja arra vonatkozik, hogy egy változtatásnak a biztonságot hátrányosan befolyásoló hatása lehet-e a végrehajtás, ellenőrzés és validálás előtt ("előzetes értékelés"), és hogy az engedélyező szervnek engedélyt kell-e kiadnia, ha ez a lehetőség fennáll. A 21. cikk (12) bekezdésének b) pontja nem vonatkozik arra, hogy a változtatás végül is ténylegesen befolyásolja-e a biztonságot vagy sem, mivel a biztonság szintjét fenn kell tartani, és lehetőség szerint javítani kell, ami azt jelenti, hogy a biztonság szintjét csökkentő változtatást nem szabad végrehajtani.

Annak értékeléséhez, hogy az érintett jármű általános biztonsági szintje érintett lehet-e, a változást kezelő szervnek a biztonsági alapvető követelményekre vonatkozó követelménymeghatározási folyamatát kell használnia, és össze kell hasonlítania a változtatás végrehajtása előtti és utáni

kockázatértékelést (figyelembe véve a változtatás végrehajtásához szükséges összes tevékenységet, nem csak a végső megoldást). Ha nincsenek új biztonsági követelmények és az (új) kockázatértékelés:

- › nem tartalmaz új veszélyeket/kockázatokat;
- › nem igényel változtatásokat a meglévő ellenőrzési vagy enyhítő intézkedésekben;
- › nem igényel új ellenőrzési vagy enyhítő intézkedéseket a meglévő veszélyek/kockázatok tekintetében, és
- › az egyes kockázatok kockázatfogadási kategóriája változatlan marad,

úgy tekinthető, hogy a 21. cikk (12) bekezdésének b) pontja nem lép hatályba. Ezt az értékelést az értékelő szervnek önállóan kell értékelnie az alapvető biztonsági követelményekkel kapcsolatos követelménymeghatározási folyamat keretében. Amikor egyértelmű, hogy a változás nem befolyásolhatja a biztonságot anélkül, hogy kockázatértékelést kellene végezni, az értékelő szerv független értékelésére nem lenne szükség.

Ha nincs meglévő kockázatértékelés (pl. a 2008/57/EK irányelv alapján vagy azt megelőzően forgalomba hozott járművek esetében), a változást kezelő szervnek:

- › el kell végeznie a kockázatértékelést a vizsgált változtatás előtti helyzetre vonatkozóan (a módosított részekre és a változatlan részekkel való kapcsolódási pontokra korlátozva);
- › el kell végeznie a megváltozott jármű kockázatértékelését (a változásokra és a változás végrehajtásához szükséges műveletekre is korlátozva);
- › elemeznie kell a két kockázatértékelés közötti különbségeket (az érintett részek esetében) a fent említettek szerint, az új veszélyek/kockázatok, enyhítő intézkedések stb. tekintetében.

Meg kell jegyezni, hogy ha a változás nem érinti az alapvető konstrukciós jellemzőket és ezért az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikk (12) bekezdésének (a) és/vagy (c) pontja értelmében nem ír elő szabálykövetési alapon engedélyt, még mindig negatív hatással lehet az érintett jármű általános biztonsági szintjére és ezért új engedélyt tehet szükségessé.

c) „a vonatkozó ÁME-k előírják.”

Lásd (EU) 2016/797 irányelv 4. cikk (3) bekezdés (h) pont

A járműtípus-engedély jogosultja hozzáadhat egy új járműtípus-változatot az engedélyezett járműtípushoz vagy új járműtípus létrehozása mellett is dönthet. Ez a járműtípus-engedély jogosultjának adminisztratív döntése. Az értékelés hatóköre a változásokra és a változatlan részekkel való kapcsolódási pontokra korlátozódik, a jogosult választásától függetlenül.

Ha az új engedélyezés kiindulópontja egy meglévő járműtípus egy változata, akkor ez az engedélyezési eset továbbra is használható, de az engedélyezési folyamat eredménye egy új típus lesz (egy járműtípus meglévő változatához nem lehet új változatot hozzáadni).

Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (12) bekezdésének értékelése és a követelmények meghatározása szempontjából figyelembe kell venni a járműben és/vagy a járműtípusban a legutóbbi engedélyezés óta végrehajtott valamennyi változást. Más szóval a 21. cikk (12) bekezdésében foglalt kritériumok és az alkalmazandó követelmények értékelésének kiindulópontja a legutóbbi engedély, nem pedig a járműtípus és/vagy a jármű állapota közvetlenül a legutóbbi módosítás végrehajtása előtt. Nem kötelező, hogy az ilyen (korábbi) változtatások megfeleljenek az engedélykérelem benyújtásának időpontjában hatályos szabályoknak; az ilyen változtatásoknak a végrehajtásuk időpontjában alkalmazandó szabályoknak kell megfelelniük. Az elvégzett változtatásokat minden esetben dokumentálni kell, és vissza kell vezetni a vonatkozó követelményekhez, a kapcsolódó bizonyítéknak pedig a kérelmet kísérő dokumentáció részét kell képeznie.

3.3.2.5. A jármű és/vagy járműtípus változtatását igénylő kiterjesztett felhasználási terület – 14. cikk (3) bekezdés a) pont

Amikor egy járműtípusnak új kialakításra van szüksége ahhoz, hogy engedélyezzék és egy másik tagállamban kiterjesztett felhasználási területen működjön, a járműtípus-engedély jogosultjának új engedélyt ((d) eset) és a felhasználási terület kiterjesztésére vonatkozó engedélyt ((c) eset) is kérnie kell. Ebben az esetben az Ügynökségnek kell az engedélyező szervnek lennie. Csak a jármű és/vagy járműtípus megváltozott elemeit, a nem módosított részekkel való kapcsolatukat, az alkalmazási terület kiterjesztésével érintett hálózatokkal való összeegyeztethetőségüket és az alkalmazási terület kiterjesztésére vonatkozó konkrét szabályok (lásd: 3.3.2.3. pont) szerinti követelményeket kell ellenőrizni.

Az új és kiterjesztett alkalmazási területre kiterjedő kombinált engedélyekre vonatkozó kérelem egy időben elküldhető, de az engedélyező szervnek ügyelnie kell az engedélyek kiállításának helyes sorrendjére. Az alkalmazási terület kiterjesztése csak a már engedélyezett járműre és/vagy járműtípusra vonatkozóan teljesíthető.

A kombinált esetre vonatkozó járműtípus-engedély kiadásakor az egyablakos rendszer két EIN-t generál: az egyik a jármű és/vagy a járműtípus változását követő új engedélynek, a másik pedig a fent említett újonnan engedélyezett járműtípus/változat alkalmazási területének kiterjesztésének felel meg. Mindkét EIN-re egyetlen engedélyezési dokumentumban lehet hivatkozni (a két jogi aktust egyetlen dokumentumba rendezve); lehetőség van két független engedélyezési dokumentum kiadására is, mindegyik esetben a saját EIN-nel.

3.3.2.6. Típusnak megfelelő engedélyezés a 14. cikk (1) bekezdésének e) pontja szerint

Az engedélyező szervek egy jármű vagy járműsorozat típusmegfelelőségi engedélyt a kérelmező által benyújtott járműtípusnak való megfeleléségi nyilatkozat alapján állítják ki (a vonatkozó modulok alapján, például SD, SH1).

A típusnak megfelelő engedélyt csak addig lehet kiadni, amíg a járműtípus-engedély és az alrendszerekre és az integrált rendszerelemekre vonatkozó EK-tanúsítványok (beleértve a minőségirányítási rendszer jóváhagyását) a kérelem benyújtásakor vagy az érintett integrált rendszerelem forgalomba hozatalakor érvényesek voltak (lásd a 3.11.2.2. szakaszt). Ha a szabályok változása a járműtípus-engedélyt érvényteleníti, a járműtípusnak megújított engedélyre lesz szüksége, mielőtt további járművekre ki lehet adni a típusmegfelelőségi engedélyt.

A járműtípus megfeleléségi nyilatkozatát csak azután állíthatja ki a kérelmező, hogy a jármű vagy járműsorozat gyártása (ha a kérelmező úgy dönt, hogy több járművet kíván egy engedélyezési kérelemben feltüntetni) megfelel a járműtípusnak. Ezért egy jármű vagy járműsorozat tervezett gyártása előtt nem lehet típusmegfelelőségi engedélyt kérni, mert a járműtípus megfeleléségi nyilatkozata az engedélykérelmet kísérő dokumentáció része. Más szóval, a járműveknek ténylegesen létezniük kell, és minden alkalmazandó megfeleléségértékelésen (pl. sorozatvizsgálaton) át kell esniük.

Egy típusmegfelelőségi engedélyért folyamadó kérelmezőnek ellenőriznie kell, hogy:

- › vannak-e olyan rendelkezések az ÁME-kben és nemzeti szabályokban, amelyek a járműtípust érvénytelenítik vagy korlátozásokat vetnek ki a járművek forgalomba hozatalára, ami nem felel meg a legfrissebb előírásoknak; és
- › elegendő információ van-e (rajzok, műszaki specifikációk, stb.) a tervezési és gyártási folyamathoz kapcsolódóan egy már engedélyezett típus megfeleléségi nyilatkozatának aláírásához.

3.3.2.6.1. Heterogén eredetű járművek, amelyeket úgy módosítottak, hogy egyetlen járműtípusnak feleljenek meg

A heterogén eredetű járművek (pl. eredetileg azonos járművek, amelyek az idők folyamán eltérő módon fejlődtek, bizonyos hasonlóságokkal, de lényeges különbségekkel rendelkező járművek stb.), amelyeket úgy módosítanak, hogy megfeleljenek egy járműtípusnak, különböző módosításokat igényelhetnek a végleges állapot eléréséhez. Még ha a módosítások hatóköre azonos is az összes érintett jármű esetében (pl. a módosítandó alkatrészek mindegyikben azonosak), a módosított

járművek nem biztos, hogy ugyanannak a járműnek felelnek meg, mivel egyéb lényeges különbségek is lehetnek. Ilyen esetekben a (homogén) járművek minden csoportja tekintetében rendelkezésre kell állnia egy referencia-járműtípusnak. A változást kezelő szerv ezután a módosított járművek minden egyes (homogén) csoportjára vonatkozóan önállóan nyújthat be forgalombahozatali engedély iránti kérelmet.

Ha a módosítási folyamat magában foglalja a járművek olyan állapotba hozását, amelyben azok homogénnek tekinthetők (azaz közös kiindulási pont kialakítása), akkor az ilyen módosításoknak a következőknek kell lenniük:

- › a tervezési folyamat része(i);
- › a minőségirányítási rendszer bejelentett szerv általi felügyelete alá tartoznak, és
- › a kapcsolódó járműtípus-engedély hatálya alá tartoznak.

Ha a különböző kiindulási pontokat (és a célállapot eléréséhez szükséges későbbi műveleteket) már a tervezés, a gyártás, a bejelentett szerv általi felügyelet és a járműtípus-engedélyezés során figyelembe veszik, akkor a módosított járművek homogének lesznek, és ugyanahhoz a járműtípushoz fognak tartozni.

3.3.2.6.2. *Típusmegfelelőségi kérelmek, ha a kérelmező nem a járműtípus tulajdonosa*

Szellemi tulajdonjogok nem kapcsolódnak a járműengedélyezés gyakorlati szabályaihoz, ez egy kereskedelmi/szerződéses kérdés. Az (EU) 2016/797 irányelv és az (EU) 2018/545 rendelet nem tiltja, hogy a járműtípus-engedély jogosultjától eltérő jogalany olyan új járműveket építsen, amelyek megfelelnek egy olyan típusnak, amellyel nem rendelkezik, és/vagy az ilyen típusnak megfelelő engedély iránti kérelmet nyújtson be, amennyiben rendelkezik a szükséges engedélyekkel:

- › a járművek felépítéséhez és a típusmegfelelőségi nyilatkozat kiállításához szükséges ismeretek és információk, valamint
- › az (EU) 2018/545 rendelet I. mellékletében foglalt követelményeknek megfelelő engedélykérelem benyújtásához szükséges dokumentáció (azaz az érintett gyártási helyszínekre vonatkozó EK-hitelesítési tanúsítványok, beleértve a minőségirányítási rendszer jóváhagyását is), lásd a 3.11.1. szakaszt.

Az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentáció tartalma azonos, függetlenül attól, hogy a kérelmező a járműtípus-engedély jogosultja-e vagy sem. A kérelmező kizárólagos felelőssége annak biztosítása, hogy elegendő információval és ismeretekkel rendelkezzen annak biztosításához, hogy a kérelem tárgyát képező járművek megfeleljenek az engedélyezett járműtípusnak; az engedélyező szerv ezt a szempontot nem értékelheti.

A típusmegfelelőségi engedély kérelmezője nem lesz a járműtípus-engedély jogosultja.

3.3.2.6.3. *A típusnak megfelelő utólagos engedélyezés*

Az engedélyezett járműtípusnak megfelelő forgalomba hozatali engedély iránti kérelem elbírálásakor az engedélyező szervnek lehetősége van arra, hogy az egyablakos rendszer webes űrlapján jelezze, hogy utólagos kérelemről van-e szó vagy sem.

Az utólagos kérelem azt jelenti, hogy ez az engedély egy korábbi (első), a típusnak megfelelő engedély iránti kérelmet követ, amelyre az engedélyező szerv már kiadta a megfelelő járműengedélyt.

Ebben az esetben az utólagos kérelem és a kérelemhez csatolt dokumentáció nagyrészt megegyezik a már pozitívan elbíralt (első) kérelemmel. Az eltérések általában csak az engedélyt kérő járművek azonosítására és az EK-megfelelőségi nyilatkozatra vonatkoznak; több eltérés lehet azokban az esetekben, amikor a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontjában foglalt változások miatt frissíteni kellett az EK-tanúsítványokat, vagy amikor a járművekre vonatkozóan eltérő rendelkezések vannak érvényben.

Ez lehetővé tenné az engedélyező szervek számára, hogy a kérelmet hatékonyabban dolgozzák fel (pl. ez leginkább egy összehasonlítási feladat az előző kérelemmel, ha a dokumentumok még mindig érvényesek és összhangban vannak az ERATV és az ERADIS információival). Az egyablakos rendszer a későbbi alkalmazásokhoz a típusnak megfelelően különböző (egyszerűsített) webes űrlapokat készít.

A következő feltételek teljesítése javasolt a típusnak való megfelelésre vonatkozó kérelem utólagosnak tekintéséhez:

- › A kérelmezőnek, a kérelmezőnek az egyablakos rendszerben azonosított kapcsolattartójának és a referenciatípusnak meg kell egyeznie a kapcsolódó első típusmegfelelőségi kérelemben szereplővel;
- › Ha az első típusmegfelelőségi kérelem és/vagy az előző, későbbi típusmegfelelőségi kérelem óta eltelt idő több mint 12 hónap, a típusnak megfelelő kérelmet mindig első típusmegfelelőségként kell kezelni;
- › A típusnak való megfelelésre vonatkozó kérelmek számának (pl. 10 db) feldolgozása után a következő típusmegfelelőségi kérelmet első típusmegfelelőségi kérelemnek kell tekinteni.

Az engedélyező szerv a fenti feltételek, valamint az ugyanazon járműtípusra és/vagy kérelmezőre vonatkozó korábbi kérelmek tapasztalatainak figyelembevételével dönt arról, hogy a kérelmet a típusnak megfelelően utólagosnak minősíti.

3.3.3. 15. cikk: Egy már engedélyezett járműtípus változásai

3.3.3.1. Egy engedélyezett járműtípus változásainak kezelésére irányuló felelősség

Egy engedélyezett járműtípus változásaira a járműtípus konfigurációmenedzsmentje terjed ki. Az engedélyezett járműtípus konfigurációmenedzsmentje a járműtípus-engedély jogosultjának feladata. A változás kategorizálása a változást kezelő szerv felelőssége (amely lehet a járműtípus-engedély jogosultja vagy sem).

Amikor a változást kezelő szerv úgy dönt, hogy a változás nem érvényesíti az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdésében szereplő feltételeket és nem eredményez eltérést az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációkhoz képest, úgy csak a változás kezeléséért vállal felelősséget.

Amikor a változást kezelő szerv:

- › Úgy dönt, hogy a feltételek érvényesülnek és új engedélyre van szükség;
- › Úgy határoz, hogy az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációkra hatással van; és/vagy
- › Nem a járműtípus-engedély jogosultja;

az érintett mobil alrendszerre/alrendszerekre vonatkozóan EK-hitelesítési nyilatkozato(ka)t kell létrehoznia (a változatlan részeket is beleértve), valamint járműtípus-engedélyre és/vagy forgalombahozatali járműengedélyre vonatkozó kérelmet kell benyújtania.

Meg kell jegyezni, hogy az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (5) bekezdése és IV. mellékletének 2.3.3. pontja, a 2010/713/EU határozat (pl. SB modul 8. pontja) és az (EU) 2019/250 rendelet 6. cikke szerint a (módosított) mobil alrendszer forgalomba hozatalát kérelmező felelős a következőkért:

- › Bejelentett szerv és/vagy kijelölt szerv kijelölése a módosított részek és a módosítatlan részekkel való kapcsolódási pontok EK-hitelesítési eljárásának elvégzésére, ha a módosítás érinti a vonatkozó ÁME-knek és/vagy nemzeti szabályoknak való megfelelést (ha ez történik, új EK-tanúsítványra van szükség);

A tanúsítás hatályának meghatározása a kérelmező feladata. Nem tartozik a bejelentett szerv/kijelölt szerv hatáskörébe, hogy a kérelmezőtől bizonyítékokat kérjen a szerződéses tanúsítás teljességének és megfelelőségének biztosítására.

- › Az eredeti EK-hitelesítést végző bejelentett szerv és/vagy kijelölt szerv tájékoztatása arról, hogy a változások hatással vannak-e a már elvégzett megfelelőségértékelésekre; és
- › Annak eldöntése, hogy szükség van-e új EK megfelelőségi nyilatkozatra a módosított alrendszerhez.

A (módosított) mobil alrendszer forgalomba hozatalát kérelmezőnek azt is elemeznie kell, hogy vannak-e olyan egyéb alkalmazandó jogszabályok vagy követelmények, amelyeket a módosítás érint, és amelyek további értékelések elvégzését teszik szükségessé (lásd a 3.3.1.3. és 3.3.1.4. szakaszt). Hasonlóképpen, az engedélyt kérelmezőnek a követelmények rögzítési folyamatának keretében arról is gondoskodnia kell, hogy a járműre és/vagy a járműtípusra nem vonatkoznak olyan egyéb követelmények (pl. uniós jogszabályok), amelyeket figyelembe kell venni.

3.3.3.2. Egy engedélyezett járműtípus változásainak kategóriái

Az (EU) 2018/545 rendelet keretében az érintett engedélyező szerv nem értékelheti a változást kezelő szerv által a módosítás minősítésével kapcsolatban hozott döntést, és nem érthet vele egyet/nem ért egyet. A változásnak a rendelet 15. cikkének (1) bekezdésében leírt kategóriák valamelyikébe történő besorolása a változást kezelő szerv felelőssége. Ez alól kivételt képez az (EU) 2018/545 rendelet 16. cikkének (4) bekezdése szerinti változásbejelentések értékelése, ahol az érintett engedélyező szervnek kell értékelnie a változás helyes kategorizálását, lásd a 3.3.4.1. szakaszt. Ennek további leírása az 1.1. alszakasz 4. pontjának folyamatábráján látható.

A járműtípus-engedély iránti kérelmet kísérő dokumentáció részét képező dokumentáció olyan módosítása, amely nem kapcsolódik a járműtípus műszaki jellemzőinek módosításához, nem tekinthető a járműtípus változásának az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikkének (1) bekezdése értelmében.

Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációt azok a dokumentumok (rajzok, diagramok, leírások, számítások, funkcionális előírások, műszaki előírások, vizsgálati jelentések, szimulációs jelentések stb.) alkotják, amelyek lehetővé tették a megfelelőségértékelő szervezetek számára a kötelező szabályoknak (ÁME-k és nemzeti szabályok) való megfelelés értékelését, valamint a kérelmezők számára a vonatkozó uniós jogszabályoknak való megfelelés megállapítását. Az ilyen dokumentumokban bekövetkezett változások eltéréseket eredményeznek a műszaki dokumentációban a kiadott járműtípus-engedély alapjául szolgáló dokumentációhoz képest. Az ilyen eltérések nem minősülnek az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikkének (1) bekezdése értelmében vett "eltérésnek", ha szerkesztési jellegűek, és a dokumentumokban található hibák kijavítására vonatkoznak (pl. tipográfiai vagy egyéb helyesírási hibák javítása, más dokumentumokra való helytelen hivatkozások frissítése, szövegezésbeli javítások stb.) Az EK-megfelelőségi nyilatkozatot kísérő dossziét alkotó dokumentumok bármely egyéb módosítását eltérésnek kell tekinteni.

Ha annak megállapításához, hogy az alapvető tervezési jellemzők az ÁME-kben meghatározott küszöbértékek alá kerülnek-e, szükség van egy referenciaértékre, azaz az érintett paraméter változás előtti értékére, de nincs járműtípus-engedély, sem EK-típusjóváhagyás és kísérő műszaki dokumentáció (beleértve a bejelentett szerv által végzett értékelést), akkor azt kell feltételezni, hogy a változások meghaladják a küszöbértékeket, és ezért a 21. cikk (12) bekezdésének a) pontja szerinti új engedélyre van szükség.

3.3.3.2.1. *Változások, amelyek nem eredményeznek eltérést az alrendszerek EK-hitelesítési nyilatkozatait kísérő műszaki dokumentációkhoz képest – 15(1)(a)*

Ez a változáskategória nincs hatással az elvégzett hitelesítésekre és ebből következően a járműre és/vagy járműtípusra vagy a kiállított járműtípus-engedély alapját képező dokumentációra (nevezetesen az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentációra, amely magában foglalja az alrendszerek EK-megfelelőségi nyilatkozatait kísérő műszaki dokumentációkat), ezért nem kell a járműtípus konfigurációmenedzsmentjében feltüntetni. Azonban a változás a jármű(vek) fenntartásának része és ezért a jármű(vek) konfigurációmenedzsmentjének ki kell rá terjednie.

A korábbi rendszerek szerint engedélyezett és EK-hitelesítési eljárás hatálya alá nem tartozó – tehát EK megfelelőségi nyilatkozattal nem rendelkező – járművek változásai továbbra is besorolhatók az

(EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének a) pontja vagy 15. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerint annak ellenére, hogy ebben az esetben nem lesznek kísérő műszaki dokumentációk, ha nincs szükség megfelelőségértékelő szerv által végzett új hitelesítésekre.

3.3.3.2.2. *Olyan változtatások, amelyek eltérést eredményeznek az alrendszerekre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatokat kísérő műszaki dokumentációtól, de nem befolyásolják az alapvető tervezési jellemzőket, és nem igényelnek új engedélyt - 15(1)(b)*

Az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint besorolt módosítások esetében, ha a változást kezelő szervezet a járműtípus-engedély jogosultja, nem szükséges sem új engedélyt kérni, sem egy változat létrehozását kérni az ERATV-ben. Ez azért van így, mert a kivitel (alapvető tervezési jellemzők) a jogosult által eszközölt változtatások ellenére továbbra is a már engedélyezett típusnak megfelelőnek minősül.

Hatással van azonban a kiállított járműtípus-engedély alapját képező dokumentációra, a mobil alrendszerre/alrendszerekre vonatkozó EK megfelelőségi nyilatkozatot/nyilatkozatokat kísérő műszaki dokumentációra, ezért azt a járműtípus konfigurációmenedzsmentjének le kell fednie. A járműtípus-engedély jogosultja ellátja a jogi feladatait: biztosítja, hogy az engedélyezett járműtípus az élettartama alatt folyamatosan eleget tegyen az alapvető követelményeknek, a típusra vonatkozó dokumentáció és a kapcsolódó adatok mindig naprakészek legyenek. E kötelezettségek közé tartoznak többek között az alábbiak:

- › A változás, az elvégzett értékelések és a változás kategorizálására vonatkozó döntés indoklásának dokumentálása (azaz a követelmények meghatározása és a CSM RA alkalmazása);
- › A módosítással kapcsolatos dokumentációt kérésre az engedélyező szerv rendelkezésére bocsátása;
- › A korábbi tanúsítvány(ok) kiállítását végző bejelentett szerv(ek) tájékoztatása.

A változtatások e kategóriája hatással lehet az alrendszerek kötelező szabályoknak való megfelelésére vagy a megfelelőségi tanúsítványok érvényességére. Ilyen esetben a megfelelőségértékelő szervek elvégzik a szükséges ellenőrzéseket és kiadják a megfelelő tanúsítványokat; a megfelelő ERATV-bejegyzéseket frissíteni kell, lásd a 3.8.4.1.3. szakaszt.

A mobil alrendszerek forgalomba hozatalát kérelmező eldöntheti, hogy szükség van-e új EK megfelelőségi nyilatkozatra a mobil alrendszer(ek) tekintetében a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti módosítást követően. A típusvizsgálati vagy tervvizsgálati tanúsítványt kiállító bejelentett szerv felelős annak eldöntéséért, hogy a korábban kiadott tanúsítvány a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti módosítás után is érvényes marad-e. Ennek ellenére, ha a tanúsítvány(ok) és/vagy az EK-tanúsítvány(ok)hoz csatolt műszaki dokumentáció hivatkozásai módosulnak, akkor várhatóan az EK-nyilatkozatot is frissítik, mivel azok általában tartalmazzák a tanúsítvány(ok)ra és a csatolt műszaki dokumentáció(k)ra való hivatkozásokat.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a LOC&PAS és a WAG ÁME bizonyos alapvető tervezési jellemzők tekintetében küszöbértékeket állapít meg, amelyek alatt a változás - annak ellenére, hogy hatással van egy alapvető tervezési jellemzőre - az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja alapján még mindig besorolható, pl.:

- › A minimális vízszintes ívsugar növekedése > 5 m: 15(1)(c) változás
- › A fékezési teljesítmény +/- 10% feletti változása: 15(1)(c) változás
- › A minimális vízszintes ívsugar növekedése < 5 m: 15(1)(b) változás
- › A fékteljesítmény +/- 10%-on belüli változása: 15(1)(b) változás

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

7. ábra: A LOC&PAS ÁME 17a. táblázata a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti alapvető tervezési jellemzők változásaira vonatkozó példák

A korábbi rendszerek szerint engedélyezett és EK-hitelesítési eljárás alá nem tartozó, tehát EK-típusjóváhagyás hatálya alá nem tartozó járművek módosításai továbbra is besorolhatók a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja vagy az (EU) 2018/545 rendelet alapján, ha a megfelelőségértékelő szervezeteknek ellenőrzéseket kell végezniük (ami hatással lenne az EK-típusjóváhagyást kísérő műszaki dokumentációra, ha van ilyen), de az alapvető tervezési jellemzőket nem érinti.

3.3.3.2.3. A járműtípus alapvető tervezési jellemzőinek olyan megváltozása, amely nem igényel új engedélyt - 15(1)c)

Ez a változáskategória az alapvető konstrukciós jellemzőkre, valamint a kiállított járműtípus-engedély alapját formáló dokumentációra van hatással. A jármű és/vagy járműtípus változásai nem esnek az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdésében meghatározott feltételek hatálya alá az új engedély szükségességére vonatkozóan. Ezt a járműtípus konfigurációmenedzsmentje foglalja magában. A járműtípus új kivitelét vagy a járműtípus változatának új kivitelét kell létrehozni, lásd a 3.8.4.1.1. szakaszt.

3.3.3.2.4. A járműtípus új módosítást igénylő változása – 15(1)(d)

A változások nem esnek az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdésében meghatározott feltételek hatálya alá az új engedély szükségességére vonatkozóan (lásd: 3.3.2.4. pont). Ezt a járműtípus konfigurációmenedzsmentje foglalja magában.

Ez vonatkozik az (EU) 2016/797 irányelv végrehajtása előtt engedélyezett járművekre is (lásd: (EU) 2018/545 rendelet (16) preambulumbekkezdése).

3.3.3.3. Nem a járműtípus-engedély jogosultja által kezelt változások

Amennyiben egy olyan szerv kíván a járműtípuson és/vagy a kiállított járműtípus-engedély alapját képező dokumentáción módosítani, amely nem a meglévő járműtípus-engedély jogosultja ((b), (c), (d) változáskategória vagy alkalmazási terület változása (kiterjesztése):

- › Megkérheti a járműtípus-engedély jogosultját, hogy kezelje számára a változást, amely esetben a járműtípus-engedély jogosultja marad a járműtípus-engedély jogosultja; vagy
- › Saját maga is kezelheti a változást. Ebben az esetben a jogalany új járműtípus engedélyezését kéri, és ő lesz a kérelmező. Ez a szerv lesz a járműtípus-engedély jogosultja az új járműtípus vonatkozásában és ő vállal felelősséget az új teljes járműtípus konfigurációmenedzsmentjéért.

Ez azt jelenti, hogy:

- › Az újonnan engedélyezett járműtípus további módosításai nem tartoznak az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (4) bekezdésének hatálya alá, mivel az ilyen módosításokat kezelő szerv egyben a járműtípus-engedély jogosultja is, és

- › Az újonnan engedélyezett járműtípus jogosultja az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének e) pontja alapján az új típusnak megfelelő járművek forgalomba hozatalának engedélyezését is kérelmezheti, mind a meglévő járművek módosítására (az új típusnak való megfelelés érdekében), mind az újonnan gyártott járművek esetében.

A változást kezelő szervnek biztosítania kell, hogy:

- › annak a járműtípusnak a járműtípus-engedélye, amelyet az új engedélyre kíván alapozni, még mindig érvényes az új engedély tervezett hatályára vonatkozóan, és
- › elegendő információval rendelkezik a járműtípust illetően ahhoz, hogy változtatásokat hajtson végre azért, hogy az új járműtípus megfeleljen a követelményeknek és az új járműtípus konfigurációmendzsentjének (lásd: 3.3.2.6.2 pont).

A járműtípus-engedély jogosultjának nevében egy másik szerv is változtathat a járműtípuson, amennyiben a szükséges szerződéses megállapodások érvényben vannak, de a járműtípus-engedély jogosultja az új járműtípus vagy járműtípus új változatának engedélykérelmezője lesz. Ebben az esetben az új járműtípus-engedély jogosultjának szerepét továbbra is a meglévő járműtípus-engedéllyel rendelkező szervezet kapja.

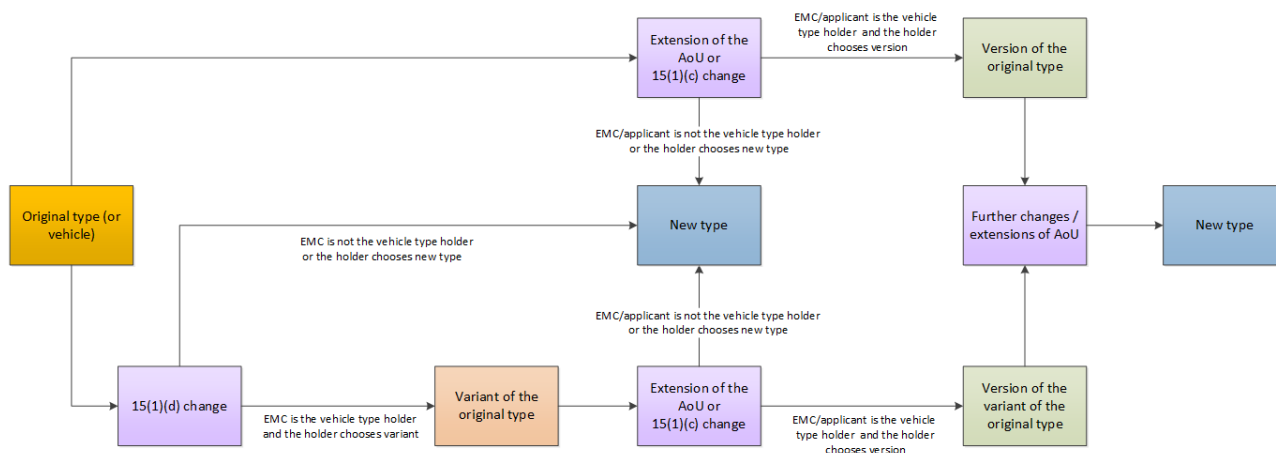
4. táblázat: A járműtípusok változásainak kategóriái és az engedélyezési esetek összefoglalása

Változás	Változást kezelő szerv	
	A járműtípus-engedély jogosultja	Nem a járműtípus-engedély jogosultja
15(1)(a) kategória	A járműtípus nem változik. Nincs engedély.	
15(1)(b) kategória	A járműtípus nem változik. Nincs engedély. Az alrendszerek EK-hitelesítési nyilatkozatait kísérő műszaki dokumentációkat és az ERATV-bejegyzést aktualizálni kell. Tájékoztatást kell adni az engedélyező szervnek és/vagy az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságoknak kérés esetén	Változást kezelő szerv válik a kérelmezővé. Egy járműtípus első engedélyezése vagy új engedélyezése (új típus) iránti kérelem.
15(1)(c) kategória	A járműtípus új kivitelének vagy egy járműtípus-változat új kivitelének létrehozása iránti kérelem. Lényeges információk biztosítása az engedélyező szervnek. Az engedélyező szerv nyilvántartásba veszi a járműtípus új kivitelét vagy a járműtípus-változatot az ERATV-be	Változást kezelő szerv válik a kérelmezővé. Egy járműtípus első engedélyezése vagy új engedélyezése (új típus) iránti kérelem.
15(1)(d) kategória	Új engedély kérése. (Első engedély választható)	Változást kezelő szerv válik a kérelmezővé. Egy járműtípus első engedélyezése vagy új engedélyezése (új típus) iránti kérelem.

3.3.3.4. Egy jármű vagy járműtípus változatok és verziók létrehozásának lehetőségei

Amint azt a 3.2.2.13., 3.2.2.14. és 3.2.2.16. szakaszban már kifejtettük, a változatok vagy változatok létrehozásának lehetőségei korlátozottak a változat, a verzió, az engedélyezési esetek új engedély és az alkalmazási terület kiterjesztése engedélyezési eset meghatározása miatt, valamint az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében és 15. cikkének (4) bekezdésében foglalt rendelkezések miatt, amelyek különbséget tesznek attól függően, hogy a változást kezelő szerv vagy a kérelmező a meglévő járműtípus-engedély jogosultja-e vagy sem.

A 3.3.3.3. szakaszban található 5. táblázatot kiegészítő alábbi ábra összefoglalja a változatok és verziók létrehozásának különböző lehetőségeit, figyelembe véve azt is, hogy a változást kezelő szerv a járműtípus-engedély jogosultja-e vagy sem.



8. ábra: Változatok és verziók létrehozásának lehetőségei

3.3.4. 16. cikk: Egy már engedélyezett jármű változásai

3.3.4.1. Jármű(vek) változásainak bejelentése az (EU) 2018/545 rendelet 16. cikkének (4) bekezdése szerint

Az (EU) 2018/545 rendelet 16. cikkének (4) bekezdése alkalmazandó az olyan változásokat kezelő jogalanyokra, amelyek nem az érintett járműtípus-engedély jogosultjai. Ez akkor is előfordulhat, ha nincs járműtípus-engedély (pl. a 2008/57/EC irányelv előtt engedélyezett jármű), vagy ha a változást kezelő szerv egy másik szerv, mint a járműtípus-engedély jogosultja. Ha a változást kezelő szerv a járműtípus-engedély jogosultja, a 16. cikk (4) bekezdése nem alkalmazható.

Azokban az esetekben, amikor a változást kezelő szerv nem a járműtípus-engedély jogosultja, választania kell a következők közül:

- › Új engedély iránti kérelem a 15. cikk (4) bekezdése alapján. A változást kezelő szerv lesz az új típus jogosultja, amely engedélyt kap. Az új típus felhasználható a típusnak megfelelő járművek későbbi engedélyezéséhez.
- › A 16. cikk (4) bekezdése szerinti bejelentés benyújtása, amely több azonos járműre is vonatkozhat. Ebben az esetben a változást kezelő szerv nem válik egyik típus tulajdonosává sem (mivel nincs új típus, amelyet engedélyezni kellene). A későbbi (azonos) járművek esetében a változást kezelő szerv újabb értesítéseket nyújthat be.

A jogi keret nem szab korlátot a bejelentés tárgyát képező járművek számának, sem a benyújtható bejelentések számának (pl. az azonos járművek teljes flottájának lefedése).

A 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja vagy az (EU) 2018/545 rendelet szerint besorolt módosítások esetében, ha a változást kezelő szerv nem a járműtípus-engedély jogosultja, nem lehet a 15. cikk (3) bekezdése szerint az ERATV-ben változat létrehozását kérni. A változást kezelő szervnek választania kell az új engedély vagy a fent leírtak szerinti bejelentés között.

A járművek (EU) 2018/545 rendelet 16. cikkének (4) bekezdése szerinti változásairól szóló értesítéseket a változást kezelő szerv küldi el az engedélyező szervnek, amely érintett lenne, ha engedélyezési kérelemre lenne szükség. Abban az esetben, ha az értesítést az engedélyező szervként eljáró Ügynökségnek kell címezni, az értesítés benyújtásának folyamatát az Ügynökség honlapja ismerteti:

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

Abban az esetben, ahol az értesítést az engedélyező szervként eljáró alkalmazási területi szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságnak kell címezni, a változást kezelő szerv veszi fel a kapcsolatot az érintett NBH-val, hova küldje az értesítést.

Amennyiben az Ügynökség, mint engedélyező szerv megkapta az értesítést, az engedélyező szervnek konzultálnia kell az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal azokban az esetekben, ahol a paraméterek ellenőrzésére van szükség a nemzeti szabályok szerint. Az alkalmazási terület

szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok az engedélyező szerv rendelkezésére bocsátják az alábbi szempontokra vonatkozó értékelésük eredményeit:

- › Az alkalmazandó nemzeti szabályok megfelelően szerepelnek a bejelentés benyújtására szolgáló úrlapon;
- › A változások megfelelőségértékeléséhez alkalmazott nemzeti szabályok a bejelentés benyújtásának időpontjában hatályban lévő szabályok;
- › Az alkalmazandó nemzeti szabályok nem írnak elő új engedélyt a figyelembe vett változtatásokra; és
- › A nemzeti szabályokat megfelelően figyelembe veszik a követelmények rögzítésének folyamatában az alapvető követelmények biztonsága és az alrendszerek közötti biztonságos integráció érdekében.

Az alkalmazási terület érintett nemzeti biztonsági hatóságainak indokolatlan késedelem nélkül, de legalább a kérelem benyújtásától számított 1 hónapon belül válaszolniuk kell a kérelemre.

A változást kezelő szerv a bejelentést követően végrehajthatja a változtatást, és a módosított járművek ezt követően azonnal használhatók, nem szükséges megvárni az érintett engedélyező szerv indokollással ellátott határozatát. Ha azonban az engedélyező szerv értékelésének eredménye az, hogy a változást kezelő szerv által elvégzett kategorizálás téves, és a módosítás az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdését váltja ki, és új engedélyt igényel, a változást kezelő szervnek az (EU) 2016/797 irányelv 26. cikkének és az (EU) 2018/545 rendelet 53. cikkének sérelme nélkül (a már módosított járművek engedélyezése a módosítások sajátosságaitól és a VT által javasolt korrekciós intézkedésektől függően felfüggeszthető) engedélykérelmet kell benyújtania az egyablakos rendszeren keresztül.

Meg kell jegyezni, hogy amikor a változást kezelő szerv végez változtatást a 15. cikk (1) bekezdés (c) pontjának megfelelően, valamint az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének (26) bekezdésében szereplő járműtípus meghatározása alapján besorolt járművön, a jármű már nem tartozik és nem felel meg az engedélyezett járműtípusnak.

3.3.4.2. [A jármű megfeleltetése egy másik járműtípus-változatnak \(amely a 15. cikk \(1\) bekezdésének c\) pontja szerinti változtatást követően jött létre\).](#)

Tekintettel arra, hogy az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint besorolt módosítások nem új engedélyt, hanem az ERATV-ben való változat közzétételének szükségességét váltják ki (az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikkének (3) bekezdése szerint), a meglévő, az alaptípusnak megfelelő járművek, amelyeket úgy módosítottak, hogy megfeleljenek egy típus változatának, nem igényelnek új engedélyt a változatnak megfelelő forgalomba hozatalhoz. Az üzemben tartó frissíti a regisztrációt az NVR/ECVVR/EVR-ben, hogy az újonnan létrehozott változatra (és ne az eredeti típusra) hivatkozzon.

Azonban a járműtípus vagy -változat kivételének megfelelően újonnan gyártott járműveknek forgalombahozatali engedélyt kell kapniuk az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének (e) pontja szerint.

3.3.4.3. [Jármű megfeleltetése egy másik járműtípusnak](#)

Tekintettel arra, hogy egy engedélyezett járműnek az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerint osztályozott változásai új engedélyt tesznek szükségessé, a járművek különböző járműtípusok közötti átcsoportosítása (azaz a szükséges járműváltoztatások elvégzése annak érdekében, hogy a járművek megfeleljenek egy másik típusnak) és/vagy különböző típusok változatai, amennyiben a céltípus/változat még nem engedélyezett, nem kezelhető az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének e) pontjában említett engedélyezési eset igénybevételével. Először az új járműtípust/változatot kell engedélyezni.

A járműveken annak érdekében végrehajtott változtatások, hogy azok megfeleljenek annak a járműtípusnak egy már engedélyezett változatának (vagy a meglévő típusból származó új típusnak), amelynek korábban megfelelt, új megfelelőségi nyilatkozatot igényelnek a járműtípus-változatra vonatkozóan, és az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének e) pontja értelmében a típusnak/változatnak megfelelő forgalomba hozatal engedélyezése iránti kérelmet kell benyújtani.

3.3.4.4. Az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint besorolt járművek módosítása, ha a változást kezelő szerv egyben a járműtípus-engedély jogosultja is

Amikor egy változást kezelő szerv, aki egyben a járműtípus-engedély jogosultja is, az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint kategorizálja a változást, nem szükséges bevonni az engedélyező szervet, és nem kell frissíteni a járműnyilvántartást (NVR/ECVVR/EVR). A változás további intézkedések nélkül végrehajtható. A járművek konfigurációmenedzselésének biztosítása azonban továbbra is az üzemben tartó feladata.

3.3.4.5. Karbantartás keretében a helyettesítéshez kapcsolódó változások

Az (EU) 2018/545 rendelet 16. cikkének (1) bekezdése a járművek (nem járműtípusok) karbantartással, azaz a törött, rosszul működő vagy elhasználódott alkatrészek cseréjével kapcsolatos módosításaira vonatkozik. Amennyiben a csere 100%-ban megegyezik a helyettesített termékkel, az ilyen változtatás nem igényel engedélyt, sem a műszaki dokumentáció vagy az ERATV egyéb frissítését. Bizonyos esetekben azonban nem lehet 100%-ban azonos alkatrészeket találni a piacon (pl. elavulás, a gyártó csődje stb. miatt), és más, azonos funkciójú és teljesítményű, de nem azonos alkatrészek alkalmazására van szükség.

Ebben a keretrendszerben az „azonos funkciók és teljesítmények” a következőképpen értendők: az új komponens nem rendelkezik új funkciókkal vagy új funkciókkal nem egészíti ki azt a rendszert, amelybe integrálják, nem idéz elő teljesítményváltozást (növekedés vagy csökkenés), és nem befolyásolja hátrányosan a biztonságot (a biztonsági szintet legalább fenntartják, új veszélyek/kockázatok nélkül). Ez egy az egyben csere (azonos input, azonos output, azonos működési elvek), a karbantartáshoz kapcsolódik (megelőző vagy javító), és a „plug & play” elvet követi: eltávolítja a régi komponenst, telepíti az újat, miközben egyéb módosításra vagy adaptációra nincs szükség. Az új alkatrész felszereléséhez szükséges műveleteknek azonosnak kell lenniük azokkal a műveletekkel, amelyek szükségesek lennének egy másik, 100%-ban azonos alkatrészre történő cseréhez. Más szóval, egy elem helyettesítését jelenti egy azonos elemmel, amely az időbeli fejlődés, elavulás, szolgáltatóváltás stb. miatt némileg eltérő lehet, de még mindig egyenértékű.

A járműveken végrehajtott változtatások kezelése a járművek üzemben tartójának felelősségi körébe tartozik, és a nemzeti biztonsági hatóságok felügyelete alá tartozik (azaz ha az (EU) 2018/545 rendelet 16. kategóriájának (1) bekezdésébe tartozó változtatás helytelen besorolását észlelik, a felelősség az üzemben tartóra hárul, és a nemzeti biztonsági hatóság az (EU) 2016/797 irányelv 26. cikke alapján kezdeményezheti a szükséges intézkedéseket, beleértve az engedély felfüggesztését és visszavonását).

3.3.5. 17. cikk: Az ÁME-k alóli felmentést magában foglaló szabályok meghatározása

A kérelmező felelős annak meghatározásáért és biztosításáért, hogy minden alkalmazandó előírás teljesüljön. Ettől még a kérelmező igénybe veheti külső személyek segítségét, tanácsát vagy tanácsadási szolgáltatását.

3.3.5.1. Az alkalmazandó szabályok meghatározása

Az alkalmazandó szabályok azok a szabályok, amelyek a kérelmező kérelmének egyablakos rendszerbe való benyújtásakor hatályban vannak, az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikkének (2) bekezdése értelmében. Az ÁME-k olyan különleges rendelkezéseket tartalmaznak, amelyek bizonyos körülmények között lehetővé teszik az ÁME-k korábbi változatainak alkalmazását; további útmutatás a LOC&PAS és a WAG ÁME-k alkalmazására vonatkozó iránymutatások 3. szakaszában található.

Az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikkének (1) bekezdése szerinti, a 2008/57/EK rendelet előtt engedélyezett vagy 2010. július 19. előtt üzembe helyezett járműveket (azaz az ÁME-nek nem megfelelő járműveket) érintő változások kategorizálása során a változásokat kezelő szervezet által végzett elemzés időpontjában hatályos szabályokat kell figyelembe venni. Ez magában foglalja a változatlan részek változásai hatásának értékelését is.

Annak figyelembe vételéhez, hogy a járműengedélyezési projektek gyakran hosszú ideig tartanak az alkalmazandó szabályok meghatározásától az egyablakos rendszerben való kérelem benyújtásáig, a szabályoknak (ÁME-k és nemzeti szabályok) átmeneti rendelkezéseket kell meghatározniuk. Az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke szerint lehetőség van az ÁME-k alkalmazásának mellőzésére is, lásd a 3.3.5.4

pontot. Az eset a tervezési szakaszok között lehetne alkalmazható és az engedélyezési kérelem a 7. cikk (1) bekezdés (a) pont lenne („...amelynek fejlesztése előrehaladott stádiumban van vagy már teljesítés alatt álló szerződés tárgya a vonatkozó ÁME-k alkalmazásának kezdőnapján”).

A referenciadokumentum-adatbázis (RDA) jelenleg a járműengedélyezéshez kapcsolódó nemzeti szabályok közzétételének és besorolásának eszköze:

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

Az ÁME-k mellett alkalmazandó nemzeti szabályok megtisztítási folyamatának állapotát az RDA nyitóoldala foglalja össze.

3.3.5.2. A LOC&PAS ÁME 7.1.4. pontjának alkalmazhatósága a különleges járművekre, például a vasúti munkagépekre (OTM-ek)

További részletek a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME alkalmazásával kapcsolatos útmutatóban találhatók, amely az Ügynökség honlapján érhető el.

3.3.5.3. ÁME-k hiányosságai

Lásd az ÁME-k alkalmazására vonatkozó, az Ügynökség honlapján elérhető útmutató 2.3. és 2.5. pontját (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.3.5.4. ÁME-k alóli felmentés

Lásd az ÁME-k alkalmazásáról szóló útmutató 2.4. szakaszát, amely elérhető az Ügynökség honlapján (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

Amennyiben az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke szerint a tagállam(ok) megengedték a kérelmezőnek, hogy ne alkalmazzon egy vagy több ÁME-t vagy azok részeit, ez csak egy konkrét járműsorozatot lefedő és egy meghatározott alkalmazási területre vonatkozó sajátos projektnél alkalmazandó.

Ebből következik, hogy a járműtípus-engedély csak azokra a járműsorozatokra lesz érvényes, ahol a tagállam(ok) engedték a kérelmezőnek, hogy ne alkalmazzon egy vagy több ÁME-t vagy azok részeit, a kérelemben meghatározott feltételek mellett. Ha egy gyártó e típus új vagy későbbi járműsorozatait akarja engedélyeztetni, új alkalmazás alóli mentességre vonatkozó juttatást kell szerezniük az új járműtípus és forgalombahozatali járműengedély vagy a típusmegfelelőségi engedéllyel rendelkező járműsorozatok támogatására.

3.3.5.5. ÁME-k és nemzeti szabályok

Lásd az ÁME-k alkalmazására vonatkozó útmutató 2.7.1. pontját, amely elérhető az Ügynökség honlapján (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.3.5.6. A követelményeknek az ÁME egy újabb verziójából történő részleges kiválasztása az értékeléshez alkalmazott ÁME-vel szemben

További útmutatás az ÁME-k alkalmazására vonatkozó iránymutatásokban található.

3.3.5.7. Elfogadható megfelelési módok

További útmutatás az ÁME-k alkalmazására vonatkozó iránymutatásokban található.

3.3.5.8. Innovatív megoldások

További útmutatás az ÁME-k alkalmazására vonatkozó iránymutatásokban található.

3.3.5.9. Elfogadható nemzeti megfelelési módok

Lásd az ÁME-k alkalmazására vonatkozó útmutató 2.7.1. pontját, amely elérhető az Ügynökség honlapján (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.3.6. 18. cikk: A járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásához szükséges intézkedések meghatározása

A hálózaton végrehajtott vizsgálatok vonatkozásában a fenti határozat 1.4. paramétere („Nemzeti vizsgálati követelmények”) tartalmazza a hálózaton végzett vizsgálatok nemzeti szabályait (amennyiben léteznek). Az e paraméterrel szemben rögzített nemzeti szabályok tájékoztatást adnak arról, hogy a kérelmezőnek mit kell tennie/benyújtania egy járműnek egy adott tagállam hálózatán végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásához.

3.3.7. 19. cikk: Ideiglenes engedély a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásához

Amikor ideiglenes engedély kiadására van szükség a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásához, csak az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóság felelős. Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikk (3) bekezdésében és 21. cikk (5) bekezdésében meghatározottak szerint annak joga, hogy a kérelmezőt fel lehessen kérni a hálózat vizsgálatára, csak az engedélyező szervhez és/vagy az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságokhoz tartozik. A pályahálózat-működtető nem kérheti, hogy a kérelmező végezzen vizsgálatokat a hálózaton, illetve nem szabhat meg semmiféle technikai követelményt a jármű kialakítására vonatkozóan (lásd: 3.2.6. fejezet a pályahálózat-működtető felelősségi körei vonatkozásában).

A hálózaton végrehajtott vizsgálatokra gyakran a megfelelőség bizonyítására van szükség az alrendszerek EK-hitelesítése részeként. Ezért a járműtípus engedélyezése és/vagy a jármű forgalombahozatali engedélyezése előtt meg kell történniük, illetve azelőtt, hogy a megfelelő előírásoknak való megfelelés összes bizonyítékát összeszedték. Jelenleg az érintett tagállamtól és annak jogi keretétől függően a jármű üzemeltetésével kapcsolatos kockázatok kezelésének biztosítása különböző módokon érhető el, amint azt a következő szakaszok ismertetik.

3.3.7.1. Ideiglenes engedély a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásához

Ha egy tagállami jogi keret előírja, hogy a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásához ideiglenes engedélyre van szükség, meg kell határozni:

- › a követendő folyamatot;
- › a szükséges dokumentációt, beleértve a kívánt formátumot;
- › a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására szóló ideiglenes engedély kiadásához alkalmazandó döntési feltételeket; és
- › az érintett nemzeti biztonsági hatóság által az értékeléskor tiszteletben tartandó határidőket.

Sem az (EU) 2016/797 irányelv, sem az (EU) 2018/545 rendelet nem határozza meg, hogy a hálózaton végzett tesztek elvégzésére vonatkozó ideiglenes engedélyt a nemzeti biztonsági hatóság milyen határidőn belül adja ki. A döntés meghozatala után a vasúti társaság és a pályahálózat-működtető időt kér a hálózaton végrehajtott vizsgálatok szükséges szabályainak hatályba léptetéséhez. A kérelmezőnek figyelembe kell vennie az ezekhez a folyamatokhoz szükséges időt, amikor a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására vonatkozó ideiglenes engedélyre irányuló kérelméhez tervezi a menetrendet.

A járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására irányuló ideiglenes engedélyt csak vizsgálati célokból adják ki: nem engedélyezi, hogy személy/áruszállítás céljából használatba vegyék a járművet vagy más célból forgalomba helyezték.

Ajánlott, hogy a kérelmező, az érintett vasúttársaság, az érintett NBH és a pályahálózat-működtető közösen dolgozza ki a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására vonatkozó ideiglenes engedély általános stratégiáját, így a vizsgálat összes szakaszát lefedő kérelemsorozatot nem kell külön benyújtani, és így időben sem húzódik el. Ehelyett a megfelelt/nem megfelelt feltételeket magukban foglaló vizsgálati mérföldköveket meghatározó egységes kérelem képezheti a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásának egyszeri ideiglenes engedélyezését, valamint

lehetővé tenné a pályahálózat-működtetőnek, hogy a hálózati vizsgálatok teljes ütemezésére vonatkozóan hatályba léptesse a szabályokat.

3.3.7.2. A vasúti társaság biztonságirányítási rendszerének alkalmazása

Akár tartalmaz a tagállam nemzeti jogi keretrendszere jogi követelményt a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására vonatkozó engedélyt illetően, akár nem, a hálózaton végrehajtott vizsgálatokhoz használt járműveket üzemeltető vasúti társaságnak használnia kell a biztonságirányítási rendszerét a kockázatoknak az operatív tervezésen, eszközkezelésen és csatlakozási szabályokon keresztüli kezelése érdekében. Amennyiben az érintett nemzeti biztonsági hatóság megadta a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására szóló ideiglenes engedélyt, a vasúti társaságnak nem kell megismételnie a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására szóló ideiglenes engedélyre vonatkozó nemzeti jogi keretrendszer részét képező elemek értékelését.

A járműnek az alkalmazási terület hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználása céljából a vasúti társaság biztonságirányítási rendszere általános szabályokat tartalmaz a járműveknek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására. Ez egyedi eljárások és folyamatok előkészítését teszi szükségessé a vizsgálati tervben, amely kiterjed a ténylegesen végrehajtandó hálózati vizsgálatokra. Ha nincs előírás a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására szóló ideiglenes engedélyre, úgy várhatóan a vasúti társaság folyamatai és eljárásai tartalmazzák az egyébként a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására szóló ideiglenes engedélyre meghatározott elemeket (lásd: a fenti 3.3.7.1. szakaszt). Minden esetben a CSM RA-t kell alkalmazniuk a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásának hatásértékeléséhez, valamint hogy jelentős változást jelentenek-e, ami a CSM RA kockázatkezelési folyamatának alkalmazását írja elő (fentebb).

Bármely a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásából származó fennmaradó működési kockázatot a biztonságirányítási rendszeren keresztül kell kezelni, például:

- › Kapcsolattartás a pályahálózat-működtetővel;
- › A vasúti járművezető/a vonat mozgásait a hálózati vizsgálatok során felügyelő vezető kiválasztása;
- › Egyéb a vonat fedélzetén tartózkodhatók személyek szerepe;
- › A vizsgálatok kezdésére és befejezésére vonatkozó szabályok, beleértve, hogy a jármű hogyan fog közlekedni a tárolóhelye és a vizsgálati helyszín között; és
- › Vészhelyzeti szabályok, beleértve azokat az intézkedéseket, amelyeket a biztonsági paraméterek meghaladásakor kell végrehajtani.

A biztonságirányítási rendszer tartalmazza a követendő folyamatokat, hogy a hálózati vizsgálatok által érintett összes fél tájékozott legyen, és hogy a közösen megállapított szabályok eredményesen legyen kommunikálva.

3.3.7.3. Kockázatok értékelése

A járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználása azt jelenti, hogy vannak a járműnek olyan részei, amelyek nem teljesen ismertek, például a fékrendszer teljesítménye vagy a fedélzeti és földi rendszerek közötti kommunikáció hatékonysága: ezért van szükség a hálózati vizsgálatokra. A biztonságirányítási folyamat, amelybe beletartoznak a kockázatértékelések, összeszedett módon határozza meg az általában a szabályok alkalmazásán keresztül kezelendő kockázatok ellenőrzésének módjait, és így részét képezheti az érintett nemzeti biztonsági hatóság járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására szóló ideiglenes engedély kiállítására vonatkozó folyamatának. A vasúti társaság és a pályahálózat-működtető biztonságkezelési szabályainak része is lehet, amennyiben nem létezik folyamat a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználására szóló ideiglenes engedély kiállítására.

Mindkét esetben a kérelmező és a vasúti társaság köteles együttműködni, hogy a kockázatértékelés figyelembe vegye a jármű mérnöki elemeit és a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásának operatív szempontjait.

A projekt korai szakaszában történő követelmény- és szabálymeghatározás a veszélyazonosítás alapját képezi. A szabályoknak való megfelelésen keresztül még nem ellenőrzött veszélyek a kockázatfogadási elveken keresztül kezelhetők.

A kockázatértékelés során figyelembe kell venni, hogy a hálózaton végzett tesztek előrehaladtával szükség van-e frissítésekre. Függetlenül attól, hogy egy- vagy többlépcsős folyamatról van-e szó, a kockázatértékelés adatainak érvényességére irányuló folyamatos felülvizsgálat a biztonságkezelés szabályainak részét képezi. Hálózati vizsgálatok esetében a szerzett eredmények jelezni fogják, hogy a kockázatértékelés következtetései továbbra is használhatók vagy új értékelésre van szükség: például a kommunikációs rendszerek hatékonyságát érintő földrajzi különbségek azt jelezhetik, hogy részletesebb hálózati vizsgálatokra és a kockázatértékelés felülvizsgálatára van szükség ennek alátámasztására.

3.3.7.4. A pályahálózat-működtető hálózati vizsgálatokra vonatkozó szabályai

Ha a kérelmező hozzáférést szeretne kérni a vágányokhoz a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásához, a 2015/2299/EK határozat 1.4. pontjában hivatkozott nemzeti szabályokat kell megtekintenie. Ezek a szabályok a hálózati vizsgálatok nemzeti eljárási követelményeit kezelik (lásd: 3.3.7. fejezet), illetve meghatározzák:

- › A pályahálózathoz való hozzáférés idejét; és
- › A kérelmező által a pályahálózat-működtető részére átadandó szükséges információkat.

A pályahálózat-működtetőnek értékelnie kell a hálózaton végzendő vizsgálatok jellegét és a szükséges feltételeket, hogy a kérelemtől számított 3 hónapon belül megállapíthassák és biztosíthassák:

- › A járműre a hálózati vizsgálatok során vonatkozó operatív feltételeket, például a vontatórendszerben való működés elkerülése korlátozott üzemmódban, azaz kevés konverter van üzembe helyezve a vizsgálati vonaton;
- › Bármely szükséges intézkedést a pályahálózattal kapcsolatban a hálózati vizsgálatok alatti biztonságos és megbízható működés biztosításáért (pl.: a forgalom megzavarása nélkül); és
- › A pályahálózat felszereléseinek bármely szükséges beállítását a hálózati vizsgálatok során (pl.: a szokásosnál magasabb feszültség a felsővezetékben).

A pályahálózat-működtető nem diszkriminatív módon nyújt tájékoztatást a pályahálózatról a kérelmezőknek és a vasúti társaságoknak. Ez az infrastruktúra-nyilvántartásban szereplő releváns információknak a pályahálózat-működtető hálózati üzletszabályzatában való rögzítésével és bármely egyéb fontos információ biztosításával érhető el.

Ha szükséges, az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok megteszik a megfelelő lépéseket annak biztosításához, hogy a pályahálózat-működtető(k) engedélyezze, hogy a szükséges hálózati vizsgálatok a fent meghatározott időn belül megtörténjenek.

A menetvonalak kiosztása egy különálló folyamat, amellyel a vasúti társaság és a pályahálózat-működtető foglalkozik, a járműengedélyezés gyakorlati szabályai erre nem terjednek ki.

3.3.8. 20. cikk: A jármű tervezett használati feltételeinek és egyéb korlátozásoknak a meghatározása

A jármű használati feltételei és az egyéb korlátozások (CfU-k) a jármű és/vagy járműtípus műszaki jellemzőinek részét képezik, melyek behatárolják, miként szabad a járművet használni. A CfU-k:

- › alapvető konstrukciós jellemzők az (EU) 2018/545 rendelet 48. cikk (c) pontjának (iii) alpontja értelmében (lásd: 3.8.2. pont);
- › technikai értelemben kell megfogalmazni ezeket, nem földrajzi terület szerint (pl. az A és B közötti vonal).
- › az ERATV-ről szóló 2011/665/EU határozat hatálya alá tartoznak a következők révén:

- kódolt használati feltételek és egyéb korlátozások (3.1.2.3. paraméter), és
 - kódolatlan használati feltételek és egyéb korlátozások (3.1.2.4. paraméter)
- › Tárgyalást és megállapodást igényelhetnek a kérelmező, a vasúti társaság, a tulajdonos és/vagy a pályahálózat-működtető között, különösen az átvett üzemeltetési korlátozások és/vagy a jármű karbantartása esetén;
- › A jármű használojának figyelembe kell vennie ezeket a biztonságrányítási rendszerében;

A CfU-k azonosításának három fő szakasza van:

- › **Tervezési szakasz:** A járműengedélyezési eljárás első szakaszában (1. szakasz: kérelem előkészítése, lásd: 3.3. fejezet) a kérelmező határozza meg a tervezett használati feltételeket és egyéb korlátozásokat (például nyomtáv, maximális sebesség, a fékrendszer részeinek elkülönítéséből eredő sebességhatárolások, hőmérséklettartomány, stb.), figyelembe véve a jármű és/vagy a járműtípus műszaki jellemzőit és a tervezett működési feltételeit.
- › **Megfelelőségértékelés:**, amelynek eredményeként további használati feltételek és korlátozások hozzáadására lehet szükség (3. szakasz: megfelelőségértékelés, lásd: 3.5. fejezet) a vonatkozó követelmények betartásához (pl.: a maximum üzemi sebesség korlátozása korlátozott működési feltételek mellett, például egyes fékmodulok elérhetetlensége vagy az áramszedők engedélyezett konfiguráció számának korlátozása, stb.). Ezeket a CfU-kat a kérelmező határozza meg az érintett értékelő szervekkel. Az ÁME-knek való meg nem felelésnek a CfU segítségével történő mérséklésére vonatkozó további információkért lásd a 3.5.3. szakaszt.

A berendezéséből hibájából eredően lehetnek CfU-k, például sebességcsökkenés a légrugó kiengedésekor, ami a megfelelőségértékelés részeként vehető észre az alkalmazandó harmonizált szabványok áttekintésekor. Az összes lehetséges összetevő hibája várhatóan nem kerül bele a CfU-kba. Mindazonáltal e forgatókönyvek értékelése a tervezési folyamat részét képezi.

Egyes CfU-k a követelmények meghatározásából, valamint a kockázatértékelési folyamatból erednek, különösen a CSM RA I. mellékletében meghatározott kockázatértékelés használata a biztonsággal kapcsolatos követelmények tekintetében (alrendszerek biztonságára és az alrendszerek biztonságos integrációjára vonatkozó alapvető követelmény).

Amennyiben a CfU-k biztonsággal kapcsolatosak, az érintett értékelő szervnek keresztellenőrzést kell végeznie annak biztosítása érdekében, hogy azok összhangban legyenek a kérelmező által elvégzett kockázatértékelési eljárással, és ne okozzanak további biztonsági kockázatokat; feladata annak ellenőrzése, hogy a CSM RA I. mellékletében meghatározott kockázatértékelési eljárást szükség esetén alkalmazták-e. Az értékelő szervnek nem feladata azt ellenőrizni, hogy a kérelmező által a járműengedélyezési kérelemben feltüntetett CfU-k:

- megakadályozhatják-e a jármű működését kereskedelmi szempontból (pl.: maximum üzemi sebesség csökkenése, kevés kilométer a karbantartási tevékenységek között, stb.); illetve
- a lehetséges CfU-k szakmai értékelésének végrehajtása, amely az ÁME-k és/vagy nemzeti szabályok be nem tartásának orvoslásához szükséges.

A bejelentett és/vagy kijelölt szerveknek – mindegyik a felelősségi körükbe tartozó rész tekintetében – szintén ellenőrizniük kell a CfU-t, hogy összhangban vannak-e az elvégzett értékelésekkel (beleértve a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek CfU-ját és adott esetben az alrendszerek CfU-jára való átadásukat). A kérelmező ezután összerakja az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentációt és benyújtja a kérelmet az egyablakos rendszeren keresztül (4. szakasz: a kérelem benyújtása, lásd: 3.6. fejezet). Az összes e szakaszig meghatározott CfU az engedélyezési kérelemben kerül meghatározásra.

A CfU-nak olyan fontos szempontokra kell összpontosítania, amelyeket tiszteletben kell tartani annak biztosítása érdekében, hogy az alapvető követelmények teljesüljenek (beleértve a hálózattal való műszaki összeegyeztethetőséget), valamint hogy az alrendszerek műszakilag kompatibilisek legyenek egymással és biztonságosan integrálhatók legyenek a járműbe, pl. működési korlátozások

(sebességkorlátozások korlátozott üzemmódokban, megengedett áramszedő-konfigurációk stb.). A kérelmező nem tekintheti CfU-nak azokat a szempontokat, amelyek nem szabnak semmilyen feltételt a jármű üzemeltetésére, vagy bármilyen más korlátozást, és inkább:

- megfelelőségértékelő szervek (bejelentett, kijelölt és/vagy értékelő szervek) vagy más felek észrevételei, megjegyzései vagy nyilatkozatai;
- dokumentumokra való hivatkozások (pl. járművezetői vagy üzemeltetési kézikönyv, karbantartási terv, kockázatértékelés, az üzemeltetésre, karbantartásra és/vagy infrastruktúrára exportált korlátozások listája stb.);
- a műszaki paraméterek értékeinek ismétlődése,
- stb.

A kérelmező felelős annak biztosításáért, hogy a más szereplőkre és/vagy tevékenységekre (pl. karbantartás, üzemeltetés stb.) átvitt korlátozásokat a vonatkozó dokumentumokban (pl. karbantartási terv, járművezetői kézikönyv stb.) megfelelően figyelembe vegyék. Meg kell jegyezni, hogy az ilyen exportált korlátozások nem mindig CfU-k, abból a szempontból, hogy nem szabnak feltételt a jármű használatára vonatkozóan. A kérelmezőnek minden egyes exportált korlátot elemeznie kell annak eldöntéséhez, hogy az (EU) 2018/545 rendelet 20. cikke értelmében vett CfU-nak minősül-e vagy sem.

Az engedélyt kérelmezőnek gondoskodnia kell arról is, hogy az EK-hitelesítési tanúsítványok, az EK-nyilatkozatok és a kérelem dokumentációja összhangban legyenek. Ha a tanúsítványokat vagy nyilatkozatokat aktualizálni kell, hogy összhangba kerüljenek a kérelmező által javasolni kívánt CfU-val, kapcsolatba kell lépnie a megfelelőségértékelő szervekkel és/vagy a mobil alrendszerek/gyártók forgalomba hozataláért felelős kérelmezőkkel.

Felhívjuk a figyelmet, hogy a járműre és/vagy a járműtípusra vonatkozó CfU-t a következőkben kell feltüntetni:

- Az egyablakos ügyintézési rendszer kérelmezésre szolgáló űrlapja (jármű- és/vagy járműtípus szint), és
- Ha az Ügynökség az engedélyező szerv, lásd a 3.11.1.2. szakaszt (kitöltendő sablon).

A mobil alrendszerekre vonatkozó CfU-kat az EK-hitelesítési nyilatkozatban kell leírni (amely az EK-hitelesítési tanúsítványokban szereplő felhasználási feltételekre és korlátozásokra támaszkodik), vagy közvetlenül a nyilatkozatokban, vagy külön dokumentumban, ha azok hosszúak és/vagy összetettek. Ebben az esetben a dokumentumra hivatkozni kell, és azt a nyilatkozathoz kell csatolni, és azt a nyilatkozat részének kell tekinteni.

- › **Engedélyezési folyamat:** az engedélyező szerv és/vagy az alkalmazási terület nemzeti biztonsági hatóságai a kérelem és a kérelemhez csatolt dokumentáció értékelésének eredményeként további CfU-kat határozhatnak meg (5. szakasz: a kérelem feldolgozása, 3.7. szakasz, és 6. szakasz: végleges dokumentáció és engedélyezés, 3.8.2. szakasz).

Az engedélyező szerv és/vagy az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok nem ellenőrzik, hogy a kérelmező által javasolt CfU (beleértve az exportált korlátozásokat is) kereskedelmi szempontból észszerű-e (pl. annak kockázata, hogy a gyártó nem teljesíti a vasúttársasággal fennálló szerződéses kötelezettségeit olyan CfU előírásával, amely megnehezítheti a jármű működését), sem azt, hogy az exportált korlátozásokat elfogadta-e az érintett szereplő. Az értékelés hatálya a kérelmező által javasolt CfU-k egységességére, teljességére és fontosságára (beleértve az érintett értékelő szervek által végzett összehasonlító ellenőrzéseket) korlátozódik.

Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület érintett nemzeti biztonsági hatóságai a kérelmező által javasolt CfU-k egy részét is eltávolíthatják, ha a kérelmező javaslata ténylegesen nem ír elő semmilyen feltételt a jármű használatára vagy egyéb korlátozásra vonatkozóan.

A kiállított járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély (6. szakasz: Végleges dokumentáció és engedély, lásd: 3.8. szakasz) az összes meghatározott CfU-t tartalmazza.

A kérelmező fellebbezést nyújthat be, ha nem ért egyet az engedélyező szerv által meghatározott CfU-kkal (lásd: 3.8.5. szakasz).

Új engedély és/vagy az alkalmazási terület kiterjesztése esetén a kérelmezőnek a kérelemben fel kell tüntetnie a korábbi engedélyben szereplő azon CfU-kat, amelyek továbbra is alkalmazandók, annak ellenére, hogy nem tartoznak az engedélyező szerv által elvégzendő értékelések körébe (örökölt CfU-k), lásd még a 3.8.2.3 szakaszt. Az engedélyezési kérelemben szereplő CfU-nak összhangban kell lennie az EK- hitelesítési tanúsítványokban említett CfU-val, bár azoknak nem kell azonosaknak lenniük, azaz nem minden, az EK-hitelesítési tanúsítványokban említett CfU releváns a jármű szempontjából (egyes CfU csak a mobil alrendszerek közötti integráció szempontjából releváns).

3.3.9. 21. cikk: Megfelelőségértékelések meghatározása

3.3.9.1. Előre meghatározott összeállítások engedélyezése

A mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME 2.2.1. fejezetének definíciói:

- › **Egység:** a vasúti jármű megnevezésére használt általános kifejezés; az „egység” több „járműből” is állhat.
- › **Vonat:** egy vagy több egységből álló üzemi összeállítás.
- › **Fix összeállítás:** olyan vonat összeállítás, amelyet csak műhelyi környezetben lehet átkonfigurálni

A fix összeállításokat általában egészében kell engedélyezni, mivel ezeket az egységeket nem úgy tervezték, hogy műhelyen kívül is szét lehessen szedni és összeszerelni, mivel speciális szerszámokra és berendezésekre, szoftverre, szaktudásra stb. van szükség. Ez azért van így, mert vannak olyan fizikai csatlakozások, amelyek nem „plug and play” jellegűek, a járművek számától és típusától függő szoftverek (pl. vontatás, vonatvédelmi rendszer, vonatvezérlő és -ellenőrző rendszer, ajtók) stb.

Továbbá az egyes járművek nem képesek önmagukban működni, és más járművekre van szükségük az alapvető követelmények teljesítéséhez.

- › **Előre meghatározott összeállítás:** több, egymással összekapcsolt egységből álló vonatösszeállítás, amelyet a tervezési szakaszban határoznak meg, és amely az üzemeltetés során átkonfigurálható.

Ha a kérelmező egy előre meghatározott összeállítás engedélyezését kéri, az engedélyező szerv egyetlen típusengedélyt ad ki, amely leírja az üzem közbeni átkonfigurálás lehetőségeit; az összeállítás nem módosítható más, az engedélyben nem szereplő konfigurációra (pl. több kocsival vagy más mozdonytípussal).

- › **Többes üzem:** egynél több egységből álló üzemi összeállítás (pl. olyan szerelvények, amelyeket úgy terveztek, hogy több egységet össze lehessen kapcsolni és egyetlen vonatként lehessen működtetni 1 vezetőállásból, olyan mozdonyok, amelyeket úgy terveztek, hogy több is beépíthető a vonatba, és egyetlen vezetőállásból vezérelhetők legyenek).
- › **Általános üzemeltetés:** az egység akkor általános üzemre tervezett, ha azt a tervezési pontban meg nem határozott vonat-összeállításban történő üzemelés céljából más egységgel (egységekkel) való összekapcsolásra szánják.

Ha a kérelmező személykocsik általános üzemeltetésére kér engedélyt, a vonat összeállítása nem tartozik az engedélyezési eljárás hatálya alá, azt a vasúttársaságnak kell kezelnie a biztonságirányítási rendszere keretében. Az engedélyező szerv kiadhatja a kocsik engedélyét, a más kocsikkal/járművekkel való összekapcsolásra vonatkozó feltételekkel és használati korlátozásokkal együtt (ha vannak ilyenek).

Lehetőség van arra, hogy egy előre meghatározott összeállítás vagy fix összeállítás járműveit egyenként engedélyezzék, mintha általános üzemeltetésre szánták volna őket, számos, a vonatszintű

integrációhoz kapcsolódó CfU-val (és sok más olyan szemponttal, amelyeket nem lehetne külön-külön ellenőrizni, mivel ezek vonatszintű követelmények).

Előfordulhat azonban, hogy az engedély nem terjed ki bizonyos, csak a vonatösszeállítás szintjén értékelhető szempontokra. Az általános üzemben való használatra szánt egység egyes jellemzői vagy egyes értékelései a LOC&PAS ÁME 4.2. és 6.2.7. fejezetében meghatározott, a vonatösszeállításokra vonatkozó határértékeket igényelnek.

Az előre meghatározott összeállítások a fix összeállítások és az általános üzemi egységek közötti középútnak tekinthetők abból a szempontból, hogy műhelyen kívül is átkonfigurálhatók (nincs szükség speciális szerszámokra, eljárásokra stb.), de a különböző járművek kialakítása miatt mégis figyelembe kell venni bizonyos korlátokat.

Az engedélyezés céljából mindkét megközelítés elfogadható: számos előre meghatározott, engedélyezendő összeállítás meghatározása, vagy az egyes járművek engedélyezése korlátozások és CfU-k sorozatával, amely lehetővé tenné a vasúttársaság számára, hogy az egységeket az egyes járművek engedélyeztetési keretein belül konfigurálja (feltéve, hogy a megfelelőségértékelések kiterjednek bizonyos szempontokra is, amelyeket csak a vonatösszeállítás szintjén lehet értékelni).

Az előre meghatározott összeállítás valamennyi működési keretét lefedő CfU-val rendelkező egyedi járművek engedélyezése biztosítja a legnagyobb rugalmasságot a vasúttársaság számára a járművek engedélyező szervek vagy nyilvántartó szervek beavatkozása nélküli újrakonfigurálásához. Másrészt a járművek átállításakor figyelembe veendő vonatkozó CfU- és egyéb korlátozások meghatározása összetettebb; a megfelelőségértékeléshez szükséges legrosszabb forgatókönyvek meghatározása a vonatösszetétel szintjén az összes üzemeltetési konfiguráció lefedése érdekében szintén összetettebb.

Kérjük, vegye figyelembe, hogy rögzített vagy előre meghatározott összeállításban használni kívánt egység értékelésekor a kérelmezőnek meg kell határoznia azokat az összeállításokat, amelyekre az ilyen értékelés érvényes, és amelyekre kiterjed a megfelelőségértékelő szervek által elvégzendő értékelés, valamint amelyeket az EK-hitelesítési tanúsítványban kell leírni az alábbi jellemzők egyikének felhasználásával (a LOC&PAS ÁME 4.1.2. pontja szerint):

- › fix összeállítású vonatszerelvény, és szükség esetén a többes üzem vonatkozásában értékelt típusba tartozó több vonatból álló szerelvény előre meghatározott összeállítása(i),
- › egyetlen jármű vagy előre meghatározott összeállítás(ok)ra szánt járművek rögzített egysége, vagy
- › egyetlen jármű vagy általános üzemre szánt járművek fix egysége, és szükség esetén a többes üzem tekintetében értékelt típusba tartozó több jármű (mozdony) előre meghatározott összeállítása(i).

A mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME specifikus követelményeket tartalmaz az alábbiakra vonatkozóan:

- › Az általános üzemre használni kívánt egységek (6.2.7. pont), lásd még az ÁME-k alkalmazására vonatkozó útmutató 2.7.5. pontját
- › Előre meghatározott összeállítás(ok)ban használandó egységek (6.2.8. pont)
- › Létező fix összeállításba bevonandó egységek (6.2.9. pont)
- › A nem előre meghatározott összeállításokban használandó személyszállító kocsik (7.1.1.5.1. pont) lásd még az ÁME-k alkalmazására vonatkozó útmutató 3.2.3.1. pontját.
- › Személyszállító kocsik, amelyek nem korlátozódnak egy adott alkalmazási területre, általános üzemben használhatók (7.1.1.5.2.), lásd még az útmutató 3.2.3.3.2. szakaszát az ÁME-k alkalmazásáról

Az ÁME-k alkalmazására vonatkozó útmutató elérhető az Ügynökség honlapján (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

Az engedélyezett járművek ECVVR/EVR-ben történő nyilvántartásba vételéről:

- › A fix összeállítású járművek továbbra is egyedileg vehetők nyilvántartásba az ECVVR/EVR-be, annak ellenére, hogy a fix összeállításra 1 engedély vonatkozik.

Amint azt az ECVVR alkalmazási útmutatója kifejti, egy „vonatszerelvény” (rögzített vagy előre meghatározott összeállítás) regisztrálható 1 EJSZ-szel az egész vonatra vonatkozóan, vagy járművenként 1 EJSZ-szel, még akkor is, ha járművenként nincs egyedi engedély.

A választást az egyes regisztráló szervekre bízzák, azzal a tanáccsal, hogy ha egy adott regisztráló szerv meghozta a döntést, akkor minden esetben ugyanúgy kell eljárni (következetes megközelítés minden regisztráció esetében).

- › Ha egy EJSZ-t az egész vonathoz rendelnek, és egy járművet egy másik (azonos), saját azonosítóval rendelkező járművel helyettesítenek, akkor az érintett ECVVR/EVR bejegyzést frissíteni kell, hogy tartalmazza a helyettesítő jármű azonosítóját; az egész vonathoz új EJSZ-re lehet szükség. A járművek azonosítása érdekében az ECVVR/EVR-ben fel lehet tüntetni a gyártó sorozatszámát (vagy azzal egyenértékű számot).
- › Ha a járműben bekövetkezett változás hatással van az EJSZ meghatározásához hozzájáruló műszaki jellemzőkre, új EJSZ-t kell létrehozni.
- › Ha az EJSZ-eket járművenként, az ECVVR/EVR szintjén rendelik hozzá, akkor nem azonosítható az a rögzített vagy előre meghatározott alakulat, amelyhez tartoznak. Az átkonfigurált összeállítások nem befolyásolják a járműnyilvántartást.

3.4. 3. fejezet - 2. szakasz: Előzetes kötelezettségvállalás

3.4.1. 22. cikk: Előzetes kötelezettségvállalás

A folyamat leírását lásd az 2. szakasz folyamatábráján a 4. szakaszban.

Az előzetes kötelezettségvállalási szakasz nem kötelező a kérelmező számára (megkérheti az engedélyező szervet, hogy vegyen részt az előzetes kötelezettségvállalásban, vagy közvetlenül beadhatják a kérelmet és a kérelmet kísérő dokumentációt). Ha a kérelmező úgy dönt, hogy nem nyújt be kérelmet előzetes kötelezettségvállalásra vonatkozóan, a 3.4.1.-3.4.4. szakaszokban leírt lépéseket nem kell teljesíteni, és a kérelmező nem élvezi a lent leírt előzetes kötelezettségvállalás hasznait. Azonban ha a kérelmező előzetes kötelezettségvállalást kér, az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok kötelesek ezt a szolgáltatást a kérelmező részére díj és illeték ellenében biztosítani.

Az előzetes kötelezettségvállalás kiterjed az előzetes hivatalos információcserére a kérelmező, az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok között.

Az előzetes kötelezettségvállalási tevékenységek támogatják az előzetes kötelezettségvállalás referenciatételeinek meghatározását a járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély tekintetében, valamint segítik az alkalmazandó követelményekről és a kérelmet kísérő dokumentáció tartalmáról és érettségi szintjéről szóló információcserét. Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok megállapodnak az előzetes kötelezettségvállalás tervezett referenciatételeiről.

Az előzetes kötelezettségvállalás előnyös:

- › A felek közötti korai kapcsolatfelvétel megkönnyítése;
- › Az engedélyező szerv, az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok és a kérelmező közötti kapcsolat létrehozása;
- › Annak ellenőrzése céljából, hogy a kérelmező minden információt megkapott, tudja, mire számíthat, beleértve az alkalmazási terület megállapítását is;
- › Közös megegyezés elérése az alkalmazandó szabályok (különösen az átmeneti záradékok) értelmezése tekintetében, az alkalmazandó szabályok alapvonalának megállapítása érdekében, és
- › A járműengedélyezési eljárás lebonyolításának és a döntéshozatal pontosításának céljából.

Az előzetes kötelezettségvállalás kötelező elemeinek az előzetes kötelezettségvállalás iránti kérelemhez csatolt dokumentációban való feltüntetésén túlmenően az eljárás lehetőséget nyújt az engedélyezési folyamatban hivatalos szerepet játszó felek, például a bejelentett szervek (az alkalmazandó ÁME-k azonosítása/megerősítése céljából) korai bevonására is, kijelölt szervek (az alkalmazandó nemzeti szabályok azonosítása/megerősítése) és/vagy értéklő szervek (a követelmények rögzítésével kapcsolatos szempontok), de más, az engedélyezési folyamatban hivatalos szerepet nem játszó felek, például az új járművek bevezetése által potenciálisan érintett pályahálózat-működtetők vagy vasúttársaságok bevonása is, olyan egyéb szempontok tekintetében, amelyeket az engedély kiadása után kell figyelembe venni, mint például az útvonal-kompatibilitás értékelése.

Az előzetes kötelezettségvállalást az engedélyező szerv/alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok nem használhatják a kérelem előzetes értékeléséhez. Az engedélyező szerv/alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok a kérelem értékelését akkor kezdik el, amikor a kérelmező elküldte a teljes kérelmet az egyablakos rendszerben a 3.7.3. szakaszban leírt módon.

Az előzetes kötelezettségvállalási szakasz tekinthető a megfelelő időpontnak arra, hogy az érintett nemzeti biztonsági hatóságok a felhasználási terület tekintetében előkészítsék az (EU) 2018/545 rendelet 37. cikkének (1) bekezdésében említett, a nemzeti szabályok osztályozására és a kölcsönös elfogadásra vonatkozó rendelkezéseket, lásd a 3.7.6. szakaszt.

Az előzetes kötelezettségvállalási szakasz jó alkalom arra is, hogy a már ismert nem megfelelőségekről megtárgyalására. Az engedélyezési folyamat zökkenőmentes előrehaladásáért fontos, hogy rálátást adjanak a problémákra és megkezdjék a vonatkozó tárgyalásokat a kezelésükről.

Az Ügynökség, mint engedélyező szerv, az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok és a kérelmező közötti információcserék átláthatósága és egyértelműsége érdekében az előzetes kötelezettségvállalási szakaszban azonosított meg nem felelés mindenkor követésének megközelítését rögzíteni kell és nyomon kell követni az engedélyezéshez alkalmazott alapelvek követésével (problémanapló). E megközelítés alkalmazásakor könnyebb a tudásátadás, amennyiben az értékelési csoport tagjai kicserélődnek, azaz az előzetes kötelezettségvállalás és az engedélyre vonatkozó kérelem benyújtása között. Az előzetes kötelezettségvállalásból származó kérdések nem szállnak át automatikusan az engedélyezési kérelemre, de az értékelési csapat hozzáférhet az előzetes kötelezettségvállalási szakasznál rögzített kérdésekhez az egyablakos rendszerben a kérelmező által a kérelmében biztosított előzetes kötelezettségvállalási referenciatételekre való hivatkozással.

3.4.2. 23. cikk: Előzetes kötelezettségvállalási dokumentáció

3.4.2.1. Előzetes kötelezettségvállalási dokumentáció benyújtása

Az előzetes kötelezettségvállalás iránti kérelmet kísérő dokumentáció kötelező tartalmát az (EU) 2018/545 rendelet 23. cikke határozza meg. Lehetőség van azonban előzetes kötelezettségvállalási referenciatételek biztosítására, ha néhány kötelező szempont hiányzik a dokumentációból vagy nincs elég információ ahhoz, hogy véleményt lehessen alkotni a kérelmező által javasolt megközelítésről. Ezekre a szempontokra nem terjednek ki az előzetes kötelezettségvállalási referenciatételek.

Ha a kérelmező olyan előzetes kötelezettségvállalási dokumentációt nyújt be, amely lényegében hiányos (pl. a 23. cikkben említett szempontok közül csak néhányat érint a dokumentáció), az érintett engedélyező szervezet elutasíthatja az előzetes kötelezettségvállalási kérelmet. Mindenesetre a kiadott kiindulási referenciatételeknek csak azokkal a szempontokkal kell foglalkozniuk, amelyekre vonatkozóan a kérelmező elegendő információt szolgáltatott ahhoz, hogy véleményt alkosson a kérelmező által választott megközelítésről.

Azokban az esetekben, amikor a kérelmezőt a 23. cikkben foglalt szempontok közül néhány érdekli, a kérelmezőnek konzultálnia kell az érintett engedélyező szervvel arról, hogy a hiányos előzetes kötelezettségvállalási kérelem benyújtása az előnyösebb megoldás-e, vagy vannak más megengedett lehetőségek is. Amikor az Ügynökség az engedélyező szerv, a projektjeik egyes szempontjaival kapcsolatban tanácsot kérő potenciális kérelmezőknek lehetőségük van **díjköteles szolgáltatást** kérni, az Ügynökség honlapján leírtaknak megfelelően:

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

Felhívjuk figyelmét, hogy a díjköteles szolgáltatás nem tanácsadási szolgáltatás, hogy

- › segítsen a pályázóknak egy adott pályázathoz tartozó pályázati dokumentáció összeállításában;
- › a kérelem benyújtását megelőzően előzetesen értékelje a kérelem dokumentációjának bizonyos bizonyítékait;
- › értékelje a változás kategorizálását, vagy
- › az uniós jogi keret kötelező erejű értelmezését biztosítsa (amely az Európai Unió Bíróságának kizárólagos hatáskörébe tartozik).

Ehelyett olyan módszernek kell tekinteni, amely további iránymutatást és támogatást nyújt a kérelmezőknek a kérelem elkészítésére és benyújtására vonatkozó követelmények megértéséhez (a folyamat).

3.4.2.2. A kérelmező tervezése

Amikor a kérelmező a járműengedélyezési eljárás saját részének tervezését rögzíti ((e) pont), a kérelmező korai szakaszban köteles az engedélyezési kérelem támogatásához tervezett tevékenységeket lebontani, különösen a kérelem részét képező elemekre. Ebben fel kell tüntetni az első projekttervet is az egyes szakaszok várható időpontjának beazonosításához. A kérelmező a későbbi szakaszokban frissítheti és módosíthatja az első projekttervet.

Az előzetes kötelezettségvállalás iránti kérelmet kísérő dokumentációnak a kérelmező tervezésével kapcsolatban olyan szempontokra kell kitérnie, mint:

- › Az engedélyező szervvel és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal folytatott kommunikációs megállapodásokra és megbeszélésekre;
- › Adott esetben az ÁME-k alóli felmentésre irányuló kérelmekre;
- › Megfelelőségértékelések teljesítésére és bizonyíték képzésére, ideértve a megfelelőségértékelő szervezetekkel való munkamódok leírását. Az azonosított megfelelőségértékeléseket a (h) pontban meghatározottak szerint az azonosított megfelelőségértékelések listában kell részletezni;
- › Adott esetben, ideiglenes engedélyre irányuló kérelmek hálózati vizsgálatok végzésére és az (i) pontban meghatározott gyakorlati szabályokra; és
- › Hivatalos kérelem benyújtására.

Az előzetes kötelezettségvállalási dokumentáció néhány eleméhez lista szükséges, máshol leírás is elegendő. Például a járműnek a hálózaton végrehajtott vizsgálatok céljára történő felhasználásának tervleírása általában tartalmazza a helyszínt, a pályahálózat-működtetőt, a vizsgálati vonat kezelőjét, a hálózati vizsgálatok okait, a használandó járműveket, az irányítási eljárásokra való hivatkozást és annak megerősítését, milyen mértékben vannak hatályban a szabályok az előzetes kötelezettségvállalási dokumentáció előkészítésekor. Valószínűleg nem szükséges a hálózaton végzett külön tesztet, a konkrét időpontokat vagy a dolgozókat felsorolni.

3.4.3. 24. cikk: Előzetes kötelezettségvállalás referenciatételei

3.4.3.1. Előzetes kötelezettségvállalás referenciatételei – jogállapot

Az előzetes kötelezettségvállalás referenciatételei az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok által a kérelmező által tervezett megközelítésre vonatkozóan kiadott véleményen alapulnak.

A hatályos jog elsőbbséget élvez az előzetes kötelezettségvállalás referenciatételeivel szemben a 2016/797 irányelv 4. cikkének (2) bekezdése értelmében. Ez azt jelenti, hogy a jog bármely változása is elsőbbséget élvez az előzetes kötelezettségvállalás referenciatételeivel szemben. A figyelembe veendő új/megváltozott ÁME-k, nemzeti szabályok és egyéb rendeletek alkalmazási körét és átmeneti szabályait meg kell határozni.

Az előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételei az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok jogi kötelmei, és ha az előzetes kötelezettségvállalás megállapított referenciafeltételei hibásak, ők felelősek a kérelmezőt negatívan érintő hiba által okozott negatív következményekért.

3.4.3.2. Engedélyező szerv változása az előzetes kötelezettségvállalási szakasz alatt vagy előtt

Ha a kérelmező az előzetes kötelezettségvállalás szakasza alatt vagy azt követően az engedélyező szervezetet kívánja megváltoztatni, és az új engedélyező szervezet által kiállított előzetes kötelezettségvállalási referenciafeltételeket szeretné, akkor az előzetes kötelezettségvállalási folyamatot az új előzetes kötelezettségvállalási kérelemmel előlről kell kezdeni.

Az előzetes kötelezettségvállalásra irányuló új kérelem követelménye mögött az a logika húzódik, hogy a kérelmezőnek új kapcsolatokat kell kiépítenie a résztvevő felekkel és új előzetes kötelezettségvállalási referenciafeltételekben kell megállapodniuk. Azonban a kérelmező az eredeti, előzetes kötelezettségvállalásra irányuló kérelmének alkalmazható részeit újból felhasználhatja.

3.4.3.3. Előzetes kötelezettségvállalás határideje

Annak biztosításáért, hogy az előzetes kötelezettségvállalás ne váljon nyílt végű kötelezettséggé egyik résztvevő fél részéről sem, az előzetes kötelezettségvállalás maximum 84 hónapig engedélyezett a törvény által (az ÁME-kben és nemzeti szabályokban meghatározott átmeneti időszakoknak, az EK-tanúsítványok érvényességének, a pályahálózat-működtetővel való megállapodásnak, tervezés, stb. való megfelelés érdekében). A 84 hónapos határidő lehetővé teszi, hogy az előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételei az egyablakos rendszerben automatikusan „lejárt” státuszt kapjanak és archiválásra kerüljenek. A határidő célja, hogy ne legyenek inaktív és/vagy elavult előzetes kötelezettségvállalási referenciafeltételek az egyablakos rendszerben. Ha az előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételeire kiszabott határidő lejár, a kérelmező új kérelmet küldhet vagy az előzetes kötelezettségvállalás abbahagyása mellett dönthet. Ez a kérelmező döntése.

3.4.3.4. Az előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételeinek érvényessége

Az (EU) 2018/545 rendelet 24. cikkének (4) bekezdése szerinti változások esetén (amikor az előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételeit érintik, és ezért az bizonyos szempontok tekintetében már nem érvényes) a kérelmező dönthet úgy, hogy módosított és frissített előzetes kötelezettségvállalási kérelmet küld, hogy a előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételeit módosítsák, frissítsék és azok érvényben maradjanak. A módosított és aktualizált előzetes kötelezettségvállalási kérelemnek csak a változásokat és a változatlan részekkel való kapcsolatukat kell figyelembe vennie.

A kérelmezőnek közölnie kell az engedélyező szervvel és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal az előzetes kötelezettségvállalási dokumentáció olyan változásait, amelyek nem érintik az előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételeit, de nem teszik szükségessé az előzetes kötelezettségvállalási kérelem módosítását és aktualizálását.

3.4.3.5. Az előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételeinek módosítása

Ha a kérelmező módosítani és frissíteni kíván a már kiadott, előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételeit, az egyablakos rendszeren keresztül kérelmet kell benyújtania, amelyben a vonatkozó mezőben meg kell jelölnie a frissítendő és módosítandó referenciafeltételeket. Az előzetes kötelezettségvállalás iránti kérelmet kísérő dokumentációnak a referenciafeltételek azon elemeire kell korlátozódnia, amelyeket módosítani kell.

Az eredmény módosított és aktualizált, előzetes kötelezettségvállalás referenciafeltételek lesznek, amelyek megtartják az eredeti referenciafeltételek változatlan elemeit, és tartalmazzak egy véleményt az (EU) 2018/545 rendelet 23. cikkének megváltozott (vagy új) elemeiről is.

3.5. 4. fejezet - 3. szakasz: Megfelelőségértékelés

A folyamat leírását lásd az 3. szakasz folyamatábráján a 4. szakaszban.

A járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély összes szükséges megfelelőségértékelése megtörténik eddig a szakaszig. Azonban részletes megfelelőségértékelések (alrendszer, alrendszer rész, hitelesítési szakaszok, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő szerelemek) nem készülnek. Az alrendszerek megfelelőségértékelése a kérelmező feladata az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének alkalmazásában. A megfelelőségi szabályok és megfelelő módok azonosításának iránymutatása tekintetében lásd a 3.3.3. szakaszt!

3.5.1. 25. cikk: Megfelelőségértékelés

3.5.1.1. Megfelelőségértékelő szervezetek

A „megfelelőségértékelő szervezet”⁽⁵⁾ az ISO/EIC 17000 szabványban meghatározott általános terminológia. Nagyon gyakran használják a CAB rövidítést. A kifejezés meghatározása az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének (42) bekezdésében is megtalálható. Az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének (41) is meghatározza a „megfelelőségértékelést”.

Az (EU) 2016/797 irányelv különböző „megfelelőségértékelő szervezeteket” határoz meg. E szervezetek szerepe egy termék, folyamat, rendszer, stb. megfelelőségének értékelése a követelmények és/vagy jogszabályok fényében. A járműtípus-engedélyezésben és/vagy a forgalombahozatali járműengedélyezésben az alábbi megfelelőségértékelő szervezetek vehetnek részt:

- › Egy tagállam által egy strukturális alrendszer megfelelőségének a vonatkozó uniós joggal (ÁME-k) szemben történő értékelésére bejelentett szervezet. A bejelentett szerv így a vonatkozó uniós jog (ÁME-k) műszaki megfelelőségének független értékelését biztosítja.
- › A tagállam által az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (8) bekezdése alapján a nemzeti szabályoknak való megfelelés ellenőrzésére kijelölt szerv. A kijelölt szerv így a nemzeti szabályoknak való megfelelés független értékelést végzi.

A bejelentett és kijelölt szervek követelményei és feladatai az (EU) 2016/797 irányelv VI. fejezetében olvashatók.

A bejelentő hatóságok felelősek a megfelelőségértékelő szervezetek értékeléséért, bejelentéséért és ellenőrzéséért a 2016/797 irányelv 27. cikke szerint. Ha egy bejelentett szerv nem teljesíti folyamatosan a követelményeit és feladatait, a bejelentő szerv korlátozhatja, felfüggesztheti vagy visszavonhatja az érintett bejelentett szerv bejelentését az (EU) 2016/797 irányelv 39. cikke értelmében.

3.5.1.2. Megfelelőségértékelés végzése

Az ÁME-ken és a nemzeti szabályokon kívül más alkalmazandó uniós jogszabályok (irányelvek, rendeletek stb.) is előírhatják bizonyos megfelelőségértékelések elvégzését, lásd a 3.3.1.4. szakaszt. A kérelmező felelős a megfelelőségértékelések elvégzéséért a vonatkozó uniós jogszabályok rendelkezéseinek megfelelően (beleértve irányelvek esetében a nemzeti jogi keretbe történő átültetést is), és a kérelemhez csatolt dokumentációban benyújtja az egyes jogszabályok által előírt megfelelésre vonatkozó végleges bizonyítékokat.

Amikor a vonatkozó ÁME-k és/vagy nemzeti szabályok a CSM RA alkalmazását írják elő, a részletes értékelési módszert is (ha szükséges a rendelet alkalmazási módját), valamint az értékelési feltételeket is meghatározzák. Ebben az esetben a bejelentett és/vagy a kijelölt szerv szerepe, hogy ellenőrizze, ezt alkalmazták-e, azaz az értékelő szerv megerősítette a CSM RA helyes alkalmazását a vonatkozó ÁME-ben vagy nemzeti szabályban előírtak szerint. A bejelentett vagy kijelölt szervnek nincs hatásköre elvégezni a vonatkozó ÁME-ben vagy nemzeti szabályban és/vagy magában a CSM RA-ban meghatározott értékeléseket, de ugyanaz a vállalat több mint egy szerepre is akkreditálható és ezért több mint egy értékelési szerepet is betölthet.

A vonatkozó ÁME-k és/vagy nemzeti szabályok megfelelőségértékelésének végső felelőssége minden esetben a bejelentett és/vagy kijelölt szervé. Az értékelő szerv által kiadott értékelési jelentést – amennyiben

⁵ A „megfelelőségértékelő szervezet” meghatározása az ISO/IEC 17000 szabvány 2.5. részében „megfelelőségértékelési szolgáltatásokat teljesítő szervezetként” van meghatározva.

az ÁME-k és/vagy a nemzeti szabályok a CSM RA alkalmazását írják elő – a bejelentett és/vagy kijelölt szerv úgy kezeli, mint a kérelmező által az egyéb követelményekre vonatkozó EK-hitelesítési eljárás keretében biztosított bármely egyéb bizonyítékot (pl.: vizsgálati jelentés, ahol a vizsgálatot az ÁME-k és/vagy nemzeti szabályok írják elő).

További információk az ERA1209/186 sz., az értékelő szerv által végzett független értékelés eredményeinek a bejelentett szerv általi elfogadásáról szóló magyarázó megjegyzésben találhatók, amely az Ügynökség weboldalán érhető el:

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

3.5.2. 26. cikk: Ellenőrzések végrehajtása és bizonyítékok megállapítása

Az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének alkalmazásában a kérelmezőnek:

- › ki kell választania a 2010/713/EU határozat alapján alkalmazandó EK-hitelesítési modulokat a vonatkozó ÁME-k által megengedett modulok közül (lásd az ÁME-k alkalmazására vonatkozó iránymutatások 4.2. pontját);
- › azonosítania kell az átadandó bizonyítékot annak bizonyítására, hogy az alrendszerek megfelelnek a követelményeknek;
- › létre kell hoznia az alrendszernek a vonatkozó szabályok (ÁME-k, nemzeti szabályok, egyéb uniós jogszabályok) követelményeinek való megfelelésének értékeléséhez felhasználandó műszaki dokumentációt; és
- › ki kell jelölnie a megfelelő megfelelőségértékelő szerveket (bejelentett, kijelölt, értékelő szervek);
- › ellenőriznie kell, hogy a megfelelőségértékelés eredményei és a megfelelőségértékelő szervek által szolgáltatott bizonyítékok elegendőek-e annak bizonyítására, hogy az alrendszerek és a jármű (típus) megfelelnek az alkalmazandó követelményeknek (különösen az (EU) 2016/797 irányelv alapvető követelményeinek);
- › össze kell állítania az alrendszerre vonatkozó EK-nyilatkozatokat az (EU) 2019/250 rendelet II. vagy III. melléklete szerint (a 2008/57/EC irányelv V. melléklete ismerteti a releváns időpont előtt engedélyezett alrendszerekre vonatkozó EK megfelelőségi nyilatkozatok tartalmát), és
- › össze kell állítania az EK-megfelelőségi nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációkat.

Az IC-k gyártójának:

- › a 2010/713/EU határozatból ki kell választania a használandó EK-hitelesítési modulokat a vonatkozó ÁME-k által megengedett modulok közül;
- › azonosítania kell az átadandó bizonyítékot annak bizonyítására, hogy az IC megfelel a követelményeknek;
- › létre kell hoznia az IC-nek a vonatkozó szabályok (ÁME-k, nemzeti szabályok, egyéb uniós jogszabályok) követelményeinek való megfelelésének értékeléséhez felhasználandó műszaki dokumentációt; és
- › ki kell jelölnie a megfelelő megfelelőségértékelő szervet (bejelentett szervek), és
- › össze kell állítani a vonatkozó EK-megfelelőségi/alkalmazhatósági nyilatkozatokat az (EU) 2019/250 rendelet I. mellékletének megfelelően, és
- › össze kell állítania az EK-megfelelőségi/alkalmazhatósági nyilatkozatokat kísérő dossziét.

A bejelentett szervnek:

- › végre kell hajtania az EK-hitelesítési eljárást;

- › ki kell adnia az IC-kre vonatkozó EK-megfelelőségi/alkalmazhatósági tanúsítványokat az (EU) 2019/250 rendelet V. melléklete alapján;
- › ki kell adnia a mobil alrendszerekre vonatkozó EK-megfelelőségi/alkalmazhatósági tanúsítványokat az (EU) 2019/250 rendelet V. melléklete alapján; és
- › össze kell állítania a dossziét az EK-tanúsítványokat kísérő dokumentumokkal együtt.

Az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkében meghatározott EK-hitelesítési nyilatkozat előírja, hogy az alrendszer megfeleljen az uniós jog és bármely vonatkozó nemzeti szabály követelményeinek. Ezért a bejelentett szerv az ÁME-k követelményeinek, a kijelölt szerv pedig a nemzeti szabályok követelményeinek megfelelési ellenőrzését végzi. Következésképpen a kijelölt szerv feladatai értelemszerűen megegyeznek a bejelentett szerv feladataival.

Egy már engedélyezett járműtípus változásai esetén a kérelmezőnek tájékoztatnia kell a megfelelésértékelő szervezetet, amely az alrendszernek a vonatkozó ÁME-k követelményeinek megfelelésére vagy a tanúsítványok érvényességére hatással lévő összes módosítás EK-típusvizsgálatához kapcsolódó műszaki dokumentációt őrzi, a 2010/713/EU határozat szerint. Azonban a kérelmező más megfelelésértékelő szervezetet is választhat a megváltozott járműtípushoz kapcsolódó hitelesítés elvégzéséhez.

A benyújtandó bizonyítékokra vonatkozó követelményeket az ÁME-knek és a nemzeti szabályoknak kell tartalmazniuk. Elegendő információt kell nyújtaniuk az egyes követelmények értékelési fázisairól (lásd pl. a 6. fejezetet és a LOC&PAS ÁME H. függelékének H.1. táblázatát, valamint az ÁME-k alkalmazására vonatkozó iránymutatások 4.3. szakaszát), meghatározva a szükséges dokumentáció típusát (pl. rajzok, számítások, szimulációk, vizsgálati előírások, vizsgálati jelentés stb.):

- › Az ÁME-k és nemzeti szabályok határozzák meg minden előírásra vonatkozóan a kérelmező által végrehajtandó kötelező demonstrációt (kialakítás felülvizsgálata, típusvizsgálat, stb.).
- › Más módszerek a nem kötelező dokumentumokat/információkat határozhatják meg és adhatnak alapot a megfelelés feltételezésére, például:
 - Iránymutatások (az ÁME-k és nemzeti szabályok számára)
 - Az NB-Rail által kiadott használati ajánlás (RFU), amely megtalálható a weboldalunkon:
<https://www.nb-rail.eu/official-documents>
 - Elfogadható megfelelési módok.

A követelménymeghatározási folyamat és a kapcsolódó bizonyítékok az engedélyért folyamodó kérelmező és/vagy a változást kezelő szerv felelősségi körébe tartoznak. A bejelentett és kijelölt szervezeteknek nincs hivatalos szerepe ebben a folyamatban, bár az e szerepeket betöltő vállalatok adhatnak információt a kérelmezőnek.

3.5.2.1. Az EK-tanúsítványok érvényessége

Az EK-hitelesítési eljárás célja, hogy bizonyítsa az alrendszer alkalmazandó követelményeinek teljesülését. Főként a megfelelésértékelő szervezetek által kiállított hitelesítési tanúsítványokon alapul. Amíg egy alrendszer típusvizsgálati hitelesítési tanúsítványa érvényes, a kérelmezők az alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatának létrehozásához szükséges egyik elemként használhatják fel.

A járműtípus-engedély főként a járművet képező alrendszerek típusvizsgálati tanúsítványain alapul. Azonban a járműtípus-engedély érvényessége független a tanúsítványok érvényességétől. Azokat a körülményeket, amelyek mellett a járműtípus-engedély már nem érvényes, a 3.3.2.2. és a 3.9. szakaszok tartalmazzák. Különösen az ÁME-k tartalmazhatnak átmeneti rendelkezéseket, amelyek hatással vannak a járműtípus-engedély érvényességére a kapcsolódó EK-tanúsítványok érvényességétől függetlenül.

A bejelentett szerv által kiadott tanúsítványok érvényességi/lejárati idejét (ha van ilyen) a vonatkozó ÁME-k és a 2010/713/EU határozat rendelkezései határozzák meg. Meg kell jegyezni, hogy a LOC&PAS és a WAG ÁME-k legutóbbi módosításaival a típusalkalmassági bizonyítványok érvényességére vonatkozóan külön

rendeletek kerültek meghatározásra, és az EK-hitelesítési bizonyítványok érvényességének szokásos 7/10 éves időtartama (a B fázis fogalma) már nem alkalmazható. A módosított ÁME-k alapján kiadott EK-tanúsítványok érvényességi ideje nincs meghatározva. Lásd még:

- › A mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME alkalmazásáról szóló útmutató 3.1.2. és 3.2.5. pontja
- › A teherkocsikra vonatkozó ÁME alkalmazására vonatkozó útmutató 3.1.2. és 3.5. pontja

A bejelentett szervezetek által kiállított tanúsítványokhoz kapcsolódó rendelkezések értelemszerűen a kijelölt szervezetek által kiállított tanúsítványoknál is alkalmazandók.

3.5.2.2. ISV-k használata

Lásd az ÁME-k alkalmazására vonatkozó, az Ügynökség honlapján elérhető útmutató 4.2.1. pontját (https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en).

3.5.2.3. Karbantartási dokumentáció

A járműtípus-engedély és a forgalombahozatali járműengedély folyamata, valamint a járművek későbbi használata (üzemeltetés és karbantartás) két különálló folyamat különböző rendelkezésekkel. Azonban néhány karbantartási dokumentum (pl.: karbantartási terv, karbantartási útmutatók) a járműtípus leírásának a része, és az adott típus járműveit tervezéskori üzemállapotban kell tartani használatkor. Az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció a jármű egész életciklusa során a tervezéskori üzemállapotának fenntartásához szükséges információkat tartalmazza.

A karbantartási dokumentációra vonatkozó követelményeket az ÁME-k tartalmazzák (pl. a LOC&PAS ÁME 4.2.12.3. fejezete).

3.5.3. 27. cikk: A nem megfelelő elemek korrekciója

Az (EU) 2018/545 rendelet lehetőséget biztosít az ÁME-knek és a nemzeti szabályoknak való meg nem felelés mérséklésére CfU létrehozásával. Ez a lehetőség azonban csak bizonyos esetekben alkalmazható.

Az ÁME-k, a nemzeti szabályok és más uniós jogszabályok kötelező szabályok, és az alrendszereknek és járműveknek meg kell felelniük a kötelező szabályokban meghatározott műszaki követelményeknek. A jogi keret a következő lehetőségeket irányozza elő a kötelező szabályban meghatározott követelménytől való eltérésre:

- a) Amikor a projektre az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke szerint az ÁME(-k) érintett követelménye(i) alóli mentesítés iránti kérelemnek helyt adnak;
- b) Az alkalmazandó ÁME-k hiányosságai esetén az (EU) 2016/797 irányelv 6. cikke értelmében; az ÁME módosításáig az Ügynökség által a Bizottság kérésére kiadott műszaki vélemény a megfelelés elfogadható eszközének minősül, és ezért a felülvizsgált ÁME elfogadásáig felhasználható a projektek értékelésére;
- c) Innovatív megoldások esetén az (EU) 2014/1302 rendelet 10. cikke és az (EU) 2013/321 rendelet 10a. cikke értelmében: az Európai Bizottság által kiadott pozitív vélemény a megfelelés elfogadható eszközének minősül;
- d) Ha az (EU) 2018/545 rendelet 27. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján a nem megfelelés enyhíthető (pl. a jármű ÁME-knek és/vagy nemzeti szabályoknak való megfeleltetése) bizonyos CfU-k alkalmazásával;
- e) Ha az engedélyezési határozat kivételes ideiglenes intézkedésként időben korlátozott CfU-kat tartalmaz, amennyiben az ÁME-knek és/vagy a nemzeti szabályoknak való megfelelést nem lehetett teljes mértékben bizonyítani az engedély kiadása előtt, és/vagy a nemzeti szabályok megkövetelik, hogy a kérelmező az (EU) 2018/545 rendelet 46. cikkének (6) bekezdése értelmében a megfelelésre vonatkozóan valószínű becslést készítsen, vagy

f) Az ÁME-k bizonyos feltételek teljesülése esetén eltérést engedélyezhetnek bizonyos műszaki követelményektől:

- Gördülőállomány-alrendszerek esetében: a 2015. január 1-je előtt üzembe helyezett, az EK-rendelet hatálya alá nem tartozó meglévő járművek korszerűsítése/felújítása, amennyiben az alapvető paraméter az ÁME-ben meghatározott teljesítmény szempontjából javul, és a módosítást irányító szervezet igazolja, hogy a megfelelő alapvető követelmények teljesülnek, és a biztonsági szint fennmarad, és amennyiben ésszerűen megvalósítható, javul (az (EU) 2014/1302 rendelet I. mellékletének 7.1.2.2a. szakasza és az (EU) 2013/321 rendelet I. mellékletének 7.2.2.3. szakasza);
- az (EU) 2013/321 rendelet 8., 8a., 8b. és 8c. cikkében meghatározott EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági nyilatkozattal nem rendelkező IC-k és/vagy
- A nem az összes funkciót, teljesítményt és kapcsolódási pontot megvalósító IC-k és alrendszerek (az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME követelményeinek részleges teljesítése), az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME 6.1.1.2. pontjában leírtak szerint.

Az alábbi bekezdések nem vonatkoznak erre a konkrét esetre, mivel a követendő eljárást az ÁME-k már meghatározzák.

Amennyiben a gyártó/kérelmező a nem megfelelőséget a projekt korai szakaszai óta ismeri (pl. az ügyfelével kötött szerződéses megállapodásból ered vagy a tervezési szakaszban azonosították), és arra nem terjednek ki a fenti a), b) vagy c) pontokban leírt esetek, a CfU kockázatcsökkentő intézkedésként való alkalmazása nem fogadható el. A kérelmezőnek élnie kell a jogi keret által biztosított bármely más lehetőséggel, különösen az (EU) 2018/545 rendelet 27. cikke (2) bekezdésének a) pontjában előírányozottal (járműtípus módosítása), vagy az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikke alapján kérnie kell az ÁME-k érintett követelményeinek alkalmazásának mellőzését, amennyiben ez megengedett.

Ha a megfelelőségértékelési eljárás során nem megfelelőségeket állapítanak meg, a kérelmezőnek főszabály szerint ki kell javítania azokat, és az (EU) 2018/545 rendelet 27. cikkének (1) bekezdése és 27. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján vissza kell állítania az alrendszert az ÁME-knek megfelelő állapotba, vagy kérnie kell az ÁME-k érintett követelményeinek alkalmazásának mellőzését. Amennyiben nem lehetséges:

- › az azonosított nem megfelelőségek javítása;
- › az ÁME-k vonatkozó követelményeinek alkalmazásának mellőzésének a kérelmezése, illetve
- › a hiányosságokra vagy innovatív megoldásokra vonatkozó eljárás követése a projektekre gyakorolt hatás miatt (a jármű és/vagy a járműtípus újratervezésének szükségessége, az újratervezéssel és az új konstrukció értékelésével kapcsolatos késedelmek és költségek, az ÁME alkalmazásának mellőzésére irányuló kérelem jóváhagyásának ideje stb.),

akkor az (EU) 2018/545 rendelet 27. cikke (2) bekezdésének b) pontja lehetővé teszi CfU alkalmazását a nem megfelelőség javítására, amennyiben ez megvalósítható (egyes nem megfelelőségek nem javíthatók ilyen módon) és kellően indokolt.

Ezt azokra az esetekre kell korlátozni, amikor a nem megfelelés nem volt ismert, és ésszerűen nem lehetett előre látni, és azt csak az EK-hitelesítési eljárás és/vagy engedélyezési eljárás utolsó szakaszaiban fedezték fel. Ez tipikusan a pályán végzett tesztelési kampány során feltárt nem megfelelőségek esete, amelyek a jármű működési kereteit befolyásoló intézkedések elfogadására köteleznek (pl. sebességhatárkorlátozás, a túlemelési hiány korlátozása, a több egységben való üzemelésre vonatkozó összeállítás korlátozása stb.)

Ha a CfU-kat az ÁME-knek és/vagy a nemzeti szabályoknak való nem megfelelés enyhítésére használják, a kérelmezőnek a kérelemhez az egyablakos rendszeren keresztül csatolt dokumentációban meg kell adnia a nem teljesített követelmények és/vagy azon követelmények leírását, amelyeknek való megfelelését nem lehetett teljes mértékben bizonyítani, valamint az enyhítő intézkedésként azonosított CfU-kat, beleértve a

köztük lévő kapcsolatokat is. Korlátozott időtartamú CfU esetén a kérelmezőnek be kell nyújtania a hiányzó bizonyíték átadásának tervezését is.

A megfelelőségértékelő szervek értékelik a javasolt CfU-t, és megerősítik, hogy a nem megfelelőség és bármely kapcsolódó kockázat csökkentésre került, ami azt jelenti, hogy:

- › a jármű megfelel az ÁME-k és/vagy a nemzeti szabályok követelményeinek, amikor a CfU-t alkalmazzák, és
- › a CfU nem befolyásolja negatívan az alapvető követelményeket.

Az értékelések eredményeit egyértelműen szerepeltetni kell az értékelési jelentésekben, különösen a követelménymeghatározási folyamatot lefedő értékelési jelentésben.

Korlátozott időtartamú CfU esetén a kérelmező feladata, hogy a járműtípus-engedélyben szereplő határidő előtt bemutassa a szükséges bizonyítékokat. A kiadott járműtípus-engedély a lejárat dátumát követően már nem érvényes. Hasonlóképpen, a járműtípusnak megfelelően kiadott, időbeli korlátozással rendelkező járművek forgalomba hozatali engedélyei is ugyanilyen időbeli korlátozással rendelkeznek, és a járműtípus-engedély lejáratát követően már nem lesznek érvényesek.

3.6. 5. fejezet - 4. szakasz: A kérelem benyújtása

A folyamat leírását lásd az 4. szakasz folyamatábráján a 4. szakaszban.

3.6.1. 28. cikk: Bizonyíték összeállítása a kérelemhez

Az alrendszerek EK-hitelesítési nyilatkozatát az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkében meghatározottak szerint létrehozó kérelmezőnek (egy mobil alrendszer forgalomba hozataláért folyamadó kérelmezőnek):

- › ki kell állítania az alrendszer(ek) EK-hitelesítési nyilatkozatát, beleértve az egyéb alrendszerekkel való kapcsolatra vonatkozó feltételeket; és
- › teljes felelősséget kell vállalnia az alrendszerért.

Az EK-hitelesítési nyilatkozat az alrendszer szintjén jön létre, ezért a folyamat egy közbenső dokumentuma, amely járműtípus-engedélyhez és/vagy forgalombahozatali járműengedélyhez vezet.

Ez a megközelítés lehetővé teszi a mobil alrendszer forgalomba hozatalát engedélyezési igény nélkül.

Azonban nem használható a mobil alrendszer addig, amíg nem képezi az engedélyezett jármű/járműtípus részét. Az alrendszernek az ahhoz a rendszerhez való kapcsolódási pontjai hitelesítését előíró (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (3) bekezdése csak az ÁME-ben meghatározott tételek ellenőrzését írja elő. Ebből következik, hogy amennyiben az ÁME-k teljes körűen nem határozzák meg a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző rendszert- gördülőállományt, az nem a műszaki összeférhetőség és az alrendszerek közötti biztonságos integráció teljes körű ellenőrzése, hanem csupán az ÁME-k által előírtak ellenőrzése.

A műszaki összeférhetőség és a két alrendszer közötti biztonságos integráció teljes ellenőrzése később következik, amikor az alrendszerek egyben vannak és egy járművet alkotnak.

Bár a járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély a mobil alrendszerek EK-hitelesítési nyilatkozatát követő szakasz, az engedélyezési dokumentáció főként az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációban található meg.

A „Blue Guide⁽⁶⁾” (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:C:2022:247:TOC>) a 4.1.1. pontjában határozza meg, miként bizonyíthatja be egy gyártó az alapvető követelményeknek való megfelelést, amely értelemszerűen az alrendszerekre és járművekre vonatkozik. Kiegészíti az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikkének (4) bekezdésében és az (EU) 2016/797 irányelv IV. mellékletének 2.4. pontjában található „alrendszerre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozattal összefüggő műszaki dokumentáció” által érintett tartalomjegyzéket (lásd a jelen dokumentum 3.11.1.6. pontját).

⁶ A Bizottság közleménye *Útmutató a termékekre vonatkozó uniós szabályozásról 2022 (2022/c 247/01)*

3.6.2. 29. cikk: A kérelmet kísérő dokumentáció összeállítása**3.6.2.1. Új engedély vagy az alkalmazási terület kiterjesztése**

Új engedély vagy az alkalmazási terület kiterjesztése esetén a kérelmezőnek a meglévő teljes kísérő dokumentáció mellett további releváns dokumentációt kell biztosítania (pl. az új engedély dokumentációjának ki kell terjednie a jármű módosított részeire és azoknak a jármű változatlan részeire gyakorolt hatásaira; az alkalmazási terület kiterjesztésére vonatkozó dokumentációnak a kiterjesztett alkalmazási terület tekintetében ki kell terjednie az alkalmazandó követelményekre – ÁME-kre és nemzeti szabályokra –, valamint a jármű és a hálózat közötti műszaki összeegyeztethetőségre). Ez a meglévő dokumentáció kiegészítő dokumentációjának tekintendő és nem annak, hogy a kérelmezőnek az előző engedélyezési eljáráshoz használt összes dokumentációt biztosítania kell.

Az elvégzendő értékelések hatályát a változás által érintett és/vagy az alkalmazási felhasználási területen alkalmazandó szempontokra (pl. ÁME-k, nemzeti szabályok stb.) kell korlátozni. Ha azonban az engedélyező szervezet az új engedélyben/az alkalmazási terület kiterjesztésében érintett alkalmazási területre vonatkozóan megállapítja vagy a nemzeti biztonsági hatóságtól tájékoztatást kap arról, hogy a korábbi engedély miatt megörökölt kötelező szabályoknak (azaz ÁME-knek, nemzeti szabályoknak, egyéb uniós jogoknak) esetleg nem felel meg, a kérdést tovább vizsgálják, és a szükséges intézkedéseket eseti alapon hozzák meg (pl. pl. megbeszélés a korábbi engedélyt kiadó engedélyező szervvel, a kiadott járműtípus-engedély módosítása vagy frissítése, illetve az (EU) 2016/797 irányelv 26. cikke szerinti felfüggesztés/visszavonás).

3.6.3. 30. cikk: Kérelem tartalma és teljessége

A kérelem űrlapjának dokumentált bizonyítékot kell tartalmaznia legalább az (EU) 2018/545 rendelet I. mellékletében meghatározott elemekre vonatkozóan (lásd még: 3.11.1. pont és különösen a 3.11.1.6. pont).

A 2008/57/EK irányelv szerint vagy előtte engedélyezett járműtípusok esetében (az ÁME-k hatálya nincs kiterjesztve) az eredeti dokumentációhoz adandó információk az összes paraméterre alkalmazandó nemzeti szabályokat is magában foglalják.

Ezenkívül, ha az Ügynökség az engedélyező szerv, a kérelmezőket arra kérjük, hogy töltsék ki és csatolják a kérelemhez csatolt dossziéhoz a következő dokumentumokat:

- › TEM_VEA_060 értékek az ERATV paraméterek esetében: kiegészítő információ az ERATV paraméterek értékeihez:

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

Kérjük, vegye figyelembe, hogy az új engedélyezést követő típusok/változatok és az alkalmazási terület kiterjesztését követő típusok/változatok esetében csak az érintett ERATV-paraméterekkel kapcsolatos információkat kell kitölteni.

Bár a sablon kérelmezők általi használata nem kötelező, a sablon kitöltése egyben az (EU) 2018/545 rendelet I. mellékletének 18.13. pontjában előírt információk benyújtására vonatkozó jogszabályi kötelezettség teljesítésének is minősül.

Az űrlapon szereplő információkat az érintett bejelentett szervezeteknek felül kell vizsgálniuk annak értékelése céljából, hogy a mobil alrendszerek megfelelnek-e az ÁME-k követelményeinek. A bejelentett szervezetek általi ellenőrzés nem kötelező. Mivel azonban a bejelentett szervezetek felelősek a típusvizsgálati tanúsítvány(oka)t kísérő dokumentáció(k) elkészítéséért, a legjobb (idő/költség szempontjából leghatékonyabb) helyzetben vannak ahhoz, hogy kétszer is ellenőrizzék, hogy a kérelmező által szolgáltatott információk összhangban vannak-e az általuk elkészített dokumentációval, az elvégzett értékelésekkel és az értékeléshez felhasznált dokumentumokkal.

A bejelentett/kijelölt szerv(ek) felülvizsgálatának annak ellenőrzésére kell irányulnia, hogy a kérelmező által bejelentett értékek és az értékeket tartalmazó dokumentumokra való hivatkozások összhangban vannak-e az EK-hitelesítési eljárás során végzett ÁME(-k) követelmények megfelelőségértékelésének eredményeivel, beleértve az értékeléshez használt dokumentumokat.

A bejelentett szervek által végzett ellenőrzés eredményei bármilyen más formában is megjelenhetnek (pl. az EK-hitelesítési bizonyítványokat kísérő dossziében külön fejezetben).

- TEM_VEA_061 linkek az ERADIS-hoz az EK-tanúsítványok és EK-nyilatkozatok tekintetében: kiegészítő információk az egyablakos rendszerbe feltöltött EK-hitelesítési tanúsítványokhoz, EK-megfelelőségi tanúsítványokhoz, EK-hitelesítési nyilatkozatokhoz és EK-megfelelőségi nyilatkozatokhoz:

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

- TEM_VEA_062 a jármű használatának feltételei és egyéb korlátozások: az egyablakos rendszerben található kérelmezési űrlapon leírt CfU-t kiegészítő információk (a kódolt és nem kódolt korlátozások tekintetében):

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

E sablonok használata a kérelmezők számára nem kötelező.

3.6.4. 31. cikk: Engedélyezési kérelem benyújtása az egyablakos rendszerben

Az összes járműengedélyezési kérelmet az (EU) 2016/796 rendeletben hivatkozott egyablakos rendszerben kell benyújtani, függetlenül attól, ki lesz az engedélyező szerv. Ebbe azok a járművek is beletartoznak, amelyek az (EU) 2016/797 irányelv hatálya alá tartoznak, de az ÁME-k nem érintik (és nincs is tervben) (például villamos vasutak, metrikus nyomtávok) azoknak a villamos vasutaknak a kivételével, amelyeknél az (EU) 2016/797 irányelv lehetővé teszi a tagállamoknak, hogy egyedi eljárást határozzanak meg.

A kérelmezőnek az egyablakos rendszeren keresztül kell benyújtania a járműtípus-engedélyre és/vagy forgalombahozatali járműengedélyre irányuló kérelmét, az elektronikus formanyomtatvány segítségével, illetve ki kell választania az engedélyező szervet, amennyiben az alkalmazási terület egy tagállamra korlátozódik.

Ha a tagállam a villamos vasutak engedélyezése tekintetében követendő egyedi engedélyezési eljárást (amennyiben ezt az (EU) 2016/797 irányelv lehetővé teszi) előíró nemzeti szabályokat fogadott el, az Ügynökség nem vesz részt az engedélyezési eljárásban.

Amikor az alkalmazási terület több mint egy tagállamra vonatkozik, az egyablakos rendszer az Ügynökséget választja engedélyező szervnek alapértelmezés szerint. Ha az alkalmazási terület egy tagállamra korlátozódik, a kérelmező kiválaszthatja az engedélyező szervet. Utóbbi esetben csak az Ügynökséget és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságot fogja az egyablakos rendszer javasolni a kérelmezőnek.

A kiválasztás után és a kérelem benyújtásának pillanatától a kérelmező nem változtathat az engedélyező szervre vonatkozó választásán, kivéve, ha a kérelmező törli eredeti kérelmét és új kérelmet nyújt be egy másik engedélyező szervnek. Ebben az esetben a kérelmezőnek újra kell kezdenie a teljes engedélyezési eljárást.

Csak a kérelmező törölhet kérelmet. Az engedélyező szervnek (pozitív vagy negatív) döntést kell hoznia, amikor az egyablakos rendszerben nyújtanak be kérelmet.

Ha a tagállam nem mentesül az (EU) 2016/797 irányelv hatálya alól, és így nem fogadott el egyetlen konkrét nemzeti engedélyezési eljárást a villamos vasutak tekintetében, az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke alkalmazandó. A kérelmező így az egy tagállamra korlátozódó alkalmazási terület esetében az Ügynökséget vagy a nemzeti biztonsági hatóságot választhatja. Azonban ebben az esetben az ÁME-k nem alkalmazandók, csak a nemzeti szabályok, így az engedélyező szerv által a szabályokra kiterjedő értékelés része az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok általi értékelésben teljes körűen szerepel.

Típusmegfelelőségi engedély esetében előnyös, ha az engedélyező szerv ugyanaz, aki a járműtípus-engedélyt kiállította, mivel jobb helyzetben lehet az (EU) 2018/545 rendelet II. mellékletében leírt ellenőrzések elvégzésére (pl.: a típushoz kapcsolódó ÁME-k alóli felmentés, a meglévő típusengedély érvényessége, stb.).

A kérelmet időben be kell nyújtani, amikor a kérelmező járműtípus-engedélyért és/vagy forgalombahozatali járműengedélyért folyamodik. A kérelmezőnek figyelembe kell vennie, hogy az (EU) 2018/545 rendelet 34. cikkében meghatározott maximum határidők meghosszabbíthatók, ha a kérelem teljességének ellenőrzésekor kiderül, hogy hiányzó információk vannak, vagy megalapozott gyanú merül fel (és a határidő meghosszabbításáról egy kellően rögzített megállapodás jön létre a kérelmezővel).

A projekt tervezésekor a járműtípus-engedélyért és/vagy forgalombahozatali járműengedélyért folyamodó kérelmezőnek figyelembe kell vennie, hogy a kiállított engedély csak egy mérföldkő és vannak további szempontok, amelyeket figyelembe kell venni a jármű tervezett használata előtt. A kérelmezőnek az alábbi tényezőket kell figyelembe vennie a tervezéskor a kérelem benyújtásának tekintetében:

- › A teljesített (ha történt ilyen) előzetes kötelezettségvállalás mértéke;
- › A kérelem benyújtásának és az engedélyező szerv későbbi értékelésének határideje;
- › A kérelem összetettsége és/vagy bizonytalanságai; és
- › Az ellenőrzésekhez szükséges további idő az engedélyezett járművek használata előtt (engedély ellenőrzése, bejegyzés, útvonal kompatibilitás, valamint azon vonatba való beépítése, amelyben működtetni kívánják; lásd: (EU) 2016/797 irányelv 23. cikk).

Az egyablakos rendszer egyedi azonosító számot rendel hozzá (V-YYYYMMDD-XYZ a jármű és/vagy járműtípus engedélyezése iránti kérelmek esetében, P-YYYYMMDD-XYZ az előjegyzésre vonatkozó kérelmek esetében).

3.7. 6. fejezet - 5. szakasz: A kérelem feldolgozása

A folyamat leírását lásd az 5. szakasz folyamatábráján a 4. szakaszban.

3.7.1. 32. cikk: Kérelem teljességének ellenőrzése

Az (EU) 2018/545 rendelet egyértelműen különbséget tesz a teljességi ellenőrzés és az értékelés között. Az értékelés megkezdése nem lehetséges, ha a kérelmet korábban nem nyilvánították teljesnek, azaz a rendelet I. mellékletében szereplő minimális tartalom (lásd 3.11.1 pont) megtalálható az egyablakos rendszer könyvtárában.

Hiányzó, nem releváns vagy helytelen tartalmú dokumentumok (pl. van EK-tanúsítvány, de az nem felel meg az értékelt járműtípusnak), lejárt tanúsítványok stb. esetén a kérelem nem nyilvánítható teljesnek, és az értékelési szakasz nem kezdődhet meg.

A teljesség ellenőrzése magában foglalja annak ellenőrzését, hogy a szükséges dokumentumok rendelkezésre állnak-e a kérelemhez csatolt fájlban az egyablakos rendszerben, és hogy a dokumentumokból nem hiányzik-e lényeges tartalom, azaz tartalmazzák-e azt, amit kell, és azt a szükséges részletességgel tartalmazzák-e.

A dokumentumok tartalmának részletes értékelését az értékelési szakaszban kell elvégezni. Ha az értékelők a dokumentumok (részletes) tartalmával kapcsolatos kérdéseket vetnek fel a teljességi ellenőrzés során, a kérelmet továbbra is teljesnek lehet nyilvánítani, és ezeket a kérdéseket nyitva hagyni az értékelési szakaszra.

3.7.2. 33. cikk: Kérelem visszaigazolása

A kérelem kézhezvételének automatikus visszaigazolásában szerepel, hogy a kérelem kézhezvételének ideje az összes érintett hatóság esetében közös első munkanap. Az egyablakos rendszer a dátumot a munkaszüneti napokra vonatkozó, az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok által a rendszerbe bevitt, az alkalmazási területre vonatkozó, rendelkezésre álló információk alapján számítja ki.

A kérelem beérkezésének automatikus visszaigazolásáról az egyablakos rendszer értesíti a kérelmezőt, az engedélyező szervet és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságokat.

3.7.3. 34. cikk: A kérelem értékelésének határideje

Az egyablakos rendszer a határidőt az Ügynökség és az érintett nemzeti biztonsági hatóságok által a felhasználási területre vonatkozóan megállapított első közös munkanap és a jogi időkeretek alapján számítja ki. Ha a határidő nem munkanapra (pl. hétfővégre) esik, az a következő rendelkezésre álló munkanapra tevődik át. Kérjük, vegye figyelembe, hogy ezt a műveletet nem automatikusan hajtja végre az egyablakos rendszer, hanem szükség van az engedélyező szerv manuális beavatkozására (az érintett kérelem esetében az OSS platform manuális aktualizálására).

Az (EU) 2018/545 rendelet 34. cikkében meghatározott határidőt a feladatokra és a nem a célidőkre vonatkozó maximális határidőként kell elismerni. A résztvevő feleknek igyekezniük kell szükségtelen késedelem nélkül teljesíteniük a feladataikat.

Az engedélyező szerv az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal együtt felfüggesztheti a kérelmet, ha a megadott információk az (EU) 2018/545 rendelet 34. cikkének (4) bekezdése értelmében hiányosak. A kérelem értékelése (és az értékelésre rendelkezésre álló 4 hónapos határidő) akkor kezdődik, amikor a kérelmező benyújtotta az összes hiányzó információt.

Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok az értékelés során saját maguk részére kérhetnek további információkat és pontosításokat, beleértve a nem megfelelés bármely esetét. Ezeknek a kérelmeknek:

- › Mindig meg kell határozniuk a válasz határidejét (a témakör összetettségének megfelelően); és
- › Nem szabad felfüggeszteniük az értékelés határidejét, kivéve, ha megalapozott gyanúuk vagy azok része megakadályozza az értékelés folytatását.

Ez egy olyan mechanizmus, amely lehetővé teszi, hogy a kérelmező további bizonyítékokat nyújtson (az értékelés alatt azonosított problémák megoldására) az értékelés határidejének felfüggesztése nélkül. Ez eltér az indokolt kétségek esetétől, amelyek esetében az engedélyező szervezet meghosszabbíthatja az értékelés időtartamát, ha a kérelmezővel megfelelően dokumentált megállapodás van érvényben (lásd a 3.7.11. szakaszt).

Az engedélyező szervnek és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságoknak a lehető legkonkrétabbnak kell lenniük, hogy segíteni tudjanak a kérelmezőnek a válaszban elvárt részletességi szint megértésében anélkül, hogy intézkedéseket szabnának ki.

Ahhoz, hogy a kérelmező írásbeli válasza elfogadható legyen, alkalmasnak kell lennie kinyilvánított aggályok elosztatására és annak bemutatására, hogy a javasolt intézkedések eleget fognak tenni az előírásoknak. Új és/vagy átfogalmazott szövegnek kell szerepelnie benne a kérelem nem elfogadható részének helyettesítésére, kifejtve, miként foglalkozik az azonosított hiányosságokkal. A kérelmező továbbá lényeges alátámasztó információkat adhat, valamint a kérelemben szereplő szöveget módosíthatja/kiegészítheti. Ha az engedélyező szerv és/vagy az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok nem értenek egyet a javasolt intézkedésekkel és/vagy határidőkkel, azonnal fel kell venniük a kapcsolatot a kérelmezővel a probléma megoldásához.

3.7.4. 35. cikk: A kérelem értékelése alatti kommunikáció

3.7.5. 36. cikk: A kérelem értékelésére vonatkozó információk kezelése

Az egyablakos rendszerben kötelezően tárolandó dokumentumokon kívül a rendszerben archiválhatók a közbenső munkadokumentumok, beleértve a kérelmezővel folytatott informális levelezést is.

3.7.6. 37. cikk: Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok közötti együttműködés a kérelem értékelésének tekintetében

3.7.6.1. Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok közötti együttműködés

Az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságoknak figyelembe kell venniük a nemzeti szabályok besorolását, valamint az (EU) 2016/797 irányelv 14. cikkének (10) bekezdésében (valamint a cikkben hivatkozott végrehajtási jogi aktusban) hivatkozott kölcsönös elfogadást, és a szükséges szabályokat az (EU) 2018/545 rendelet 37. cikkének (1) bekezdése szerint hatályba léptetniük. Ez annak elkerüléséért történik, hogy az érintett tagállamokkal és alkalmazási területtel egyenértékűnek osztályozott nemzeti szabályok értékelései ne ismétlődjenek.

Az egyenértékű nemzeti szabályok vonatkozásában az érintett alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságoknak a kölcsönös elfogadás elvét kell alkalmazniuk az (EU) 2018/545 rendelet III. mellékletében felsorolt alábbi szempontok értékelésénél: 5. pont, 6. pont, 7. pont, 9. pont, 10. pont, 12. pont és 13. pont.

A szabályoknak figyelembe kell venniük:

- › A szempontok logikai csoportosítását és az értékelendő nemzeti szabályokat, azaz egy konkrét témakör értékelésénél segítség lehet;

- › A kérelmező által biztosított dokumentáció nyelvét a fordítási igény csökkentése céljából; és
- › A munkamennyiség szétosztását és egyéb tervezési szempontokat.

A szabályoknak meg kell határozniuk legalább:

- › Abban az esetben, ahol egy paraméter egyenértékű nemzeti szabályokkal való értékelését több alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóság is osztja, mely alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóság felelős az értékelés különböző szempontjaiért; és
- › Az értékelések tervezését és koordinációját.

A szabályokat dokumentálni kell, illetve az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságoknak egyet kell érteniük, valamint közölniük kell a kérelmezővel és az engedélyező szervvel az egyablakos rendszerben.

Az Ügynökség véleménye az engedélyező szerv szerepében eltérhet a nemzeti biztonsági hatóságok által az alkalmazási területre javasolt CfU-k kapcsán, különösen, ha a javasolt CfU-k nem kapcsolódnak a jármű CfU-jához vagy más típusú korlátozáshoz, és dönthet úgy, hogy azokat észrevételek, megjegyzések stb. formájában a kiadott engedélybe foglalja, vagy egyáltalán nem foglalja bele a kiadott engedélybe. Ebben az esetben az Ügynökség konzultál és egyeztet az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal, mielőtt meghozná végleges határozatát és kiadná a járműtípus-engedélyt. A CfU-ra vonatkozó további útmutatás a 3.3.8. pontban található.

3.7.6.2. A hálózatok kizárása az alkalmazási területből

Ha az engedélyező szervezet döntése a hálózatoknak az alkalmazási területből való kizárását eredményezi a kérelemhez képest az alkalmazási területre vonatkozó, az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (7) bekezdésében említett nemzeti biztonsági hatóság által végzett negatív értékelést követően, és a kérelmező egy későbbi szakaszban (az engedély kiadását követően) kielégítő bizonyítékokat tud benyújtani, akkor új kérelmet küldhet az Ügynökségnek, amelyben az alkalmazási terület kiterjesztését kéri.

3.7.6.3. A Svájci Szövetségi Közlekedési Hivatal által kiadott engedélyek elismerése

Az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti, a vasúti és közúti áru- és személyszállításról szóló megállapodás (LTA), amelyet a Közösség/Svájc Belföldi Szállítási Bizottság (ITC) 1/2013 határozata módosított, rendelkezik a 2008/57/EK irányelvvel összhangban kiadott alrendszerek és járművek üzembe helyezési engedélyeinek kölcsönös elismeréséről.

Az (EU) 2020/700 irányelvvel módosított (EU) 2016/797 irányelvet átvevő uniós tagállamok és Svájc közötti kapcsolatokban a 2008/57/EC irányelv szerinti engedélyek kiadása 2020. június 16-ig, illetve 2020. október 31-ig maradt érvényben. Az ezen időpontokig kiadott engedélyek azután is érvényesek maradnak, azokkal a feltételekkel, amelyek mellett kiadták őket.

Svájc 2019. december 1. óta alkalmazza az (EU) 2016/797 irányelv lényegi rendelkezéseit (a svájci vasúti rendelet alapján). Emellett az LTA-keretrendszert az ITC számos határozata egészítette ki (az 1/2020., 2/2020., 2/2021. és 1/2022. sz. határozattal módosított 2/2019. sz. határozat). Ezek a határozatok átmeneti intézkedéseket állapítanak meg, amelyek 2019. december 13-tól alkalmazandók, és az (EU) 2018/545 rendeletet az LTA keretrendszer I. mellékletébe foglalják bele, az (EU) 2016/797 irányelv Svájcban alkalmazandó lényegi jogi rendelkezéseinek listájával együtt.

További részletek az Ügynökség azon lehetőségeiről és feltételeiről, hogy az Ügynökség elismerje a svájci nemzeti biztonsági hatóság által kiadott engedélyeket és kezelje azokat a kérelmeket, amelyek alkalmazási területén Svájc is szerepel, az ERA1209/047 dokumentumban található, amely elérhető az Ügynökség honlapján:

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

3.7.7. 38. cikk: A kérelem értékelése

3.7.7.1. Megalapozott bizonyosság

A megalapozott bizonyosság egy jogi fogalom, amelyet főként pénzügyi és könyvvizsgálati területen használnak. A járműengedélyezés esetében is fontos alkalmazni, mivel inkább eljárásközpontú ellenőrzésről van szó, mint részletes értékelésről. Bár az engedélyező szervnek és az alkalmazási terület nemzeti biztonsági

hatóságainak meg kell bizonyosodnia, hogy a kérelmező és a kérelmezőt támogató jogalanyok teljesítették-e feladataikat, nem kell abszolút bizonyossággal megállapítaniuk, hogy ez a helyzet áll fenn. Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület nemzeti biztonsági hatóságai által a megalapozott bizonyosság eléréséhez előírt kötelezettségvállalási szintnek arányosnak kell lennie és figyelembe kell vennie:

- › az engedélyezett járművel/típussal kapcsolatos összetettség és kockázat (az engedélyezett műszaki jellemzők vagy a műszaki jellemzők változásai tekintetében);
- › a kérelmező által nyújtott bizonyíték és dokumentáció minőségét;
- › a hasonló műszaki jellemzőkkel és/vagy hasonló alkatrészekkel rendelkező járművekkel kapcsolatos műszaki és üzemeltetési kérdésekben szerzett tapasztalatok, amelyek relevánsak lehetnek; és
- › a kérelmező iránti bizalmat a tárgyalások tapasztalatai alapján, stb.

A részletes értékeléseket a megfelelőségértékelő szervezetek végzik, így nem szükséges, hogy az engedélyező szerv és az alkalmazási terület nemzeti biztonsági hatóságai megismételjék ezeket az értékeléseket. Az észszerű bizonyosság elérése során az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok elkerülik a párhuzamos munkavégzést a különböző érintett értékelők között.

A kérelmezőt támogató jogalanyok olyan szervezetek, amelyek jelentősen hozzájárulnak annak biztosításához vagy igazolásához, hogy a járműtípus vagy az engedélyezett járműtípus megfeleljen az alapvető követelményeknek. Lehetnek többek között: kérelmező/kérelmezők, akik a járművet és/vagy járműtípust alkotó alrendszer vagy alrendszerek forgalomba hozatalát végezte, bejelentett szervek, kijelölt szervek, értékelő szervek, vállalkozók és alvállalkozók.

3.7.7.2. Értékelés hatálya

Elfogadható biztosítékként, hogy a kérelmező és a kérelmezőt segítő jogalanyok teljesítették kötelezettségeiket és feladataikat, az engedélyező szervnek és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságoknak meg kell bizonyosodniuk:

- › a kérelmező és a támogató jogalanyok által követett folyamat hatékonyságáról; és
- › A kérelmező által biztosított dokumentáció egységességéről, teljességéről és fontosságáról.

Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok által végrehajtandó értékelés követelményei az (EU) 2018/545 rendelet II. és III. mellékletében kerülnek meghatározásra (a rendelet 39. és 40. cikkének megfelelően). A kérelem különböző részei az ellenőrzés különböző megközelítéseit teszik szükségessé, amely tartalmazhatja:

- › A kérelem teljes? A kérelmező feltüntetett mindent, amiről azt állítja?
- › A meghatározott követelményeket kifejezetten betartották? Ez magában foglalja az aláírókra és a dokumentum felépítéseire vonatkozó követelményeket az uniós jogi követelményeknek megfelelően az EK-hitelesítési nyilatkozathoz hasonló tételek vonatkozásában.
- › A kérelem elemei az érvényességi időszakaikon belül vannak? A kérelem számos szempontjának korlátozott érvényességi ideje van, például a megfelelőségértékelő szervezetek akkreditációja, az EK-tanúsítványok érvényessége, stb.
- › A kereszthivatkozás megfelelő? A kérelmek összetett dokumentumok és nem szokatlan, hogy a tanúsítványokat a kérelem egyik részében aktualizálják, míg a másokban nem. Ha léteznek az előzetes kötelezettségvállalásnak referenciatételei, a kérelem megfelel nekik?
- › A kiválasztott szabályok és az engedélyezési eset megválasztása érvényes? Fontolja meg, hogy a szabályok köre megfelel-e azzal, ahogyan a kérelemben használják. Helyébe léptek? Az alkalmazandó kötelező szabályok meg nem felelése megfelelő módon van kezelve és vannak a kapcsolódó kockázatokat átfogóan ellenőrizni képes alternatív megoldások?

Vegye figyelembe, hogy egy szabály nem megfelelősége esetén az engedélyező szerv/alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok feladata, hogy az alternatív megoldásokat (ha vannak) kiértékelje; az értékelő szerv eredményeit figyelembe kell venni, de az értékelő szerv nem

dönthet az alkalmazandó alternatív megoldásokról. Lásd még: jelen iránymutatás 3.5.7. szakaszát az (EU) 2018/545 rendelet 27. cikkéhez („A nem megfelelő elemek korrekciója”) kapcsolódóan.

- › Adott esetben a létező járműtípus még mindig releváns és rendelkezik érvényes járműtípus-engedéllyel? Erre a járműtípusra alkalmazandó szabványok és szabályok változásai, valamint a kérelem által érintett járműtípus jellemzőinek különbségei lehetnek hatással az alapból használt járműtípussal ellentétben.
- › A folyamatokat megfelelően alkalmazzák? Ez a folyamatok meghatározott elemeinek és a helyes jogalanyok részvételének megfontolását írja elő. Az értékelőnek tudomásul kell vennie, hogy például a kockázatértékelési folyamatra irányuló kérelem több ésszerű eredményhez vezethet, és hogy a benyújtást nem szabad elutasítani, amennyiben a tervezett következtetések e körben igazolhatók.
- › Van bizonyíték a kijelentések alátámasztására? Például, ha egy szabály/szabvány betartását bejelentették, az értékelő dönthet úgy, hogy felülvizsgálja a szabály által előírt értékelési módszertanra vonatkozó alátámasztó bizonyítékok teljességét, ami annak mutatója, hogy az értékelési eljárásokat helyesen alkalmazták-e (pl. ha típusvizsgálatot írnak elő, akkor az alátámasztó típusvizsgálati jelentésnek kell rendelkezésre állnia, lásd az ÁME-k alkalmazására vonatkozó iránymutatások 4.3. szakaszát).

Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok:

- › nem ismételtetik meg vagy végezhetik el párhuzamosan más szervek munkáját (pl.: bejelentett szerv, kijelölt szerv, értékelő szerv); és
- › nem használhatják az engedélyezési folyamatot a megfelelőségértékelő szervezetek hatáskörének ellenőrzésére vagy értékelésére.

Ha az alkalmazási terület érintett nemzeti biztonsági hatósága vagy az engedélyező szerv tudomást szerez arról, hogy a megfelelőségértékelő szervek által végzett munkát nem megfelelőnek tartja, akkor az adott megfelelőségértékelő szerv által végzett hitelesítési és értékelési folyamat egyes részeire magasabb szintű ellenőrzést alkalmazhat.

3.7.8. 39. cikk: A kérelem értékelése az engedélyező szerv által

3.7.8.1. A követelménymeghatározás alkalmazott módszertanának ellenőrzése (csak akkor alkalmazandó, ha nem szabványosított módszertan)

A követelménymeghatározás módszertanát illetően az engedélyező szervnek értékelnie kell a kérelmező által a követelmények meghatározására alkalmazott módszertant, amennyiben az nem szabványosított módszertan. Az alkalmazott követelmények rögzítésének az engedélyező szerv által elvégzendő ellenőrzésének az (EU) 2018/545 rendelet II. mellékletében meghatározott kritériumokat kell követnie. Lásd a 3.11.2.1. szakaszt.

3.7.8.2. A követelménymeghatározás alkalmazott módszertanából származó bizonyíték teljességének, jelentőségének és egységességének ellenőrzése

Az engedélyező szervnek és az alkalmazási terület érintett nemzeti biztonsági hatóságainak magas szintű ellenőrzést kell végezniük⁷ (azaz a követelmények meghatározására használt módszertanból származó bizonyítékok teljességének, relevanciájának és konzisztenciájának ellenőrzését).

Nincs tervben, hogy az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok a kérelmező által végzett követelménymeghatározást/kockázatértékelést támogató összes

⁷ A magas szintű és alacsony szintű kifejezéseket általában szisztematikus működtetés konkrét céljainak osztályozására, körülírására és kihangsúlyozására használják. A magas szintű ellenőrzések olyan értékelésekre utalnak, amelyek jellegüket tekintve absztraktabbak és általános célokhoz és szisztematikus jellemzőkhöz kapcsolódnak. Az alacsony szintű ellenőrzések sajátosabb egyéni értékeléseket tartalmaznak a részletekre összpontosítva.

bizonyítékot kimerítően ellenőrizték nem biztonsággal kapcsolatos szempontokból, amelyekre vonatkozóan az értékelő szerv nem végez független értékelést.

Szerepe sokkal rendszerszerűbb, a kérelmező által a követelmények meghatározásához követett folyamatra összpontosít és teljesíti a követelményeket; ennek érdekében az engedélyező szerv részletesen ellenőrizheti az egyes támogató bizonyítékot. Az (EU) 2018/545 rendelet II. és III. mellékletében meghatározott ellenőrzések alapossága és mértéke. További részletek a 3.3.1.9., 3.11.1.4. és 3.11.2.1. pontban találhatók.

3.7.8.3. Tapasztalati visszajelzés

Az engedélyező szerv ellenőrzi, hogy az (EU) 2018/545 rendelet 8. cikkének (2) bekezdése szerint van-e releváns információ (lásd 3.2.8.1 pont), és azt a rendelet II. mellékletében meghatározott szempontokon túlmenően figyelembe veszi az értékelés során. Ha a tapasztalati visszajelzésekkel kapcsolatban problémák merülnek fel, azokat a problémánaplóban kell rögzíteni, lásd a 3.7.10. szakaszt. Ez biztosítja, hogy az értékelési csoport más tagjai is hozzáférhessenek az információkhoz.

3.7.8.4. Gyakran felmerülő kérdések az engedélyezett típusnak való megfelelésre vonatkozó engedély iránti kérelemnél

Az Ügynökség engedélyező szervként eljárva gyakran találkozik a következő **kérdésekkel az engedélyezett típusnak való megfelelésre vonatkozó engedély iránti kérelemnél:**

- › A referenciatípus helytelen azonosítása (ERATV típusazonosító): a referenciatípus megfelelő azonosítása kulcsfontosságú elem ebben az engedélyezési esetben; emellett biztosítani kell a referenciatípus azonosításának következetességét a típusnak való megfelelési nyilatkozatban és a kérelemben;
- › A kérelem hatálya alá tartozó járművek téves azonosítása (EJSZ-ek): az EJSZ különböző számjegyei nem felelnek meg az engedélyt kérő járművek műszaki jellemzőinek;
- › A járművek azonosító adatai (EJSZ-ek) közötti ellentmondás a kérelemben és a típusmegfelelési nyilatkozatban: az EJSZ-ek eltérőek/nem egyeznek;
- › Ellentmondás az ERATV-ben az érintett referenciatípusra vonatkozó információk és a kérelmet az egyablakos ügyintézési rendszeren keresztül kísérő dokumentációban szereplő dokumentáció között, pl.
 - Az ERATV-ben az EK-típusvizsgálati tanúsítványokra való hivatkozások nem egyeznek meg a kérelemben megadott EK-típusvizsgálati tanúsítványok hivatkozásaival (az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint besorolt egyes változtatások tipikus esete, lásd a 3.8.4.1.3. szakaszt), és/vagy
 - A kérelmezési úrlapon szereplő CfU-k eltérnek az érintett ERATV-bejegyzésben szereplőktől (kódolt és nem kódolt korlátozások).

Ez a probléma tipikusan akkor fordul elő, amikor a CfU-k listája meghaladja az egyablakos rendszerben megengedett maximális hosszúságot, de a kérelmező ezt nem veszi észre az űrlap kitöltésekor. Ilyen esetekben, és amikor a kérelmező tudomást szerez róla, meg kell állapodnia az érintett engedélyező szervvel a további teendőkről (pl. az összes CfU-t egy olyan dokumentumba kell foglalni, amelyet az engedélykérelemhez csatolt fájlban bocsátanak rendelkezésre, és az OSS kérelmező űrlap kódolt és nem kódolt korlátozásokra vonatkozó mezőiben hivatkozni kell a dokumentumra);

- › Lejárt EK-tanúsítványok (a kérelmet kísérő dokumentációban és/vagy az ERADIS-ben): míg egyes esetekben az EK-megfelelési és/vagy alkalmazhatósági tanúsítványok a kérelem benyújtásának időpontjában lejárhathatnak, addig a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek forgalomba hozatalakor érvényesnek kell lenniük (lásd: 3.11.2.2. pont), sok esetben azonban a kérelmet kísérő dokumentációban nincs bizonyíték a forgalomba hozatal időpontjára vonatkozóan;
- › A kérelemhez az egyablakos rendszeren keresztül csatolt fájlban megadott EK-tanúsítványok és EK-nyilatkozatok, valamint az ERADIS-ban közzétett dokumentáció közötti ellentmondás:

- Különböző dokumentumreferenciák és/vagy dokumentumverziók;
 - Ugyanazok a dokumentumhivatkozások és verziók, de eltérő tartalommal;
 - Hiányzó dokumentumok;
 - Lejárt EK-tanúsítványok az ERADIS-ben, miközben a kérelemben megadott dokumentum még érvényes (vagy fordítva);
- › Amikor a kérelmet kísérő dokumentációban (pl. EK-hitelesítési tanúsítványok) a dokumentumok egy részét aktualizálni kell, a kérelmező nem veszi figyelembe a frissítés hatását a kísérő dokumentáción belüli más dokumentumokban (pl. EK-hitelesítési tanúsítványok), ami a dokumentáción belüli ellentmondásokhoz vezet;
 - › A kérelem olyan járművekre vonatkozik, amelyeket a benyújtás időpontjában még nem gyártottak/utólag szereltek be és/vagy nem estek át minden szükséges megfelelésértékelésen (pl. a rutinvizsgálat még nem fejeződött be);
 - › A kérelem olyan IC-kkel kapcsolatos dokumentációt tartalmaz, amelyeket az érintett járműtípus-engedély kiadása során nem értékelték (pl. új IC-szolgáltatók);
 - › A kérelem kiterjed a járműtípus-engedély hatálya alá tartozó gyártóktól származó IC-kre, de a bejelentett szerv által kiadott, minőségirányítási rendszerre vonatkozó jóváhagyás hatálya alá nem tartozó új gyártási létesítmények mellett;
 - › A kérelem nem azonosítja, hogy a járműtípus-engedélyben szereplő különböző IC-szolgáltatók közül melyek azok, amelyeket az engedélyt kérő járműben (járművekben) ténylegesen használnak;

A kérelmet kísérő dokumentációban vagy magában a kérelmező űrlapon előforduló hibák a forgalombahozatali járműengedélyek feldolgozásának és kiadásának késedelmét okozzák. Ilyen esetekben az engedélyek gyors és gyors kiadása érdekében a kérelmezőknek jó minőségű, megfelelő tartalmú dokumentációkat kell összeállítaniuk (lásd 3.11.1. pont), és különösen kellő figyelmet kell fordítaniuk a fent említett hibák elkerülésére.

3.7.9. 40. cikk: A kérelemnek az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok általi értékelése

3.7.9.1. Az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok szerepe a kérelem értékelésében

Az alkalmazási terület nemzeti biztonsági hatóságainak az (EU) 2018/545 rendelet III. mellékletének megfelelően (lásd a 3.11.3. szakaszt) ellenőrizniük kell a kérelem teljességét, helytállóságát és következetességét a kérelmező által megadott alkalmazási területen alkalmazandó vonatkozó nemzeti szabályok tekintetében (lásd a 3.3.5.1. szakaszt). A hálózatokkal való műszaki összeegyeztethetőség értékelése a kötelező szabályok követelményein túlmenően, különösen, ha az a pályahálózat-működtetőkkel folytatott konzultáción és/vagy a pályahálózat-működtetők konkrét nyilatkozatain alapul, nem tartozik a nemzeti biztonsági hatóságok által a alkalmazási területre vonatkozóan elvégzendő értékelések körébe.

Az alkalmazási terület nemzeti biztonsági hatóságainak a szomszédos tagállamok nemzeti biztonsági hatóságaival is egyeztetniük kell a határhoz közeli állomásokra közlekedő járművek tekintetében (az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (8) bekezdésében és az (EU) 2018/545 rendelet 12. cikkében említett konzultációk és/vagy megállapodások).

3.7.9.2. A követelménymeghatározás alkalmazott módszertanából származó bizonyíték teljességének, jelentőségének és egységességének ellenőrzése

További útmutatás a 3.11.2.1. szakaszban található.

3.7.9.3. Tapasztalati visszajelzés

Az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok értékelésükben az (EU) 2018/545 rendelet III. mellékletében meghatározott szempontokon túl ellenőrzik, hogy vannak-e a rendelet 8. cikkének (2) bekezdése értelmében rögzített releváns információk, és értékeléseikben azokat figyelembe veszik, lásd a 3.2.8.1 szakaszt. Ha a tapasztalatok visszajelzésével kapcsolatban problémák merülnek fel, azokat a

problémanaplóban kell rögzíteni, lásd a 3.7.10. szakaszt. Ez biztosítja, hogy az értékelési csoport más tagjai is hozzáférhessenek az információkhoz.

3.7.10. 41. cikk: Kérdések osztályozása

3.7.10.1. Kérdések rögzítése a kérdéseket tartalmazó naplóban

A kérelem értékelése alatt az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok beazonosíthatják azokat a kérdéseket, ahol a kérelem tartalma nem világos, ahol az (EU) 2018/545 rendelet 8. cikkének (2) bekezdése értelmében rögzített releváns információkból származó kérdések vannak, vagy ahol nem áll rendelkezésre bizonyíték. Ezekre a kérdésekre a kérelmezőnek válaszolnia kell.

Az értékelésből származó összes szempontot, amelyet figyelembe lehet venni a döntésnél, a kérdéseket tartalmazó naplóban kell rögzíteni. Nem csak azokat, amelyek megakadályozzák, hogy az engedélyező szerv döntést hozzon a járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély kiállításáról.

Az iratok szerkesztésével, külalakjával vagy tipográfiai gyakorlataival kapcsolatos hibákat nem szabad figyelembe venni annak kijelentésekor, hogy a kérelmező nem bizonyította a megfelelőségét, hacsak nem befolyásolják a kérelmező által szolgáltatott bizonyítékok egyértelműségét.

A kérelmező az egyablakos rendszerben reagálhat a kérdésekre, például dokumentumok feltöltésével, további információk nyújtásával, stb.

Amikor az értékelési csoport több értékelőből áll, valószínűleg a kérelmező a különböző értékelők által azonosított kérdésekre vonatkozóan ugyanolyan vagy hasonló kéréseket kap. Az egyablakos rendszer kérdéseket tartalmazó naplója segíthet megakadályozni, hogy a különböző értékelők ugyanazt a kérdést többször feltegyék. Egy kérdés feltevése előtt az értékelőnek át kell néznie a kérdéseket tartalmazó naplót, hogy a kérdést egy másik értékelő nem rögzítette-e már.

A kérdéseket az azonosításukat követően azonnal rögzíteni kell az egyablakos ügyintézési rendszerben a kérdéseket tartalmazó naplóban, hogy a kérelmező gyorsan válaszolhasson azokra, elkerülve, hogy más értékelők ugyanazokat a kérdéseket egy másik besorolási tétel kapcsán vessék fel. Hasonlóképpen kerülni kell több kérdés csoportosítását egyetlen bejegyzésben a problémanaplóban, különösen, ha azok heterogén jellegűek; ez a gyakorlat megnehezítené az összes kérdést csoportosító bejegyzés nyomon követését és lezárását az egyablakos rendszerben.

3.7.10.2. Kérdések osztályozása

A kérdések jelentőségük szerint különböznek, az osztályozás hasznos eszköze a megfelelő megoldásukhoz. Minden kérdéskategória más megközelítést igényel.

3.7.10.2.1. „1. típusú” kérdés:

Az „1. típusú” kérdés a kérelmező által az alábbiak tekintetében nyújtandó további magyarázatokra vonatkozik:

- › annak megértése, hogy a kérelmet kísérő dokumentáció hogyan épül fel az OSS könyvtárban;
- › hol található bizonyos bizonyítékok vagy dokumentumok az OSS könyvtárban;
- › a dokumentációban szereplő nem egyértelmű kijelentések vagy következtetések;
- › a dokumentumok közötti esetleges ellentmondások,
- › stb.

Az „1. típusú” kategóriába sorolt kérdések nem igényelnek módosításokat a kérelemhez csatolt dokumentációban. Ha nem sikerül lezárni egy „1. típusú” kérdést, az még nem ad alapot a kérelem elutasítására. Ha a kérdés nem zárható le elfogadható módon, az engedélyező szerv az elérhető információk segítségével dönt az értékelés továbbhaladásáról.

Az „1. típusba” sorolt kérdések esetében a kérdés életciklusa a következő főbb lépésekben foglalható össze:

- › A kérelem egyik része nem egyértelmű. A kérelmezőnek pontosítania kell.
- › A kérelmező választ ad.
- › Ha a válasz sikeresen megoldja a bizonytalanságot, a kérdés „lezárható”.
- › Ha a válasz nem oldja meg a helyzetet vagy nem érkezik válasz, a kérdés besorolása „függőben lévő kérdésre” változik. A kérelmező további pontosításra kérhető fel.

3.7.10.2.2. „2. típusú” kérdés:

A „2. típusú” kérdés a kérelmező által a kérelmet kísérő dokumentációban végrehajtandó kisebb módosításokra vonatkozik, mint például:

- › a dokumentumokra vagy a dokumentumok közötti helytelen hivatkozások javítása (beleértve a kibocsátási dátumokat és/vagy verziókat);
- › a nem egyértelmű nyilatkozatok vagy következtetések szövegezésének javítása a dokumentációban (pl. a követelménymeghatározási folyamat független értékelésének eredményei az értékelő szerv értékelési jelentésében);

Ha nem sikerül lezárni egy „2. típusú” kérdést, az még nem ad alapot a kérelem elutasítására. Ha a kérdés nem zárható le elfogadható módon, az engedélyező szerv az elérhető információk segítségével dönt az értékelés továbbhaladásáról.

A „2. típusba” sorolt kérdések esetében a kérdés életciklusa a következő főbb lépésekben foglalható össze:

- › A kérelmezőnek módosítania kell a kérelmet vagy apró intézkedést kell végeznie. A kérelmezőt tájékoztatják erről.
- › Az intézkedést a kérelmezőnek kell megtennie.
- › A kérelmező a dokumentáció módosítását vagy a kérelmező által tett intézkedés eredményét tartalmazó választ nyújt.
- › Ha a válasz elfogadható megoldást tartalmaz, a kérdés „lezárható”.
- › Ha a válasz nem oldja meg a helyzetet vagy nem érkezik válasz, a kérdés besorolása „függőben lévő kérdésre” változik.

3.7.10.2.3. „3. típusú” kérdés:

A „3. típusú” kérdés a kérelmező által a kérelemhez csatolt dokumentáción végrehajtandó jelentős módosításokra vonatkozik. Szigorúbb vagy további használati feltételekre van szükség a járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély kiállítására vonatkozó döntés meghozatalához.

A „3. típusú” kérdés használati és korlátozási feltételekkel rendelkező engedélyt eredményezhet az értékelési idő végén, ha a kérelmező biztosítja a vonatkozó információkat; előfordulhat, hogy a kérelmező által biztosított további információk további használati feltétel nélkül lezárják a kérdést.

Példák a „3. típusú” problémákra:

- › ÁME követelményeinek való nem megfelelés a jármű tervezési sebességénél (pl. menetdinamika 200 km/h mellett). Alacsonyabb sebességnél (pl. 160 km/h) azonban a megfelelőségértékelés eredményei az ÁME követelményeinek való megfelelést mutatják, és lehetővé tennék az engedély csökkentett legnagyobb megengedett sebességgel történő kiadását.
- › Az ÁME követelményeinek való meg nem felelés bizonyos üzemi körülmények között (pl. az áramszedő és a felsővezeték kölcsönhatási paramétereinek túllépése kettős összetételben, amikor az aktív áramszedők az összetétel mindkét végén találhatók). Az engedély kiadását olyan CfU tenné lehetővé, amely tiltja az ilyen konfiguráció üzemben tartását, miközben minden más lehetséges konfiguráció teljesíti a követelményeket.

Amikor „3-as típusú” kérdést vetnek fel a kérelmezőnek:

- › A kérelmezőnek javaslatot kell tennie a szükséges intézkedésekre (szigorúbb CfU).
- › A kérdést felvető szerv (akár az engedélyező szerv, akár az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóság) értékeli a javaslatot.
- › Ha az kielégítő, a szigorúbb feltételekre vagy korlátozásokra irányuló javaslat a kérelem része lesz. A kérdés „lezárható”; az értékelés folytatódik és a kérdés már nem akadályozza a járműtípus-engedély és/vagy forgalomba hozatali járműengedély kiállítására vonatkozó döntés meghozatalát.
- › Ha az nem elfogadható, a javaslat elutasításra kerül. A kérdés „függőben lévő kérdés” marad és a kérelmezőnek további javaslatokat kell tennie.
- › Ha nem találnak kielégítő javaslatot a korlátozottabb CfU-ra, az engedélyező szerv elutasító határozatot hoz, és elutasítja a kérelmet.

3.7.10.2.4. „4. típusú” kérdés

A „4. típusú” kérdés esetén a kérelmezőnek módosítania kell a kérelmét (nem megfelelés). A kérdést még a járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély kiállításáról szóló döntés meghozatala előtt meg kell oldani. Megalapozott gyanú alapját képezheti az (EU) 2018/545 rendelet 42. cikkében meghatározottak szerint.

Ha a „4. típusú” kérdések nem zárhatók le a meghatározott értékelési határidő előtt – vagy a meghosszabbított határidő előtt, ha megalapozott gyanú merült fel és a kérelmezővel megfelelően kötött megállapodásban a határidőt meghosszabbították – a kérelmet el kell utasítani. Ilyen besorolású kérdések esetében alapvetően nem lehet meghatározni a további CfU-kat, amelyek lehetővé teszik az engedély kiállítását (különbön eleve „4. típusú” kérdésnek sorolták volna be). De a kérdés további elemzését és a kérelmezővel folytatott megbeszélést követően a „4. típusú” kérdés CfU alkalmazásával lezárható.

Példák a „4. típusú” kérdésekre:

- › Az EK-tanúsítványok és EK-nyilatkozatok nem felelnek meg az ERATV-ben megadott hivatkozásoknak (EK-típusvizsgálati vagy tervvizsgálati tanúsítványok) és/vagy az ERADIS-ban rendelkezésre álló információknak.
- › A független értékelés alapjául szolgáló, a követelmények meghatározására vonatkozóan az értékelő szerv által kiadott jelentésben említett bizonyítékok nem tartalmaznak veszélynaplót, kockázatértékelést, a kérelmező által követett folyamat leírását stb.
- › Az EK-hitelesítési eljárás nem veszi figyelembe a 2008/57/EK irányelv alapján engedélyezett vagy 2010. július 19. előtt üzemben lévő, az ÁME alapján nem megfelelő meglévő járművek alkalmazási területének kiterjesztésére vonatkozó szabályokat.
- › A nemzeti szabályokra vonatkozó bizonyíték hiányzó fordításai, amelyeket az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságoknak kell értékelniük az iránymutatásaikban leírt nyelvpolitika szerint
- › Az egyablakos rendszerben a kérelem űrlapján megadott CfU nincs összhangban az rendszerben a kérelmet kísérő dokumentációban szereplő dokumentációval (EK-tanúsítványok és nyilatkozatok és kísérő fájlok, bejelentett szerv jelentése, értékelő szerv jelentése a követelmények meghatározásáról stb.), sem az ERATV-ben szereplő kódolt és nem kódolt korlátozásokkal.

Azokban az esetekben, amikor „4. típusú” kérdés merül fel:

- › A kérelmezőnek javaslatot kell tennie a kérdés megoldásához szükséges intézkedésekre vonatkozóan. A kérelmező írásbeli javaslatot nyújt be a probléma megoldása érdekében teendő intézkedésekre és a kérelem dokumentációjának módosításához szükséges időkeretre

vonatkozóan; a javasolt időkeret nem haladhatja meg az engedélyező szervnek az engedély kiadására vonatkozó jogi határidőt (4 hónap a kérelem teljességének az elismerésétől számítva), kivéve, ha indokolt kétség merül fel (lásd a 3.7.11. szakaszt).

- › A kérdést felvető szerv (akár az engedélyező szerv, akár az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóság) értékeli a javaslatot.
- › Ha kielégítő, a kérdést felvető szerv tájékoztatja a kérelmezőt.
- › Ha nem elfogadható, a kérdést felvető szerv tájékoztatja a kérelmezőt, hogy miért nem elfogadható a javaslat és hogy a kérdés besorolása „függőben lévő kérdés” lett. A kérelmezőnek a módosított javaslatot a megadott okok figyelembe vételével kell biztosítani.
- › A kérelmező az elfogadott javaslatnak megfelelően az elbírálási határidő lejárta előtt benyújtja a kérelem dokumentációjának a módosítását.
- › Ha az elfogadható, a módosítás feltüntethető a kérelemben. A kérdés „lezárható”; az értékelés folytatódik és a kérdés már nem akadályozza a járműtípus-engedély és/vagy forgalomba hozatali járműengedély kiállítására vonatkozó döntés meghozatalát.
- › Ha az nem kielégítő, a módosítás nem tüntethető fel a kérelemben. A kérdés „függőben lévő kérdés” marad és a kérelmezőnek további módosításokat kell végrehajtania a kérelemben.
- › Ha a kérelmező a kérelem elbírálására rendelkezésre álló törvényes határidőn belül nem nyújtja be a módosítást, az engedélyező szerv a rendelkezésre álló információk alapján hozza meg döntését, ami a 4. típusú kérdések esetében a kérelem elutasítását jelenti.

Az engedélyező szervezetnek és az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságoknak folyamatosan nyomon kell követniük a 4. típusú kérdésekre megállapított határidőket. Ha közeledik a megállapodás szerinti határidő vége és/vagy a jogi értékelési határidő, és a kérelmező nem nyújtotta be a kérelem dokumentációjának a 4. típusú kérdés lezárását lehetővé tevő módosítását, az engedélyező szervezet és/vagy az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságokat arra biztatjuk, hogy vegyék fel a kapcsolatot a kérelmezővel és kérjenek megerősítést arra vonatkozóan, hogy képes lesz-e betartani a megállapított határidőt vagy sem, és állapodjanak meg új határidőről, amennyiben ez megvalósítható.

Amikor az értékelési határidő közelít a jogszabályi határidőhöz, és a kérelmező megerősíti, hogy nem lesz képes időben rendelkezésre bocsátani a hiányzó bizonyítékot, az engedélyező szerv a rendelkezésre álló információk alapján (a kérelem elutasítása) hozhat döntést, vagy kellően indokolt esetekben javasolhatja a határidő alapos gyanúval történő meghosszabbítását, lásd: 3.7.11. pont. Ez nem az értékelési határidő határozatlan ideig történő meghosszabbítására szolgáló módszerként használandó, hanem kivételes intézkedésként olyan indokolt esetekben, amikor a kérelmezőnek a tervezettnél több időre van szüksége a kérelem dokumentációjának a módosítására.

3.7.11. 42. cikk: Alapos gyanú

Az alapos gyanú kezelését az (EU) 2018/545 rendelet 41. cikkében hivatkozott kérdéseket tartalmazó naplón keresztül kell végezni.

Az alapos gyanút megfogalmazó engedélyező szervnek és/vagy az érintett alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságoknak a „4. típusú” kérdés azonosításakor egyértelműen meg kell említeniük, hogy alapos gyanúról van szó, így a kérelmező is értesül.

Mivel nem lehet előre megjósolni, hogy mikor merülhet fel jogos kétség, illetve hogy mennyi időre van szükség a jogos kétségek feldolgozásához, a jogi szövegek nem határoznak meg határidőket az engedélyezésre jogosult szervezet és a nemzeti biztonsági hatóságok számára az alkalmazási területre vonatkozóan a jogos kétségek felvetésére. Azonban ha az engedélyező szervnek és/vagy az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságoknak megalapozott gyanújuk van, késedelem nélkül fel kell vetniük és fel kell dolgozniuk azt.

Alapos gyanú az engedélyező szerv/alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóság által végzett értékelések során azonosíthatók és az alábbi szempontokat érinthetik:

- › Az alapvető követelmények teljesítése a folyamat különböző szakaszaiban (tervezés, gyártás, hitelesítés és ellenőrzés) a kérelmező és a támogató jogalanyok által az összes vonatkozó jogszabály betartása érdekében;
- › a járműtípus olyan szempontjai, amelyek a meghatározott és tervezett CfU-val együtt történő használat során megakadályozhatják a biztonságos használatot az alkalmazási területen;
- › A kérelmező és a támogató jogalanyok által követett folyamat. A támogató jogalanyok esetében ez különösen a bejelentett szerv, a kijelölt szerv és/vagy az értékelő szerv hatásköreire és az általuk végzett munkára vonatkozó kérdésekre utal, ami korlátozásra, felfüggesztésre vagy az értesítésük visszavonására adhat okot az (EU) 2016/797 irányelv 39. cikkének (1) bekezdésében meghatározottak szerint vagy amelyek igazolják az intézkedéseket az (EU) 402/2013 rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerint.
- › Az átadott dokumentáció egységessége és relevanciája (beleértve az (EU) 2018/545 rendelet 10. cikke szerinti hiányzó fordításokat, lásd: 3.2.10. pont);
- › Nem megfelelés a 2016/797 irányelv 26. cikkének (2) bekezdése értelmében; és/vagy
- › Az (EU) 2018/545 rendelet 8. cikkének (2) bekezdése szerint rögzített vonatkozó információk.

A felvetett alapos gyanút kellően alá kell támasztani a kérelemben nem megfelelőnek tekintett ügyek részleteivel az engedélyező szerv/alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóság véleménye szerint. Ezeknek az adatoknak konkrétan kell lenniük és egyértelműen fel kell fedniük a kérelem nem megfelelő részeit.

Az alapos gyanú megoldásához használt eszközöket a kérelmező választja meg. Az engedélyező szervnek/alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságnak úgy kell meghatároznia az alapos gyanú alapját, hogy egyértelmű legyen a kérelmezőnek, mi szükséges a gyanú megszüntetéséhez és ne megoldást tartalmazzon.

Amennyiben az engedélyező szerv/alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok alapos gyanút vetnek fel és amennyiben a kérelmező az engedélyező szervvel kötött kellően rögzített megállapodásban beleegyezik, hogy további információkat nyújtson, a kérelmezőnek javaslatot kell tennie a korrekciós intézkedésekre és a határidőre (beleértve az értékelés határidejének meghosszabbítását, ha szükséges, lásd a 3.7.3 szakaszt). Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóság átnézi a javaslatot és tájékoztatja a kérelmezőt az értékelésük eredményeiről.

Az alapos gyanú jellegétől függően a kérelmezőnek több időre lehet szüksége a kiegészítő információk biztosításához (különösen, ha hálózati vizsgálatokra van szükség). Ilyen esetben az engedélyező jogalany a kérelmező megfelelően dokumentált beleegyezésével és az alkalmazási területre vonatkozó, a megalapozott kétségeket felvető nemzeti biztonsági hatóságokkal (ha vannak ilyenek) egyeztetve megállapodhat az értékelési határidőnek az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (4) bekezdésében előírt 4 hónapon túli meghosszabbításáról; az alkalmazási területre vonatkozó nemzeti biztonsági hatóságok saját kezdeményezésükre nem hosszabbíthatják meg az értékelési határidőt. További részletek a 3.7.3. pontban találhatók.

Az engedélyező szerv/alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóság olyan döntésével kapcsolatos egyet nem értés esetén, amely az engedélyezési kérelem elutasítását eredményezi, a kérelmező felülvizsgálati és fellebbezési eljárást indíthat.

Az engedélyező szerv nem állíthat ki járműtípus-engedélyt és/vagy forgalombahozatali járműengedélyt, ha a felvetett alapos gyanú(k) nem került megoldásra és a kérelmet, valamint a kérelmet kísérő dokumentációt a kérelmező nem megfelelően módosította.

A „4. típusú” kérdés az (EU) 2018/545/EU rendelet 41. cikk (1) bekezdésének (d) pontja szerint nem mindig alapos gyanú. Ha egyértelmű (azaz nem kétséges, hogy a bizonyíték nem teszi lehetővé az engedély

kiállítását), hogy a kérdés a kérelem közvetlen elutasításához vezet, úgy egy nem alapos gyanúnak minősülő „4. típusú” kérdést kell felvetni. Ilyen esetben általában nem hosszabbítják meg az értékelési határidőt.

Ha a kérelmező a meghosszabbított határidőn belül nem nyújtott be módosítást a megalapozott kétséget követően, az engedélyező szervnek a rendelkezésre álló információk alapján kell meghoznia döntését, ami a 4. típusú kérdés esetében azt jelenti, hogy a kérelmet elutasítják, és nem adnak ki engedélyt.

3.7.12. 43. cikk: Az engedélyező szervnek az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok által végzett értékelésekre vonatkozó ellenőrzései

Az engedélyező szervnek az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok által végzett értékelésekre vonatkozó ellenőrzései csak az elvégzett értékelések teljességének ellenőrzésére (az ellenőrzőlisták hiánytalanok és minden kérdés le van zárva), valamint az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok által végzett értékelések közötti egységességre irányulnak. Nem az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok által végzett részletes értékelések ellenőrzésére.

3.7.13. 44. cikk: Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (7) bekezdése és az (EU) 2016/796 rendelet 12. cikk (4) bekezdésének (b) pontja szerinti választott bírósági eljárás

A választott bírósági eljárás, a felülvizsgálat és fellebbezés leírásához lásd az 5. szakaszban lévő folyamatábrát, beleértve 4. szakaszban az 5.1. és 5.2. alszakaszok folyamatábráit.

3.7.13.1. (EU) 2016/797 irányelv 21. cikk (7) bekezdése szerinti választott bírósági eljárás

Ha az Ügynökség nem ért egyet az alkalmazási terület szerinti egy vagy több nemzeti biztonsági hatóság értékelésével, az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságokat értesíteni kell az egyablakos ügyintézési rendszerben az egyet nem értés indokainak megadásával.

Ha az engedélyező szerv nem ért egyet az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóság ajánlásával, vagy az ellenőrzési eljárás során problémát talál, az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal együtt kell azokat felülvizsgálnia. Minden ilyen felülvizsgálatba be kell vonni szükség szerint a kérelmezőt is egy kölcsönösen elfogadható értékelésért, és ha nem születik megállapodás, az engedélyező szervnek kell megtennie a megfelelő lépéseket.

Az alkalmazási területet a kérelmező határozza meg a kérelemben. Azonban az Ügynökség és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok között választott bírósági eljárás folyik, a tervezett alkalmazási terület által érintett hálózat/hálózatok további része(i) zárhatók ki az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikk (7) bekezdésének megfelelően.

Amennyiben nincs kölcsönösen elfogadható megállapodás az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok között, és az engedélyező szerv döntése azon alkalmazási terület hálózatait tünteti fel, amelyre vonatkozóan az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok negatív értékelést adtak ki, az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok az ügyet a fellebbezési tanács elé terjeszthetik választott bírósági eljárásként a fellebbezési tanács eljárási rendje szerint.

A járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély felfüggeszthető a választott bírósági eljárás idejére, beleértve a kölcsönösen elfogadható értékelés elérésére irányuló koordinációt. Az Ügynökségnek indokolnia kell a kérelmező felé a felfüggesztést.

3.7.13.2. (EU) 2016/796 rendelet 12. cikk (4b) bekezdése szerinti választott bírósági eljárás (Fellebbezési tanács)

Amennyiben nem biztosítható a döntések egységessége az Ügynökség és az érintett nemzeti biztonsági hatóság(ok) közötti koordinációs folyamat indulásától számított egy hónapon belül, az ügyet az érintett nemzeti biztonsági hatóság(ok) a fellebbezési tanács elé terjesztik választott bírósági eljárás céljából a fellebbezési tanács előírásai és eljárásai szerint. A választott bírósági eljárás csak akkor érvényes, amikor az Ügynökség az engedélyező szerv.

Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (7) bekezdésében meghatározott módon a választott bírósági eljárást 1 hónapon belül rendezni kell. A választott bírósági eljárás idején az engedélyezési eljárás felfüggeszthető és

a 3.7.3. fejezetben meghatározott határidő is felfüggesztésre kerül. Az Ügynökségnek indokolnia kell a kérelmező felé a felfüggesztést.

A fellebbezési tanács választott bírósági eljárásban hozott döntéséről az Ügynökséget és az érintett nemzeti biztonsági hatóságot (vagy hatóságokat) kell értesíteni a fellebbezési tanács előírásai és eljárásai szerint.

Az Ügynökség és az érintett nemzeti biztonsági hatóság(ok) végérvényes döntésüket a fellebbezési tanács megállapításait betartva hozzák meg a belső eljárásaik keretén belül eljárva, továbbá megindokolják döntésüket.

3.7.14. 45. cikk: A kérelem értékelésére vonatkozó következtetések

Az értékelési tevékenységekre vonatkozó következtetések összefüggésében a „független módon történő ellenőrzés” azt jelenti, hogy az engedélyező szerv szervezetének azon embere végzi az ellenőrzéseket, aki közvetlenül nem vesz részt a kérelem értékelésében. Ez a személy lehet egy másik értékelő, aki nem vesz részt az ellenőrizendő értékelésben.

3.7.15. 46. cikk: A kérelem engedélyezésére vagy elutasítására vonatkozó döntés

3.8. 7. fejezet - 6. szakasz: Végleges dokumentáció és engedély

A folyamat leírását lásd az 6. szakasz folyamatábráján a 4. szakaszban.

3.8.1. 47. cikk: A járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély végső dokumentációja

Az (EU) 2018/545 rendelet 46. cikkének megfelelően kiadott döntés teljes kísérő dokumentációja a kérelmező által benyújtott kérelemből és a kérelmet kísérő dokumentációból, valamint az engedélyező szerv által a döntés meghozatalához használt összes dokumentumból áll, beleértve az engedélyező szervek döntését.

A járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély kiállítására vonatkozó döntésnek a kérelemben és a (végső) értékelési dokumentációban biztosított információkon kell alapulnia.

Az engedélyező szerv az összes dokumentáció és jegyzőkönyv hiánytalanságának, rendezettségének és archiválásának biztosításával zárja le az ügyintézését.

Az engedélyező szerv együttműködik az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal a jövőbeni értékelésekhez használandó tanulságok azonosítása érdekében. Ide tartozhatnak a problémákról és kockázatokról szóló információk, valamint a bevált és a jövőbeni értékelések során alkalmazható, illetve folyamatos fejlesztés céljából esetleg más hatóságokkal megosztott (akár tőlük tanult) technikák.

3.8.2. 48. cikk: A kiállított járműtípus-engedély adatai

3.8.2.1. A kiadott engedélyben szereplő időbeli korlátozások visszavonása adminisztratív probléma miatt

Nem ritka, hogy a kiadott engedélyek érvényességére átmeneti korlátozások vagy időbeli korlátozások vannak érvényben. Ha egy nyitott kérdés miatt bevezetett, az engedélyben szereplő ideiglenes korlátozást vissza kell vonni, és a probléma megszüntetése nem teszi szükségessé a jármű és/vagy a járműtípus további módosítását (a műszaki jellemzők nem változnak), a kérelmezőnek be kell nyújtania az engedélyező szervnek vagy a nemzeti biztonsági hatóságnak (NSA) a kérdés megoldásához szükséges bizonyítékokat, bármely elfogadott módon.

Ilyen kérdések például:

- › Hiányzó bizonyítékok (pl. a vizsgálati jelentések végleges változatai), ha a kérelmező és a megfelelőségértékelő szervek elegendő bizonyítékot tudnak bemutatni annak bizonyítására, hogy a járműtípus megfelel az alapvető követelményeknek, ami lehetővé teszi, hogy az engedélyező szerv elegendő bizonyosságot szerezzen az időben korlátozott engedély kiadásához;
- › A dokumentumok aktualizált változatai függőben (pl. a kérelemhez csatolt dokumentációban már szereplő dokumentumok frissítése szükséges bizonyos szempontok tisztázása, ellentmondások feloldása, további információk szolgáltatása stb. érdekében);

- › Az ERADIS-t frissíteni kell az EK-tanúsítványok és/vagy nyilatkozatok legújabb verzióival, amennyiben a korábbi verziók már bekerültek az ERADIS-ba, és kisebb hibákat kell kijavítani;
- › Stb.

Az engedélyező szervnek vagy az engedélyt kiadó nemzeti biztonsági hatóságnak új engedély kiadása nélkül vissza kell vonnia az ideiglenes korlátozást, és ennek megfelelően frissíteni kell az ERATV-t.

Azokban az esetekben, amikor a nemzeti biztonsági hatóság adta ki az engedélyt:

- › A nemzeti biztonsági hatóságnak vissza kell vonnia a korlátozást, tekintet nélkül arra a jogi rendszerre, amelyben az engedélyt kiadták, és az érintett tagállam jelenlegi jogi rendszerére (pl. a 2008/57/EK irányelv alapján kiadott engedély, amelyet az (EU) 2016/797 irányelvet már átvevő tagállam nemzeti biztonsági hatósága módosít).
- › Ez lehet a meglévő engedély aktualizálása, a korlátozást felülíró levél stb., az egyes tagállamokban alkalmazandó nemzeti jogi keret által megengedett lehetőségektől függően. A kérelmező a hiányzó dokumentációt bármely elfogadott módon elküldheti az érintett nemzeti biztonsági hatóságnak.
- › Az Ügynökségnek az engedélyezett járműtípus alkalmazási területétől függetlenül nincs szerepe ez esetben.

Meg kell jegyezni, hogy az (EU) 2018/545 rendelet 46. cikkének (6) bekezdése értelmében a határidők csak bizonyos esetekben engedélyezettek, és azokat lehetőség szerint el kell kerülni.

3.8.2.2. A kiadott járműtípus-engedélyben szereplő CfU módosítása

A járműtípus-engedély és a forgalombahozatali járműengedély meghatározza a CfU-t az irányelv 21. cikk (10) bekezdés (d) pontja és az (EU) 2018/545 rendelet 48. és 49. cikke szerint. A 2008/57/EK irányelv szerinti üzembe helyezési engedély az irányelv 21. cikkének (6) bekezdése értelmében feltételeket és egyéb korlátozásokat is tartalmazhat.

Az (EU) 2018/545 rendelet 46. cikkének (5) bekezdése és 48. cikke c) pontjának iii. alpontja értelmében a CfU alapvető tervezési jellemzőkre vonatkozik. Ezért a CfU-nak a kiadott engedélyben feltüntetett változásait az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikkének alkalmazásával kell kezelni.

3.8.2.2.1. A CfU módosítása a jármű és/vagy járműtípus megváltoztatását igényli

A változásnak a rendelet 15. cikkének (1) bekezdése szerinti besorolásától függően (amelynek figyelembe kell vennie a CfU-ra gyakorolt hatást), valamint attól függően, hogy a változást kezelő szerv egyben a járműtípus-engedély jogosultja is, több lehetőség is van.

Amikor a változást kezelő szerv a járműtípus-engedély jogosultja:

- › Ha a változás a 15(1)(b) kategóriába sorolható, az érintett engedélyező szerv vagy nemzeti biztonsági hatóság az egyablakos ügyintézési rendszeren keresztül új engedély kiadásának szükségessége nélkül módosíthatja a CfU-t. Ez lehet a meglévő engedély aktualizálása, a korlátozást felülíró levél stb.
- › Ha a változás a 15(1)(c) kategóriába sorolható, akkor a CfU módosításán túlmenően a rendelet 15. cikkének (3) bekezdése értelmében létre kell hozni a járműtípus ERATV-ben lévő változatát. Annak a szervezetnek kell vállalnia a felelősséget a verzió létrehozásáért, amely az engedélyező szerv lenne abban az esetben, ha egy ilyen változás új engedélyt igényelne, a változást kezelő szerv által megadott információk és az ERATV-ben a járműtípusra vonatkozóan rendelkezésre álló adatok alapján.

Ahhoz, hogy a meglévő járműveket a 15(1)(c) szerinti változtatás eredményeként az alaptípusból/változatból a verziókba áthelyezzék, nem kell engedélykérelmet benyújtani az újonnan létrehozott verzióknak megfelelő forgalomba hozatalra vonatkozóan. Az üzemben tartónak frissítenie kell nyilvántartását (a járművek konfigurációmenedzsmentje), és kérnie kell a NVR/ECVVR/EVR nyilvántartások frissítését.

- › Ha a változás 15(1)(d) kategóriába sorolható, az egyablakos rendszeren keresztül új engedély iránti kérelmet kell benyújtani. A változást kezelő szerv kiválaszthatja az engedélyező szervet (Ügynökség vagy érintett nemzeti biztonsági hatóság), ha az alkalmazási terület egy tagállamra terjed ki; ha az alkalmazási terület több tagállamra is kiterjed, az Ügynökség az engedélyező szerv.

Ha a változást kezelő szerv nem a járműengedély jogosultja, vagy nincs járműtípus-engedély, és ezért nincs járműtípus-engedély jogosultja, az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikk (1) bekezdésének (b), (c) vagy (d) kategóriába sorolt változások új engedélyt vonnak maguk után az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikk (1) bekezdésének (d) pontja értelmében.

Ha egy változás a 15. cikk (1) bekezdésének b) vagy c) pontjába tartozik, és csak a jármű(vekre) van hatással, akkor a változást kezelő szerv, amely nem a járműtípus-engedély jogosultja, az (EU) 2018/545 rendelet 16. cikkének (4) bekezdése szerinti értesítést nyújthat be.

3.8.2.2.2. A CfU módosítása nem teszi szükségessé a jármű és/vagy a járműtípus további módosítását.

Ha a CfU módosítása nem teszi szükségessé a jármű és/vagy a járműtípus további módosítását, és nem befolyásolja a műszaki paraméterek és az érintett CfU értékeit:

- › Nem szerepeltek az érintett ERATV-bejegyzésben (kódolt és nem kódolt korlátozások), de a kiadott járműtípus-engedélyben megfelelően szerepeltek;
- › Nincs semmilyen hatással a járműtípus üzemeltetési hatókörére (pl. sebesség, terhelés, túlemelésiány, összekapcsolt egységek száma stb.);
- › Nem kapcsolódnak a hálózattal való műszaki kompatibilitáshoz kapcsolódó paraméterekhez (pl. terhelés, nyomtáv, aktív áramszedő elrendezés stb.);
- › Műszaki paraméterek duplikált értékei (pl. referenciaprofil esetén 4.2.1. alapparaméter vs. 3.1.2.3. – 2.1. kódolt korlátozás, keréktárcsa-méret esetén 4.1.3. alapparaméter vs. 3.1.2.3. – 2.2. kódolt korlátozás stb.);
- › Kötelezik a kérelmezőt további bizonyítékok vagy dokumentumok benyújtására, meghatározzák azokat a kritériumokat, amelyeket a további bizonyítékoknak vagy dokumentumoknak teljesíteniük kell ahhoz, hogy azokat elfogadhatónak lehessen tekinteni, és amelyek nem vonják maguk után a üzemeltetési keret vagy az alkalmazási terület módosítását; és/vagy
- › Nem írnak elő semmilyen konkrét CfU-t a járműre vagy korlátozásra vonatkozóan (pl. a megfelelőségértékelő szervek és/vagy engedélyező szervek észrevételei, megjegyzései vagy nyilatkozatai, a járművezetői kézikönyvre való hivatkozás, a karbantartási tervre való hivatkozás, a kockázatértékelésre való hivatkozás stb.)

ez olyan változásnak tekinthető, amely ténylegesen nem érinti a „jármű használatának feltételei és egyéb korlátozások” alapvető tervezési jellemzőit, és ekkor az (EU) 2018/545 rendelet **15. cikke (1) bekezdésének a) pontja** szerint osztályozható, ha nincs hatása az EK megfelelőségi nyilatkozatokat kísérő dokumentációra, vagy a rendelet **15. cikke (1) bekezdésének b) pontja** szerint, ha a kísérő műszaki dokumentációt frissíteni kell (ami normál esetben így lesz).

Az engedélyező szervnek vagy az engedélyt kiadó nemzeti biztonsági hatóságnak vissza kell vonnia az érintett CfU-t, és ki kell adnia a kiadott engedély új felülvizsgálatát anélkül, hogy a kérelmezőnek az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerint új engedélyt kellene kérnie, és ennek megfelelően frissítenie kell az ERATV-t.

Más esetekben a változást kezelő szerv elemzi a CfU módosításának hatását (azaz a változást) és eldönti, hogy ez a rendelet 15. cikk (1) bekezdés (c) vagy (d) pontja alá tartozik-e. Abban az esetben, ha a változást kezelő szervezet a járműtípus-engedély jogosultja:

- › Ha a változás a 15. cikk (1) bekezdésének c) pontjába tartozik: az érintett engedélyező szervezet vagy nemzeti biztonsági hatóság új engedély kiadása nélkül módosíthatja a CfU-t, és az ERATV-ben létre kell hozni a járműtípus egy verzióját.
- › Az üzemben tartónak frissítenie kell nyilvántartását (a járművek konfigurációmenedzsmentje), és kérnie kell a NVR/ECVVR/EVR nyilvántartások frissítését. Az új változatnak megfelelő forgalomba hozatalhoz nem kell engedélyt kérni. Ha a változás 15(1)(d) kategóriába sorolható: az egyablakos rendszeren keresztül új engedély iránti kérelmet kell benyújtani.

Ha a CfU módosítását kezelő szerv nem a járműengedély jogosultja, és a módosítás az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének c) vagy d) pontja szerinti kategóriába tartozik, a rendelet 14. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerinti új engedélyre van szükség.

Ha a CfU-ban szereplő módosítás a 15. cikk (1) bekezdésének b) vagy c) pontjába tartozik, és csak a járműre (járművekre) van hatással, az ilyen módosítást kezelő szerv az (EU) 2018/545 rendelet 16. cikkének (4) bekezdése szerinti bejelentést nyújthat be.

3.8.2.3. A meglévő engedély miatt megörökölt CfU

Új engedélyezés és/vagy a felhasználási terület kiterjesztése esetén a kiállítandó járműtípus-engedélynek tartalmaznia kell a járműveknek az alkalmazási terület megváltoztatása és/vagy kiterjesztése után történő alkalmazása szempontjából releváns összes CfU-t, beleértve az alaptípusból/változatból vagy járműből örökölt és megőrzendő CfU-kat (ezek egy korábbi engedélyezési eljárásból származó alapvető tervezési jellemzők). Az engedélyező szerv csak abban az esetben módosíthatja az ilyen CfU-t, ha az új CfU-val ellentét (pl. a változás előtt alkalmazandó CfU már nem alkalmazható, vagy az eredeti alkalmazási területre vonatkozó CfU nem érvényes a kibővített alkalmazási területre), az érintett nemzeti biztonsági hatósággal folytatott konzultációt követően.

A kiadott járműtípus-engedélynek különbséget kell tennie az örökölt CfU-k, a változások és/vagy az alkalmazási terület kiterjesztése (ha van ilyen) által érintett örökölt CfU-k és az új engedélyezési eljárásból eredő új CfU-k között.

3.8.3. 49. cikk: A kiállított forgalombahozatali járműengedély adatai

3.8.3.1. Járművek beazonosítása

A bejegyzett jármű az európai járműszám (EJSZ), egy numerikus azonosító segítségével azonosítható be a 2007/756/EK határozat 6. függelékében meghatározottak szerint.

Miután egy jármű megkapta a forgalombahozatali járműengedélyt, a járművet be kell jegyezni a nemzeti járműnyilvántartásba. A bejegyző szerv a tulajdonos bejegyzési kérelme alapján egy európai járműszámot (EJSZ) rendel a járműhöz. A forgalombahozatali járműengedély kiállítása és a jármű bejegyzése összekapcsolható, párhuzamosan vagy egymás után is történhet (bejegyzés előtt kiállított forgalombahozatali járműengedély) a bejegyző szerv és az engedélyező szerv belső eljárásainak függvényében. A bejegyző szerv általános gyakorlata, hogy előre fenntart egy számot a tulajdonosnak, amely a jármű bejegyzésekor válik az európai járműszámmá.

Mindazonáltal a forgalombahozatali járműengedély kiállítása előtt a járművet azonosítani kell. Ha az EJSZ még nincs lefoglalva, amikor a kérelmező benyújtja a forgalombahozatali járműengedélyre irányuló kérelmét, a jármű azonosítása a gyártó saját járműazonosítási rendszerével vagy a termék sorozatszámának azonosításával történhet.

3.8.4. 50. cikk: ERATV-ben és ERADIS-ben való nyilvántartás

3.8.4.1. ERATV

A kiadott járműtípus-engedélyeket az érintett engedélyező szerv rögzíti az ERATV-ben. Az engedélyező szerv kérésére a kérelmező az engedélyező szerv (kisegítő felhasználó) nevében kitöltheti az ERATV-bejegyzés tervezetének bizonyos részeit.

Az ERATV-vel kapcsolatos további információk (különösen az alkalmazási útmutató) itt található:

https://www.era.europa.eu/domains/registers/eratv_en

3.8.4.1.1. ERATV-bejegyzéstervezet létrehozásának igénylése

Ha az Ügynökség az engedélyező szerv, akkor a kérelem egyablakos rendszeren keresztül történő benyújtását megelőzően a típustervezet létrehozásának kérelmezésére vonatkozó eljárásra van szükség:

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

Ezt a folyamatot kell alkalmazni az ERATV-ben egy, az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint besorolt változást követő verzió létrehozásának kérelmezésekor is.

Az ERATV-bejegyzés tervezetének elkészítését már jóval az érintett járműtípus-engedélyezési kérelem benyújtása előtt lehet kérni. Hasonlóképpen, ha az engedélyező szerv engedélyt ad az ERATV „kisegítő felhasználóknak” az ERATV-bejegyzés-tervezet bizonyos részeinek kitöltésére (pl. az ÁME-knek való megfelelés 3. szakasza és a 4. műszaki paraméterek), ez a tevékenység az engedélyezési kérelem benyújtása előtt is elvégezhető.

3.8.4.1.2. Változások és/vagy a járművek alkalmazási területének kiterjesztése típusengedély nélkül / ERATV bejegyzés

A megfelelő járműtípus-engedéllyel nem rendelkező járművek esetében, vagy ha az ilyen típusengedély nincs bejegyezve az ERATV-be (pl. a 2008/57/EK irányelv előtt engedélyezett járművek), továbbra is lehetőség van az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének c) pontjában - az alkalmazási terület kiterjesztése - és/vagy 15. cikke (1) bekezdésének d) pontjában - új engedély - leírt engedélyezési esetek alkalmazására, feltéve, hogy bizonyítható, hogy a járművek ténylegesen engedélyezettek és üzemben vannak.

A 2008/57/EC irányelv előtt engedélyezett járművekre vonatkozó esetek többségében nem végeztek EK-hitelesítési eljárást, nem jelöltek ki bejelentett szervet a műszaki előírások követelményeinek való megfelelés tanúsítására, nem adtak ki járműtípus-engedélyt, és ennek eredményeként nincs ERATV-bejegyzés. Ez azt jelenti, hogy a meglévő engedélyből nem állnak rendelkezésre megbízható (azaz a bejelentett és az engedélyező szerv által az ERATV-ben való közzététel előtt ellenőrzött) adatok.

Ezért az új engedélyeket és/vagy az alkalmazási terület kiterjesztését követő ERATV-bejegyzéseknek csak a változások és/vagy a kiterjesztett alkalmazási terület által érintett paraméterek értékeit kell tartalmazniuk (amelyek az EK-hitelesítési eljárás és a járműtípus-engedély hatálya alá tartoznak); az összes többi paraméter értékét üresen kell hagyni (az ERATV „kivételes módjának” használatával).

Ha minden paraméterre vonatkozóan megadnák az értékeket az ERATV-ben, az új engedély és/vagy az alkalmazási terület kiterjesztése tekintetében az ERATV-ben szerepeltetendő adatok következetességét és egységességét biztosító engedélyező szervnek nincs lehetősége jogi kötelezettségének teljesítésére, mivel nincs biztosíték a kérelmező által szolgáltatott adatok pontosságára vagy következetességére.

Lásd még a 3.8.4.1.4 szakaszt.

3.8.4.1.3. EK-típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványok aktualizálása a 15. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti változásokat követően

Az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint osztályozott változások esetén, amikor a megfelelőségértékelő szervek által végzett új hitelesítéseket követően hatás van az EK-típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványokra, a kapcsolódó ERATV bejegyzést frissíteni kell. Ellenkező esetben az újonnan gyártott járművek esetében nem lehet az érintett típusnak megfelelő forgalomba hozatali engedélyeket kiadni, ha a kérelemhez csatolt dokumentációban szereplő EK-típusvizsgálati vagy tervvizsgálati tanúsítványok nem egyeznek meg az ERATV-ben hivatkozottakkal.

Mivel az EK-típusvizsgálati tanúsítványok az alrendszerek egészére vonatkoznak, egy adott ERATV-bejegyzésben felsorolt alrendszerenként csak egy EK-típusvizsgálati tanúsítvány lehet. Bizonyos

különleges körülmények között (pl. új EK-tanúsítvány csak a változásokra vonatkozik, és nem használja fel a korábbi EK-tanúsítványt, ezért nem terjed ki az egész alrendszerre) szükség lehet arra, hogy egynél több EK-típusvizsgálati tanúsítványt adjanak ki egy alrendszerre vonatkozóan.

Az érintett ERATV-bejegyzés aktualizálásának kérése, valamint a kapcsolódó adatok pontosságának és integritásának biztosítása a járműtípus-engedély jogosultjának felelőssége (a járműtípus konfigurációmenedzsmentje). Az ERATV-bejegyzés aktualizálása nem jelenti azt, hogy az érintett engedélyezésre jogosult szervezet elfogadja a változásnak a változást kezelő szervezet által elvégzett kategorizálását.

Amikor az Ügynökség volt az engedélyező szerv, amely kiadta a típusengedélyt, az aktualizálás kérelmezésének folyamata:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/fag/292_en?target_id=2675

3.8.4.1.4. ERATV bejegyzések új engedélyezést és/vagy az alkalmazási terület kiterjesztését követően

Az ERATV paraméterek értékei egy kiadott járműtípus-engedélyből származnak, amely az EK-hitelesítési eljárásra támaszkodik (azaz az ÁME-k követelményeinek bejelentett szerv általi értékelése).

Új engedély és/vagy az alkalmazási terület kiterjesztése esetén az engedélyező szerv „delta” megközelítést alkalmaz: a módosításokat és/vagy a felhasználási terület kiterjesztését követően kiadott járműtípus-engedély csak a módosításokra (és a változatlan részekre gyakorolt hatásokra) és a kiterjesztett alkalmazási területre vonatkozik. Ennek eredményeként az ERATV bejegyzés, amely a kiállított járműtípus-engedély digitalizálása, csak a „deltára” vonatkozik, és csak a változások és/vagy kiterjesztett alkalmazási terület által érintett paraméterek értékeit tartalmazza, függetlenül attól, hogy a 4. pontban szereplő paraméterek többségének nincs értéke; nincs korlátozás arra vonatkozóan, hogy hány érték maradhat üresen.

Mivel az ERATV-bejegyzésnek tartalmaznia kell annak a típusnak/változatnak a típusazonosítóját, amelyből az új típus/változat/verzió származik, ahol a nem érintett paraméterek értékei találhatóak.

Ezeket a típusokat a kérelmezők a forgalomba hozatali engedély iránti kérelmek benyújtásához használhatják az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének e) pontjában leírt, a típusnak való megfelelésre vonatkozó engedélyezési eset alkalmazásával. A járműveken végrehajtandó módosításoknak meg kell egyezniük az érintett járműtípus-engedély keretében értékelt módosításokkal; ez az engedélyezési eset nem használható fel olyan járművek módosítására, amelyek eltérnek az új engedélyezés kiindulópontjaként használt járműtől és/vagy típustól (lásd 3.3.2.6 pont).

3.8.4.2. Bejegyzések összeállítása az ERATV-ben

Az (EU) 2016/797 irányelv tartalmazza a járműtípus fogalmát és a járműtípus engedélyezését, amelyek már szerepeltek a 2008/57/EK irányelvben. Az (EU) 2018/545 rendelet két kategória meghatározásával tovább pontosította és részletezte ezt a fogalmat: a járműtípus változata és a járműtípus vagy járműtípus-változat verziója.

A rendeletben szereplő változat és verzió definíciói miatt:

- › A verziók verziói nem engedélyezettek;
- › A verziók egy típusból vagy egy típus változatából egyaránt létrehozhatók, és
- › Az alkalmazási terület kiterjesztésének vagy új típus vagy új verzió létrehozását kell eredményeznie.

Ez hatással van a járműtípus-engedélyek jogosultjaira, mivel nem teszi lehetővé egy verzió továbbfejlesztését, és mindig új típusok létrehozására kötelezi őket. A járműtípus-engedély jogosultja bármikor dönthet úgy, hogy új típus iránti kérelmet nyújt be, még az alkalmazási terület kiterjesztése esetén is, újraindítva a lehetséges későbbi konfigurációk (változatok és verziók) sorszámait.

Ez azonban különböző típusokat és/vagy változatokat eredményez az engedélyezési terület és a járműtípus-engedély jogosultja által követett engedélyek időbeli sorrendjétől függően, miközben az összes típus/verzió műszaki jellemzői azonosak lennének.

Már engedélyezett típusnak megfelelő járművek forgalomba hozatali engedélyének kérelmezésekor a kérelmezőnek azonosítania kell azt a típust/verziót, amelynek a jármű megfelel. Ez a választás határozza meg az ilyen jármű alkalmazási területét is (amely a referenciatípus/verzió alkalmazási területe). Mivel egy adott jármű esetében nem lehet több típust/verziót választani, amikor egy már engedélyezett típusnak megfelelő engedélyt kérnek, ez megakadályozza az engedélyezést a tagállamok bizonyos kombinációiban az alkalmazási területen, bár a jármű de facto minden érintett tagállamban engedélyezett lenne.

Hasonló a helyzet az ETCS-rendszer-kompatibilitás (ESC)/Rádiórendszer-kompatibilitás (RSC) meglévő járműtípushoz vagy járműtípus-változathoz történő hozzáadását követően az ellenőrző-irányító és jelzőrendszeri ÁME 7.2.1a.1. szakasza szerint létrehozott változatok, valamint a 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja vagy az (EU) 2018/545 rendelet szerint minősített módosítás eredményeként létrehozott verziók esetében, mivel az újonnan létrehozott verzió későbbi fejlesztései (azaz további ESC/RSC-k hozzáadása vagy a 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti későbbi módosítások végrehajtása) nem lennének megengedettek.

A következő rész azokat a feltételeket határozza meg, amelyek mellett a meglévő ERATV bejegyzések (általában verziók) összeállíthatók egy új rendszerré, lehetővé téve egy egyértelmű ERATV bejegyzés használatát a típusmegfelelőségi forgalombahozatali engedély iránti kérelmek benyújtásakor.

3.8.4.2.1. Az ERATV-ben az alkalmazási terület másik EU tagállamra való kiterjesztését követően létrehozott bejegyzések összeállítása

Kérésre és a járműtípus-engedély jogosultjának kizárólagos felelőssége mellett az engedélyező szerv dönthet úgy, hogy az ERATV-ben új verziót hoz létre, amely az alkalmazási terület kiterjesztésére vonatkozó engedélyt követően az ERATV-ben már nyilvántartásba vett járműtípus típusait vagy kiviteleit tartalmazza. Az összeállítandó meglévő bejegyzések mindegyike érvényben marad, és a kérelmezők felhasználhatják azokat a típusnak megfelelő forgalomba hozatali engedélyek kérelmezéséhez.

A típusok és/vagy változatok összeállítása⁸ nem engedély, hanem az ERATV-ben meglévő bejegyzéseket összeállító szolgáltatás kimeneti eleme, amely egy adott típus vagy változat alkalmazási területének kiterjesztését követően jön létre.

Bár a megengedett összeállítások száma nincs korlátozva, a kérelmezőnek meg kell indokolnia egy adott összeállítás indokát (pl. a tervezett alkalmazási területre vonatkozó, más verziók által nem lefedett járművek szállítására aláírt szerződés, miközben ugyanaz a járműtípus a felhasználási terület valamennyi tagállamában de facto engedélyezett), anélkül, hogy alátámasztó dokumentációt kellene benyújtania.

Az összeállítás eredménye egy új ERATV bejegyzés lesz. Ez új típusazonosítót kap, mintha az alaptípus vagy változat új verziója lenne. Ez az új verzió az összeállított ERATV bejegyzéseknek megfelelő különböző paraméterek (kódolt és kódolatlan korlátozások) értékeit fogja össze. A megjegyzések részben szerepel az alaptípus vagy alapváltozat leírása és a különböző összeállított ERATV bejegyzések (a típusazonosítókkal együtt).

A már engedélyezett típusok⁸ és/vagy verziók összeállításához a következő feltételeknek kell teljesülniük:

- › A kérelmezőnek az alaptípusra vagy -változatra és az összes összeállítandó ERATV-bejegyzésre vonatkozó járműtípus-engedély jogosultjának kell lennie;

⁸ Az alkalmazási terület kiterjesztése után engedélyezett típus, ha a járműtípus-engedély jogosultja úgy dönt, hogy új típust kell létrehozni az (EU) 2016/545 rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerint

- › Minden ERATV-bejegyzésnek ugyanabból a típusból vagy változatból kell származnia, nem lehet egy típusból származó verziókat egy ilyen típus változatából származó verziókkal összeállítani;
- › Az összes összeállítandó ERATV-bejegyzést az érintett engedélyező szervnek az (EU) 2018/545 rendeletben meghatározott eljárásnak megfelelően engedélyeznie kell, és az (EU) 2016/797 irányelv alapján be kell jegyezni az ERATV-be;
- › Az összeállítandó különböző ERATV-bejegyzéseknek ugyanazokra az ÁME-kre kell hivatkozniuk, beleértve a nem engedélyezett alkalmazásokat, az alternatív előírásokat, az újabb verziókból való követelménykiválasztást (válogatást) és a nem teljesített egyéb szakaszokat);
- › Az összeállítandó különböző ERATV-bejegyzések között a műszaki jellemzők nem változhatnak; más szóval az összeállítandó ERATV-bejegyzéseknek ugyanannak a kivitelnak kell megfelelniük;
- › Az összeállítandó ERATV-bejegyzések között megengedett különbségek a következőkkel kapcsolatosak:
 - Az ERATV paraméterek értékei, amelyek eltérőek lehetnek, mivel az egyes típusok⁹ és/vagy verziók más-más alkalmazási területen engedélyezettek, például:
 - alkalmazási terület;
 - CfU-k, ha azok az érintett alkalmazási terület nemzeti szabályaihoz vagy egyéb helyi sajátosságaihoz kapcsolódnak;
 - hivatkozás az írásbeli nyilatkozatra, amely az alapvető követelmények biztonságára és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra vonatkozó követelmények rögzítésére vonatkozik;
 - a nyomtáv, a villamosítási rendszer és a CCS B osztályú rendszer különböző kombinációi miatt kiegészítő vagy eltérő műszaki jellemzők, és/vagy
 - ESC-ek / RSC-ek.
 - az alkalmazási terület kiterjesztését követő verziók esetében az ÁME-kben nem szereplő különleges esetekre, nyitott pontokra és szempontokra vonatkozó nemzeti szabályok;
 - hivatkozások a típusvizsgálati vagy tervvizsgálati tanúsítványokra;
 - az eredeti engedélyezés dátumai;
 - a bejegyzések ERATV-ben való létrehozásának időpontjai, és/vagy
 - engedélyezési dokumentumokra való hivatkozások.
- › Nem lehetnek ellentmondások vagy következetlenségek az összeállítandó különböző ERATV-bejegyzések különböző alapvető tervezési jellemzői között, különösen a kódolt és nem kódolt korlátozások tekintetében.
- › Az összeállítandó ERATV-bejegyzések alkalmazási területén a tagállamok közötti átmenetek (határokon átnyúló működés) a meglévő engedélyek hatálya alá tartoznak, ami azt jelenti, hogy az összeállított változat alkalmazási területén a tagállamok közötti, határokon átnyúló működés lehetőségei a meglévő egyedi típusokhoz⁹ és/vagy verziókhoz képest változatlanok maradnak, és az összeállítás eredményeként további átmenetek nem szerepelhetnek.

3.8.4.2.2. *ETCS rendszer kompatibilitási (ESC) típus és rádiórendszer kompatibilitási (RSC) típus hozzáadását követően létrehozott verziók összeállítása*

Kérésre és a járműtípus-engedély jogosultjának kizárólagos felelőssége mellett az engedélyező szerv dönthet úgy, hogy egy járműtípus vagy járműtípus-változat meglévő ERATV-verzióinak összeállításával új verziót hoz létre, amennyiben ezek a verziók egy vagy több ESC/RSC hozzáadásának

⁹ Az alkalmazási terület kiterjesztése után engedélyezett típus, ha a járműtípus-engedély jogosultja úgy dönt, hogy új típust kell létrehozni az (EU) 2016/545 rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerint

eredményeként jöttek létre egy engedélyezett járműtípushoz vagy járműtípus-változathoz kapcsolódóan. A meglévő verziók továbbra is érvényesek maradnak. Az új ERATV bejegyzés egy típusazonosítót kap, amely megfelel az alaptípus vagy -változat új verziójának.

A megjegyzés rovatban az új bejegyzésben szerepel mind az alaptípus vagy -változat, mind a különböző meglévő verziók leírása, amelyekből az ESC/RSC-k származnak (beleértve a típusazonosítójukat is).

A már közzétett verziók kombinálásához a következő feltételeknek kell teljesülniük:

- › A kérelmezőnek a járműtípus-engedély jogosultjának kell lennie minden olyan verziókra vonatkozóan, amelyből az ESC/RSC-ket átvesszik;
- › Minden verzióknak ugyanabból a típusból vagy változatból kell származnia, nem lehetséges egy típusból származó verziókat egy ilyen típus változatából származó verziókkal összeállítani;
- › Az összes összeállított verziót be kell nyújtani az érintett engedélyező szervnek az ERATV-ben történő közzétételre;
- › Az összeállítandó különböző verziók között a műszaki jellemzők nem változhatnak; más szóval az összeállítandó verzióknak ugyanannak a kivitelnek kell megfelelniük;
- › Az összeállítandó verziókhoz kapcsolódó ERATV bejegyzések között megengedett eltérések:
 - ESC-k/RSC-k;
 - hivatkozások az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványaira;
 - hivatkozás az alapvető követelmények biztonságára és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra vonatkozó követelmények rögzítéséről szóló írásbeli nyilatkozatra, és/vagy
 - az ERATV-ben a bejegyzések létrehozásának dátumai.

3.8.4.2.3. A 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti módosításokat követően létrehozott verziók összeállítása

Kérésre és a járműtípus-engedély jogosultjának kizárólagos felelőssége mellett az engedélyező szervezet dönthet úgy, hogy egy járműtípus vagy egy járműtípus változatának meglévő ERATV-verzióiból összeállított új verziót hoz létre, ha ezek a verziók az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerint besorolt változtatás eredményeként jöttek létre. A meglévő verziók továbbra is érvényesek maradnak.

Az új ERATV bejegyzés egy típusazonosítót kap, amely megfelel az alaptípus vagy -változat új verziójának.

A megjegyzés rovatban az új bejegyzésben szerepel mind az alaptípus vagy -változat, mind a különböző meglévő verziók leírása, amelyekből az 15(1)(c) változtatások származnak (beleértve a típusazonosítójukat is).

A már közzétett verziók kombinálásához a következő feltételeknek kell teljesülniük:

- › A kérelmezőnek a járműtípus-engedély jogosultjának kell lennie minden olyan verzióra vonatkozóan, amelyekből az 15(1)(c) változtatások származnak;
- › Minden verzióknak ugyanabból a típusból vagy változatból kell származnia, nem lehetséges egy típusból származó verziókat egy ilyen típus változatából származó verziókkal összeállítani;
- › Az összes összeállított verziót be kell nyújtani az érintett engedélyező szervnek az ERATV-ben történő közzétételre;
- › Az összeállítandó 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti verzióknak azonos kialakításúaknak kell lenniük, és ezért az ERATV-ben a műszaki jellemzőknek ugyanazokkal az értékekkel kell rendelkezniük a változások által nem érintett paraméterek tekintetében;

- › Az összeállítandó verziókhoz kapcsolódó ERATV bejegyzések között megengedett eltérések:
 - A 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti változások által érintett alapvető konstrukciós jellemzőkre vonatkozó ERATV paraméterek értékei. Az alkalmazandó ÁME-kben megengedett határértékek elemzésekor figyelembe kell venni az ugyanazon ERATV-paraméterre vonatkozó különböző 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti módosítások kumulatív hatását ahhoz a típushoz vagy változathoz képest, amelyből az összes verzió származik;
 - hivatkozások a típusvizsgálati vagy tervvizsgálati tanúsítványokra;
 - hivatkozás az alapvető követelmények biztonságára és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra vonatkozó követelmények rögzítéséről szóló írásbeli nyilatkozatra, és/vagy
 - az ERATV-ben a bejegyzések létrehozásának dátumai.

3.8.4.2.4. Különböző eredetű ERATV-bejegyzések összeállítása

Kérésre és a járműtípus-engedély jogosultjának kizárólagos felelőssége mellett az engedélyező szerv dönthet új, meglévő típusokat¹⁰ és/vagy verziókat összeállító verziók létrehozásáról még akkor is, ha azok létrehozásának okai eltérőek, pl.

- › A 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti változtatás végrehajtása az alkalmazási terület kiterjesztése eredményeként a típusra¹⁰ és/vagy verzióra vonatkozóan;
- › ESC-típus hozzáadása az alkalmazási terület kiterjesztése eredményeként a típushoz¹⁰ és/vagy verzióhoz;
- › ESC-típus hozzáadása eredményeként létrejött verzió 15(1)(c) változtatása;
- › ESC típus hozzáadása a 15(1)(c) változtatás eredményeként létrehozott verzióhoz,
- › Stb.

Az új ERATV bejegyzés egy típusazonosítót kap, amely megfelel a közös alaptípus vagy a közös alaptípus-változat új verziójának.

A megjegyzés rovatban az új bejegyzésben szerepel mind az alaptípus vagy -változat, mind a különböző meglévő, összeállított ERATV bejegyzések leírása (beleértve a típusazonosítójukat is).

A már közzétett verziók kombinálásához a következő feltételeknek kell teljesülniük:

- › A kérelmezőnek az alaptípusra vagy -változatra és az összes összeállítandó ERATV-bejegyzésre vonatkozó járműtípus-engedély jogosultjának kell lennie;
- › Minden ERATV-bejegyzésnek ugyanabból a típusból vagy változathoz kell származnia, nem lehet egy típusból származó verziókat egy ilyen típus változatából származó verziókkal összeállítani;
- › Az összes összeállított ERATV-bejegyzést az érintett engedélyező szervnek kell benyújtania az ERATV-ben való közzétételre;
- › Az összeállítandó ERATV-bejegyzéseknek azonos műszaki jellemzőkkel (azaz azonos kivitel) kell rendelkezniük;
- › Az összeállítandó ERATV-bejegyzések között megengedett eltérések a következők:
 - Az ERATV paramétereinek értékei eltérőek lehetnek ahhoz a tényhez kapcsolódóan, hogy a különböző tagállamokban engedélyezettek a típusok¹⁰ és/vagy verziók az alkalmazási terület kiterjesztését követően (alkalmazási terület, CfU stb.);

¹⁰ Az alkalmazási terület kiterjesztése után engedélyezett típus, ha a járműtípus-engedély jogosultja úgy dönt, hogy új típust kell létrehozni az (EU) 2016/545 rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerint

- A 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti változások által érintett alapvető konstrukciós jellemzőkre vonatkozó ERATV paraméterek értékei. Az alkalmazandó ÁME-kben megengedett határértékek elemzésekor figyelembe kell venni az ugyanazon ERATV-paraméterre vonatkozó különböző 15. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti módosítások kumulatív hatását ahhoz a típushoz vagy változathoz képest, amelyből az összes verzió származik;
- ESC-k/RSC-k;
- az alkalmazási terület kiterjesztését követő verziók esetében az ÁME-kben nem szereplő különleges esetekre, nyitott pontokra és szempontokra vonatkozó nemzeti szabályok;
- hivatkozások a típusvizsgálati vagy tervvizsgálati tanúsítványokra;
- az eredeti engedélyezés dátumai;
- hivatkozás az alapvető követelmények biztonságára és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra vonatkozó követelmények rögzítésére vonatkozó írásbeli nyilatkozatra;
- a bejegyzések ERATV-ben való létrehozásának időpontjai, és/vagy
- engedélyezési dokumentumokra való hivatkozások.

3.8.4.2.5. Verzió hozzáadása egy már közzétett verzióhoz

Amikor egy már közzétett verzióhoz új (az ERATV-ben még nem közzétett) verziót kell hozzáadni, ez két különböző módon történhet:

- › kérelmezze az új verzió közzétételét az alaptípusból, majd kérje a két verzió összeállítását; ennek eredményeképpen 2 új verzió jön létre az ERATV-ben, vagy
- › kérelmezze egy új verzió közzétételét a (közös) alaptípusból, beleértve mind a meglévő, mind az új verzióra vonatkozó összes információt egyetlen kérelemben való „hozzáadását”; ennek eredményeképpen egy új verzió jön létre, amely tartalmazza az összes elemet.

Az alábbiakban a fent említett két lehetőségre mutatunk egy példát:

- › A 1. sz., alaptípusra vonatkozó 15(1)(c) változtatást követő verzió: az ERATV-ben közzétett 1. verzió.
- › A 2. sz., alaptípusra vonatkozó 15(1)(c) változtatást követő, 1. verzióhoz hozzáadandó verzió:
 - 1. lehetőség:
 - Az ERATV-ben közzéteendő új 2. verzió, figyelembe véve a 2. sz., alaptípusra vonatkozó 15(1)(c) változtatást a kizárólag a 2. sz. változtatás részleteire irányuló kérést követően; és
 - Az ERATV-ben közzéteendő új 3. verzió, amely az 1. és a 2. verziót állítja össze, és így tartalmazza az 1. és 2. sz. alaptípusra vonatkozó 15(1)(c) változtatásokat.
 - 2. lehetőség:
 - Az ERATV-ben közzéteendő, alaptípusból származó új 2. verzió, figyelembe véve mind az 1., mind a 2. sz. változtatást egyetlen kérelemben, teljesen függetlenül az 1. verziótól

3.8.4.2.6. Az összeállított verzió kérelmezésének eljárása az Ügynökségnél

Az alábbi GYIK ismerteti az új összeállított verzió létrehozásának kérelmezésére irányuló eljárást, amennyiben az Ügynökség az érintett engedélyező szerv:

https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2672

Az ERATV-ben vannak olyan paraméterek, amelyeket úgy alakítottak ki, hogy csak egyetlen érték társulhat hozzájuk (pl. az eredeti engedély dátuma). Ilyen esetekben a kérelmezőnek a [TEM VEA 092](#) sablonban kell összeállítania a különböző értékeket. Az Ügynökség a vonatkozó információkat az

ERATV megjegyzés rovatában teszi közzé, ha az ERATV érintett mezőjében nem lehet azokat feltüntetni.

Hasonlóképpen, az ERATV néhány más paramétere nem hozzáférhető a kisegítő felhasználók számára (pl. kódolt és nem kódolt korlátozások). A kérelmezőnek az összegyűjtött információkat a [TEM VEA 092](#) sablon segítségével kell megadnia. Az Ügynökség beviszi a vonatkozó információkat az ERATV-be.

3.8.4.3. ERADIS

A negyedik vasúti csomag értelmében az EK-nyilatkozatokat (ellenőrzés, megfelelés és/vagy használatra való alkalmasság) és az EK-tanúsítványokat (ellenőrzés, megfelelés és/vagy használatra való alkalmasság) az érintett szereplőknek fel kell tölteniük az ERADIS-ba:

- › A mobil alrendszerek forgalomba hozatalát kérelmezők: EK-megfelelési nyilatkozatok
- › Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek gyártói: EK-megfelelési/alkalmazhatósági nyilatkozatok
- › Bejelentett szervek: EK-tanúsítványok (hitelesítés, megfelelés és/vagy használatra való alkalmasság)

Ezek a kötelezettségek függetlenek bármely engedélyezési eljárástól vagy az egyablakos rendszeren keresztül történő benyújtástól. A bejelentett szervek a tanúsítványok kiadásakor töltik ki az ERADIS-t, a kérelmezők/gyártók pedig akkor töltik ki az ERADIS-t, amikor a termékeket (akár alrendszerek, akár kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek) forgalomba hozzák. Továbbá a forgalombahozatali járműengedély és/vagy járműtípus-engedély nem adható ki az (EU) 2018/545 rendelet 50. cikkének (2) bekezdése alapján.

Az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerinti új engedélyezés esetén az ERADIS-ba feltöltendő IC-khez kapcsolódó tanúsítványok és nyilatkozatok közül csak azokat kell feltölteni, amelyeket érinti a változás.

Ha az Ügynökség az engedélyező szerv, a kérelmezőt felkérlik, hogy az ERADIS-ba feltöltött EK-nyilatkozatokkal és tanúsítványokkal kapcsolatos további információkat nyújtson be, hogy segítse a kérelemhez csatolt fájlban szereplő dokumentumok és az ERADIS közötti összhang értékelését. További információ itt található:

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

3.8.4.4. Járműnyilvántartás az NVR/ECVVR/EVR-ben

Minden járművet be kell jegyezni az érintett járműnyilvántartásba (NVR/ECVVR/EVR), megadva a járműtípust/változatot/verziót, amelynek megfelel. A járműbejegyzés a tulajdonosok kérésére történik és nem része a járműengedélyezési eljárásnak.

Az ECVVR-ről és az EVR-ről további információk (beleértve az alkalmazási útmutatókat is) itt találhatók:

https://www.era.europa.eu/domains/registers/ecvvr_en

https://www.era.europa.eu/domains/registers/evr_en

3.8.4.5. A nyilvántartásban szereplő adatok sértetlenségének felelőssége

A nyilvántartást vezető szervezet (járműnyilvántartás esetén a bejegyző szervezet, az ERATV és ERADIS esetén az Ügynökség) végzi el az alapvető ellenőrzést az előírások (pl.: adatok formátuma, kötelező/opcionálisan kitöltendő mezők, stb.) és/vagy a referencia adatok fényében.

A kérelmezőnek kell a műszaki adatokat biztosítania az ERATV-nek, valamint ő felelős az általa nyújtott adatok sértetlenségéért (azaz pontosságáért és helyességéért). Az engedélyező szerv felelős az adatok hitelesítéséért és következetességének ellenőrzéséért (azaz annak ellenőrzéséért, hogy a kérelmező által megadott adatok összhangban vannak-e a járműnek az egyablakos rendszerben rendelkezésre álló műszaki dokumentációjával).

A NVR/ECVVR/EVR járműnyilvántartásokat illetően a tulajdonos biztosítja az adatokat, ő felelős az adatok sértetlenségéért. A bejegyző szervezet ellenőrzi a globális egységességet, és frissíti a NVR/ECVVR/EVR járműnyilvántartásokat.

3.8.4.6. A tervezett moobileszközök-vasúti felszerelések nemzetközi nyilvántartása

A mobil berendezésekkel kapcsolatos nemzetközi érdekekről szóló egyezmény sínpályához kötött járművekkel kapcsolatos kérdéseiről szóló, Luxemburgban aláírt jegyzőkönyve egy globális szerződés, amely a vasúti járművek finanszírozásának megkönnyítésére összpontosít az ilyen eszközök pénzügyi biztonsági érdekeinek nemzetközi elismerésével és bejegyzésével. A légi járművekre vonatkozóan van már hatályban egy hasonló rendszer (www.internationalregistry.aero/ir-web/).

A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyvet 2007-ben fogadták el. A hatályba lépéshez szükség van 4 megerősítésre és az OTIF-nak, mint a felügyeleti hatóság titkárának készenléti tanúsítványára. A 2017 június 27-i állapot szerint volt 3 megerősítés (Európai Unió, Gabon és Luxemburg), 7 aláírás (Franciaország, Németország, Olaszország, Mozambik, Svédország, Svájc és Egyesült Királyság) és 19 kormánnyal folytak tárgyalások.

A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyv a hitelezők jogainak nyújt egy rendszert, akiknek az érdekei bejegyzésre kerülnek, valamint a Luxemburg központú és a Regulis SA (amely a mobil eszközök - légi járművek nemzetközi nyilvántartását is üzemelteti) által üzemeltetett nemzetközi nyilvántartásban kereshetők lesznek. A belföldön és nemzetközileg működtetett vasúti járművek finanszírozására vonatkozik, illetve egy új globális, egyedi és végleges számozási rendszert mutat be a vasúti járművek tekintetében (URVIS).

Az azonosítószámot (URVIS):

- › A járművön el kell helyezni;
- › A nemzetközi nyilvántartásban összekapcsolják a gyártó nevével és a gyártó járműazonosítási számával; vagy
- › A nemzetközi nyilvántartásban összekapcsolják egy nemzeti vagy regionális azonosítással.

A jármű a forgalombahozatali járműengedély kiállítása előtt, alatt vagy után is bejegyezhető a nemzetközi nyilvántartásba, valamint az URVIS szám is bármikor hozzákapcsolható. Továbbá a másik rendszer szerint engedélyezett járművek is bejegyezhetők.

A kérelmező az URVIS számot a jármű azonosítására használhatja a forgalombahozatali járműengedélyre irányuló kérelmében.

A sínpályához kötött járművekről szóló jegyzőkönyvre és a kapcsolódó nemzetközi nyilvántartásra vonatkozó további információért lásd:

www.unidroit.org

www.railworkinggroup.org

3.8.5. 51. cikk: Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikk (11) bekezdés szerinti felülvizsgálat

A folyamat leírását lásd az 5.2. alszakasz folyamatábráján a 4. szakaszban.

3.8.5.1. Felülvizsgálat

A kérelmező a határozat kézhezvételétől számított 1 hónapon belül kérheti az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (11) bekezdése szerinti felülvizsgálatot, ha a határozat:

- › elutasítja az engedély kiadását; vagy
- › a kérelmező által a kérelmében megadottaktól eltérő CfU-kat tartalmaz.

Mindkét esetben a döntés negatívnak minősül. A határozat felülvizsgálatának kérelmezéséhez a kérelmezőnek az egyablakos rendszer intézkedési gombjának megfelelő opcióját kell használnia, és az OSS-hez a könyvtár megfelelő részében feltöltött dokumentummal részletesen ki kell fejtenie, hogy melyek azok

a szempontok, amelyeket az engedélyező szervezet nem vett megfelelően figyelembe. Kérjük, vegye figyelembe, hogy ebben a szakaszban új bizonyíték nem fogadható el; a felülvizsgálati kérelemnek a kérelmet kísérő dokumentációban már benyújtott bizonyítékokon kell alapulnia.

Amennyiben a felülvizsgálati folyamatban a negatív döntés visszavonják, az engedélyező szerv haladéktalanul kiállítja a járműtípus-engedélyt és/vagy forgalombahozatali járműengedélyt.

3.8.5.2. Fellebbezés

Ha az engedélyező szerv elutasító határozatát a felülvizsgálati kérelmet követően megerősítik, a kérelmező a felülvizsgálati kérelmet követő határozat kézhezvételétől számított 2 hónapon belül fellebbezést nyújthat be a fellebbezési tanácshoz (azon kérelmek esetében, amelyek esetében az Ügynökséget választották ki engedélyező szervnek) vagy a nemzeti fellebbezési szervhez (azon kérelmek esetében, amelyek esetében az érintett nemzeti biztonsági hatóságot választották ki engedélyező szervnek), a nemzeti eljárásnak megfelelően.

Az Ügynökség bármely döntésével szemben fellebbezni a fellebbezési tanácsnál a fellebbezési tanács eljárási szabályainak megfelelően kell.

Amennyiben a fellebbezési tanács megalapozottnak találja a fellebbezési okokat, az Ügynökségnek az alkalmazási terület érintett nemzeti biztonsági hatóságaival egyeztetve haladéktalanul, de legkésőbb a fellebbezési tanács megállapításairól szóló értesítéstől számított egy hónapon belül meg kell hoznia a fellebbezési tanács megállapításainak megfelelő végleges döntést.

A tanács fellebbezés elutasítására irányuló döntését az egyablakos rendszerben kell rögzíteni, illetve a kérelmet kísérő dokumentációban kell feltüntetni. A fellebbezési folyamat befejezését követően az engedélyező szerv végső döntését, beleértve a fellebbezési tanács által közölt megállapításokat, a kérelmezővel és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal közölni kell az egyablakos rendszerben.

A fellebbezési tanács megállapításai alapján hozott határozatok ellen az Európai Unió Törvényszékénél lehet fellebbezni.

Ahhoz, hogy fellebbezést nyújtson be a fellebbezési tanácshoz, a fellebbezési tanács eljárási szabályzatát kell követnie. A folyamatot az Ügynökség honlapjának következő része ismerteti:

https://www.era.europa.eu/agency-you/board-appeal_en

3.8.6. 52. cikk: A 46. cikk szerint kiadott határozat és az azt kísérő teljes dokumentáció archiválása

3.8.6.1. Jármű élettartamának vége

Amikor a jármű elér az élettartamának végére, az érintett járműnyilvántartást (NVR/ECVVR/EVR) megfelelően aktualizálni kell. A 2007/756/EK határozatot hatályon kívül helyező (EU) 2018/1614 határozat tartalmazza:

- › a nyilvántartásba vétel visszavonására vonatkozó rendelkezéseket; és
- › az engedély „visszavonására” vonatkozó kódokat (nyilvántartási státusz). Ez magában foglalja például a hivatalos selejtezés időpontját és/vagy egyéb ártalmatlanítási megállapodást és a visszavonási mód kódját.

3.9. 8. fejezet - Kiállított engedély felfüggesztése, visszavonása vagy módosítása

3.9.1. 53. cikk: Kiállított engedély felfüggesztése, visszavonása vagy módosítása

Az (EU) 2016/797 irányelv 26. cikke tartalmazza annak feltételeit, hogy egy járműtípus-engedély és/vagy forgalombahozatali járműengedély mikor függeszthető fel, vonható vissza vagy módosítható.

A visszavonás feltétele, hogy a járműtípus bizonyíthatóan nem felel meg az alapvető követelményeknek az engedélyezéskor. A visszavonás célja ezért egy járműtípus vagy egy járműtípus járműveinek hibás tervezésének vagy gyártásának kezelése. Abban az esetben nem alkalmazható, ha a vasúti társaság vagy a karbantartásért felelős szervezet biztonságirányítási rendszere nem felel meg az alapvető követelményeknek.

(pl.: olyan biztonságirányítási rendszer, amely nem megfelelően ellenőrzi a karbantartást, ami pedig azt eredményezi, hogy a járművek nem felelnek már meg az alapvető követelményeknek).

A járműtípus-engedély visszavonása esetén nem következik be automatikusan az adott típusnak megfelelő járművek forgalomba hozatalára vonatkozó engedély visszavonása; ez egy eseti döntés, amelyet annak elemzését követően kell meghozni, hogy a járműveknél azonos probléma áll-e fenn. Ha a probléma a járművek esetében is fennáll, az érintett járműveket az (EU) 2016/797 irányelv 26. cikkének (8) bekezdése értelmében ki kell vonni a forgalomból, azaz nem lehet tovább használni őket.

3.9.2. 54. cikk: Egy kiállított engedély felfüggesztésének, visszavonásának vagy módosításának hatása az ERATV-be, ERADIS-be és járműnyilvántartásokba való bejegyzésre

3.10. 9. fejezet: Végső rendelkezések

3.10.1. 55. cikk: Átmeneti rendelkezések

3.10.2. 56. cikk: Hatályba lépés és alkalmazás

3.11. Mellékletek

Az (EU) 2018/545 rendelet I. melléklete határozza meg azokat az információkat, amelyeket a kérelemben és az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentációban fel kell tüntetni. Ez nem kapcsolódik a konkrét dokumentumokhoz vagy bizonyítékokhoz. Amennyiben az összes szükséges információt tartalmazza, a kérelmező döntheti el, miként strukturálja az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentációt.

A II. és III. melléklet az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok által végrehajtandó értékeléseket írja le a kérelem és az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentáció adataira vonatkozóan. Amikor nemzeti biztonsági hatóság jár el engedélyező szervként, ellenőriznie kell az II. és a III. melléklet elemeit is. Amikor az Ügynökség jár el engedélyező szervként, értékelnie kell a II. mellékletben meghatározott elemeket, miközben az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságoknak a III. mellékletben meghatározott elemeket kell értékelnie.

3.11.1. 1. melléklet A kérelem tartalma

A jármű és/vagy járműtípus engedélyezése iránti kérelmet kísérő dokumentáció szélesebb körű, mint a járművet alkotó alrendszer(ek) EK megfelelőségi nyilatkozata(i) és az EK megfelelőségi nyilatkozatot kísérő dokumentáció(k). Az (EU) 2018/545 rendelet I. mellékletében leírtak szerint az engedélyezési esettől függő további elemeket is tartalmaznia kell (pl. a követelmények rögzítésével kapcsolatos bizonyítékok, megfeleltetési táblázatok, az ÁME-k alkalmazásának mellőzéséhez kapcsolódó releváns határozatok, az ERATV-hez szükséges információk, a javaslattevő kockázatnyilatkozata, amely kiterjed a „biztonság” alapvető követelményre vonatkozó követelmények meghatározására és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra stb.)

Az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentáció egyes elemei már benne lehetnek az alrendszerre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő dokumentációban; ugyanez vonatkozik az EK-hitelesítési tanúsítványt kísérő dokumentációban feltüntetendő elemekre is (pl. a közbenső hitelesítési nyilatkozatok már szerepelhetnek a bejelentett szerv által kiadott jelentésben). Ebben az esetben nem szükséges megkettőzni az elemeket, hanem biztosítani kell a szükséges nyomonkövethetőséget a megfeleltetési táblázatokban. Ez egy olyan kompromisszum, amely egyaránt biztosítja a kérelmezők számára az engedélykérelemhez csatolt dokumentáció összeállítása terén mutakozó rugalmasságot, az engedélykérelemhez csatolt dokumentáció egyszerűségét és az engedélyező szervezetek számára a releváns információk megtalálásának és értékelésének megkönnyítését.

3.11.1.1. 10.1. pont – ID típus

A bejegyzéstervezet létrehozásakor az ERATV egy kódot (típusazonosító) rendel a járműtípushoz/járműtípus-változathoz/járműtípus-verzióhoz. A bejegyzés tervezetét a kérelmezőnek az engedélyezési kérelem egyablakos rendszeren keresztül történő benyújtása előtt kell kérnie. A kérelmező ezután az engedélyezési kérelemben megadhatja a tervezet típusazonosítóját, valamint az ERATV-hez szükséges egyéb információkat

(18.13. pont). Ha az Ügynökség az engedélyező szerv, akkor a típustervezet létrehozásának az ERATV-en keresztüli kérelmezésére vonatkozó eljárást itt ismertetjük:

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

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a 10.1. pontban említett típusazonosítónak az engedélyt kérő járműtípusra/járműtípus-változatra/járműtípus-verzióra kell vonatkoznia, nem pedig a kérelem alapjául szolgáló meglévő járműtípus típusazonosítójára (pl. egy korábbi első engedély, amelyet a már engedélyezett járműtípus megváltoztatását követő új engedély követ).

Ha egy kérelem több típust, változatot és/vagy verziót tartalmaz, mindegyiknek saját típusazonosítóval kell rendelkeznie.

3.11.1.2. 14. pont – A jármű használati feltételeinek és egyéb korlátozásai (CfU)

A CfU-t kódolt és nem kódolt korlátozások tekintetében fel kell tüntetni. A kódolt korlátozások a műszaki dokumentációban találhatók „A harmonizált és nemzeti korlátozási kódok listája” című ERA/TD/2011-009/INT műszaki dokumentumon belül, amely az Ügynökség weboldalán érhető el:

https://www.era.europa.eu/domains/registers/eratv_en

Egyes kódolt korlátozások egyben műszaki paraméterek is, pl.

- › 4.1.2.1 Legnagyobb tervezési sebesség – kódolt korlátozás 1.3. Sebességhorlátozások
- › 4.1.5 A többszörös üzemben összekapcsolt szerelvények vagy mozdonyok maximális száma – kódolt korlátozás 1.4 Többszörös üzemben történő használat (az egyetlen vonatként való üzemeléshez engedélyezett, összekapcsolt szerelvények maximális száma).
- › 4.2.1 Referenciaprofil – kódolt korlátozás 2.1. Kinematikus szerelvény
- › 4.3.1 Hőmérsékleti tartomány – kódolt korlátozás 3.1. Éghajlati zóna
- › 4.8.4 Minimális vízszintes ívsugárképesség – kódolt korlátozás 1.1 Minimális ívsugárképesség
- › Stb.

Ha a műszaki paraméter és a megfelelő kódolt korlátozás között nincs különbség (pl. nincs tényleges korlátozás vagy megkötés a névleges értékhez képest), akkor ezt nem kell kódolt korlátozásnak tekinteni, és nem kell ilyenként feltüntetni sem a kérelemben, sem a kibocsátási típusengedélyben / ERATV-ben.

Az engedélyezési ügyek esetében:

- › az alkalmazási terület kiterjesztése az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja alapján;
- › az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerinti új engedély, vagy
- › kombinált kérelem új engedély és kiterjesztett alkalmazási területre vonatkozó engedély iránti kérelem az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (3) bekezdésének a) pontja alapján

a jármű CfU-ját és a kérelemben azonosítandó egyéb korlátozásokat (amelyek később bekerülhetnek a kiállított engedélybe és az ERATV bejegyzésbe) a változásokhoz és/vagy az alkalmazási terület kiterjesztéséhez kapcsolódónak kell tekinteni. Az alaptípus/változat azon CfU-it, amelyeket a módosítás/bővítés nem érint, nem kell feltüntetni sem az engedélykérelemben, sem a kiadott járműtípus-engedélyben / ERATV-ben.

A CfU-nak tükröznie kell azokat a sajátosságokat, amelyeket figyelembe kell venni annak biztosítása érdekében, hogy a járműtípus megfeleljen az alapvető követelményeknek. A megjegyzéseket, észrevételeket, más dokumentumokra (pl. járművezetői kézikönyv, karbantartási terv stb.) való hivatkozásokat nem szabad kódolatlan korlátozásokként rögzíteni, lásd a 3.3.8. szakaszt.

Ha az Ügynökség az engedélyező szerv, a kérelmezőt felkéri, hogy nyújtson be további, a CfU-val kapcsolatos információkat, hogy megkönnyítse a kérelemben szereplő információk következtettségének értékelését. További információ itt található:

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

3.11.1.3. 15. pont - CCS kiegészítő funkciók

A CCS kiegészítő funkciói lehetnek például: az alkalmazandó előírásoknak megfelelő opciók, a nemzeti biztonsági hatóság által előírt nemzeti szabályok, más referenciaértékekből származó módosítási kérelmek vagy egyedi projektkérelmek:

- › Az előírások által megengedett lehetőségek (pl. Euroloop bevezetése, a hidegmozgást ellenőrző fedélzeti rendszer megvalósítása)
- › Nemzeti szabályok (pl. két rádiós kommunikációs képesség használatának előírása az RBC átadásához a rendszer rendelkezésre állásának javítása érdekében, a jeladók meghibásodásának szöveges üzeneteken keresztül történő jelentésének bevezetése).
- › Más referenciaértékekből származó módosítási kérelmek (pl. az Ügynökség műszaki véleményeiben leírt hibajavítások bármelyikének korai végrehajtása).
- › Egyedi projektkérelmek (pl. az adatrögzítéshez kapcsolódó, a jogi adatrögzítő egységre vonatkozó előírásokban szereplő kötelező eseményeken kívüli funkciók megvalósítása)

A kérelmezőnek meg kell állapítania, hogy megvalósítottak-e további CCS funkciókat a fedélzeti ETCS berendezésekben, illetve a rádiórészekben (EDOR vagy fülkerádió). A bejelentett szervnek értékelnie kell, hogy ezek a funkciók nem akadályozzák-e a kölcsönös átjárhatóságot. A további funkciók listájának összeállításához ajánlott (nem kötelező) az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME alkalmazási útmutatójában (9. melléklet) rendelkezésre álló sablon használata.

3.11.1.4. 18.1. pont - A követelmények meghatározására vonatkozó bizonyítékok a 13. cikk (1) bekezdés szerint

Az (EU) 2018/545 rendelet előírja, hogy a kérelmezőknek és a változásokat kezelő szervezeteknek követelménymeghatározási folyamatot kell végrehajtaniuk. A követelménymeghatározásra vonatkozó bizonyítéknak az egyablakos rendszerben az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentáció részét kell képeznie, amennyiben kérelemre van szükség.

Ahhoz, hogy a követelmények meghatározására sor kerülhessen, az összes azonosított és rögzített követelmény megfelelő nyomon követhetőségére van szükség, hogy a követelmények azonosítása, végrehajtása, ellenőrzése és validálása, a végrehajtás demonstrálása dokumentálva legyen. A kérelmezőnek vagy a változást kezelő szervnek dokumentálnia kell és bizonyítékot kell szolgáltatnia a követelmények meghatározásának teljes folyamatára, lefedve az EN 50126-1 V-ciklus minden lépését. A követelmények meghatározására és kezelésére alkalmazott általános vállalati szabványokra való hivatkozások nem tekinthetők a követelménymeghatározás megfelelő bizonyítékának, mivel nem nyújtanak kellő részletességet és bizonyítékot az adott projektben végrehajtott és alkalmazott folyamatról. A leírás azonban hivatkozhat vagy szükség esetén újra felhasználhatja a gyártó/szállító által már meghatározott egyéb folyamatok keretében létrehozott, meglévő dokumentumokat, amelyek végül a követelmények kezelésére szolgáló folyamatot alkotják (pl. minőségirányítás, változáskezelés, követelménykezelési folyamatok stb.).

A követelmények meghatározásának és validálásának általános bizonyítékai nem elegendőek. A követelmények meghatározásának elfogadott folyamatát úgy kell tekinteni, hogy az a fentiekben meghatározott elveket az egyéni követelmények szintjéig támogatja, valamint az e követelmények végrehajtásához szükséges meghatározott tervezési és validálási intézkedéseket.

E cél eléréséhez megfelelő központosított eszközre (adattárra) van szükség, amely lehet fizikai vagy informatikai eszköz (tábla, táblázat, adatbázis, nyilvántartás stb., lásd még a 3.3.1.9. szakaszt). Nem követelmény, hogy bármilyen konkrét megoldást alkalmazzanak a követelménymeghatározás bizonyítékának dokumentálására, amíg a kérelmező vagy a változást kezelő szerv be tudja mutatni, hogy a fent említett elveket követik (lásd a követelménymátrix szemléltető példáját a 3.11.4. pontban). A szükséges dokumentáció és/vagy nyomonkövethetőség mennyisége a projekt összetettségétől függ (pl. egy nagysebességű vonat új konstrukciójára vonatkozó követelmények száma és összetettsége jelentősebb lesz, mint egy meglévő járműtípus egy kocsijára vagy kis módosítására vonatkozó követelményeké).

A bizonyítéknak igazolnia kell, hogy az alkalmazott követelménymeghatározás az összes alapvető követelményre kiterjed, nem csak a biztonságra vonatkozó alapvető követelményre.

Az **alrendszerekre és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra vonatkozó „biztonság” alapvető követelmény** esetében a követelménymeghatározási folyamat alátámasztó bizonyítékai a következők:

- › A követelménymeghatározás módszertanának leírása (18.7. pont), megerősítve, hogy a módszertan a CSM RA I. mellékletét követi;
- › Az értékelő szerv által kiadott biztonságértékelési jelentés (CSM-RA 15. cikk) (18.8. pont); az ERA1209/146 sz. pontosítási feljegyzés 4.2. pontja (lásd a jelen dokumentum 3.3.1. pontját) sablont tartalmaz ehhez a jelentéshez, és
- › A kérelmező írásbeli nyilatkozata (a CSM RA 16. cikke) (18.10. pont); az ERA1209/146 pontosító feljegyzés 4.3. szakasza (lásd e dokumentum 3.3.1. szakaszát) tartalmazza e jelentés sablonját.

A **„biztonságtól” eltérő alapvető követelmények** esetében különbséget kell tenni a tekintetben, hogy a CSM RA I. mellékletében szereplő módszertan alapelveit valamennyi alapvető követelményre alkalmazzák-e vagy sem:

- › Ha a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer I. mellékletében foglalt módszertan elveit valamennyi alapvető követelmény tekintetében alkalmazzák, az alátámasztó bizonyíték a CSM RA 16. cikkében említett nyilatkozat(ok)ból (az (EU) 2018/545 rendelet 18.10. és 18.12. pontja) és a CSM RA 15. cikkében említett értékelési jelentésből (az (EU) 2018/545 rendelet 18.8. és 18.11. pontja) áll.

Főszabály szerint a folyamat részleteit leíró bizonyítékokat és a kérelmező vagy a változást irányító szervezet által a követelménymeghatározási folyamat alkalmazása eredményeként előállított bizonyítékokat (amelyeknek az értékelő szerv által végzett független értékelés alapját kell képezniük) ebben az esetben nem kell csatolni az engedélyezési kérelemhez csatolt dokumentációhoz. Amennyiben indokolt kétségek merülnek fel, vagy további pontosításra van szükség, a szükséges dokumentációt a kérelmező vagy a módosítást irányító szervezet az engedélyező szervezet kérésére rendelkezésre bocsáthatja.

Mindenesetre ajánlott, hogy a kérelmező az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentációban szerepeltessen egy kivonatot, kinyomatot, kivitelt és/vagy a használt központi adattár eszköz részletes leírását vagy példáit, hogy az engedélyező szerv jobb képet kapjon a veszélyek és követelmények kezelésére vonatkozó módszertanról és munkafolyamatról.

- › A kérelmezők nem alkalmazhatják a CSM RA I. mellékletében leírt módszertant a biztonságosságon és a biztonságos integráción kívüli alapvető követelményekre. Ebben az esetben nem kötelesek megbízni egy értékelő szervet, hogy a biztonság és a biztonságos integráción kívüli alapvető követelményekre vonatkozó követelmények meghatározási folyamatának független értékelését elvégezze, és nem is kötelesek bármilyen típusú független értékeléssel rendelkezni.

Az egyablakos rendszeren keresztül benyújtandó bizonyítékoknak elegendőnek kell lenniük annak bizonyítására, hogy a CSM RA I. mellékletének módszertanában foglalt elvekkel azonos szintű bizonyosságot nyújtanak (lásd az (EU) 2018/545 rendelet II. mellékletének 7.2. pontjában meghatározott kritériumokat). Független értékelés hiányában nehezebb annak bizonyítása, hogy a CSM-RA I. mellékletében meghatározott módszerrel azonos szintű bizonyosság áll fenn (lásd: 3.3.1.9. és 3.11.2.1. pont).

Kérjük, vegye figyelembe, hogy az (EU) 2018/545 rendelet I. mellékletének 18.10. pontjában említett nyilatkozatnak nem kell más alapvető követelményekre vonatkoznia, ha a módszertan nem követi a CSM RA I. mellékletében foglalt elveket.

A szükséges bizonyítékok lehetnek a folyamatot részletesen leíró konkrét dokumentumok, eljárások, munkautasítások, sablonok, ellenőrző listák, alkalmazási útmutatók, a már alkalmazott folyamatok egyéb dokumentációja, független értékelési jelentés (adott esetben) stb.. Végeredményben minden, ami ahhoz szükséges, hogy az engedélyező szervezet értékelni tudja, hogy a folyamat tiszteletben

tartja-e az (EU) 2018/545 rendelet I. mellékletének 6. és 7. pontjában foglalt fő elveket vagy sem (lásd a 3.11.2.1. szakaszt), és ezért azonos szintű bizonyosságot nyújt-e.

Ezen túlmenően a kérelemhez csatolt dossziéba be kell illeszteni a módszertan alkalmazása során keletkezett valamennyi dokumentációs bizonyítékot (jelentések, naplók, feljegyzések, informatikai eszközök kinyomtatott példányai, listák stb.). Ennek az az oka, hogy ismeretlen módszertan alkalmazása esetén, és különösen, ha nem kerül sor értékelésre vagy csak gyenge minőségű független értékelésre kerül sor, az engedélyező szervnek hasonló munkát kell végeznie, mint az értékelő szervnek az alapvető biztonsági követelmények meghatározásával kapcsolatban, beleértve annak ellenőrzését, hogy a végrehajtott folyamat a CSM RA I. mellékletének módszertanában foglalt elvekkel azonos szintű bizonyosságot nyújt-e, szűrőpróbaszerű ellenőrzéseket végezve (mintavétel, vertikális szeletértékelés stb.), hogy megértse, hogyan kezelik a követelményeket, az elejétől a végéig.

3.11.1.5. 18.4. pont - A típusnak való megfeleléségi nyilatkozat és a kapcsolódó dokumentáció (24. cikk (EU) 2016/797 irányelv)

Az engedélyezett járműtípusra vonatkozó megfeleléségi nyilatkozat kötelező tartalmát az (EU) 2019/250 rendelet VI. melléklete határozza meg.

Az (EU) 2018/545 rendelet I. mellékletének 18.4. pontjában említett „kapcsolódó dokumentáció” alatt a következőket kell érteni:

- › az alrendszer(ek) EK megfeleléségi nyilatkozata(i) (kérelmező);
- › Az alrendszerekre vonatkozó hitelesítési tanúsítvány(ok) (bejelentett szerv/kijelölt szerv);
- › Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek EK-megfeleléségi és alkalmazhatósági nyilatkozata(i) (gyártó vagy meghatalmazott képviselő);
- › Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfeleléségi és alkalmazhatósági tanúsítványa(i) (bejelentett szerv);
- › ESC/RSC nyilatkozatok, ha a jármű és/vagy járműtípus ETCS vagy GSM-R rendszerrel van felszerelve (nem szükséges, ha az ERATV-ben az érintett ESC/RSC értékek ESC-EU-0 / RSC-EU-0 és/vagy ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS7.4a, vagy ha az érintett ERATV-bejegyzés nem tartalmaz ESC/RSC típust) és
- › Más uniós jogi aktusoknak megfelelően kiállított tanúsítvány(ok)/nyilatkozat(ok).

A fent említett dokumentumokat csatolni kell a kérelemhez; a dokumentumok hivatkozásainak vagy az ERADIS-ban található hivatkozások megadása nem elegendő, mivel nem nyújt egyértelmű és szilárd képet a ténylegesen benyújtott és értékelte dokumentumokról.

Sem az alrendszerek, sem a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek esetében nem szükséges az EK-nyilatkozat(oka)t kísérő műszaki dokumentáció(k) vagy a tanúsítvány(oka)t kísérő műszaki dokumentáció(k) csatolása.

A kérelmezőnek az engedély iránti kérelmet kísérő aktában fel kell tüntetnie az engedélyt kérő járművekbe ténylegesen beépített kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó információkat. Az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének (d) pontja szerinti új engedély esetén ennek csak a változás által érintett, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre kell kiterjednie.

3.11.1.6. 18.5. pont: A mobil alrendszerek EK-hitelesítési nyilatkozatai, beleértve a kísérő műszaki dokumentációkat ((EU) 2016/797 irányelv 15. cikk).

3.11.1.6.1. A mobil alrendszerekre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatok tartalma

Az (EU) 2020/700 irányelvvel módosított (EU) 2016/797 irányelv az alrendszerek forgalomba hozatalát kérelmezők számára előírja az EK-hitelesítési nyilatkozat létrehozását.

Az (EU) 2020/779 rendelettel módosított (EU) 2019/250 rendelet szerint az EK-nyilatkozatoknak többek között a következőket kell tartalmazniuk:

- › Minden olyan alkalmazandó szabály, amelynek az alrendszernek meg kell felelnie (ÁME-k, nemzeti szabályok és egyéb uniós jogszabályok). Amennyiben egy adott szabályhoz több módosítás is létezik, az EK-nyilatkozatban egyértelműen meg kell jelölni, hogy az alrendszer melyiknek felel meg. Az EK-nyilatkozatnak tartalmaznia kell az alkalmazandó ÁME-kben szereplő, alkalmazott átmeneti időszakokra vonatkozó információkat is.

A vasúti járműtípusok többségére más irányelvek is vonatkoznak, lásd a 3.3.1.4. és a 3.11.2.3. szakaszt. Ezért a jármű és/vagy járműtípus első engedélyezése iránti kérelem keretében az uniós jog egyikére sem kiterjedő EK-nyilatkozatokkal általában az egyablakos rendszeren keresztül foglalkoznak.

- › Az alkalmazandó szabályok által az alrendszer szintjén megkövetelt valamennyi tanúsítvány, jelentés vagy egyéb eredmény (csak akkor, ha az alkalmazandó szabályok közvetlenül megkövetelnek valamilyen tanúsítványt, jelentést, nyilatkozatot stb., amelyet egy megfelelőségértékelő szerv, ellenőrző szerv, illetékes szerv stb. állít ki; ha az eredmények a gyártó által kiállítandó CE-jelöléshez és/vagy önyilatkozathoz kapcsolódnak, ezeket nem szükséges megemlíteni az EK-nyilatkozatban).

Az alrendszerbe beépített kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó EK-tanúsítványokat és EK-nyilatkozatokat nem szükséges felsorolni.

Ez magában foglalja a bejelentett szervek és kijelölt szervek által kiadott tanúsítványokat, az értékelő szervek által kiadott biztonsági értékelő jelentéseket (ha a szabályok előírják, pl. ÁME-k) stb.

Az ÁME-ket illetően a 2010/713/EC határozat meghatározza a különböző modulokat, amelyek a benyújtandó vonatkozó tanúsítványok:

- SB modul: EK-típusvizsgálati tanúsítvány (7. és 8.2. pont)
- SD modul: EK-hitelesítési tanúsítvány (8.1. pont) és minőségirányítási rendszer jóváhagyási tanúsítvány (3.3. és 8.2. pont)
- SF modul: EK-hitelesítési tanúsítvány (4.5. pont)
- SG modul: EK-hitelesítési tanúsítvány (6.1. pont)
- SH1 modul: EK kivitelvizsgálati tanúsítvány (4.4. pont), QMS jóváhagyási tanúsítvány (3.3. és 6.2. pont) és EK-hitelesítési tanúsítvány (6.1. pont).

A 2010/713/EK határozat azt is előírja, hogy a minőségirányítási rendszer jóváhagyásához szükséges auditjelentésekre az EK-hitelesítési nyilatkozatban hivatkozni kell (pl. SD modul 8.2. pont).

- › Az ÁME-k által megengedett összes modulkombináció EK-hitelesítési tanúsítvány kiadását eredményezi. Ezenkívül az (EU) 2016/797 irányelv 15. cikke és IV. mellékletének 2.3. bekezdése megemlíti, hogy az EK-hitelesítési nyilatkozatot csak EK-hitelesítési tanúsítvány alapján lehet kiállítani.
- › A jármű használati feltételei és egyéb korlátozások.
- › Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer esetében az ESC/RSC nyilatkozatok, ahol alkalmazható, lásd a 3.11.1.7. szakaszt.

A 2020. október 31. után létrehozott EK-nyilatkozat(ok)nak meg kell felelnie az (EU) 2019/250 rendeletben foglalt követelményeknek. Azokban a tagállamokban, amelyek még nem ültették át az (EU) 2016/797 irányelvet, a 2008/57/EK irányelv IV. és V. mellékletét 2020. október 31-ig lehetett alkalmazni (az érintett tagállam átültetési dátumától függően).

Annak meghatározására, hogy melyik az alkalmazandó jogi szöveg, 2 együttesen érvényes kritérium van:

- › a kérelmező/gyártó (nyilatkozattevő) székhelye/székhelye szerinti tagállam, és

- › A nyilatkozat kiállításának időpontja

Ennek eredményeként az EK-nyilatkozatnak:

- › összhangban kell lennie az (EU) 2019/250 rendelettel, amennyiben a nyilatkozatot 2020. október 31. után állították ki, függetlenül attól, hogy a kibocsátó mely tagállamban telepedett le vagy rendelkezik székhellyel;
- › összhangban kell lennie az (EU) 2019/250 rendelettel abban az esetben, ha a nyilatkozat kibocsátója az (EU) 2016/797 irányelvet átültető tagállamban telepedett le vagy rendelkezett székhellyel, és a nyilatkozatot az átültetési határidő után állították ki;
- › meg kell felelnie a 2008/57/EC irányelv IV. vagy V. mellékletében foglalt követelményeknek abban az esetben, ha a nyilatkozat kibocsátója olyan tagállamban telepedett le vagy rendelkezett székhellyel, amely nem ültette át az (EU) 2016/797 irányelvet, és a nyilatkozatot 2020. október 30. előtt adták ki;
- › meg kell felelnie a 2008/57/EK irányelv IV. vagy V. mellékletében foglalt követelményeknek, amennyiben a nyilatkozatot 2019. június 16. előtt állították ki.

Az (EU) 2019/250 rendelet követelményeinek megfelelő EK-nyilatkozat(ok) megfelel(nek) a 2008/57/EK irányelv IV. vagy V. mellékletében foglalt követelményeknek is. Az Ügynökség az engedélyező szervként eljárva akkor is elfogadja az (EU) 2019/250 rendelet szerinti EK-nyilatkozatokat, ha a nyilatkozat tartalma tekintetében az érintett tagállamban hivatalosan alkalmazandó jogi szöveg a 2008/57/EK irányelv.

A fenti szempontokon túlmenően a **új engedély** alrendszer korszerűsítését/megújítását követően (az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének d) pontja) és/vagy a **kiterjesztett alkalmazási terület** (az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja) esetében, ha az alrendszert EK-hitelesítési nyilatkozattal hozták forgalomba, a módosított alrendszerre vonatkozó új EK-nyilatkozatban az ilyen EK-nyilatkozatra való hivatkozás elegendő a nem módosított részekre és/vagy az eredeti alkalmazási területre:

- › Nem szükséges az alkalmazandó szabályokat (különösen a nemzeti szabályokat), a tanúsítványokra/jelentésekre vagy a CfU-ra való hivatkozásokat az előző EK-hitelesítési nyilatkozatból az újba átemelni;
- › Az új EK-hitelesítési nyilatkozatban csak a módosított alkatrészekre (és a változatlan részekkel való kapcsolódási pontokra) és/vagy a kiterjesztett alkalmazási területre vonatkozó szabályok, tanúsítványok, jelentések és/vagy CfU szerepelhetnek.

Ha az alrendszert eredetileg EK-hitelesítési nyilatkozat nélkül hozták forgalomba, vagy a járművet eredetileg a 2008/57/EK irányelv előtt helyezték üzembe, az új EK-hitelesítési nyilatkozatban csak a módosított alkatrészekre és/vagy a felhasználási terület kiterjesztésére vonatkozó szabályokat, tanúsítványokat, jelentéseket és/vagy CfU-kat kell felsorolni.

3.11.1.6.2. A már forgalomba hozott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó EK-megfelelőségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozatok tartalma

Az (EU) 2019/250 rendelet előírja, hogy a gyártó (vagy meghatalmazott képviselője) által a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tekintetében kiállított EK-megfelelőségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozatoknak tartalmazniuk kell a vonatkozó uniós jognak való megfelelést, a vonatkozó uniós jog által megkövetelt bizonyítékokra való hivatkozásokat és a CfU-t.

Az EK-megfelelőségi nyilatkozatok és/vagy az IC-k használatára való alkalmassági nyilatkozatok azonban:

- › már forgalomban vannak;
- › a már szintén forgalomba hozott alrendszerekbe vannak integrálva, és
- › a már engedélyezett és üzemelő járműtípusok és/vagy járművek részét képezik

nem mindig tartják be az (EU) 2019/250 rendelet érintett rendelkezéseit.

Ez akkor tekinthető helyesnek, ha az érintett EK-nyilatkozat a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem forgalomba hozatalakor megfelelt a 2008/57/EK irányelv IV. mellékletében foglalt követelményeknek, és ez volt az alkalmazandó jogi szöveg abban a tagállamban, ahol a gyártó székhelye található.

Más esetekben, ha a járműengedély kérelmezője be tudja mutatni és bizonyítani tudja, hogy az érintett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek az (EU) 2019/250 rendelet követelményeit nem teljesítő kapcsolódó EK-megfelelőségi és/vagy alkalmazhatósági nyilatkozatokkal együtt már be vannak építve a már engedélyezett járműtípusokba és/vagy járművekbe, az engedélyező szerv kivételesen elfogadja az ilyen eltéréseket.

Ha új vagy frissített EK-megfelelőségi és/vagy használatra való alkalmassági nyilatkozatra van szükség (pl. amikor egy EK-megfelelőségi és/vagy alkalmassági tanúsítvány érvényessége lejár), az ilyen EK-nyilatkozatnak meg kell felelnie a jogszabályokban foglalt valamennyi követelménynek, függetlenül az IC forgalomba hozatalának eredeti időpontjától, és az engedélyező szerv által elvégzendő ellenőrzések körébe kell tartoznia annak értékelése, hogy az új vagy frissített EK-megfelelőségi és/vagy alkalmassági nyilatkozat megfelel-e az (EU) 2019/250 rendelet követelményeinek.

3.11.1.6.3. Az EK-hitelesítési nyilatkozatokat kísérő dossziék tartalma

A kérelmező által összeállítandó, az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció az (EU) 2016/797 irányelv IV. mellékletének 2.4. szakasza szerint legalább a következő elemeket tartalmazza:

- 1. Az alrendszer jellemzőit leíró valamennyi szükséges dokumentum.** Ez magában foglalja a járműtípus leírásához és a megfelelőségértékelő szervek (pl. bejelentett szerv és kijelölt szerv) által végzett megfelelőség-ellenőrzés kellő részletességű dokumentálásához szükséges elemeket, mint például:

- 1.1. az alrendszer általános leírása, annak átfogó terve és felépítése,
- 1.2. általános és részletes rajzok
- 1.3. elektromos és hidraulikus kapcsolási rajzok
- 1.4. vezérlőáramköri rajzok
- 1.5. az adatfeldolgozó és automatikus rendszerek leírása
- 1.6. a tervezési számítások eredményei; elvégzett vizsgálatok
- 1.7. tesztprogram és jelentések
- 1.8. a használat feltételeire és korlátaira vonatkozó elemek, valamint a szervizelésre, ellenőrzésre, beállításra és karbantartásra vonatkozó utasítások
- 1.9. művelet (beleértve a mentést is)
- 1.10. stb.

E dokumentumok némelyike (ha nem a többsége) már szerepel a hitelesítési tanúsítvány(oka)t kísérő dokumentációban. Ilyen esetben nem szükséges a dokumentumokat még egyszer megadni, elég a hiányzó részeket (ha vannak) kiegészíteni.

- 2. Az alrendszerbe beépített kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek felsorolása.**

- 3. Az ÁME-knek való megfelelés ellenőrzése.**

- 3.1. A bejelentett szerv(ek) által kiállított **EK-hitelesítési tanúsítvány(ok)**

3.2. A bejelentett szerv(ek) által az NB-Rail RFU-STR-011 szabványnak megfelelően összeállított, a tevékenységére kiterjedő EK-hitelesítési tanúsítvány(ok)hoz csatolt dokumentáció.

Ez a dokumentáció tartalmazza a bejelentett szerv(ek) által végzett vizsgálatok és ellenőrzések számítási feljegyzéseit és jegyzőkönyveit, beleértve az ellenőrzési és auditjelentéseket, a közbenső hitelesítési nyilatkozatok érvényességére vonatkozó ellenőrzés eredményeit és az IC-kre vonatkozó dokumentációt.

Az IC-k tekintetében az **EK-megfelelőségi és/vagy használatra való alkalmassági tanúsítványokon kívül**, tartalmaznia kell a **számítási jegyzeteket, az elvégzett tesztek és vizsgálatokat, az ellenőrzési és auditálási jelentéseket** (értelemszerűen az alrendszerekre vonatkozó nyilatkozatokhoz/tanúsítványokhoz csatolt dokumentációval együtt).

3.3. Ha a CCS alrendszer az engedélyezési kérelem hatálya alá tartozik, és a jármű és/vagy járműtípus ETCS vagy GSM-R rendszerrel van felszerelve, ESC/RSC nyilatkozatok (nem szükséges, ha az ERATV-ben az érintett ESC/RSC értékek ESC-EU-0 / RSC-EU-0 és/vagy ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS7.4a, vagy ha az érintett ERATV bejegyzés nem tartalmaz ESC/RSC típust).

4. A nemzeti szabályoknak való megfelelés ellenőrzése

4.1. A kijelölt szerv(ek) által kiállított hitelesítési tanúsítvány(ok)

4.2. A kijelölt szerv(ek) által az NB-Rail RFU-STR-011 szabványnak megfelelően összeállított, a hitelesítési tanúsítvány(ok)hoz csatolt, a tevékenységének körére vonatkozó dokumentáció. Ennek a dossziének tartalmaznia kell a kijelölt szerv(ek) által készített szövegek és elvégzett vizsgálatok számítási jegyzeteit és feljegyzéseit.

5. Egyéb uniós jogi aktusok teljesítésének bizonyítéka (pl. más uniós jogi aktusoknak megfelelően kiállított hitelesítési tanúsítvány(ok))

A fent említett dokumentumokat az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerinti új engedélyezés esetén a változás által érintett szempontokra kell korlátozni.

A kérelemhez csatolt dossziét alkotó dokumentumokat a kérelemnek tartalmaznia kell; a dokumentumok hivatkozásainak vagy az ERADIS-ban található hivatkozások megadása nem elegendő, mivel nem nyújt egyértelmű és szilárd képet a ténylegesen benyújtott és értékelt dokumentumokról.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy az EK-hitelesítési tanúsítványokat kísérő, a bejelentett szervek által összeállítandó dossziék már tartalmazzák a mobil alrendszerek forgalomba hozatalához a kérelmezők által összeállítandó EK-hitelesítési tanúsítványokat kísérő dossziékhoz szükséges dokumentumok nagy részét. A dokumentumokat nem szükséges kétszer feltölteni az egyablakos rendszerbe (az egyik az EK-hitelesítési tanúsítványokat kísérő dokumentáció része, a másik az EK-megfelelőségi nyilatkozatokat kísérő műszaki dokumentáció része).

Az EK--megfelelőségi nyilatkozat kísérő műszaki dokumentációnak azokra a minimális dokumentumokra kell korlátozódnia, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az érintett megfelelőségértékelő szervek képesek legyenek következtetéseket levonni, és hogy a kérelmező létrehozza az EK--megfelelőségi nyilatkozatot; a felesleges fáradozások elkerülése érdekében minden más, e célokhoz nem szükséges dokumentum nem lehet a kísérő műszaki dokumentáció része.

3.11.1.7. 18.4. és 18.5. pont - ESC/RSC nyilatkozatok

Az ETCS rendszer kompatibilitásának (ESC) és a rádiórendszer kompatibilitásának (RSC) koncepcióját az (EU) 2019/776 rendelet vezette be az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-be. Az egyes tagállamokban meghatározott korábbi nemzeti szabályoktól a megfelelő ESC/RSC értékek pályahálózat-működtető általi meghatározásáig és az Ügynökség műszaki dokumentumában történő közzétételéig szükséges időre átmeneti időszak van meghatározva.

Az ESC/RSC nyilatkozatok új járműtípus-verzióként történő hozzáadásának vagy törlésének esetét, amely egy már létező járműtípus-verzió alapul, lásd a 3.8.4.2. fejezetben (verziók összeállítása).

3.11.1.7.1. A kérelmet kísérő dokumentációban feltüntetendő ESC/RSC nyilatkozatok

Ha egy jármű és/vagy járműtípus ETCS (1., 2. vagy 3. szint) és/vagy GSM-R (hang és/vagy adat) rendszerrel van felszerelve:

- › **Első engedélyezés** (az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének a) pontja): a kérelmező által kiválasztott alkalmazási területre vonatkozóan minden egyes jóváhagyott vizsgálati szerv által bejelentett ESC/RSC típusok közül legalább egy ESC/RSC nyilatkozatot kell benyújtani.

A rendelkezésre álló ESC/RSC típusok az Ügynökség honlapján elérhető TD/011REC1028 műszaki dokumentumban ellenőrizhetők:

<https://www.era.europa.eu/content/etcs-and-radio-system-compatibility-escrsc>

- › **Megújított járműtípus-engedély** (az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének b) pontja): ha az ETCS vagy a CCS alrendszer rádiós része érintett, akkor az alkalmazási területen az egyes IM-ek által bejelentett ESC/RSC típusok közül legalább egy ESC/RSC nyilatkozatot kell megadni. Elfogadható az az indoklás is, hogy a korábbi ESC/RSC nyilatkozatok nincsenek érintve.
- › **Kiterjesztett alkalmazási terület** (az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének c) pontja): a kiterjesztett alkalmazási területen az egyes pályahálózat-működtetők által bejelentett ESC/RSC típusok között legalább egy ESC/RSC nyilatkozatot meg kell adni.
- › **Új engedély** (az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének d) pontja): ha az ETCS vagy az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer rádiórésze érintett, az alkalmazási területen az egyes pályahálózat-működtetők által bejelentett ESC/RSC típusok között legalább egy ESC/RSC nyilatkozatot meg kell adni. Elfogadható az az indoklás is, hogy a korábbi ESC/RSC nyilatkozatok nincsenek érintve.
- › **Típusnak megfelelő engedélyezés** (az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének e) pontja): a járműtípusban bejegyzett ESC/RSC nyilatkozatokat kell megadni. Nem szükséges ESC/RSC nyilatkozatot benyújtani az ESC/RSC-EU-0 és/vagy ESC/RSC-NP-CCS7.4a értékekre.
- › **Kombinált új és kiterjesztett alkalmazási terület** (az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (3) bekezdésének a) pontja): ha a változás nem az ETCS/GSM-R-hez kapcsolódik, ez egyenértékű a fent említett kiterjesztett alkalmazási terület esetével. Ha a változás hatással van az ETCS-re vagy a GSM-R-re, ez egyenértékű a fenti új engedélyezési esettel.
- › **Kombinált első és a típusnak való megfelelés:** (az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (3) bekezdésének b) pontja) lásd a fenti első engedélyezési ügyet (első franciabekezdés).

Az ETCS L0 vagy LNTC működtetése nem „A” ETCS-osztályú műveletnek, hanem „B. osztályú vonatvédelmi örökölt rendszer” műveletnek minősül. Ilyen esetekben az ESC/RSC fogalma nem alkalmazható. A B. osztályú és ETCS berendezések közötti átmeneteket azonban a megfelelő ESC típusokban le kell fedni.

Azon járművek és/vagy járműtípusok esetében, amelyek rendelkeznek tanúsított fedélzeti ETCS-sel (1., 2. vagy 3. szint), de csak B osztályú vonatbiztosítási rendszerrel való üzemeltetésre vannak

engedélyezve (pl. van olyan CfU, amely nem engedélyezi az ETCS használatát), új engedélyt kell kérni az ETCS használatának engedélyezésére, és a vonatkozó ESC-kijelentést a fent leírtak szerint kell benyújtani.

3.11.1.7.2. Az ESC/RSC paraméterek speciális értékei az ERATV-ben

Az ERATV-ben a 4.13.1.8. „ETCS rendszer kompatibilitás” paraméterben, a 4.13.2.5. „Rádióhangrendszer kompatibilitás” paraméterben és a 4.13.2.8. „Rádióadatrendszer kompatibilitás” paraméterben kell bejegyezni az összes olyan ESC- és RSC-típust, amelyekkel a jármű kompatibilitását igazolták.

Az ERATV-ben a típustervezet kitöltésekor csak a TD/011REC1028 ESC/RSC technikai dokumentumban meghatározott „érvényes” státusszal rendelkező ESC/RSC típusok állnak rendelkezésre a kiválasztáshoz. Ezen kívül lehetőség van 3 speciális érték kiválasztására, amelyek nem felelnek meg az ESC/RSC típusoknak:

- › **Nem alkalmazható:** akkor kell használni, ha a jármű nem rendelkezik ETCS vagy GSM-R hangrádióval vagy GSM-R adatrádióval. Ha ez az érték van kiválasztva, nem kombinálható más ESC/RSC típusazonosítókkal.
- › **ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS74.a:** akkor kell használni, ha az ellenőrzéseket az ESC/RSC típusokban meghatározottakkal egyenértékű (meglévő) nemzeti eljárások szerint végezték. Ez különböző helyzetekben fordulhat elő, például (nem teljes körű felsorolás):
 - Az ESC/RSC típus(ok) nem rendelkezik „érvényes” státusszal az ESC/RSC TD/011REC1028 műszaki dokumentumban.
 - Az ellenőrzéseket az érintett ESC/RSC típus(ok) azonosítóinak „érvényes” státuszra történő módosítása előtt végezték el.

Ez a speciális érték kombinálható bármely más ESC/RSC típusazonosítóval egy adott ESC/RSC ERATV paraméterhez.

Mindenesetre, ha az ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS74.a különleges értéket választják, akkor nem kódolt korlátozásként kötelező feltüntetni a következőt:

- Vizsgálati specifikáció(k) (vagy saját dokumentum, vagy egy nemzeti szabályban meghatározott specifikáció)
- Hivatkozás az ellenőrzés elvégzéséhez használt vizsgálati jelentésre, és
- A hálózat azon vonalai vagy szakaszai, amelyek műszaki összeférhetősége igazolt.

Megjegyzés: a RINF-ben az ESC-NP-CCS7.4a./RSC-NP-CCS74.a. különleges érték nem választható ki. A RINF-ben egy ESC/RSC típusértékkel jellemzett szakasz és egy olyan jármű esetében, amely az ERATV-ben nem rendelkezik a megfelelő ESC/RSC típusértékkel, de helyette a speciális értéket használja, az útvonal kompatibilitás nem feltételezhető automatikusan; ezért a műszaki kompatibilitás ellenőrzéséhez további ellenőrzésekre lehet szükség a fent említett nem kódolt korlátozásban megadott dokumentum (vizsgálati előírás) alapján.

- › **ESC-EU-0 / RSC-EU-0:** a RINF-ben ez az érték annak az esetnek felel meg, amikor a pályahálózat-működtető kijelentette, hogy nincs szükség ESC/RSC-re bármely hálózat/hálózatszakasz műszaki összeegyeztethetőségének bemutatásához.

Az ERATV-ben ez a paraméter az összes ETCS és/vagy GSM-R rendszerrel felszerelt, CCS tanúsítással rendelkező alrendszer esetében választható.

Ez a speciális érték kombinálható bármely más ESC/RSC típusazonosítóval egy adott ESC/RSC ERATV paraméterhez.

3.11.1.7.3. Az ESC/RSC nyilatkozatok beépítése az alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatába

Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME alkalmazási útmutatójában foglaltaknak megfelelően az alrendszerre vonatkozó ESC/RSC nyilatkozatokra való hivatkozásokat bele kell foglalni az EK-hitelesítési nyilatkozatba, annak ellenére, hogy az (EU) 2019/250 rendelet nem írja elő kifejezett módon.

A kérelmezőnek az ESC/RSC nyilatkozatokra való hivatkozásokat a „A következő tanúsítvány(ok)nak és/vagy jelentés(ek)nek megfelelően” kezdetű bekezdés alá kell beillesztenie. Az EK-hitelesítési nyilatkozatot létrehozó alrendszer forgalomba hozatalát kérelmező kérelmező egy további bekezdéssel is kiegészítheti az ilyen hivatkozásokat.

3.11.1.8. 18.6. pont - A korábbi engedélyekre vonatkozó bizonyítékok

Azon járművek és/vagy járműtípusok esetében, amelyek az (EU) 2016/797 irányelv értelmében nem kaptak engedélyt, az alábbi dokumentumok tekintendők egyenértékűnek:

- › Ha a jármű/járműtípus a 2008/57/EK irányelv értelmében kapott engedélyt:
 - A 2008/57/EK irányelv 26. cikk (1) vagy 26. cikk (2) bekezdése szerint kiállított járműtípus-engedély, valamint a 2008/57/EK irányelv 22. és 23. cikke szerint kiadott határozat(ok) egy ÁME-nek megfelelő jármű esetében, beleértve a döntést alátámasztó dokumentációt.
 - A 2008/57/EK irányelv 26. cikk (1) vagy 26. cikk (2) bekezdése szerint kiállított járműtípus-engedély, valamint a 2008/57/EK irányelv 24. és 25. cikke szerint kiadott határozat(ok) egy ÁME-nek nem megfelelő jármű esetében, beleértve a döntést alátámasztó dokumentációt.
 - A 2008/57/EK irányelv 26. cikk (1) vagy 26. cikk (2) bekezdése szerint kiállított járműtípus-engedély, valamint a járműtípusnak megfelelő jármű/járművek későbbi engedélyére irányuló döntés a 2008/57/EK irányelv 26. cikkének (3) bekezdése értelmében.
- › Ha a jármű/járműtípus a 2008/57/EK irányelv hatályba lépése előtt kapott engedélyt:
 - Az eredeti engedély(ek)re vonatkozó határozat(ok), beleértve bármely alátámasztó dokumentációt. Egyértelműen jelezni kell a döntés hatályát és jogalapját; vagy
 - Ha a kiállított engedélyről és/vagy az engedélyt kísérő dokumentációról nem lehet dokumentált bizonyítékot találni, az engedélyező szervnek figyelembe kell vennie, hogy a járművet engedélyzték és üzemben maradt mindaddig, amíg a nemzeti járműnyilvántartásban nyilvántartásba vették (nem függesztették fel/nem vonták vissza a nyilvántartásba vételt, az engedély nem járt le vagy nem függesztették fel).

3.11.1.9. 18.6. pont: RIC/RIV megállapodások alapján használt járművek alkalmazási területére vonatkozó bizonyíték új engedélyt igénylő változást követően

Az (EU) 2016/797 irányelv és az (EU) 2018/545 rendelet szerinti járműengedélyezés alkalmazásában az a tény, hogy egy járművet RIV/RIC megállapodás alapján engedélyeztek, nem gyakorol különösebb hatást az (EU) 2016/797 irányelv 54. cikkének (2) bekezdésében, a LOC&PAS ÁME 7.1.4. szakaszának (7) bekezdésében és a WAG ÁME 7.2.2.4. szakaszának (7) bekezdésében biztosított szerzett jogokon felül. A járműengedélyezési célú RIC/RIV megállapodások fokozatos megszüntetése a 2004/49/EK biztonsági irányelvvel (a nemzeti biztonsági hatóságok szerepének létrehozása), a 2008/57/EK irányelvvel (a nemzeti biztonsági hatóságok mint a típus- és járműengedélyeket kiadó szervek), majd a 2012/34/EU irányelvvel (a vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők és a nemzeti biztonsági hatóságok szétválasztása) kezdődött.

A RIV megállapodás szakmai örököse a WAG ÁME, különösen annak 7.1.2. pontja, amely meghatározza a nem meghatározott nemzeti hálózatokra korlátozódó alkalmazási terület feltételeit. Hasonlóképpen, a mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME 7.1.1.5. pontja leírja a személykocsik engedélyezésének műszaki követelményeit, amelyek nem egy adott alkalmazási területre korlátozódtak, és amelyek a múltban a RIC megállapodás részét képezték.

Mindkét esetben a jelenlegi ÁME-kben foglalt követelmények nem egyenértékűek a RIV/RIC-megállapodásokban foglalt követelményekkel. A (korábbi) RIV/RIC-alapú engedély nem egyenértékű egy

olyan engedélyezéssel, amely nem korlátozódik egyetlen adott hálózatra („az egész EU”), azaz a WAG ÁME 7.1.2. szakasza vagy a LOC&PAS ÁME 7.1.1.5. szakasza.

A RIV megállapodás közigazgatási örököse az Általános Vasúti Fuvarozási Szerződés (GCU), amely a COTIF-egyezményen alapuló többoldalú szerződés, és meghatározza a kocsizembentartók és a vasúttársaságok kölcsönös jogait és kötelezettségeit a teherkocsik Európában és azon kívül történő használata tekintetében. A RIC-megállapodás ma már az UIC koordinálásával többoldalú szerződés formájában jön létre. A megállapodások hatálya mindkét esetben az (engedélyezett) járművek vasúttársaságok/üzembentartók közötti cseréje, és nem vonatkozik az engedélyre. További információk a következő weboldalakon találhatók:

<https://gcubureau.org/>

<https://uic.org/special-groups/ric-a/>

A LOC&PAS és a WAG ÁME-k meghatározzák, hogy az ilyen járművek megváltoztatása esetén az új engedély alkalmazási területe a változás végrehajtása előtti tényleges működési területre korlátozódik, nem pedig a „korábbi” működési területre; a RIV/RIC jelölést ebben az időpontban el kell távolítani a járművekről és az ECVVR/EVR-ről.

Különösen a WAG ÁME 7.2.2.4. fejezete és a LOC&PAS ÁME 7.1.4. fejezete szerint,

- › A RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) vagy RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) megállapodások alapján használt járműveket engedélyezettnek kell tekinteni azokkal a feltételekkel, amelyek mellett üzembe helyezésük megtörtént, beleértve azt az alkalmazási területet, ahol üzemelnek, és
- › Új engedélyt igénylő változtatás esetén a megváltozott járműveknek a változatlan részek további ellenőrzése nélkül meg kell őrizniük azt az alkalmazási területet, ahol eddig működtek.

Annak dokumentálása érdekében, hogy az átalakított járművek milyen alkalmazási területen működtek, a következő elem(ek) vehető(k) figyelembe:

- › a 2007/756/EK határozat szerinti nemzeti járműnyilvántartásokban (NVR) vagy az (EU) 2018/1614 határozat szerinti európai központosított virtuális járműnyilvántartásban (ECVVR) szereplő adatok;
- › a karbantartásért felelős szervek karbantartási nyilvántartásai vagy a karbantartásért felelős szervezetekkel aláírt karbantartási szolgáltatások biztosítására vonatkozó szerződések, amikor a járművek saját eszközeikkel érkeznek a műhelyekbe;
- › a pályahálózat-működtetők által a hálózat kapacitáselosztására vonatkozóan benyújtott bizonyítékok;
- › a vasúttársaságok által az ilyen járművek vonatokba történő beépítésével kapcsolatban bemutatott bizonyítékok, amelyek kiterjednek bizonyos hálózatok/vonalak szolgáltatásaira; a járművek kivételes szállítás keretében történő használatával kapcsolatos bizonyítékok nem tekinthetők megfelelőnek, mert az ilyen jellegű üzemeltetés nem reprezentatív a normál kereskedelmi üzemeltetésre;
- › lízingtársaságokkal vagy vasúttársaságokkal a vontatási szolgáltatások bizonyos hálózatokon/vonalakon belüli nyújtására vonatkozóan kötött szerződések, és/vagy
- › bármely egyéb megfelelő bizonyíték.

A járművön található jelölések és/vagy az NVR/ECVVR/EVR-ben található, az alkalmazási területre vonatkozó információk nem tekinthetők megfelelő bizonyítéknak annak igazolására, hogy a járműveket az átalakítás előtt ténylegesen hol üzemeltették.

A kérelmezőnek a működési területre vonatkozó bizonyítékokat az engedélykérelemhez csatolt dossziében kell benyújtania. Az a tény, hogy a módosítandó járművet eredetileg RIV/RIC-megállapodások alkalmazásával engedélyezték, nem jelent egyéb különbséget sem az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentáció tartalmában, sem az engedélyező szerv által az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerinti új engedélyezéshez elvégzendő értékelésekben. Nevezetesen:

- › Az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentáció tartalmát az (EU) 2018/545 rendelet I. melléklete ismerteti;
- › A módosított részekre alkalmazandó szabályok (azaz ÁME-k, nemzeti szabályok, egyéb uniós jogszabályok) és a változatlan részekkel való kapcsolódási pontok azok, amelyek a kérelem benyújtásakor hatályban vannak, és
- › Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok által végrehajtandó értékelések (a fent említett dokumentált szolgáltatási területet követve) megegyeznek bármely más módosított és új engedélyt igénylő és az (EU) 2018/545 rendelet II. mellékletében összefoglalt jármű és/vagy járműtípus értékeléseivel.

Az érintett járművek **üzemeltetésének megszakítása** esetén (függetlenül az időtartamától) a változást kezelő szervnek figyelmet kell fordítania a megszakítás óta bekövetkezett esetleges változásokra azokban a hálózatokban, amelyekben a jármű korábban működött, és dokumentálnia kell a kutatás eredményét. Az ilyen változások veszélyeztethetik a járművek és a hálózatok műszaki kompatibilitását. A változást irányító szervezetnek azt is figyelembe kell vennie, hogy hasonló járművek esetében történtek-e olyan változtatások a járművek és a hálózatok közötti műszaki kompatibilitás fenntartása érdekében, amelyek a forgalomból kivont járművek esetében hiányoznának. Ez vonatkozik azokra a használaton kívüli járművekre is, amelyeket javítás/felújítás céljából szereztek be, hogy újra üzembe helyezzék őket.

A járművek üzemeltetésének a LOC&PAS és a WAG ÁME-kben említett feltételei a változatlan részekre továbbra is érvényesek. Az új engedély hatálya, és így a járműhöz kapcsolódó CfU és egyéb korlátozások is csak a módosított részekre korlátozódnak. A kérelmezőnek azonban a lehető legtöbb bizonyítékot kell mellékelnie a jármű korábbi CfU-jára és egyéb korlátozásokra vonatkozóan a kérelemhez csatolt, az OSS-en keresztül benyújtott dokumentációban; ellenkező esetben a módosítást követő forgalomba hozatali engedélyekből kulcsfontosságú elemek hiányozhatnak, különösen, ha a korábbi engedélyről nem találhatók bizonyítékok (lásd a 3.3.8 és a 3.8.2.3 szakaszt).

Az ebben a pontban ismertetett elveket kell alkalmazni a járművek változásainak az (EU) 2018/545 rendelet 16. cikkének (4) bekezdése szerinti bejelentésére is, mivel nem feltételezhető, hogy a RIC/RIV megállapodások alapján engedélyezett jármű egyenértékű a „teljes uniós” engedéllyel rendelkező járművel.

3.11.1.10. 18.7. pont: A követelmények meghatározásához használt módszertan specifikációja és adott esetben¹¹ leírása

A követelmények meghatározásához használt módszertan leírása a gyártó/beszállító által már meghatározott egyéb folyamatok keretében létrehozott dokumentumokra utalhat (azaz minőségkezelés, változáskezelés vagy követelmények meghatározásának folyamatai), lásd még a 3.11.1.4. szakaszt.

3.11.1.11. 18.8. pont: A követelménymeghatározási folyamatot lefedő, értékelő szerv által készített jelentés tartalma

A követelménymeghatározási folyamat független értékelő jelentése, amelyet az értékelő szerv állít ki, az alábbiakat tartalmazza:

- › annak leírása, hogy az értékelő szerv hogyan értelmezi a projekt terjedelmét, és az elvégzett értékelés terjedelmét, beleértve az értékelt életciklus-fázisokat;
- › az elvégzett értékelési tevékenységek a követelmények rögzítésének értékelése során, beleértve a vett mintákat vagy függőleges szeleteket, valamint a megfelelőségre vonatkozó bizonyítékok szűrőpróbaszerű ellenőrzésére hozott döntéseket;
- › a követelménymeghatározás értékelése során kölcsönösen elismert vagy figyelembe vett egyéb értékelési jelentések és/vagy ellenőrzési jelentések; és
- › vonatkozó részletes megállapítások és következtetés a követelménymeghatározási folyamatának megfelelőségére vonatkozóan az (EU) 2018/545 rendelet 13. cikkében foglalt rendelkezések és az

¹¹ Nem szabványosított módszertan

(EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében meghatározott alapvető követelmények teljesítése érdekében.

A követelménymeghatározási folyamat értékelésére vonatkozó következtetéseiben az értékelő szervnek egyértelműen meg kell állapítania, hogy:

- › a követelménymeghatározási folyamata szisztematikus volt, és az alkalmazandó releváns követelményrendszerek (ideértve az uniós jogszabályokat, szabványokat és iránymutatásokat) azonosítására alkalmazták;
- › a felmerülő részletes követelmények bekerültek a követelményspecifikációba, a dokumentációs specifikációba és az intézkedési listákba, és bizonyíték van arra, hogy e követelmények teljesültek és végrehajtásra kerültek; és
- › a CSM RA I. mellékletében bemutatott folyamat szerint értékelték.

A jogi szövegek nem határozzák meg a kijelölt szervek által kibocsátandó értékelési jelentés minimális tartalmát vagy szükséges struktúráját. Az ERA1209/146 számú pontosító feljegyzésben (lásd a 3.3.1. szakaszt) egy mintasablont javasolnak, amely összefoglalja a követelménymeghatározási folyamatra vonatkozó értékelő jelentés főbb elemeit.

A javasolt struktúra hozzáigazítható az értékelő szerv dokumentációkezelési rendszeréhez, feltéve, hogy az értékelő szerv által használt sablon tartalmazza az összes szükséges információt, és a dokumentum megfelel a minőségre és a nyomon követhetőségre vonatkozó szokásos követelményeknek (a dokumentum egyedi hivatkozása, a kiadás dátuma, verzió/kiadás, a változások története stb.).

Az értékelő szerv, amely nem ért egyet egyes részekkel, szabadon módosíthatja vagy törölheti azokat, feltéve, hogy megbízható és egyértelmű jelentést tesz arról, hogy ténylegesen hogyan végezték el a független értékelést, és mik a követelménymeghatározás független értékelésének korlátai és következtetései.

A sablonban az útmutatás és/vagy magyarázó szöveg dőlt betűvel és szürke színnel van jelölve. A javasolt szabványos szövegek (a szükséges kiigazításokkal) normál betűtípusúak és fekete színűek. Azok a részek, amelyeket a projekt sajátosságaihoz kell igazítani (pl. kérelmező neve, a projekt neve), kék színnel és zárójelben szerepelnek.

Az értékelő szervek együttműködési csoportja egy olyan ajánlason dolgozik, amely tovább részletezi az értékelő szerv által kiadandó értékelési jelentés szerkezetét és tartalmát. Amint ez az ajánlás megjelenik, az ERA1209/146 pontosító feljegyzést ennek megfelelően kiigazítják.

3.11.1.12. 18.9. pont: Amikor az ÁME-k és/vagy nemzeti szabályok nem teljes körűen érvényesek, a járműnek az alkalmazási területen lévő hálózattal való műszaki összeférhetőségének dokumentált igazolása

Amikor az alkalmazási terület szerinti hálózattal való műszaki összeférhetőségre teljes körűen kiterjednek az ÁME-k és/vagy nemzeti szabályok (rendszerint ez a helyzet), erre a pontra vonatkozóan nem kell benyújtani a 18.5. pontra vonatkozóan már benyújtott dokumentumokat, amelyek kiterjednek az ÁME-kre és/vagy nemzeti szabályokra vonatkozó megfelelőségértékelés eredményeire.

3.11.1.13. 18.10. pont - A kérelmező vagy a változást kezelő szerv nyilatkozatának tartalma a követelménymeghatározási folyamatról

Az EK-megfelelőségi nyilatkozatnak (amelyet a kérelmezőknek vagy a mobil alrendszerek forgalomba hozatalával kapcsolatos változást kezelő szervezeteknek az (EU) 2016/797 irányelvvel összhangban kell elkészíteniük) valamennyi vonatkozó európai uniós jogszabályra és nemzeti szabályra ki kell terjednie. A követelmények meghatározása és kezelése szélesebb körű megfelelőségi nyilatkozatot igényel, amely biztosítja, hogy a jármű teljesítette az alapvető követelmények teljesítéséhez szükséges összes releváns követelményt. Ez magában foglalja az összes szükséges harmonizált szabványt, nemzetközi szabványt, tervezési szabályzatot és iránymutatást is.

Ebből a szempontból az engedélyt kérelmező vagy a módosítást irányító szervezet által a követelménymeghatározási folyamatra vonatkozóan kiállítandó nyilatkozat egyenértékű nyilatkozatnak

tekinthető, bár az EK-megfelelőségi nyilatkozatokhoz képest szélesebb körű: a jármű egészére, nem pedig csak az egyes mobil alrendszerekre terjed ki.

A kérelmező vagy a változást kezelő szerv által az (EU) 2018/545 rendelet I. mellékletének 18.10. pontja szerint kiadandó nyilatkozat minimális tartalmát vagy kötelező struktúráját a jogi szövegek nem határozzák meg. Az ERA1209/146 számú pontosító feljegyzésben (lásd a 3.3.1. szakaszt) egy mintasablont javasolnak, amely összefoglalja a követelménymeghatározási folyamatra vonatkozó értékelő jelentés főbb elemeit.

3.11.1.14. 18.8., 18.10., 18.11. és 18.12. pont - Az értékelő szerv jelentése és a kérelmező nyilatkozata

A **követelménymeghatározási folyamatot** illetően az alrendszereken belüli „biztonság” alapvető követelmény és az alrendszerek közötti biztonságos integráció tekintetében a CSM RA I. mellékletében leírt kockázatértékelési eljárást kell alkalmazni, ami azt jelenti, hogy:

- › Az értékelő szervnek független értékelést kell végeznie és (biztonsági) értékelési jelentést kell kiadnia, és
- › a kérelmező vagy a változást kezelő szervezet (kockázati) nyilatkozatot ad ki.

Mindkét dokumentumot csatolni kell az engedélyezési kérelmet kísérő dokumentációhoz az (EU) 2018/545 rendelet I. mellékletének **18.8.** és **18.10** pontjai szerint.

Azokban az esetekben, amikor az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdése értelmében engedély megszerzésére van szükség **(új engedély egy már engedélyezett jármű és/vagy járműtípus változása után,** az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (1) bekezdésének d) pontja értelmében a **CSM-RA alkalmazása** is kötelező. Ha a változás **jelentősnek** minősül, a CSM-RA 15. cikkében hivatkozott értékelő szerv által kiadott biztonságértékelési jelentést és a javaslattevő (a változást kezelő kérelmező/szervezet) által a CSM-RA 16. cikke szerint kialakítandó kockázatnyilatkozatot az engedélykérelmet kísérő dokumentációban kell szerepeltetni az (EU) 2018/545 rendelet **18.11** és **18.12** pontjában leírtak szerint.

Azonban a követelmények meghatározására kiterjedő (biztonsági) értékelési jelentésnek a jelentős változás alrendszerei közötti biztonsággal és biztonságos integrációval kapcsolatos szempontokra is ki kell terjednie. Hasonlóképpen, a kérelmező vagy a változást kezelő szerv által a követelménymeghatározási folyamat céljából létrehozandó (kockázat)nyilatkozatnak a biztonságra és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra is ki kell terjednie.

Emiatt, valamint a párhuzamos munka elkerülése és a készítendő dokumentumok számának csökkentése érdekében a 18.8. és 18.11. pontban (értékelő jelentés), valamint a 18.10. és 18.12. pontban (nyilatkozat) említett információk egyetlen értékelő jelentésbe és egyetlen nyilatkozatba foglalhatók. De arra is nyílik lehetőség, hogy az információ négy független dokumentumban szerepeljen (pl. amikor a CSM RA alkalmazásában bekövetkezett jelentős változáshoz kapcsolódó értékelő szerv eltér a követelménymeghatározási folyamathoz kapcsolódó értékelő szervtől). A kérelmező vagy a változást kezelő szerv az érintett értékelő szerv(ek) egyetértésével szabadon dönthet arról, hogy melyik lehetőség a legmegfelelőbb. Ezt foglalja össze az 5. táblázat.

Az értékelő szerv által a követelménymeghatározási folyamathoz elvégzendő értékelésnek minden esetben ki kell terjednie az alapvető követelmények biztonságára és az alrendszerek közötti biztonságos integrációra. A követelménymeghatározásért felelős értékelő szerv marad az egyedüli felelős ezért az értékelésért, bár kölcsönösen elismeri a másik értékelő szerv által a CSM RA szerinti jelentős változás keretében elvégzett munkát (ugyanarra a munkaterületre vonatkozóan).

6. táblázat : Az értékelő szerv értékelési jelentésével és a kapcsolódó nyilatkozatokkal kapcsolatos bizonyítékok

Szerző Hatály	Első, meghosszabbítás, megújított	Új	
		Független fájlok	vagy kombinált fájlok
Követelmények meghatározása „biztonság”	Értékelő szerv jelentése (18.8) Nyilatkozat (18.10.)	Értékelő szerv jelentése (18.8) Nyilatkozat (18.10.)	Értékelő szerv jelentése (18.8+18.11) Nyilatkozat (18.10+18.12)
CSM RA jelentős változás	n.a.	Értékelő szerv jelentése (18.11) Nyilatkozat (18.20.)	Nyilatkozat (18.10+18.12)

3.11.1.15. 18.14 pont: Karbantartási és üzemeltetési dokumentáció

A karbantartáshoz kapcsolódó dokumentáció a kérelmező által összeállított engedélyezési kérelmet kísérő dokumentációban megtalálható.

Új engedély és/vagy kiterjesztett alkalmazási területre irányuló engedély esetében nem kell karbantartási nyilvántartásokat megadni (a járművek karbantartási előzményei) a kérelemhez és a kérelmet kísérő dokumentációhoz. Ezzel a vasúti társaság foglalkozik a biztonságirányítási rendszerének rendelkezései szerint.

3.11.2. II. melléklet Az engedélyező szerv értékelési szempontjai

3.11.2.1. 6. és 7. pont - A követelménymeghatározás módszertanának értékelése és a kapcsolódó bizonyítékok

Különbséget kell tenni aközött, hogy a CSM RA I. mellékletében foglalt módszertan alapelveit alkalmazzák-e az összes alapvető követelmény tekintetében vagy sem:

- › Ha a CSM RA I. mellékletében szereplő módszertant alkalmazzák valamennyi alapvető követelményre, az alátámasztó bizonyíték a CSM RA 16. cikkében említett nyilatkozat(ok)ból (az (EU) 2018/545 rendelet 18.10. pontja) és a CSM RA 15. cikkében említett értékelési jelentésből (az (EU) 2018/545 rendelet 18.8. pontja) áll.

Az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok által végrehajtandó értékelés az értékelő szerv által kiállított független értékelési jelentésre és a kérelmező által kiadandó nyilatkozatra összpontosít.

Az (EU) 2018/545 rendelet II. melléklete összefoglalja az engedélyező szerv által elvégzendő ellenőrzéseket. A követelménymeghatározási folyamat tekintetében a következő szempontokat értékelik:

- a benyújtott bizonyítékokban szereplő információk általános következetessége és koherenciája
- az értékelő szerv akkreditációja/elismerése és osztályozása az ERADIS 5. szakaszában
- a független értékelés hatóköre (értékelt rendszer, lefedett alapvető követelmények), különös tekintettel arra, hogy más értékelő szervek eredményeit hogyan veszik figyelembe
- A független értékelés eredményeire vonatkozó egyértelmű nyilatkozatok az alábbiak tekintetében:
 - megfelelés a CSM RA I. melléklete követelményeinek
 - az alapvető követelmények biztonsága és az alrendszerek közötti biztonságos integráció érdekében a veszélyek és a kapcsolódó kockázatok elfogadható szintre történő ellenőrzése
 - a lefedett követelmények teljes életciklusa (az azonosítástól a validálásig)
 - Minden alkalmazandó követelmény, amely szükséges annak biztosításához, hogy az összes alapvető követelményt lefedje, és ne csak a kötelező szabályokat (ÁME-k, nemzeti szabályok és egyéb uniós jogszabályok).

- Az értékelő szerv által a független értékeléshez felhasznált bizonyítékok
 - A kérelmező nyilatkozatának hatálya és a független értékeléssel való összhang
 - Az értékelő szerv által felvetett (lezárt vagy nyitott) meg nem felelések, beleértve a lezárt nem megfelelések előzményeit is
- › Ha a biztonságtól eltérő alapvető követelményekre vonatkozóan más módszertant alkalmaznak, az engedélyező szerv ellenőrzi, hogy az nyújt-e a CSM RA I. mellékletében meghatározott módszertannal azonos szintű biztosítékot. Az értékelés elvégzéséhez szükséges alátámasztó bizonyítékok nemcsak a független értékelési jelentést (ha van ilyen), hanem a módszertan leírását, a követelménymeghatározási folyamat leírását, a folyamat alkalmazásának bizonyítékát stb. is tartalmazzák. A következő szempontok kerülnek értékelésre:
- az összes szolgáltatott bizonyíték általános következetessége és koherenciája
 - a független értékelés mértéke és hatóköre (teljes V-ciklus)
 - a független ellenőr kompetenciái és függetlensége
 - független értékelő értékelési jelentése
 - A módszertan által lefedett szempontok:
 - a rendszer meghatározása
 - a követelmények azonosítása
 - a követelmények validálása
 - a követelmények strukturált kezelése egy központi adattárban
 - benyújtandó bizonyítékok
 - a követelmények rögzítésének módszertana (szabványosított / széles körben elfogadott, tervezett és a lefedett alapvető követelményekre alkalmas)
 - a módszertan alkalmazása a követelmények rögzítésének folyamatában

Végül az engedélyező szervezetnek hasonló munkát kell végeznie, mint az értékelő szerv az alapvető biztonsági követelmények rögzítésével kapcsolatban, beleértve annak ellenőrzését, hogy a végrehajtott folyamat a CSM RA I. mellékletének módszertanában foglalt elvekkel azonos szintű bizonyosságot nyújt-e, szűrőpróbaszerű ellenőrzéseket végezve (mintavétel, vertikális szeletértékelés stb.), hogy megértse, hogyan kezelik a követelményeket az elejétől a végéig. Minél inkább szabványosított a folyamat (minél közelebb áll a CSM RA I. mellékletének fő elveihez, pl. EN 50126-1), annál kevesebb kérdést vet fel az engedélyező szervezet a követelménymeghatározási folyamat bizonyítékainak értékelése során.

Ha a módszertan nem tartalmaz független értékelést, akkor annak igazolása, hogy a módszer ugyanolyan szintű bizonyosságot nyújt, számos kihívással jár. Még ha az engedélyező szerv és az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok el is végzik a módszertan és a kérelem eredményeinek részletes értékelését (hasonlóan a független értékelőhöz), az nem fedheti le megfelelően a jármű és/vagy járműtípus teljes életciklusát (jelenleg a járművet és/vagy járművet már tervezték, gyártották és tesztelték). Ezen túlmenően a folyamatnak ebben a késői szakaszában feltárt esetleges nem megfelelések megoldása nehéz, időigényes és egyes esetekben nem kivitelezhető az engedélyezési folyamat jelentős késedelmé és/vagy többletköltségek nélkül.

Az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok által végrehajtandó értékelésnek a módszertan nemzeti szabályokkal kapcsolatos követelményekre vonatkozó alkalmazásának bizonyítékára kell összpontosítania, a fent leírt elveket követve (nem teljes körű ellenőrzés, de a kérelmező által az érintett követelmények és kockázatok kezelésére bevezetett folyamat megfelelőségének értékelése); a módszertan értékelése az engedélyező szerv hatáskörébe tartozik. Az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok által végrehajtandó értékeléseket az (EU) 2018/545 rendelet III. melléklete foglalja össze.

Meg kell jegyezni, hogy az engedélyező szervezetnek és/vagy a felhasználási terület érintett nemzeti biztonsági hatóságainak nem kell ellenőrizniük, hogy a CfU-k (beleértve az exportált korlátozásokat is)

gazdasági szempontból ésszerűek-e (pl. a gyártónak a VT-vel szemben vállalt szerződéses kötelezettségei nem teljesítésének kockázata a jármű üzemeltetését ellehetetlenítő CfU-k előírásával), amennyiben azok nem befolyásolják az alapvető követelmények teljesítését (pl. nem jelentenek biztonsági kockázatot). Az értékelés hatálya a CfU-k egységességére, teljességére és fontosságára (beleértve az érintett értékelő szervek által végzett összehasonlító ellenőrzéseket) korlátozódik.

3.11.2.2. 8.2. pont – A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó EK-tanúsítványok érvényessége

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségi és/vagy használatra való alkalmassági nyilatkozatait alátámasztó EK-tanúsítványok az engedély iránti kérelem benyújtásának időpontjában lejárhathatnak, amennyiben az érintett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek jogszerűen kerültek forgalomba, vagy az ÁME-k által a lejárt kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek beépítése céljából biztosított kivételek vonatkoznak rájuk (vagy a korábbi ÁME-k alapján kiadott tanúsítványokkal).

A kérelmezőnek az engedélykérelmet kísérő dossziében megfelelő indoklást kell benyújtania, például számlák, beszerzési rendelés, szállítólevél, átvételi igazolás, QMS nyilvántartások stb.)

Felhívjuk a figyelmet, hogy a forgalomba hozatal a következő fogalmakat jelenti: „Egy áru első alkalommal történő értékesítése kereskedelmi tevékenység keretében történő forgalmazás, fogyasztás vagy piaci felhasználás céljából”, ahol „egy áru értékesítése forgalmazás céljából” a következő fogalmakat jelenti: „egy meglévő és egyedileg azonosítható áru, amely a gyártási szakasz elvégzése után két vagy több jogi vagy természetes személy közötti, a tulajdonjog átruházására vonatkozó írásbeli vagy szóbeli megállapodás tárgyát képezi”. Ennek eredményeként az érintett kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket már legyártották és leszállították.

3.11.2.3. 8.6. pont: Az összes alkalmazandó jogszabályra kiterjed, ideértve az egyéb, nem vasúti vonatkozású jogszabályokat is

Az (EU) 2016/797 irányelv szerint a kérelmezőnek egyértelmű kötelessége minden vonatkozó uniós jogot betartani. A követelménymeghatározás folyamata a kérelmező megfelelő eszköze, hogy biztosítsa az összes kockázat megfelelő fedezését és a vonatkozó mérséklési intézkedéshez való hozzákapcsolását. Ezek a mérséklési intézkedések az alkalmazandó uniós jogszabályok rendelkezései is lehetnek (egyes kockázatok esetében).

A II. melléklet (és különösen a 8.6. pont) írja le az engedélyező szerv által ellenőrizendő szempontokat, amivel „ésszerű biztosíték” szerezhető, hogy a kérelmező teljesítette feladatait. Ebből a szempontból az engedélyező szervnek ellenőriznie kell, hogy a kérelmező figyelembe vett-e más uniós törvényt. Az engedélyező szervnek nem kötelessége biztosítani vagy értékelni a jogszabályok tényleges betartását. Az engedélyező szerv a követelménymeghatározás folyamatának és az EK-hitelesítési nyilatkozat eredményei közötti egységességet ellenőrzi.

A „vonatkozó uniós jog” alatt a vasutakra nem alkalmazandó egyes jogszabályok értendők. Ugyanakkor néhány egyéb, nem vasúti vonatkozású vagy a vasútra elvileg nem alkalmazhatónak tűnő uniós jogszabályt mindenképpen be kell tartani (pl. az 1907/2006/EK REACH-rendeletet, a 2014/30/EU elektromágneses összeférhetőségi irányelvet, a játékok biztonságáról szóló 2009/48/EK irányelvet, ha a vonat gyermekeknek szánt játszótérrel rendelkezik stb.), lásd a 3.3.1.4. szakaszt.

3.11.2.4. 8.7 pont – A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek (érvényesség, hatály, használati feltételek és egyéb korlátozások)

A mobil alrendszer(ek) megfelelőségértékeléséért felelős bejelentett szerv(ek) feladata annak értékelése, hogy a beépítendő kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek összeegyeztethetők-e az alrendszerrel és megfelelnek-e a vonatkozó ÁME-követelményeknek. Az engedélyező szerv által elvégzendő ellenőrzések a kérelemhez csatolt fájlban szereplő tanúsítványok, az ERADIS-ban szereplő tanúsítványok és a bejelentett szerv által az alrendszerre vonatkozóan kiadott hitelesítési tanúsítványokhoz csatolt fájlban említett tanúsítványok közötti összhangra vonatkoznak.

3.11.2.5. 10. pont: Az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok értékeléseinek ellenőrzése a 43. cikkben meghatározottak szerint

Az engedélyező szerv által végzendő ellenőrzések részletei az (EU) 2018/545 rendelet 43. cikkében kerülnek meghatározásra.

Az engedélyező szervnek nem az engedélyezési folyamatban részt vevő más felek által végrehajtott értékelést kell ellenőriznie, újra ellenőriznie vagy túellenőriznie, hanem jelen értékelés egységességét.

3.11.2.6. 21. pont – Típusmegfelelőségi engedélyeken belüli EK-hitelesítési nyilatkozatok ellenőrzése

Az engedélyezett típusnak megfelelő forgalombahozatali járműengedély iránti kérelmek értékelésekor az engedélyező szervnek nem kell szisztematikusan újraértékelnie az EK-megfelelőségi nyilatkozatok tartalmát, mivel ezt az ellenőrzést már a típusengedélyezési eljárás során elvégezték. Az ellenőrzéseknek az EK-nyilatkozat(ok), az EK-tanúsítvány(ok), a kérelemhez csatolt dokumentáció, az ERATV és az ERADIS közötti nyomon követhetőségre kell korlátozódniuk.

Ha új vagy frissített EK-hitelesítési nyilatkozatra van szükség (pl. az (EU) 2018/545 rendelet 15. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint besorolható járműtípus változása esetén), az ilyen EK-nyilatkozatoknak meg kell felelniük a jogszabályokban foglalt valamennyi követelménynek, függetlenül az alrendszer forgalomba hozatalának eredeti időpontjától, és annak értékelése, hogy az új vagy frissített EK-hitelesítési nyilatkozat megfelel-e az (EU) 2019/250 rendelet követelményeinek, az engedélyező szervezet által az engedélyezett típusnak megfelelő jármű(ök) forgalomba hozatalára vonatkozó engedély kiadásakor elvégzendő ellenőrzések körébe tartozik.

3.11.3. III. melléklet Az alkalmazási terület szerinti érintett nemzeti biztonsági hatóságok értékelési szempontjai

3.11.3.1. 5. pont: Elegendő bizonyíték a követelménymeghatározásra alkalmazott módszertanról kizárólag az alkalmazási területre vonatkozó nemzeti szabályok tekintetében

Az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságok feladata a nemzeti szabályokkal kapcsolatban, hogy ellenőrizze a követelménymeghatározás nem szabvány módszertanának alkalmazását. Az ellenőrzéseknek szisztematikusnak kell lenniük, a folyamatra, valamint a kockázatértékelési folyamatban mérséklési intézkedéseként használt nemzeti szabályok fontosságára összpontosítva. Ehhez az alkalmazási terület szerinti nemzeti biztonsági hatóságoknak részletesen ellenőrizniük kell az alátámasztó bizonyítékokat.

3.11.4. IV. melléklet Követelménykezelési táblázat (szemléltető példa)

Az alábbiakban található egy szemléltető példa a követelmények kezelésére szolgáló eszköz főbb elemeire vonatkozóan. Ez nem jelenti azt, hogy a bemutatott táblázatot a bemutatott formában kell használni; a táblázat célja, hogy a **szemléltesse és példát adjon arra a részletességre**, amelyet szükségesnek tartanak az értékelő szerv és az engedélyezésre jogosult szerv esetében alkalmazott követelménygyűjtési folyamat megfelelő bizonyításához.

A követelmények meghatározása szempontjából a követelményeket az adott forrásból származó lehető legkisebb követelményre kell lebontani, amely lehet:

- › azonosítva;
- › célhoz rendelve;
- › végrehajtva, és
- › jóváhagyva.

Ebből a szempontból egyetlen forrás (pl. egy ÁME) számos részletes követelményt eredményezhet. Az ilyen alacsony szintű követelmények azt eredményezhetik, hogy számos különböző követelményt önállóan kell kezelni, vagy azért, mert eltérő követelmények léteznek, vagy azért, mert azokat különböző alkatrészekhez/rendszerekhez/funkciókhoz kell rendelni, vagy más módon kell jóváhagyni.

Nem szükséges az összes részletes (alacsony szintű) követelményt egyetlen követelménylistába foglalni. Például a forráskövetelmények lebonthatók egyes funkciók/elemek/rendszerek szintjére, amelyekhez azokat hozzá kell rendelni. Ezután minden egyes funkció/elem/rendszer esetében meg kell ismételni a feladatot, amíg a szükséges részletezettségi szintet el nem érjük. Rendkívül fontos azonban, hogy a nyomon követhetőség minden lépésben fennmaradjon, így bármely adott pillanatban vissza kell tudni vezetni a részletes követelményeket a forráskövetelményekig.

A táblázatokban bemutatott példában az (EU) 2014/1302 rendelet (LOC&PAS ÁME) előírja, hogy a járműveket két fehér fényszóróval kell felszerelni, hogy a járművezető számára biztosítsa a láthatóságot (ezen kívül a fényszórók lehetővé teszik mások számára a vonat azonosítását). Az ÁME e konkrét pontja alapján két további követelmény állapítható meg:

- › két fényszórónak kell lennie, és
- › a fényszóróknak fehérnek kell lenniük.

Az egyes követelmények kezelésének módja eltérő lehet, és a jármű különböző egyéb elemeit is érintheti:

- › A kocsi/mozdony szerkezetében és külső burkolatában helyet kell biztosítani a fényszórók elhelyezkedésének.
- › Maguknak a fényszóróknak fehérnek kell lenniük

Természetesen számos egyéb részletes követelménynek is meg kell felelnie a járműtípusnak:

- › Az elektromos rendszernek áramot kell szolgáltatnia a világításhoz (általában a segédrendszeren és/vagy az akkumulátoron keresztül);
- › A vonatvezérlő rendszernek képesnek kell lennie a fényszórók szabályozására;
- › Megfelelő módon lehet végezni a fényszórók be-/kikapcsolását/tompítását a vezetőállásban.
- › A fényszóróknak megfelelő színmérettel kell rendelkezniük, és a megfelelő irányú, alakú és intenzitású fénysugarat kell vetniük stb.

Ezeket a szempontokat azonban más ÁME-követelmények is lefedik, és más követelmények is foglalkozni fognak velük.

A követelmények forrásai

[illegible]

Követelménymátrix

[illegible]

Követelménytáblázat (folytatás)

[illegible]