

AJÁNLÁSOK

A BIZOTTSÁG AJÁNLÁSA

(2014. december 5.)

a strukturális alrendszereknek és járműveknek a 2008/57/EK és a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján történő üzembe helyezésével és használatával kapcsolatos kérdésekről

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2014/897/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 292. cikkére,

mivel:

- (1) A 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ 30. cikke (1) bekezdésének megfelelően a Bizottság bármilyen, az említett irányelv végrehajtásával kapcsolatos ügyet az ugyanazon irányelv 29. cikkében említett bizottság elé terjeszthet.
- (2) Az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) 2005 óta számos intézkedésével támogatja az integrált, biztonságos és kölcsönösen átjárható uniós vasúti rendszer kialakítását. Az Ügynökség a 2008/57/EK irányelv elfogadása óta rendszeresen megbeszéléseket tart az érdekelt felekkel és a nemzeti biztonsági hatóságokkal, különösen a vasúti járművek kölcsönös elfogadásával, azaz a vasúti járművek üzembehelyezési engedélyeinek kölcsönös elismerésével kapcsolatban. Ezek a megbeszélések arra világítottak rá, hogy a felek eltérően értelmezik a strukturális alrendszereknek és a járműveknek az említett irányelv IV. és V. fejezetei szerinti üzembe helyezésének engedélyezését.
- (3) Az egységes értelmezés hiánya azt eredményezheti, hogy a nemzeti végrehajtási szabályok alapján a tagállamok különböző módon alkalmazzák a követelményeket, nehézségeket okozva ezzel a gyártók és a vasúttársaságok számára. A strukturális alrendszerek és járművek üzembehelyezési folyamatának egységes értelmezése azért is szükséges, hogy biztosított legyen a konzisztencia azon különböző ajánlások között, amelyeket az Ügynökség a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi⁽²⁾ és a 2008/57/EK irányelvben meghatározott különféle feladatokkal kapcsolatban bocsát ki.
- (4) A Bizottság elfogadta a 2011/217/EU ajánlást⁽³⁾. Ez utóbbi ajánlás célja, hogy egyértelművé tegye, milyen eljárást kell alkalmazni a strukturális alrendszerek és járművek üzembe helyezésének a 2008/57/EK irányelv értelmében történő engedélyezése során.
- (5) A strukturális alrendszerek és járművek üzembe helyezésével kapcsolatos azon kérdések megvitatása és elemzése érdekében, amelyek a 2011/217/EU ajánlás elfogadását követően merültek fel, a Bizottság 2011-ben létrehozott egy, a járműengedélyezési eljárással foglalkozó munkacsoportot. A munkacsoport végső jelentését 2012 júliusában tették közzé az Ügynökség weboldalán.
- (6) 2013. január 30-án a Bizottság elfogadta azon jogalkotási javaslatait, amelyek egy negyedik vasúti csomag létrehozására irányultak. E javaslatok figyelembe veszik a fent említett munkacsoport által elért eredményeket, és továbbfejlesztett folyamatokat tartalmaznak a járművek és alrendszerek engedélyezésére vonatkozóan. A jelen ajánlásban szereplő pontosítások a hatályos jogi keret végrehajtásának optimalizálásához szükségesek.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. június 17-i 2008/57/EK irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 191., 2008.7.18., 1. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/49/EK irányelve a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (vasútbiztonsági irányelv) (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.).

⁽³⁾ A Bizottság 2011. március 29-i 2011/217/EU ajánlása a strukturális alrendszerek és járművek üzembe helyezésének a 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében történő engedélyezéséről (HL L 95., 2011.4.8., 1. o.).

- (7) Ezért ki kell bővíteni a 2011/217/EU ajánlás hatályát oly módon, hogy az az engedélyezési eljárás további vonatkozásaira is kiterjedjen, valamint még pontosabban meghatározza az alábbi területeket:
- az alapvető követelmények, az átjárhatósági műszaki előírások (a továbbiakban: ÁME) és a nemzeti szabályok közötti viszonyrendszer,
 - a közös biztonsági módszerek engedélyezési célokra történő alkalmazása,
 - az ÁME-k és nemzeti szabályok integritása,
 - az üzembehelyezési engedélyezés hatályán kívül eső ellenőrzések,
 - vizsgálatok,
 - a gyártó vagy a szerződő fél hitelesítési nyilatkozata,
 - kölcsönös elismerés,
 - műszaki dokumentáció,
 - az engedélyezés előtti, közbeni és utáni szerepek és kötelezettségek,
 - a biztonságirányítási rendszer szerepe, valamint
 - a módosítások kezelése.
- (8) Az egyértelműség és egyszerűség érdekében a 2011/217/EU ajánlást helyénvaló e bizottsági ajánlással felváltani.
- (9) A 2008/57/EK irányelv 29. cikkében említett bizottsággal folytatott konzultációt követően,

ELFOGADTA EZT AZ AJÁNLÁST:

1. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a nemzeti biztonsági hatóságok, a vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők, az értékelő szervezetek, a karbantartásért felelős szervezetek, a gyártók, az üzembehelyezési engedély kérelmezői, valamint a strukturális alrendszerek és járművek üzembe helyezésének és használatának engedélyezésében érintett más szereplők tisztában legyenek a 2–116. bekezdésben meghatározott elvekkel és iránymutatásokkal, és figyelembe vegyék azokat.

FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

2. Ezen ajánlás alkalmazásában a 2008/57/EK és a 2004/49/EK irányelvben megállapított fogalom meghatározások alkalmazandók. A „vasúttársaságok”, a „pályahálózat-működtetők”, a „járművek üzemeltetői” és a „karbantartásért felelős szervezet” kifejezések a 2004/49/EK irányelv 3. és 4. cikkében meghatározott szerepek és feladatkörök alapján használatosak. A fenti cikkekben említett szerepeket betöltő bármely entitás más funkciót is elláthat (pl. egy vasúttársaság vagy egy pályahálózat-működtető lehet egyidejűleg járművek üzemeltetője is). A következő meghatározások ugyancsak alkalmazandók:
 - a) „tervezett üzemállapot”: a műszaki és karbantartási dokumentációban meghatározott használati feltételek melletti és felhasználási körön belüli normál, valamint az előreláthatóan romló feltételek (többek között kopás) melletti üzem mód. Kiterjed az alrendszer minden tervezett üzemeltetési feltételére, valamint műszaki korlátaira;
 - b) „alapvető konstrukciós jellemzők”: egy alrendszernek a típus- vagy a konstrukcióvizsgálati tanúsítványban meghatározott jellemzői;
 - c) „biztonságos integrálás”: annak biztosítására irányuló tevékenység, hogy egy elemnek (pl. egy új járműtípusnak, hálózati projektnek, alrendszernek, résznek, részegységnek, rendszerelemnek, szoftvernek, eljárásnak, szervezetnek) egy nagyobb rendszerbe történő beillesztése ne teremtse elfogadhatatlan kockázatot a létrejövő rendszer szempontjából;

- d) „a hálózattal való műszaki összeegyeztethetőség megállapítása”: a járműtípus azon paramétereinek ellenőrzése és az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációban való rögzítése, amelyek lényegesek az adott hálózattal való műszaki összeegyeztethetőség, valamint adott esetben az említett hálózatra meghatározott határértékeknek való megfelelés megállapításához; e paraméterek fizikai jellemzőket és funkciókat foglalnak magukban; az ellenőrzéseket az adott hálózatra vonatkozó szabályokkal összhangban kell elvégezni;
- e) „műszaki összeegyeztethetőség”: legalább egy közös kapcsolódási ponttal rendelkező, két vagy több strukturális alrendszernek vagy azok részeinek azon képessége, hogy egyéni tervezett üzemi állapotukat és elvárt teljesítményszintjüket fenntartva egymással kapcsolatba lépjenek;
- f) „értékelő szervezet”: bejelentett szervezet, kijelölt szervezet vagy kockázatértékelő szervezet;
- g) „bejelentett szervezet”: a 2008/57/EK irányelv 2. cikkének j) pontjában meghatározott szervezet;
- h) „kijelölt szervezet”: olyan szervezet, amelyet valamely tagállam a 2008/57/EK irányelv 17. cikkének (3) bekezdése szerint arra jelöl ki, hogy ellenőrizze egy adott alrendszer nemzeti szabályoknak való megfelelését;
- i) „kockázatértékelő szervezet”: a 402/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet⁽¹⁾ 3. cikkének 14. pontjában meghatározott szervezet;
- j) „EK-hitelesítési nyilatkozat”: egy alrendszer tekintetében a 2008/57/EK irányelv 18. cikke és V. melléklete értelmében kiállított EK-hitelesítési nyilatkozat, amely kimondja, hogy a szóban forgó alrendszer teljesíti a vonatkozó európai uniós jogszabályokban foglalt követelményeket, ideértve a 2008/57/EK irányelv alapvető követelményeinek végrehajtására szolgáló nemzeti jogszabályokat is;
- k) „hálózati projekt”: egynél több strukturális alrendszerből álló, új, felújított vagy korszerűsített rögzített eszköz üzembe helyezésére irányuló projekt;
- l) „hálózatjellemzők”: az ÁME-kben és adott esetben nemzeti szabályokban meghatározott hálózatjellemzők;
- m) „az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció”: az adott alrendszerre alkalmazandó uniós jogszabályokban előírtak szerint a kérelmező által összeállított dokumentumok összessége;
- n) „engedélyezéshez benyújtott dokumentáció”: a nemzeti biztonsági hatósághoz a kérelmező által engedélyezés kérelmezésekor benyújtott dokumentum;
- o) „kérelmező”: a 2008/57/EK irányelv 18. cikke szerinti EK-hitelesítési nyilatkozat azon aláírója, aki egy alrendszer üzembe helyezésének engedélyezését kérelmezi. Amennyiben a 2008/57/EK irányelv 15. cikke alapján elő van írva a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerek alkalmazása, az engedélyezés kérelmezőjének az említett biztonsági módszerek tekintetében a „javaslattevő” szerepét is be kell töltenie;
- p) „jármű/hálózati projekt engedélyezésének kérelmezője”: jármű, illetve hálózati projekt üzembe helyezésének engedélyezését kérelmező entitás. Amennyiben a 2008/57/EK irányelv 15. cikke alapján elő van írva a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerek alkalmazása, az engedélyezés kérelmezőjének az említett biztonsági módszerek tekintetében a „javaslattevő” szerepét is be kell töltenie.

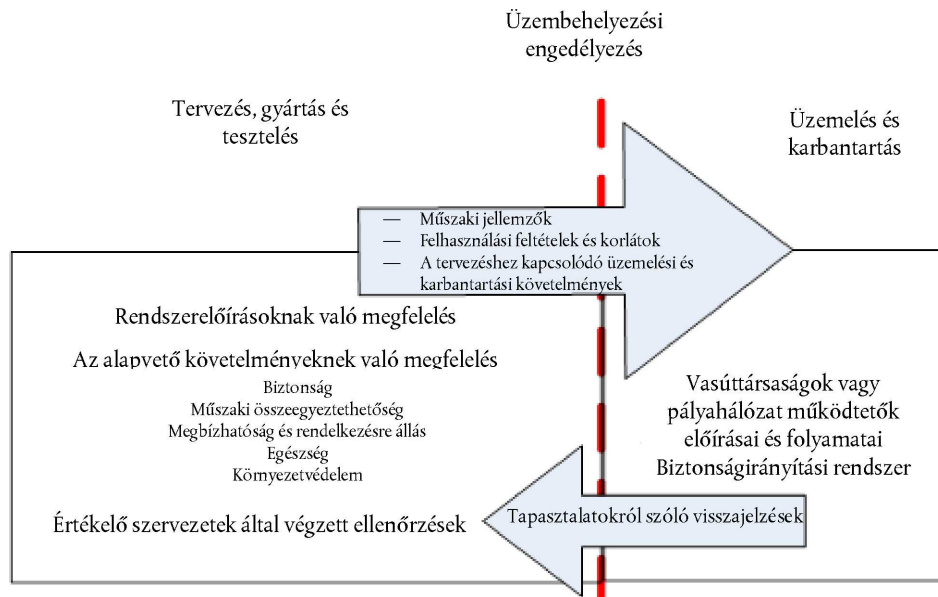
ALRENDSZEREK ÜZEMBE HELYEZÉSÉNEK ENGEDÉLYEZÉSE

3. Egy tagállam egy alrendszer üzembe helyezésének engedélyezésével elismeri, hogy a kérelmező bizonyította, hogy a vasúti rendszerbe integrált alrendszer tervezett üzemi állapotában megfelel a 2008/57/EK irányelv⁽²⁾ valamennyi alapvető követelményének. Az említett irányelv 17. cikke (1) bekezdésének megfelelően ez

⁽¹⁾ A Bizottság 2013. április 30-i 402/2013/EU végrehajtási rendelete a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerről és a 352/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 121., 2013.5.3., 11. o.).

⁽²⁾ A 2008/57/EK irányelv III. melléklete határozza meg a vasúti rendszerre vonatkozó alapvető követelményeket (3. cikk (1) bekezdés). Ezek a követelmények kizárólag a vasúti ágazatra vonatkoznak. A vasúti rendszernek, az alrendszereknek, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek és a kapcsolódási pontoknak meg kell felelniük ezeknek az alapvető követelményeknek (4. cikk (1) bekezdés). Az alapvető követelmények teljesítése a strukturális alrendszer üzembe helyezésének egyik előfeltétele. A 2008/57/EK irányelv alapvető követelményeinek teljesítése nem érinti az egyéb európai uniós rendelkezések alkalmazását (3. cikk (2) bekezdés).

EK-hitelesítési nyilatkozat formájában történik. Az alábbi diagram a strukturális alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezése előtti és utáni teendőket foglalja össze:



JÁRMŰVEK ÜZEMBE HELYEZÉSÉNEK ENGEDÉLYEZÉSE ÉS JÁRMŰTÍPUSOK ENGEDÉLYEZÉSE

4. Az engedélyezés szempontjából a járműveket a „járművek” alrendszer, valamint adott esetben a „fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző” alrendszer alkotja. Egy járműtípus engedélyezése vagy egy egyedi jármű üzembe helyezésének engedélyezése a járművet alkotó alrendszer(ek) kollektív engedélyezését jelenti.
5. A funkcionális alrendszerekből fakadó és a jármű tervezett (üzem-) állapotát befolyásoló követelmények (például az üzemi teljesítményre vonatkozó követelmények) a vonatkozó strukturális AME-kben vagy – ahol azt a 2008/57/EK irányelv lehetővé teszi (pl. a B. osztályú ellenőrző-irányító és jelző rendszerek esetében) – nemzeti szabályokban vannak meghatározva.
6. Mivel a járművek egy vagy több alrendszerből épülnek fel, a 2008/57/EK irányelv IV. fejezetében szereplő, alrendszerekre vonatkozó rendelkezések az adott járműnek vagy járműtípusnak megfelelő alrendszerekre alkalmazandók, az V. fejezet egyéb rendelkezéseinek sérelme nélkül.
7. Az egynél több alrendszerből álló járművek engedélyezésénél a jármű vagy járműtípus engedélyezésének kérelmezője a két alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatát összevonhatja egyetlen, a 2008/57/EK irányelv V. mellékletében leírtak szerinti EK-hitelesítési nyilatkozatban annak bizonyítására, hogy az adott típushoz tartozó, egy egységnek tekintett, tervezett üzemállapotában lévő jármű a vasúti rendszerbe integrálásakor teljesíti a vonatkozó európai uniós jogszabályokban foglalt követelményeket, ideértve a 2008/57/EK irányelv alapvető követelményeit.
8. A 2008/57/EK irányelvben meghatározott feltételek teljesítése esetén az európai uniós vasúti hálózat egészére elegendő egyetlen, az adott járműtípusra vagy egyéni járművek üzembe helyezésére vonatkozó engedélyt kiállítani. Ez a helyzet például egy olyan ÁME-konform jármű vagy járműtípus esetében, melynek engedélyezését azon használati feltételhez kötik, hogy rendeltetése szerint kizárólag ÁME-konform hálózatokon lehet üzemeltetni (de csak abban az esetben, ha az engedélyezéshez alkalmazott vonatkozó ÁME-k nem tartalmaznak a hálózat és a jármű közötti kompatibilitással kapcsolatos nyílt kérdéseket és specifikus eseteket).
9. A járműtípusok és egyedi járművek engedélyezésének eljárása harmonizált, és konkrét határidőkhöz kötött világos lépésekből áll.
10. A járművek üzembe helyezésének engedélyezésére alkalmazandó szabályoknak állandónak, átláthatónak, hátrányos megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A szabályok formailag lehetnek ÁME-k, illetve – ha a 2008/57/EK irányelv megengedi – nemzeti szabályok, amelyekről a Bizottságot tájékoztatni kell, és amelyeket a Bizottság által létrehozott adatbázison keresztül elérhetővé kell tenni. A tagállamok valamely ÁME elfogadásának időpontjától kezdve nem alkalmazhatnak nemzeti szabályt azon termékek vagy alrendszerreszek

esetében, amelyekre az adott ÁME már kiterjed (kivéve a „nyitott kérdéseknek” minősített esetekben). A nem ÁME-konform járművek és járműtípusok esetében a lehetőségekhez mérten alkalmazni kell a kölcsönös elismerés elvét a szükségtelen követelmények és felesleges ellenőrzések elkerülése érdekében, kivéve, ha azok feltétlenül szükségesek a kérdéses járműtípushoz tartozó jármű adott hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségének ellenőrzéséhez.

11. A járművekre vonatkozó engedélyeknek ki kell térniük a járművek tervezett üzemállapotának műszaki jellemzőire, ideértve a használati korlátozásokat és feltételeket, valamint meg kell adniuk a tagállam(ok) azon hálózatát vagy hálózatait ⁽¹⁾, amelyekre a szóban forgó típusozatú járműveket engedélyezték. Az engedélyben említett műszaki jellemzőket:
 - a jármű- vagy járműtípus-engedélyezés kérelmezőjeként a gyártók vagy szerződő felek jelentik be,
 - az értékelő szervezetek ellenőrzik és tanúsítják, és
 - az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációban rögzítik.
12. A fenti 11. ajánlásban említett műszaki jellemzők megegyeznek az ugyanazon járműtípushoz tartozó minden egyedi jármű esetében.
13. Sem a típusengedélyezés, sem egy egyedi jármű üzembe helyezésének engedélyezése nem köthető egy konkrét útvonalhoz, vasúttársasághoz, üzembentartóhoz vagy karbantartásért felelős szervezethez.
14. Annak biztosítása érdekében, hogy a járműtípusokat, illetve az egyedi járművek üzembe helyezését ne kelljen konkrét útvonalakra engedélyezni, és annak elkerülésére, hogy az utak bármely módosulása esetén újra el kelljen végezni az engedélyezést, a járműveket érintő használati korlátozások és feltételek mindegyikét földrajzi paraméterek helyett az infrastruktúra műszaki konstrukciós jellemzőivel kell meghatározni.

TÍPUSENGEDÉLYEZÉS

15. Engedélyezés céljából egy jármű tervezett üzemállapotának jellemzői közül az adott járműtípushoz kapcsolódó jellemzőket értékelik. Egy járműtípust először a 2008/57/EK irányelv 26. cikkének (1) bekezdése szerint engedélyezhetnek, majd az e típusozatú egyedi járműveket (ideértve egyedi járművek csoportját is) engedélyezhetik oly módon, hogy a 2008/57/EK irányelv 26. cikkének (3) bekezdése szerint ellenőrzik típusmegfelelőségüket. Az engedélyezés egy másik formája, hogy – a 2008/57/EK irányelv 26. cikke (2) bekezdésének értelmében – egy adott típuson belüli első jármű engedélyezése egyben a típus engedélyezését is jelenti. Ez a 2008/57/EK irányelv 26. cikke (3) bekezdésének értelmében lehetővé teszi, hogy a továbbiakban az ugyanazon típusozatú egyedi járműveket a típusmegfelelőség ellenőrzése révén engedélyezzék. A járműtípus-engedélyezés ezen elve lehetővé teszi a gyártók számára, hogy anélkül hozzanak forgalomba járműtípusokat, illesszék be azokat katalógusukba, és ezáltal az engedélyezés jelentette előnyöket kínálják a vásárlók számára, hogy előre meg kellene építeniük az esetlegesen megrendelésre kerülő, ilyen típusozatú egyedi járműveket. Ez az elv többek között azt a célt szolgálja, hogy az ilyen típusozatú járművek vásárlói mentesüljenek az engedélyezést érintő kockázatok nagy része alól.
16. A típus fogalma az útvonalak összeegyeztethetősége szempontjából is releváns. Annak megítéléséhez, hogy egy útvonal alkalmas-e egy adott vonat üzemeltetésére, a vasúttársaság összehasonlítja az egyes járműtípusokból összeállított vonat jellemzőit a pályahálózat-működtető által az infrastruktúra-nyilvántartásban megadott információkkal. A pályahálózat-működtető már jelenleg is köteles közzétenni az infrastruktúra jellegével kapcsolatos információkat (hálózati hozzáférés: a 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾; üzemeltetés: a 2004/49/EK és a 2008/57/EK irányelv, valamint a forgalomüzemeltetéssel és -irányítással foglalkozó ÁME). Amíg az infrastruktúra-nyilvántartást nem hozták létre, és nem töltötték fel adatokkal, addig a pályahálózat-működtetőnek más formában kell közzétenniük ezeket az információkat. Mindez a pályahálózat-működtetőt nem jogosítja fel arra, hogy egyfajta második engedélyt követeljenek meg a vasúttársaságtól a járművekre, illetve vonatokra.
17. A járműengedélyezés folyamata és az egyes járművek azt követő üzemeltetése és karbantartása két világosan elkülönülő, különböző rendelkezések által szabályozott folyamat. Az elkülönítés lehetővé teszi, hogy az azonos típusozatú járműveket az engedéllyel már rendelkező gyártók forgalomba hozzák, más vasúttársaságok üzemeltessék, és más, karbantartásért felelős szervezetek tartásukban az üzemi körülményektől függő eltérő karbantartási rendszereknek megfelelően.

⁽¹⁾ Egy tagállam területe egy vagy több vasúti hálózatot is magában foglalhat.

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2001. február 26-i 2001/14/EK irányelve a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról (HL L 75., 2001.3.15., 29. o.).

18. Azon járműtípusoknál, amelyeket egynél több tagállamban (pl. vasúti folyosókon történő üzemeléshez) szándékoznak engedélyezni, a nemzeti biztonsági hatóságok dönthetnek úgy, hogy együttműködnek egymással annak érdekében, hogy az első és a további engedélyek kibocsátása ugyanabban az időben történjen („szimultán” engedélyezés). Ez lehetővé teszi az érintett nemzeti biztonsági hatóságok számára, hogy a munkát megosszák egymás között (pl. minden hatóság kiválaszthat egy tárgyterületet), az első engedélyt kibocsátó nemzeti biztonsági hatóság pedig elismerheti és hasznára fordíthatja a többi nemzeti biztonsági hatóság által végzett munkát.

A HELYHEZ KÖTÖTT ALRENDSZEREK ÜZEMBE HELYEZÉSÉNEK ENGEDÉLYEZÉSE

19. Hangsúlyozni kell, hogy a helyhez kötött berendezésekre vonatkozó ÁME-k nem tartalmazzák maradéktalanul azon követelményeket, amelyeket az érintett alrendszernek teljesítenie kell. Az ÁME-kben meghatározott követelmények azokat az elemeket tartalmazzák, amelyek a helyhez kötött alrendszereknek az ÁME-konform járművel való kompatibilitása tekintetében relevánsak.
20. A tagállamok a helyhez kötött berendezések esetében – kivéve, ha az ÁME-k alkalmazásáról van szó –, annak érdekében, hogy valamennyi alkalmazandó uniós jogszabály alapvető követelményeinek eleget tegyenek, kötelezővé tehetik olyan egyéb szabályok alkalmazását, amelyeket nem szükséges a 2008/57/EK irányelv célkitűzéseinek megfelelően harmonizálni; ilyenek például az elektromos biztonságot, az építési munkákat, az épületet, az egészségügyi elemeket érintő szabályok, a tűzvédelmi szabályok stb. Ezek a szabályok nem mondhatnak ellent az ÁME-k rendelkezéseinek.
21. Az egynél több helyhez kötött alrendszerből álló hálózati projektek esetében javasolt, hogy a folyamat egyszerűsítése érdekében a kérelmező az egyes alrendszerekre vonatkozó, a 2008/57/EK irányelv V. melléklete szerinti EK-hitelesítési nyilatkozatokat egyetlen, a hálózati projektre mint egységes egészre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatban egyesítse annak bizonyítására, hogy a vasúti rendszerbe integrált, egyetlen egységként kezelt hálózati projekt teljesíti a vonatkozó európai uniós jogszabályokban foglalt követelményeket, ideértve a 2008/57/EK irányelv alapvető követelményeit is.
22. A helyhez kötött alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezésére alkalmazandó nemzeti szabályoknak állandónak, átláthatónak és hátrányos megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A fenti 19. és 20. ajánlás sérelme nélkül a 2008/57/EK irányelvben a vasúti rendszerre vonatkozóan megállapított alapvető követelményekkel kapcsolatos szabályok formailag lehetnek ÁME-k, illetve – ha a 2008/57/EK irányelv engedi – nemzeti szabályok, amelyekről a Bizottságot tájékoztatni kell, és amelyeket a Bizottság által létrehozott adatbázison keresztül elérhetővé kell tenni. A tagállamok az ÁME elfogadásának időpontjától kezdve nem alkalmazhatnak nemzeti szabályt azon termékek vagy alrendszerrészek esetében, amelyekre az adott ÁME már kiterjed (kivéve az érintett ÁME-kben megfelelő módon „nyitott kérdéseknek” nyilvánított vonatkozások tekintetében).
23. Egy helyhez kötött alrendszer üzembehelyezési engedélyében meg kell adni annak műszaki jellemzőit, köztük a használati korlátozásokat és feltételeket. Az üzembehelyezési engedélyben említett műszaki jellemzőket:
- a kérelmező jelenti be,
 - az értékelő szervezetek ellenőrzik és tanúsítják, és
 - az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációban rögzítik.
24. A helyhez kötött alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezési folyamata és ugyanezen alrendszerek üzemeltetése és karbantartása két világosan elkülönülő, különböző rendelkezések által szabályozott folyamat.

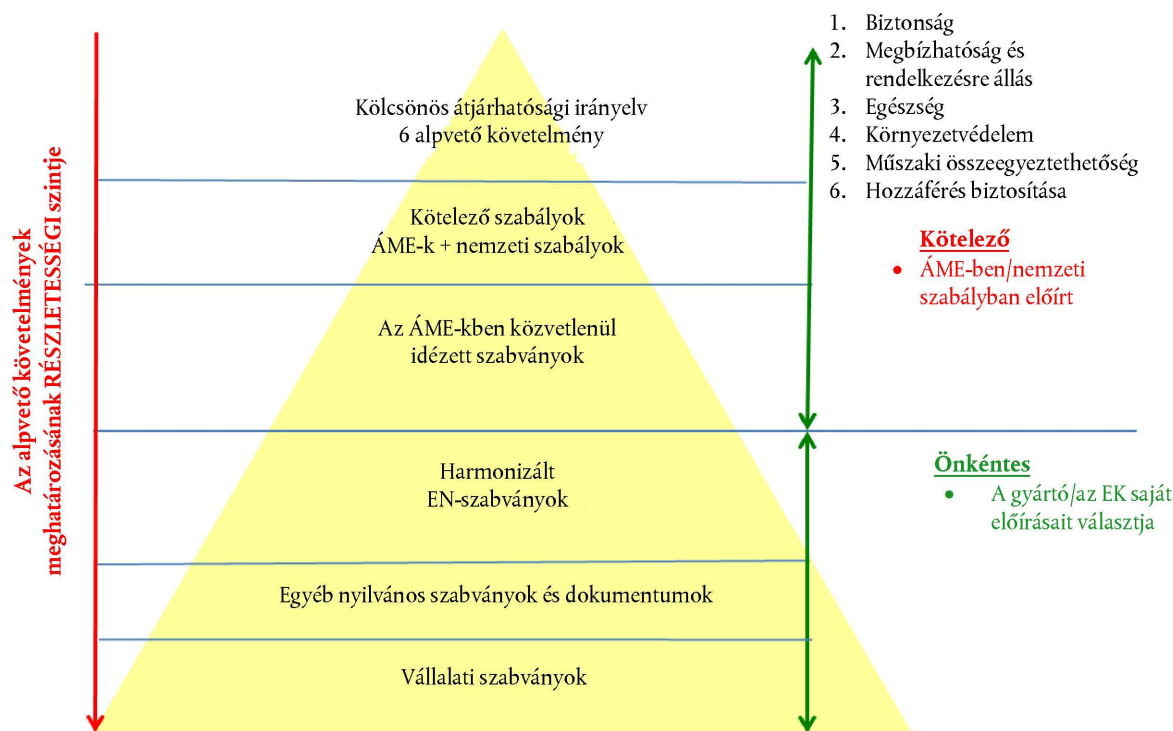
ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK, ÁTJÁRTHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK (ÁME) ÉS NEMZETI SZABÁLYOK

25. A vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv alapvető követelményeket határoz meg a vasúti rendszer tekintetében. Ezek „**mindazok** a III. mellékletben ismertetett feltételek, amelyeket a vasúti rendszernek, az alrendszereknek és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek, köztük a kapcsolódási pontoknak teljesíteniük kell” (a 2008/57/EK irányelv 2. cikkének g) pontja). A vasúti rendszerre vonatkozó alapvető követelményeket tehát maradéktalanul meghatározták. A tagállamok vagy a nemzeti biztonsági hatóságok nem írhatnak elő a 17. cikkben foglaltaktól eltérő követelményt vagy feltételt.
26. A biztonság szempontjából kulcsfontosságú a hálózat és a járművek műszaki összeegyeztethetősége a közöttük lévő kapcsolódási pontnál. Bár e kapcsolódási pont biztonságossága a 352/2009/EK bizottsági rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően igazolható referenciarendszerek vagy külön e célra szolgáló kockázatbecslések révén, a kölcsönös átjárhatóság érdekében a műszaki összeegyeztethetőség igazolásának harmonizált uniós szabályok, azaz az

⁽¹⁾ A Bizottság 2009. április 24-i 352/2009/EK rendelete a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer elfogadásáról (HL L 108., 2009.4.29., 4. o.). E rendeletet 2015. május 21-én hatályon kívül helyezi és felváltja a 402/2013/EU végrehajtási rendelet.

ÁME-k, illetve ilyen szabályok hiányában nemzeti szabályok alapján kell történnie. Ezért a kölcsönös átjárhatóság érdekében a járművek és a hálózat közötti kapcsolódási pontok biztonságosságát szabályalapú megközelítés alkalmazásával kell igazolni.

27. Ebből kifolyólag az ÁME-knek egyrésztől maradéktalanul meg kell határozniuk a 26. ajánlásban említett kapcsolódási pontokat. Meg kell határozniuk továbbá a célzott rendszer minden olyan alapvető paraméterét és kapcsolódási pontját, melynek ellenőrzése kifejezetten szükséges az engedélyezéshez, és meg kell adniuk a vonatkozó megfelelőségértékelési követelményeket.
28. Másrésztől viszont az ÁME-knek a követelményeket csak a műszaki harmonizáció optimális szintjét biztosító, „szükséges mértékben” kell meghatározniuk, valamint csak azokat a kötelező rendelkezéseket kell megadniuk, amelyek szükségesek a 2008/57/EK irányelv alapvető követelményeinek teljesítéséhez, valamint az említett irányelv 1. cikkében meghatározott célkitűzések eléréséhez (az 5. cikk (3) bekezdése). Az ÁME-knek a követelményeket ezért csak olyan szintű részletességgel kell meghatározniuk, mely részletek harmonizálása szükséges az említett célkitűzések eléréséhez, valamint az alapvető követelmények teljesítéséhez. Meg kell továbbá határozniuk az alrendszerek közötti kapcsolódási pontokat is. Valamennyi ÁME megad egy olyan célzott alrendszert, amely ésszerű határidőn belül fokozatosan megvalósítható.
29. A kérelmezőknek lehetőséget kell biztosítani arra, hogy saját maguk válasszák ki azokat a műszaki megoldásokat, amelyek segítségével teljesíteni tudják az alapvető követelményeket, feltéve, hogy ezen műszaki megoldások előírásai megfelelnek az ÁME-kben és más alkalmazandó jogszabályokban előírtaknak.
30. A belső határok nélküli egységes európai vasúti térség megvalósulása érdekében az alapvető követelményeknek megfelelő termékekre vonatkozó műszaki előírások meghatározhatók harmonizált (EN) szabványokban. Bizonyos esetekben az ÁME-k alapvető paramétereit magukban foglaló harmonizált szabványok alapján valószínűsíthető lehet az ÁME-k egyes pontjainak való megfelelést. A műszaki harmonizáció és szabványosítás új megközelítésének szellemében ezen harmonizált szabványok alkalmazása továbbra is önkéntes alapon történik, de hivatkozásait az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni. Ezen előírásokat iparági felhasználásuk megkönnyítése érdekében az ÁME-alkalmazási útmutatókban is meg kell határozni. A szóban forgó előírásokat továbbra is csupán az ÁME-k kiegészítéseként kell alkalmazni.
31. A 26–30. ajánlásban említett előírások hierarchiáját és részletességi szintjét az alábbi diagram mutatja be:



32. Az ÁME-knek nem kell megismételniük olyan rendelkezéseket, amelyek célja annak biztosítása, hogy egy alrendszer vagy jármű tervezett üzemállapota megfeleljen más alkalmazandó irányelvek követelményeinek.
33. Egy alrendszer vagy jármű tervezésekor és tervezett üzemállapotába helyezésekor szükség van a 2008/57/EK irányelvtől eltérő uniós rendelkezésekből eredő követelmények alkalmazására is. A kérelmezőnek biztosítani kell, hogy ezek a követelmények teljesüljenek.

34. A 19. és a 20. ajánlás sérelme nélkül a nemzeti szabályok továbbra is csak a 2008/57/EK irányelv 17. cikke (3) bekezdésében meghatározott esetekben alkalmazhatók engedélyezésre. Ezek
- olyan helyzetek, amikor nincs vonatkozó ÁME, azaz:
 - a) az ÁME-ket érintő nyitott kérdések;
 - b) olyan hálózatok és járművek, amelyek (szándékoltan) nem esnek az ÁME-k hatálya alá;
 - c) már meglévő rendszerekre (azaz az ÁME-k hatálya alá szándékoltan nem tartozó rendszer-kapcsolódási pontokra) vonatkozó követelmények;
 - d) az olyan, nem ÁME-konform járművekre vonatkozó követelmények, amelyeket az ÁME-k hatálybalé-
pése előtt vagy átmeneti időszakban helyeztek üzembe;
 - olyan eltérések, amelyeknél a 2008/57/EK irányelv 9. cikkét kell alkalmazni,
 - az ÁME-kben meghatározott különleges esetek, amelyek kiterjednek a célzott rendszerben előforduló nemzeti eltérésekre.
35. A 34. ajánlásban felsorolt esetekben a tagállamoknak azokat a szabályokat kell alkalmazni, közzétenni és érvényesíteni, amelyek – többek között a járművek és a hálózataik műszaki összeegyeztethetőségét érintő – alapvető követelményeket tartalmaznak. A kölcsönös átjárhatóság meglévő szintjének megőrzése és a kérelmezők közötti hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében e szabályok részletességének meg kell egyeznie az ÁME-k részletességével, és a bennük foglalt követelményeknek egyértelműnek kell lenniük (tehát meg kell határozniuk a vonatkozó paraméterekhez tartozó értékeket és a megfelelőségértékelés módszereit).
36. Ha egy meglévő, nem ÁME-konform járműtípus vagy egyedi jármű további engedélyezését kérelmezik, a 2008/57/EK irányelv 25. cikke lehetővé teszi azon tagállam számára, amelyhez a további engedély iránti kérelmet benyújtották, hogy csak a hálózatával való összeegyeztethetőséget ellenőrizze. Az 52–54. ajánlásban leírt kölcsönös elismerés alkalmazásánál az említett tagállam elismeri az első üzembehelyezési engedélyezést, kivéve, ha bizonyítani tudja (a további engedélyezés kérelmezője számára) komoly biztonsági kockázat fennállását. Mindez megfelel annak a törekvésnek, hogy el kell kerülni az első engedélyezésüket egy másik tagállamban szerzett járműtípusok vagy egyedi járművek hátrányos megkülönböztetését.
37. A tagállamoknak ezért az áttekinthetőség érdekében nemzeti szabályaikban meg kell határozniuk, mely rendelkezések vonatkoznak csak az új járművek és alrendszerek első engedélyezésére és/vagy a meglévő típusokra és/vagy a felújítást vagy korszerűsítést követően új engedélyre váró, meglévő járművekre és/vagy a már üzemelő összes alrendszere és járműre.

A KOCKÁZATELEMZÉSRE ÉS -ÉRTÉKELÉSRE VONATKOZÓ KÖZÖS BIZTONSÁGI MÓDSZER ALKALMAZÁSA ÉS A BIZTONSÁGIRÁNYÍTÁSI RENDSZER

38. A kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszernek az üzembehelyezési engedélyezés terén történő alkalmazása csak az alábbi esetekben kötelező:
- a) ha azt egy ÁME vagy a 2008/57/EK irányelv 17. cikkének (3) bekezdése értelmében alkalmazandó nemzeti szabály egy konkrét szempontra vonatkozóan előírja;
 - b) a 2008/57/EK irányelv 15. cikkének (1) bekezdése értelmében, az alrendszerek biztonságos integrálásának céljából, ha nem állnak rendelkezésre kötelező érvényű szabályok.
- Minden más esetben az ilyen engedélyezések során nem kötelező a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer használata.
39. A „biztonságos integrálás” fogalma az alábbi értelemben használható:
- a) az egy alrendszert alkotó elemek közötti biztonságos integráció;
 - b) járműből vagy hálózati projektből álló alrendszerek közötti biztonságos integráció;
 - a járművek tekintetében:
 - c) járműnek a hálózati jellemzőkkel való biztonságos integrálása;
 - d) járműveknek vasúttársaságok biztonságirányítási rendszerébe történő biztonságos integrálása. Ez kiterjed a járművek közötti kapcsolódási pontokra, az alrendszert működtető személyzettel való kapcsolódási pontokra és karbantartásért felelős szerv által végzett karbantartási tevékenységekre;

- e) vonat biztonságos integrálása azzal az útvonallal, amelyen üzemel;
- a hálózati projektek tekintetében:
- f) hálózati projekt biztonságos integrációja ÁME-kben és nemzeti szabályokban meghatározott járműjellemzőkkel;
- g) biztonságos integráció a hálózat szomszédos részeivel (vonalszakaszok);
- h) hálózati projektnek a pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszerébe történő biztonságos integrációja. Ez kiterjed a hálózati projektet működtető személyzettel való kapcsolódási pontokra, valamint a pályahálózat-működtető vagy szerződő fele karbantartási tevékenységére.
- i) hálózati projekt biztonságos integrálása a keretében üzemelő meghatározott vonatokkal.
40. A biztonságos integrálás és a járművek üzembehelyezési engedélyezése közötti viszony tekintetében:
- a 39. ajánlás a), b) és c) pontját az üzembehelyezési engedélyezés előtt végre kell hajtani. Bármely belőlük fakadó használati feltételt és korlátozást (pl. vonat-összeállításra vonatkozó bármely korlátozást, ideértve a szerelvényként való működést vagy a mozdonyok és a vonatot alkotó járművek együttes üzemelését) fel kell tüntetni a 2008/57/EK irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében említett, EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációban oly módon, hogy az engedélyezett alrendszer vagy jármű felhasználója biztonságirányítási rendszerének megfelelően alkalmazhassa ezeket a használati feltételeket és korlátozásokat,
 - a 39. ajánlás d) pontja nem képezi részét az engedélyezési folyamatnak. A vasúttársaságnak az a), b) és c) pontból, valamint az ÁME-knek és az alkalmazandó nemzeti szabályoknak való megfelelés ellenőrzéséből eredő használati feltételek és korlátozások maradéktalan figyelembevétele mellett kell végrehajtania azt,
 - a 39. ajánlás e) pontja nem képezi részét az engedélyezési folyamatnak. A vasúttársaságnak azon információk alapján kell végrehajtania azt, amelyekre szüksége van a vonatjellemzők meghatározásához és a vonat-útvonal összeegyeztethetőségének megállapításához (pl. használati feltételek, kapcsolódási pontok paramétereinek értékei), és amelyek az a), b) és c) pontból, valamint az infrastruktúra-nyilvántartásban található információkból erednek.
- 40a. A biztonságos integrálás és a helyhez kötött alrendszerek és hálózati projektek üzembehelyezési engedélyezése közötti viszony tekintetében:
- a 39. ajánlás a), b), f) és g) pontját az üzembehelyezési engedélyezés előtt végre kell hajtani. Bármely belőlük fakadó használati feltételt és korlátozást fel kell tüntetni a 2008/57/EK irányelv 18. cikkének (3) bekezdésében említett, EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációban oly módon, hogy az engedélyezett alrendszer vagy hálózati projekt felhasználója biztonságirányítási rendszerének megfelelően alkalmazhassa ezeket a használati feltételeket és korlátozásokat,
 - a 39. ajánlás h) pontja nem képezi részét az engedélyezési folyamatnak. A pályahálózat-működtetőnek az a), b) és c) pontból, valamint az ÁME-knek és az alkalmazandó nemzeti szabályoknak való megfelelés ellenőrzéséből eredő használati feltételek és korlátozások maradéktalan figyelembevétele mellett kell végrehajtania azt,
 - a 39. ajánlás i) pontja nem képezi részét az engedélyezési folyamatnak. A pályahálózat-működtetőnek azon információk alapján kell végrehajtania azt, amelyekre szüksége van az útvonaljellemzők meghatározásához és a vonat-útvonal összeegyeztethetőségének megállapításához (pl. használati feltételek, kapcsolódási pontok paramétereinek értékei), és amelyek az a), b) és c) pontból, valamint a járműtípus-nyilvántartásban található információkból erednek.
41. A kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszernek a biztonságos integrálás üzembehelyezési engedélyezés előtti ellenőrzésére történő használata tekintetében:
- a 39. ajánlás a) pontja teljes mértékben egybeesik az alrendszereket érintő ÁME-k hatályával; amennyiben nem léteznek e területre vonatkozóan konkrét műszaki szabályok, az ÁME kockázatalapú megközelítést alkalmazhat, előírhatja a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer használatát, és meghatározhatja, hogy a kockázatot mely elfogadható szintre kell csökkenteni,
 - amennyiben nem léteznek az e kapcsolódási pontot teljes mértékben lefedő kötelező erejű szabályok (ÁME-k, nemzeti szabályok), a 39. ajánlás b) pontját a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer használatával kell ellenőrizni,

- a 39. ajánlás c) pontját teljes mértékben le kellene fednie az ÁME-knek és – ahol a 2008/57/EK irányelv 17. cikkének (3) bekezdése előírja – a nemzeti szabályoknak, és ezt a szabályalapú ellenőrzést bejelentett vagy kijelölt szervezetnek kellene végrehajtania, feladatkörének azon részeként, amely magában foglalja „a szóban forgó alrendszernek az ahhoz a rendszerhez való kapcsolódási pontjai hitelesítését, amelybe integrálják” (a 2008/57/EK irányelv 18. cikke), máskülönben nem teljesülnek az átláthatóság, a megkülönböztetésmentesség és a kölcsönös átjárhatóság követelményei,
- a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer használata ezért nem kötelező a 39. ajánlás c) pontjára nézve azokban az esetekben, amelyekre ÁME-k vagy nemzeti szabályok vonatkoznak. Azokban az esetekben, amikor a nemzeti szabályok nem határozzák meg teljes mértékben ezt a kapcsolódási pontot (pl. egyes már meglévő jelző rendszerek és innovatív megoldások esetében), e nemzeti szabályok előírhatják a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer alkalmazását a le nem fedett kockázat kezelésére.

AZ ÁME-K ÉS A NEMZETI SZABÁLYOK INTEGRITÁSA

42. Elismert tény, hogy az ÁME-ket az ágazati szövetségek és a nemzeti biztonsági hatóságok szakértőinek csoportja a nemzeti szabályok és a gyakorlati tapasztalatok figyelembevételével dolgozta ki. Az ÁME-k, melyeket az Ügynökség az említett szakértőkkel közösen dolgozott ki, és amelyeket a 2008/57/EK irányelv 29. cikkében szereplő bizottság vizsgált felül, a „technika jelenlegi állását”, azaz a rendelkezésre álló legkorszerűbb ismereteket képviselik. Az ÁME-ket (ideértve a nyitott kérdéseket is) a tagállamok célnak megfelelőként ismerik el; az ÁME-k kötelező jogi érvénnyel bírnak. E kötelező követelmények ellenőrzése vagy validálása nem képezi az engedélyezési folyamat részét.
43. Ugyanakkor az ÁME-k és a nemzeti szabályok integritásának megőrzése érdekében minden entitás feladata, hogy valahányszor az ÁME-k vagy a nemzeti szabályok esetleges hiányosságairól értesül, kétségeit az azt alátámasztó teljes magyarázattal együtt az alkalmazandó eljárás keretében haladéktalanul közölje annak érdekében, hogy az érintett entitások mindegyike azonnal értesüljön az esetleges hiányosságról, és megtehesse a megfelelő lépéseket.
44. A tagállamoknak meg kell hozniuk a megfelelő intézkedéseket a hiányos vagy összeegyeztethetetlen nemzeti szabályok módosítása érdekében.
45. Egy ÁME hiányossága esetén a 2008/57/EK irányelv 7. cikke alkalmazandó; a hiányosság orvoslására szolgáló megoldások:
 - a) az Ügynökség szakvéleménye;
 - b) az ÁME módosítása;
 vagy mindkettő.
 Esettől függően egy ÁME módosítása az alábbiak révén történhet:
 1. a célzott rendszerre vonatkozó előírások módosítása;
 2. különleges esetekkel való kibővítés abban az esetben, amikor az ÁME csak korlátozott számú tagállamot érint, és nem tekintik szükségesnek az uniós szintű harmonizációt;
 3. nyitott kérdésekkel történő kibővítés abban az esetben, amikor szükséges lenne az uniós szintű harmonizáció, de egyelőre nincsen lehetőség arra, hogy az ÁME hatályát e célból nyíltan kibővítsék.

AZ ÜZEMBEHELYEZÉSI ENGEDÉLYEZÉS HATÁLYÁN KÍVÜL ESŐ ELLENŐRZÉSEK

46. A vonat-útvonal összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzésnek függetlennek kell lennie a járműtípus vagy egyedi jármű üzembehelyezési engedélyezésétől. A vonat-útvonal összeegyeztethetőségére vonatkozó ellenőrzést a tervezési folyamat részeként (például menetvonalak kérelmezésekor), valamint napi szinten, biztonsági-rányítási rendszere keretében a vasúttársaság irányítja (vagy a pályahálózat-működtető, amennyiben üzemeltet vonatokat). A vasúttársaságnak az összeegyeztethetőséget azon információk alapján kell megállapítania, amelyeket a pályahálózat-működtetőtől az infrastruktúra-nyilvántartáson keresztül, valamint a járművek engedélyezéshez létrehozott és azt követően folyamatosan frissített, EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációjából nyer. Az átmeneti időszak során, azaz amíg az infrastruktúra-nyilvántartást létre nem hozzák és fel nem töltik a hálózattal való összeegyeztethetőség ellenőrzéséhez fontos adatokkal, a pályahálózat-működtetők a szükséges információkat más átlátható módon bocsátják a vasúttársaságok rendelkezésére.
47. Az engedélyezési folyamatnak nem képezi részét annak értékelése, hogy egy vasúttársaság képes-e a járművek üzemeltetésére és karbantartására. Ezen értékelés a nemzeti biztonsági hatóság feladata, amelyet a biztonsági tanúsítási eljárás és folyamatos felügyelet keretében végez.
48. Az engedélyezési folyamatnak nem képezi részét annak értékelése, hogy egy pályahálózat-működtető képes-e hálózati projektek üzemeltetésére és karbantartására. Ezen értékelés a nemzeti biztonsági hatóság feladata, amelyet a biztonsági engedélyezési eljárás és folyamatos felügyelet keretében végez.

49. Az engedélyezési folyamatnak nem képezi részét annak értékelése, hogy egy karbantartásért felelős szervezet képes-e egy jármű karbantartására. Ez az értékelés a vasúttársaság biztonságirányítási rendszere keretében történik. Ahol alkalmazandó a karbantartásért felelős szervezetekre vonatkozó tanúsítási folyamat, a vasúttársaság biztonságirányítási rendszere figyelembe veheti azt.
50. Következésképpen egy járműtípusra vagy egy egyedi jármű, illetve alrendszer üzembe helyezésére vonatkozó engedélyezés kérelmezője nem köteles értékelni, milyen jelentőségűek azok a lehetséges változások, amelyeket a jármű vagy az alrendszer konstrukciója a vasúti rendszerre, mint egységes egészre gyakorol. Amennyiben a kérelmező az e járművet vagy alrendszert üzemeltetni kívánó vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető, a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer alkalmazása, amelyet a vasúti rendszer ráeső részének változáskezeléséért felelős vasúttársaságként vagy pályahálózat-működtetőként végez, független azon szerepétől, amelyet az üzembehelyezési engedély kérelmezőjeként tölt be.
51. A gyakorlatban, amikor a gyártó egy vasúttársaság megrendelésére adott konstrukciót valósít meg, általában időbeli átfedés van
- az EK-hitelesítési nyilatkozat kiállítása céljából végzett, alrendszerre vonatkozó megfelelőségértékelés (a 39. ajánlás a), b) és c) pontját magában foglaló tevékenység), és
 - a szóban forgó alrendszernek a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszerbe való integrálása (a 39. ajánlás d) és e) pontját magában foglaló tevékenység) között.
- A jó projektirányítás része, hogy bizonyos körülmények között képes minimalizálni azt az időtartamot, amely az üzembehelyezési engedélyezés és a járműnek vagy hálózati projektnek a kereskedelmi célú üzemelés keretében való tényleges használata között telik el. Ebben az esetben a nemzeti biztonsági hatóság egyidejűleg tölti be:
- a járműtípusra vagy egyedi jármű üzembe helyezésére vonatkozó engedélyezést végző hatóság szerepét, valamint
 - a biztonsági tanúsítványok, illetve biztonsági engedélyek felülvizsgálatát végző hatóság szerepét.
- Bár a két feladatkör időben átfedheti egymást, formai szempontból függetlennek kell lenniük egymástól, hiszen az első szerepkör esetében a másik fél a jármű vagy a járműtípus engedélyezéséért folyamodó kérelmező, a második esetében pedig az alrendszert vagy járművet használni szándékozó vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető.

A SZABÁLYOK KÖLCSÖNÖS ELISMERÉSE ÉS A JÁRMŰVEK ELLENŐRZÉSE

52. A tagállamoknak kölcsönösen el kell ismerniük a más tagállamok nemzeti szabályai alapján végzett ellenőrzéseket, kivéve, ha:
- a) nincs bizonyíték a hálózattal való összeegyeztethetőségre; vagy
 - b) egy tagállam jelentős biztonsági kockázat fennállását tudja bizonyítani a kérelmező számára;
 - c) a kölcsönös elismerés elvét a lehető legnagyobb mértékben alkalmazni kell a szükségtelen és redundáns ellenőrzések elkerülése érdekében, kivéve, ha azok feltétlenül szükségesek annak ellenőrzéséhez, hogy a jármű műszakilag összeegyeztethető-e az érintett hálózattal, és nem egyenértékű az első engedélyt kibocsátó tagállamok szabályaival.
53. További engedélyezések esetében a tagállamok nem kérdőjelezhetik meg az előző engedélyezéshez alkalmazott azon nemzeti szabályokat,
- amelyek a jármű és a hálózat közötti műszaki összeegyeztethetőségtől eltérő tárgyú nyitott kérdéseket fednek le, vagy
 - amelyeket a 2008/57/EK irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében előírt referenciadokumentum „A” kategóriájába sorolnak.
54. Noha a kockázateértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerben nem szerepel általános kockázatelefogadási kritérium, azon kockázateértékeléseket, amelyeket az AME-k által előírt ellenőrzések részeként, a közös biztonsági módszerrel hajtanak végre, a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer⁽¹⁾ 7. cikkének (4) bekezdése értelmében kölcsönösen el kell ismerni.

⁽¹⁾ E rendelkezés helyébe a 402/2013/EU végrehajtási rendelet 15. cikkének (5) bekezdése lép, amelyet 2015. május 21-től kell alkalmazni.

SZEREPEK ÉS FELADATKÖRÖK

55. Egy alrendszer üzembe helyezésének engedélyezése előtt a gyártónak vagy a szerződő feleknek (azaz a 2008/57/EK irányelv 18. cikkének (1) bekezdése szerinti kérelmezőnek) el kell végeznie – vagy saját felelősségére el kell végeztetnie – minden szükséges tervezést, kivitelezést és vizsgálatot, valamint alá kell írnia egy EK-hitelesítési nyilatkozatot.
56. A bejelentett szervezetek hitelesítik az ÁME-knek való megfelelést, és elkészítik a kérelmező számára a hitelesítési tanúsítvány(oka)t. A 2008/57/EK irányelv 18. cikkének (2) bekezdése szerint a bejelentett szervezet által végzett hitelesítés „magában foglalja a szóban forgó alrendszernek az ahhoz a rendszerhez való kapcsolódási pontjai hitelesítését, amelybe integrálják, a vonatkozó ÁME-ben rendelkezésre álló információk és a 34. és 35. cikkben meghatározott nyilvántartások alapján”. Ebből adódóan a bejelentett szervezet szerepe kiterjed a más alrendszerekkel való műszaki összeegyeztethetőség ellenőrzésére is, ami összhangban áll azzal a ténnyel, hogy az ÁME-k a műszaki összeegyeztethetőséget is szabályozzák. Az említett ellenőrzéseket a bejelentett szervezet kizárólag a vonatkozó ÁME-k tekintetében végzi. Minden bejelentett szervezet műszaki dokumentációt állít össze az elvégzett hitelesítésekről.
57. Az 56. ajánlás rendelkezései a szükséges változtatásokkal alkalmazandók a kijelölt szervezetekre és nemzeti szabályokra.
58. A 2008/57/EK irányelv 15. cikkének (1) bekezdése alapján a nemzeti biztonsági hatóságoknak az üzembe helyezés engedélyezése terén betöltendő szerepe az üzembehelyezési kérelmet kísérő dokumentumok ellenőrzése, valamint a hitelesítési eljárás megfelelőségének bizonyítása. A fent említett ellenőrzés az engedélyezésre benyújtott dokumentáció teljességének, relevanciájának és egységességének vizsgálatából áll. Az ellenőrzés a 2004/49/EK irányelvben meghatározottak szerint a nemzeti (vasúti) biztonsági hatóságok hatáskörébe tartozó témakörökre korlátozódik.
59. Amennyiben egy tagállam (vagy nemzeti biztonsági hatóság) az üzembehelyezési engedélyezés iránti kérelemmel kapcsolatban úgy ítéli meg, hogy a műszaki dokumentáció által kísért EK-hitelesítési nyilatkozat hatálya alá tartozó strukturális alrendszer nem felel meg teljes mértékben a 2008/57/EK irányelvnek és különösen nem felel meg az alapvető követelményeknek, a tagállamnak (vagy nemzeti biztonsági hatóságnak) a 2008/57/EK irányelv 19. cikkét kell alkalmaznia. Ez a 2008/57/EK irányelv 14. cikkének megfelelően, a szükséges változásokkal alkalmazandó a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre.
60. A nemzeti biztonsági hatóságok nem ismételtetik meg a hitelesítési eljárás részeként végrehajtott ellenőrzések egyikét sem.
61. A nemzeti biztonsági hatóságok nem próbálhatják meg elvégezni vagy megismételni a szabályalkotók, bejelentett szervezetek, kijelölt szervezetek vagy kockázatértékelő szervezetek munkáját.
62. Nem végezhetik továbbá a kérelmező, a bejelentett szervezet, a kijelölt szervezet és a közös biztonsági módszert alkalmazó kockázatértékelő szervezet munkájának beható szisztematikus ellenőrzését, valamint azok eredményeinek szisztematikus vizsgálatát sem. A nemzeti biztonsági hatóságok csak igazolható kétségek esetében kérdőjelezhetik meg az értékelő szervezet által végzett ellenőrzéseket. Ilyenkor (a kockázati szint figyelembevételével) be kell tartani az arányosság elvét, valamint a megkülönböztetésmentesség és az átláthatóság elvét. Igazolt kétségek különösen az 58. ajánlásban említett ellenőrzések nyomán merülhetnek fel, illetve, ha a tapasztalatokról szóló visszajelzések azt mutatják, hogy egy hasonló alrendszer a 2008/57/EK irányelv 19. cikkében meghatározottak szerint nem felel meg az alapvető követelményeknek.
63. A 2008/57/EK irányelv 28. cikke (2) bekezdésének megfelelően a bejelentett szervezetek (és – a szükséges változásokkal – a kijelölt szervezetek) esetében a tagállamoknak az értékelő szervezetek alkalmasságát biztosító rendszereket kell felállítaniuk, és intézkedéseket kell hozniuk az alkalmazandó jogszabályoknak való meg nem felelés kezelésére. A Bizottságnak az Ügynökséggel közösen koordinációs feladatot kell ellátnia e téren az egységes megközelítés biztosítása érdekében.
64. A kérelmezőknek, pályahálózat-működtetőknél és vasúttársaságoknak a karbantartásért felelős szervezetekkel együtt figyelembe kell venniük a már engedélyezett járműtípusokkal és alrendszer-konstrukciókkal kapcsolatban, illetve a nem kezelt kockázatok azonosítása során szerzett tapasztalatokat, és megfelelő korrekciós intézkedéseket kell hozniuk.
65. A kérelmezőknek ezeket a korrekciós intézkedéseket engedélyezési kérelmüket megelőzően, az ilyen intézkedések iránti igény észlelését követően haladéktalanul végre kell hajtaniuk.
66. A már használatban lévő járművek és alrendszerek esetében a vasúttársaságoknak és pályahálózat-működtetőknél e korrekciós intézkedéseket biztonságirányítási rendszerük keretében kell elvégezniük. A vasúttársaságok biztonságirányítási rendszerének biztosítania kell, hogy általuk használt járműveket karbantartó, karbantartásért felelős szervezetek karbantartási rendszerükbe minden szükséges változtatást bevezessenek.

67. Miként a nemzeti biztonsági hatóságnak engedélyezés előtt nem feladata konstrukciótervezési megoldások meghatározása, a nemzeti biztonsági hatóság felügyeleti hatáskörébe sem tartozik bele, hogy a tapasztalatokról szóló visszajelzések alapján korrekciós intézkedéseket írjon elő. E helyett nyomon kell követnie, hogy a vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető megfelel-e saját biztonságirányítási rendszere rendelkezéseinek. A nemzeti biztonsági hatóságoknak ellenőrizniük kell, hogy a vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők – saját biztonságirányítási rendszereik eszközeivel – meghatározzák, végrehajtsák és irányítsák a megfelelő korrekciós intézkedéseket.
68. A 2004/49/EK irányelv értelmében minden pályahálózat-működtető és vasúttársaság felelős a rendszer rá eső részéért. A vasúttársaság kizárólag vonatainak biztonságos üzemeltetéséért felel. A pályahálózat-működtetők szerepe az infrastruktúra kezelésére korlátozódik, így a menetengedély kibocsátásán túl nem felelnek a vonatok üzemeltetéséért. A pályahálózat-működtetőnek nincs egyéb engedélyezési szerepe.
69. Az engedélyezési folyamatnak nem képezi részét annak értékelése, hogy egy alvállalkozó (pl. egy üzembentartó) képes-e a járműüzemeltetés és -karbantartás rá eső részének kezelésére. Ennek biztosítására az az előírás szolgál, hogy – a 2004/49/EK irányelv 14a. cikke értelmében – az engedélyezett járműveket használó vasúttársaság biztonságirányítási rendszere révén köteles gondoskodni arról, hogy megfelelő karbantartásért felelős szervezettel rendelkezzen.
70. A 2008/110/EK irányelv által módosított 2004/49/EK irányelv 14a. cikkének (1) bekezdése szerint egy jármű üzembe helyezése vagy a hálózaton való használata előtt hozzá kell rendelni egy karbantartásért felelős szervezetet. Az üzembelyezési engedélyezés független a jármű vasúttársaság általi üzemeltetésétől vagy a jármű karbantartásért felelős szervezet általi karbantartásától; ezenfelül a 2004/49/EK irányelv a jármű-üzemeltetésre (használat) és -karbantartásra vonatkozik. A karbantartásért felelős szervezet hozzárendelése ezért történhet a jármű üzembelyezési engedélyezése előtt vagy után, de mindenképpen a nemzeti járműnyilvántartásban való regisztráció előtt (a nemzeti járműnyilvántartásban szereplő, a karbantartásért felelős szervezetre vonatkozó mező kötelező) és a hálózaton való tényleges használatot megelőzően.
71. A szervezeteknek kezelniük kell a tevékenységükből fakadóan felmerülő kockázatokat. A kockázatkezelés felelősségét azoknak kell viselniük, akik arra a legnagyobb kapacitással rendelkeznek.
72. Mivel kizárólag a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők számára kötelező, hogy – biztonságirányítási rendszereik által alátámasztott – biztonsági tanúsítványokkal és biztonsági engedélyekkel rendelkezzenek, e szervezeteknek kulcsszerepet kell játszaniuk a többi szereplő hozzájárulásainak kezelésében és abban, hogy e hozzájárulások tekintetében jó döntések szülessenek. Amikor a vasúttársaságok vagy pályahálózat-működtetők biztonságirányítási rendszereik keretében ilyen döntéseket vagy intézkedéseket hoznak, az nem érintheti más szereplők, például az üzembentartók, karbantartásért felelős szervezetek vagy gyártók felelősségi körét.
73. Az operatív feladatok vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők közötti megosztását az üzemeltetési és -irányítási ÁME határozza meg.
74. Úgy kell tekinteni, hogy a vasúttársaságok azok a szereplők, amelyek a legtöbb információval rendelkeznek – így a legjobb helyzetben vannak – ahhoz, hogy:
- azonosítsák tervezett műveleteik, köztük a karbantartás potenciális veszélyeit, és ellenőrzési intézkedéseket, például induláskor végzett ellenőrzéseket hajtsanak végre;
 - a szerződő felek és szállítók számára megfelelően meghatározzák üzemelési szükségleteiket, úgymint a járművek elvárt teljesítményét, rendelkezésre állását és megbízhatóságát;
 - nyomon kövessék a járművek teljesítményét;
 - az üzembentartónak vagy adott esetben a karbantartásért felelős szervezetnek rendszeres és átfogó visszajelzést adjanak a üzemeltetésről és teljesítményekről; valamint
 - megvizsgálják a szerződéseket az azok keretében létrejövő teljesítmény megértése és mérlegelése érdekében.
75. Másrészt nem tekinthető úgy, hogy a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők rendelkeznek a legtöbb információval – és így a legjobb helyzetben vannak – ahhoz, hogy az ellátási lánc alsóbb szintjein valamennyi kockázatot közvetlenül kezeljenek. Feladataik ellátásának érdekében a vasúttársaságoknak és pályahálózat-működtetőknél az áruk és szolgáltatások nyújtását érintő szerződéses kötelezettségeket biztonságirányítási rendszereikkel összhangban kell megtervezniük, figyelembe véve a többi szereplő jogi felelősségét. Általános gyakorlat, hogy a már használatban lévő járműveket a hibák kijavítása és teljesítményük folyamatos javítása érdekében módosítják. E változtatások biztonságos végrehajtása a vasúttársaság felelőssége. E feladatnak a vasúttársaság biztonságirányítási rendszere szerinti változásirányítási eljárásokat, valamint a kockázatelemzésre

- és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerről szóló rendeletet alkalmazva kell eleget tenni, szükség esetén biztosítva, hogy a módosított jármű megkapja az üzembe helyezésére vonatkozó engedélyt. A vasúttársaságnak azt is biztosítani kell, hogy valamennyi fontos információ eljusson a karbantartásért felelős szervezethez, hogy az frissítse a karbantartási dokumentációt.
76. A vasúttársaságoknak, a pályahálózat-működtetőknek, a karbantartásért felelős szervezeteknek és az üzemben tartóknak garantálniuk kell, hogy a gyártóval kötött szerződés az e folyamat során szükséges minden támogatást megadja számukra.
77. Mielőtt a vasúttársaság a pályahálózat-működtetőktől hálózati hozzáférést vásárolna a vonat számára, meg kell tudnia, milyen jellegű hozzáférést értekesít a pályahálózat-működtető. A vasúttársaságnak meg kell bizonyosodnia arról, hogy az útvonal, amelyhez hozzáférést szándékozik vásárolni, alkalmas a vasúttársaság által üzemeltetni kívánt vonatok rajta történő működtetésére.
78. A vasúttársaságoknak ki kell keresniük az infrastruktúra-nyilvántartásból (az infrastruktúra jellegével kapcsolatos) mindazon információt, amelyre szükségük van annak megállapítására, hogy az általuk üzemeltetni kívánt vonat összeegyeztethető-e az adott útvonallal (vonat-útvonal összeegyeztethetősége). A pályahálózat-működtetőnek az infrastruktúra-nyilvántartásban meg kell adnia valamennyi paraméter névleges értékeit, valamint – adott esetben – a kapcsolódási pontok paramétereinek az adott útszakaszra vonatkozó határértékeit. A vasúttársaságok ezen információk integritására hagyatkoznak vonataik biztonságos működésének garantálása tekintetében. A pályahálózat-működtetőnek értesítenie kell a vasúttársaságot az infrastruktúra jellegében felmerülő minden olyan ideiglenes változásról, amelyet az infrastruktúra-nyilvántartás nem tartalmaz.
79. Miután a vasúttársaság az infrastruktúra-nyilvántartás és a jármű/járműtípus engedélyezését kísérő dokumentáció felhasználásával, valamint a jármű üzembe helyezésének engedélyezésére/a járműtípus engedélyezésére vonatkozó használati feltételek és egyéb korlátozások figyelembevételével megállapította, hogy az útvonal összeegyeztethető a rajta üzemeltetni kívánt vonattal, a forgalomüzemeltetéssel és -irányítással foglalkozó ÁME (különösen annak a vonatok összeállítására, a vonat fékezésére és a vonat menetkész állapotának biztosítására vonatkozó szakasza) rendelkezései alapján kell megállapítania, hogy vannak-e a vonattal kapcsolatos olyan korlátozások (például a sebesség, a hossz vagy az áramellátás korlátai), amelyek meggátolják az adott útvonalon történő üzemeltetést.
80. Ha a pályahálózat-működtetőnek vagy a vasúttársaságnak kétségei merülnek fel a meghatározott vonalon alkalmazott konkrét jármű vagy rögzített eszköz használatával kapcsolatban, akkor erre – a megoldások azonosítása érdekében – fel kell hívnia a másik fél figyelmét. Ha a problémát felvető fél nem elégedett a válasszal, a kérdéssel a nemzeti biztonsági hatósághoz kell fordulnia, amely arról hatáskörének megfelelően dönt.
81. Az 1078/2012/EU bizottsági rendelet⁽¹⁾ 4. cikke (2) bekezdésének megfelelően a vasúttársaságoknak, pályahálózat-működtetőknek és karbantartásért felelős szervezeteknek tájékoztatniuk kell minden érintett felet (ideértve a nemzeti biztonsági hatóságokat) a hibákkal és a konstrukció meg nem felelésével vagy a műszaki berendezés működési hiányosságaival összefüggő minden vonatkozó biztonsági kockázatról. Ez az információkötelezettség érinti a gyártókat és a feleket, amelyek az EK-hitelesítési tanúsítványt az üzembehelyezési engedélyezés után kiállították.
82. A strukturális alrendszerek üzembehelyezési engedélyezésének feladatán túl a nemzeti biztonsági hatóságoknak – a 2004/49/EK irányelv 16. cikkének megfelelően – ellenőrizniük kell, hogy a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők az uniós jogszabályok – vagy ahol a 2008/57/EK irányelv lehetővé teszi, a nemzeti jog – követelményeinek megfelelően üzemelnek-e. Az említett ellenőrzésnek a vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők által végzett, a szállítókkal (úgy mint gyártók, üzemben tartók és járműlízing-társaságok) közös kapcsolódási pontot érintő kockázatok kezelésére is ki kell terjednie, különösen az áruk és szolgáltatások beszerzése és a vasúttársaságok, valamint a pályahálózat-működtetők biztonságirányítási rendszerébe történő integrációja során.
83. A nemzeti biztonsági szervezet felügyeleti szerepet tölt be az alrendszereknek a vasúttársaságok vagy pályahálózat-működtető által, biztonságirányítási rendszereik keretében történő használata és karbantartása terén. A nemzeti biztonsági hatóságoknak vissza kell utasítaniuk, hogy az alapvető követelmények teljesítésének felelőségét a gyártótól/szerződő féltől vagy vasúttársaságtól/pályahálózat-működtetőtől átvállalva konkrét konstrukciótervezési megoldásokat, karbantartási követelményeket vagy korrekciós intézkedéseket határozzanak meg vagy ellenőrizzenek célirányosan és/vagy hagyjanak jóvá. A nemzeti biztonsági hatóságnak ezért figyelmét a felelős szereplők irányítási rendszereire kell összpontosítania, és nem járhat el az említett szereplők egyes teljesítményeit vagy döntéseit vizsgáló „végső ellenőrként”.

⁽¹⁾ A Bizottság 2012. november 16-i 1078/2012/EU rendelete a biztonsági tanúsítvánnyal rendelkező vasúttársaságok, a biztonsági engedéllyel rendelkező pályahálózat-működtetők és a karbantartásért felelős szervezetek által alkalmazandó, a nyomon követésre vonatkozó közös biztonsági módszerről (HL L 320., 2012.11.17., 8. o.).

84. Amennyiben a tagállamok baleset vagy rendkívüli esemény következtében sürgős intézkedések bevezetését veszik fontolóra, el kell ismerniük, hogy a vasúttársaság biztonságirányítási rendszere az elsődleges mechanizmus a járművek üzemeltetésével kapcsolatban felmerülő olyan új kockázatok kezelésére, amelyekre baleset/rendkívüli esemény kivizsgálása során vagy a felügyelettel összefüggésben fény derül. Még abban az esetben is, ha egy tagállam úgy véli, hogy az üzembe helyezés engedélyezésére vonatkozóan sürgősen új szabályra van szükség, követnie kell a vonatkozó európai jogszabályokban meghatározott eljárásokat – beleértve a Bizottságnak a 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi⁽¹⁾ vagy 2004/49/EK irányelv értelmében küldött, új szabálytervezetről szóló értesítést.

VIZSGÁLATOK

85. Az engedélyezéshez az alábbi vizsgálatok tehető kötelezővé, hajtandók végre az üzembehelyezési engedélyezés előtt, és teszik szükségessé értékelő szervezet részvételét:
- az ÁME-k, modulok és adott esetben a nemzeti szabályok által konkrétan megadott vizsgálatok,
 - a kérelmező által az ÁME és/vagy a nemzeti szabályok követelményeinek való megfelelés bizonyítására meghatározott vizsgálatok,
 - más uniós jogszabályok által meghatározott vizsgálatok, vagy
 - a 41. ajánlásban ismertetett, kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer alkalmazásának megfelelően a kérelmező által meghatározott vizsgálatok.
86. Azt, hogy a bejelentett szervezet és/vagy a kijelölt szervezet hogyan vesz részt az alapvető követelményeknek való megfelelés ellenőrzésében, a vonatkozó ÁME-k, illetve nemzeti szabályok határozzák meg.
87. A 85. ajánlás által nem érintett vizsgálatok (pl. a vonat-útvonalon való használat előtti megállapításához szükséges vizsgálatok, vagy szerződő fél által igényelt, egy vásárló követelményeinek teljesülését ellenőrző vizsgálatok) nem képezik részét az üzembehelyezési engedélyezésnek.
88. Ha azelőtt, hogy a nemzeti biztonsági hatóság megadta volna az üzembehelyezési engedélyt, vágányvizsgálatot kell végezni az engedélyezési követelményeknek való megfelelés ellenőrzése érdekében, akkor az e vizsgálatokra vonatkozó operatív és szervezési szabályok mindegyikét az egyes tagállamok nemzeti jogában meg kell határozni, és biztosítani kell azok 2008/57/EK és 2004/49/EK irányelvnek való megfelelését. E szabályok kiterjednek mind az igazgatás területére, mind pedig a kötelező műszaki és operatív követelményekre. Általában a tagállamok az alábbi két megközelítés egyikét alkalmazhatják:
- A tagállam egy vasúttársaság biztonsági tanúsítványában feltüntetheti, hogy az alkalmas vizsgálat lefolytatására. A vizsgálati szervezetet hitelesíthetik akár olyan vasúttársaságként is, melynek üzemelési köre vizsgálatok végzésére korlátozódik.
 - A tagállam előírhatja, hogy a vizsgálatok engedélyezését egy illetékes entitás (nem feltétlenül a nemzeti biztonsági hatóság) végezze. Ebben az esetben az illetékes entitásnak (amennyiben bejelentett szervezet vagy kijelölt szervezet nem végezte el az engedélyezési követelményeknek való megfelelés ellenőrzését) az ilyen döntések meghozatalához elegendő műszaki tudással kell rendelkeznie. Az átláthatóság és a jobbiztonság követelményeinek teljesítése érdekében a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az entitás megfelelően független legyen, és a nemzeti jog keretei között közzé kell tenniük a vizsgálatok engedélyezésének folyamatát, világosan meghatározva azon követelményeket és döntéshozatali kritériumokat, amelyeket az illetékes entitásnak a vizsgálatok engedélyezéséhez alkalmaznia kell.
89. A pályahálózat-működtetőnek közvetlen szerepe van az engedélyezési folyamat előmozdítása terén. Arra az esetre, ha a nemzeti biztonsági hatóság további vizsgálatokat követel meg, a 2008/57/EK irányelv 23. cikkének (6) bekezdése előírja, hogy „az infrastruktúra kezelője a kérelmezővel konzultálva minden lehetséges módon arra törekszik, hogy ezekre a vizsgálatokra a kérést követő három hónapon belül sor kerüljön”.

MŰSZAKI DOKUMENTÁCIÓ

90. A 2008/57/EK irányelv 18. cikkének és VI. mellékletének megfelelően egy alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatát műszaki dokumentációnak kell kísérnie, amely tartalmazza az alrendszert ismertető dokumentumokat, a különböző értékelő szervezetek által végzett vizsgálatok eredményeit tartalmazó dokumentumokat, a használati feltételekre és korlátozásokra vonatkozó valamennyi adatot, valamint a szervizelést, a folyamatos vagy rutinelőellenőrzéseket, a beszabályozást, valamint a karbantartást érintő utasítások elemeire vonatkozó dokumentumokat. Az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció tartalmazza az üzembehelyezési engedélyhez szükséges valamennyi dokumentumot.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1998. június 22-i 98/34/EK irányelve a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról (HL L 204., 1998.7.21., 37. o.).

91. A járművek vagy hálózati projektek az azokat alkotó alrendszerre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció(k) tárgyát képezi.
92. Előfordulhat, hogy egy alrendszer hitelesítési eljárásába – hatáskörük függvényében – több értékelő szervezetnek is szükséges részt vennie. A kérelmezőt kell felelősnek tekinteni az összes alkalmazandó uniós jogszabály által előírt valamennyi dokumentum maradéktalan összegyűjtéséért. Az említett műszaki dokumentumok összességére – ideértve az azokat kiegészítő, európai uniós jogszabályok által előírt bármely információt (köztük a 2008/57/EK irányelv VI. mellékletének 2.4. pontjában meghatározott elemeket) – az alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatát kísérő műszaki dokumentációként történik utalás.
93. Egy típusengedélyezést vagy egy jármű üzembehelyezési engedélyezését érintő kérelem benyújtójának el kell készítenie az engedélyezéshez benyújtandó dokumentációt.

E dokumentációnak tartalmaznia kell az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációt, amelyet a kérelmező az adott alrendszer tekintetében összeállított.

Két alrendszerből álló jármű esetében az engedélyezésre benyújtandó dokumentációnak tartalmaznia kell a két alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozatát kísérő két műszaki dokumentumot.

Amíg a Bizottság nem fogad el a kérelmező által benyújtandó dokumentáció tartalmát meghatározó ajánlást, a tagállamok lehetővé tehetik, hogy az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció(k)nak csupán egy része szerepeljen a jármű vagy járműtípus engedélyezésére irányuló kérelmet kísérő dokumentációban. Ezt világosan fel kell tüntetni az adott tagállam által az Európai Vasúti Ügynökség weboldalán közzétett nemzeti jogában.

Az egy járműre, járműtípusra vagy alrendszerre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációnak tartalmaznia kell az V. mellékletben felsorolt minden információt, az EK-hitelesítési nyilatkozato (ka)t és a bejelentett és kijelölt szervezetek által összeállított műszaki dokumentációkat, számítási feljegyzéseket és a közös műszaki előírások alapján a bejelentett szervezetek által elvégzett próbákról és vizsgálatokról felvett jegyzőkönyveket, valamint az alkalmazandó ÁME-knek és nemzeti szabályoknak megfelelően rögzítendő műszaki jellemzőket. Az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációt, amelyet az engedélyezésre benyújtott dokumentáció nem tartalmaz, kérésre az érintett nemzeti biztonsági hatóság rendelkezésére kell bocsátani.

A járművek első üzembehelyezési engedélyét kísérő dokumentációt a nemzeti biztonsági hatósághoz az engedélyezés időpontjában kell benyújtani, és azt a nemzeti biztonsági hatóságnak meg kell őriznie az engedélyezés tárgyának rögzítésére.

94. A 21. ajánlásban szereplő javaslat követése esetén a 93. ajánlás alkalmazandó – a szükséges változtatásokkal – a hálózati projektek engedélyezéséhez benyújtott dokumentációra és a vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatot vagy nyilatkozatokat kísérő műszaki dokumentációkra.
95. Egy jármű üzembehelyezési engedélyezése iránti további kérelem benyújtójának az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő eredeti műszaki dokumentációt ki kell egészítenie a 2008/57/EK irányelv 23. cikkének (3) bekezdésében vagy 25. cikkének (3) bekezdésében előírt információkkal; ez a kiegészítő információ a nemzeti biztonsági hatósághoz benyújtandó információk részét képezi. A kérelmezőnek ugyanakkor meg kell őriznie az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentum struktúráját.
96. Az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációban található azon részt, amely meghatározza „a használati feltételekre és korlátozásokra vonatkozó valamennyi adatot, valamint a szervelésre, folyamatos vagy rutinellenőrzésekre, beszabályozásra és karbantartásra vonatkozó utasításokat”, hálózati projektek esetében a pályahálózat-működtetők, járművek esetében pedig a járművet üzemeltető vasúttársaságok rendelkezésére kell bocsátani annak érdekében, hogy a pályahálózat-működtetők, illetve a vasúttársaságok azokat továbbíthassák a karbantartásért felelős szervezetnek. Járművek esetében az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációban szereplő információ átadása történhet a járművek üzembentartóján keresztül. Az üzembe helyezés után a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető, valamint a karbantartásért felelős szervezet együttes felelőssége a karbantartási beavatkozások folyamatos felülvizsgálata, valamint ezen információk olyan módon való módosítása, hogy azok tükrözzék a működési ciklust és a tapasztalatokat (2004/49/EK irányelv 4. és 9. cikke).
97. Az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációnak tartalmaznia kell azon információkat, amelyek a jármű vagy hálózati projekt tervezett üzemállapotának életcikluson keresztüli kezeléséhez szükségesek.

98. Az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációt frissíteni kell, ha további ellenőrzésekre (pl. további üzembehelyezési engedély elnyerése érdekében végzett, nemzeti szabályoknak való megfelelés ellenőrzésére) került sor. További engedélyezés esetében a kérelmezőnek tájékoztatnia kell azt a nemzeti biztonsági hatóságot, amely az első engedélyt kiadta.

EK-HITELESÍTÉSI NYILATKOZAT

99. A 2008/57/EK irányelv 15. cikkének és a 2004/49/EK irányelv 4. cikke (3) és (4) bekezdésének megfelelően a vasúttársaságok vagy pályahálózat-működtetők feladata biztosítani, hogy a jármű vagy alrendszer használat közben minden alapvető követelményt teljesítsen. Ez nem sértheti a többi érintett (pl. az EK-hitelesítési nyilatkozatot aláíró) szereplő felelősségi körét. Minden gyártónak, karbantartási vállalkozónak, üzemeltetőnek, szolgáltatónak és beszerzést végző entitásnak biztosítani kell, hogy az általa szállított járművek, berendezések, tartozékok, felszerelések és szolgáltatások megfeleljenek az alapvető követelményeknek, és hogy a használati feltételeket az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációban meghatározzák oly módon, hogy a vasúttársaság és/vagy a pályahálózat-működtető biztonságosan üzembe tudja helyezni azokat.
100. Az alrendszer engedélyezése iránti kérelmet benyújtó, és az EK-hitelesítési nyilatkozatot kibocsátó kérelmező felelőssége annak biztosítása, hogy az engedélyezéskor a tervezett üzemállapotú alrendszerek az alkalmazandó valamennyi uniós jogszabályban foglalt alapvető követelményeknek teljes mértékben és minden részlet tekintetében megfeleljenek. A bejelentett szervezet vagy a kijelölt szervezet általi engedélyezés, illetve adott esetben az alrendszer vagy jármű teljes körű értékelése alapján a kérelmező kijelenti, hogy minden alapvető követelmény teljesült. Ezért amennyiben egy későbbi fázisban megkérdőjeleződik, hogy a tervezett üzemállapotú alrendszer az engedélyezés idején megfelelt-e az alapvető követelményeknek, elsődleges felelősnek a vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatot aláíró kérelmező tekintendő.
101. Következésképpen sem a típusengedélyezés, sem az üzembehelyezési engedélyezés nem tekinthető úgy, hogy általa a kérelmező azon felelősségét, miszerint biztosítani kell, hogy az alrendszer minden alapvető követelményt teljesítsen, átruházza az engedélyező nemzeti biztonsági hatóságra.
102. Amennyiben egy tervezett üzemállapotú alrendszer alapvető követelményeknek való megfelelése megkérdőjeleződik, az engedélyező nemzeti biztonsági hatóság csak a 2004/49/EK irányelv 16. cikke által az engedélyező vagy az ellenőrző nemzeti biztonsági hatósághoz rendelt konkrét feladatok erejéig számoltatható el. A nemzeti jogoknak az 58–62., valamint a 67. ajánlással összhangban tükröznie kell ezt az elvet.
103. Az ÁME-knek és a nemzeti szabályoknak való megfelelés, valamint a 2008/57/EK irányelv 15. cikkének (1) bekezdése értelmében végrehajtott biztonságos integrálás ellenőrzésétől függetlenül a kérelmező az EK-hitelesítési nyilatkozatot saját felelősségére írja alá. Ezért a kérelmezőnek olyan folyamatról kell gondoskodnia, amellyel biztosítani tudja, hogy minden alapvető követelményt elsajátítson és teljesítsen, és minden alkalmazandó uniós jogszabálynak megfeleljen.
104. Bár a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszert eredetileg nem erre a célra dolgozták ki, a kérelmező választhatja annak metódusait feladatai egy részének teljesítéséhez annak biztosítására, hogy az adott alrendszer/jármű összes része minden vonatkozásban és valamennyi részletre kiterjedően megfeleljen a vasúti rendszer tekintetében a 2008/57/EK irányelv III. mellékletében előírt alapvető követelményeknek.
105. A kérelmező vonatkozó jogszabályok által engedélyezett bármely más eszközt is választhat annak biztosítására, hogy az alrendszer vagy a jármű valamennyi része megfeleljen a vasúti rendszerre vonatkozó alapvető követelményeknek.
106. Az EK-hitelesítési nyilatkozat minden alkalmazandó uniós jogszabályt figyelembe vesz. Az EK-hitelesítési nyilatkozat aláírójának felelőssége az említett jogszabályoknak való megfelelés, ideértve a vonatkozó megfelelésségtértékelést, és szükség esetén az e jogszabályokban előírt értékelő szervezetek bevonása.
107. A járművekhez vagy egynél több alrendszerből álló hálózati projekthez kapcsolódó engedélyezés esetében:
- a) előfordulhat, hogy egynél több kérelmező van (mindegyik alrendszerre egy), és minden kérelmező a saját részére vonatkozóan – ideértve azok kapcsolódási pontjait is – kiállít egy EK-hitelesítési nyilatkozatot. Ebben az esetben minden kérelmező saját EK-hitelesítési nyilatkozata tárgykörével összhangban vállal felelősséget az érintett alrendszer tekintetében. Egy gyártó vagy szerződő fél jármű vagy hálózati projekt esetében e két nyilatkozatot egyetlen kérelemmé vonhatja össze;
 - b) járműtípus, egyedi jármű vagy hálózati projekt esetében a gyártó vagy a szerződő fél a 2008/57/EK irányelv V. melléklete szerinti, egyes alrendszerekre vonatkozó, EK-hitelesítési nyilatkozatokat egyetlen, az adott

járműtípusra, egyedi járműre vagy hálózati projektre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozattá vonhatja össze. Ebben az esetben saját felelősségére kijelenti, hogy az érintett járműtípust, egyedi járművet vagy hálózati projektet alkotó alrendszeren elvégezték a szükséges ellenőrzési eljárásokat, és azok eleget tesznek a vonatkozó uniós jogszabályok követelményeinek, ideértve bármely alkalmazandó nemzeti szabályt, és hogy ezért maga a jármű vagy hálózati projekt teljesíti a vonatkozó uniós jogszabályokat, ideértve bármely alkalmazandó nemzeti szabályt.

108. EK-hitelesítési nyilatkozat kiállítása során a vonatkozó ÁME-k csak akkor tehetnek lehetővé ÁME-nek való részleges megfelelést, ha maga az ÁME rendelkezik úgy, hogy az alapvető követelmények teljesítéséhez szükséges meghatározott funkciók, teljesítmény és kapcsolódási pontok bizonyos körülmények között nem kötelezőek.
109. A kérelmező kizárólag abban az esetben igényelheti az illetékes nemzeti biztonsági hatóságtól az alrendszer üzembehelyezési engedélyezését, ha rendelkezik az összes fent említett bizonyítékkal és nyilatkozattal. Ugyanakkor elismerten bevált gyakorlati módszer, hogy a kérelmezők informálisan minél előbb felveszik a kapcsolatot a nemzeti biztonsági hatóságokkal annak érdekében, hogy a folyamatok, követelmények, szerepek és felelősségi körök, az alkalmazási hatály, valamint a használati korlátozások és feltételek világosak legyenek, és később ne merüljenek fel nehézségek.

A MÓDOSÍTÁSOK KEZELÉSE

110. A 2008/57/EK irányelv 5. cikke (2) bekezdésének, 15. cikke (3) bekezdésének és 20. cikkének alkalmazását illetően egy meglévő strukturális alrendszer bármely módosítását az alábbi módosítások egyikeként kell elemezni és osztályozni:
1. „karbantartás keretében történő pótlás” és más változások, amelyek nem vezetnek be eltérést az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációtól. Az ilyen esetekben nincs szükség értékelő szervezet általi ellenőrzésre, a tagállamot nem szükséges értesíteni, és a kezdeti EK-hitelesítési nyilatkozat érvényes és változatlan marad;
 2. az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációtól való eltérést eredményező változások, amelyek új ellenőrzéseket tehetnek szükségessé (és ezért a vonatkozó megfelelőségértékelési modulokkal összhangban történő hitelesítést igényelnek), de nincsenek hatással az alrendszer alapvető konstrukciós jellemzőire. Ebben az esetben az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációt frissíteni kell, és a releváns információt kérésre a nemzeti biztonsági hatóság rendelkezésére kell bocsátani;
 3. „felújítás vagy korszerűsítés” (azaz olyan nagyobb csere vagy módosítás, amelyről kötelező a tagállamot értesíteni), amely nem tesz szükségessé új üzembehelyezési engedélyezést; ebbe a kategóriába tartoznak az alrendszer alapvető konstrukciós jellemzőinek változásával járó módosítások is;
 4. „felújítás vagy korszerűsítés” (azaz olyan nagyobb csere vagy módosítás, amelyről kötelező a tagállamot értesíteni), amely új üzembehelyezési engedélyezést tesz szükségessé.

Meg kell jegyezni, hogy azon döntéseknek, amelyeket egy szerződő fél vagy gyártó egy alrendszernek a fenti négy kategórián alapuló változásairól hoz, teljes mértékben függetlennek kell lenniük attól a döntéstől, amelyet egy, a saját rendszerrészét módosító vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető hoz arról, hogy a változás a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer szerint milyen jelentőséggel bír a vasúti rendszer szempontjából. A döntések különböző körülmények között különböző szereplőket érintenek, és eltérő döntési kritériumok mellett történnek.

A fenti 3. és 4. kategória eltérést vezet be az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációtól, hatást gyakorolva az alrendszer alapvető konstrukciós jellemzőire.

111. A 2008/57/EK irányelvnek megfelelően üzembe helyezett mindkét alrendszer tekintetében, valamint a korábban üzembe helyezett alrendszer tekintetében a jogbiztonság és a kölcsönös elismerés érdekében az ÁME-knek olyan kritériumokat kell megadniuk, amelyek meghatározzák, hogy egy módosítás hatást gyakorol-e az alrendszer alapvető konstrukciós jellemzőire, és hogy illeszkedik-e a 3. és a 4. kategóriába. Addig, amíg az ÁME-k nem határozzák meg ezeket a kritériumokat, a tagállamok megadhatják azokat nemzeti szinten.
112. A módosítást mindig az alrendszernek vagy járműnek az engedélyezés időpontjában érvényes állapotára vonatkoztatva kell tekinteni. A kisebb módosítások halmozása nagyobb módosítást eredményezhet.

113. A gyártóknak vagy szerződő feleknek a meglévő strukturális alrendszerek módosításainak kezelését az alábbiak alapján kell végrehajtaniuk:
- A 110. ajánlás alapján a gyártók vagy a szerződő felek felméri, hogy a változás mely kategóriába tartozik, és hogy kell-e tájékoztatni a megfelelőségértékelő szervezeteket vagy a tagállami hatóságokat. A 110. ajánlás 2–4. kategóriájába tartozó módosítások esetében, amelyek az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció módosításával járnak, vagy kihatnak a már végrehajtott ellenőrzések érvényességére, a gyártónak vagy szerződő félnek, amikor változást vezet be, értékelnie kell, hogy szükség van-e új EK-hitelesítési nyilatkozatra a 2008/57/EK irányelv V. mellékletének 2. pontjában meghatározott kritériumoknak megfelelően ⁽¹⁾. A 4. kategóriába tartozó módosítások tekintetében a tagállam határozza meg, hogy az ÁME-t milyen mértékben szükséges a projektre alkalmazni.
 - Amennyiben valamely ÁME egy meghatározott paraméterre vonatkozóan előírja a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszer alkalmazását, az ÁME-nek meg kell határoznia azokat a körülményeket, amelyek között meg kell vizsgálni a paraméter jelentőségét.
 - Hasonlóképpen azon paraméterek esetében, amelyek a fenti 40. ajánlásnak megfelelően az engedélyezés részét képező biztonságos integrálás elvégzése tekintetében relevánsak, minden egyes paraméter jelentőségét meg kell vizsgálni, figyelembe véve, hogy a változás milyen mértékű hatást gyakorolt a tervezett üzemiállapotra.
114. A vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők mindegyike felelős a vasúti rendszer rá eső részéért. A 2004/49/EK irányelv 4. cikkének megfelelően a vasúti rendszer rájuk eső részét biztonságirányítási rendszer alkalmazásával kell kezelniük. A biztonságirányítási rendszernek adott esetben alkalmaznia kell a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszert.
115. Amikor egy vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető egy járművet vagy alrendszert használatba vesz, alkalmaznia kell a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszert, kezdve azzal, hogy a vasúti rendszer azon részére vonatkozóan, amelyért felelős, elvégzi a változás jelentőségének vizsgálatát. A folyamat részeként a vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők az alábbiakkal kapcsolatos kérdéseket kezelik:
- a módosítást és ahol szükséges, az engedélyezést követően használatba (vissza) állított járművek vagy alrendszerek: a vasúttársaságnak és pályahálózat-működtetőknek biztonságirányítási rendszerük segítségével értékelniük kell, hogy a jármű vagy alrendszer használatba állítása olyan változást jelent-e, amely jelentős a vasúti rendszer, mint egységes egész szempontjából;
 - egy alrendszer vagy jármű üzemelését érintő bármely változás: a vasúttársaságnak és pályahálózat-működtetőknek értékelniük kell, hogy a változás biztonságirányítási rendszerük tekintetében jelentős-e, és ha igen, a biztonságirányítási rendszer fedezi-e valamennyi releváns kockázat ellenőrzését, vagy szükséges-e annak kiigazítása;
 - egy alrendszer vagy jármű karbantartását érintő bármely változás: a vasúttársaságoknak és pályahálózat-működtetőknek biztonságirányítási rendszerük segítségével értékelniük kell, hogy a változás jelentős-e, és ha igen, biztosítaniuk kell, hogy a karbantartásért felelős szervezet karbantartási rendszereit, valamint a vasúttársaság és a pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszerét megfelelően kiigazítsák.
116. A nemzeti biztonsági hatóságoknak a pályahálózat-működtetők, illetve vasúttársaságok biztonsági engedélyeinek, illetve biztonsági tanúsítványainak ellenőrzése révén ellenőrizniük kell az üzemben lévő alrendszerekben eszközölt változásokat. Ennek érdekében a nemzeti biztonsági hatóságoknak ellenőrizniük kell a 115. ajánlás a), b) és c) pontjának megfelelő alkalmazását.
117. A Bizottság a 2011/217/EK ajánlást hatályon kívül helyezi.
Ennek az ajánlásnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2014. december 5-én.

a Bizottság részéről
Violeta BULC
a Bizottság tagja

⁽¹⁾ Lásd a 2008/57/EK irányelv V. mellékletének módosítására irányuló külön javaslatot.