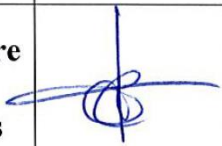





Annexe 1 du protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation de mise en service des locomotives et des véhicules à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité de Hongrie et de France - Guide d'application

**1. számú melléklet a francia és magyar vasútbiztonsági hatóságok között, a nagysebességű és hagyományos vasúti rendszerekhez tartozó vasúti járművek üzembehelyezéséhez kapcsolódó kölcsönös elfogadási eljárásról szóló megállapodáshoz
– Alkalmazási útmutató**

	EPSF		NKH	
	Validation	Approbation	Validation	Approbation
Name/Név	CEBULSKI Laurent	BLANC Hubert	KOZMA Tibor	ALSCHER Tamás
Position / Beosztás	Directeur Autorisations / Director of Authorisations	Directeur des Référentiels / Director of Regulations Directorate	Okleveles gépészmérnök Osztályvezető Vasútgépészeti Osztály Vasúti Hatósági Főosztály Nemzeti Fejlesztési Minisztérium / MSc mechanical engineer Head of Unit Mechanical Unit Department of Railway Authority Ministry of National Development	Okleveles gépészmérnök Főosztályvezető Vasúti Hatósági Főosztály Nemzeti Fejlesztési Minisztérium / MSc mechanical engineer Head of Department Department of Railway Authority Ministry of National Development
Date / Dátum	27/05/2017	27/05/2017	2017.06.12.	2017.04.18.
Signature / Aláírás				

FICHE D'IDENTIFICATION – AZONOSÍTÓ LAP

Titre du document	Guide d'Application des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation de mise en service des locomotives et des véhicules à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité de Hongrie et de France.
Dokumentum címe	Alkalmazási útmutató a francia és magyar vasútbiztonsági hatóságok között, a nagysebességű és hagyományos vasúti rendszerekhez tartozó vasúti járművek üzembehelyezéséhez kapcsolódó kölcsönös elfogadási eljáráshoz

HISTORIQUE DU DOCUMENT –VERZIÓELŐZMÉNYEK

Version/Verzió	Date/Dátum	Commentaires	Megjegyzések
V1	28/10/2015	Création du document	A dokumentum elkészítése
V2	27/02/2017	Mise à jour suite à la publication de la décision d'exécution 2015/2299 de la Commission modifiant la décision 2009/965/CE.	Frissítés a Bizottság a 2009/965/EK határozatnak a nemzeti szabályok csoportokba sorolására használandó paraméterek naprakész jegyzéke tekintetében történő módosításáról szóló 2015/2299 (2015. november 17.) végrehajtási határozatának kihirdetését követően.

Version française:

I	Remarques générales	4
II	Véhicule ou type de véhicule pour lequel une première autorisation de mise en service simultanée est demandée dans les deux Etats membres	5
III	Véhicule ou type de véhicule déjà autorisé dans un Etat membre et pour lequel une autorisation supplémentaire de mise en service est demandée dans l'autre Etat membre	8
➤	Particularités pour l'autorisation de mise en service de véhicules ou types de véhicules, non conformes aux STI	10

Magyar verzió:

I	Általános megjegyzések	12
II	Olyan jármű vagy járműtípus, melynek esetében egyidejű eljárást kérelmeznek mindkét tagállamban az első üzembe helyezés engedélyezéséhez	13
III	Jármű vagy jármű típus, amelyet az egyik tagállam már engedélyezett és amelyre vonatkozóan a másik tagállamban kérelmezik a kiegészítő üzembehelyezési engedélyt	16
➤	Az ÁME-nek meg nem felelő járművek vagy jármű típusok üzembehelyezési engedélyezésének sajátosságai	18

Version française

Ce guide d'application constitue l'annexe 1 du « Protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation de mise en service des locomotives et des véhicules à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité (ANS) de Hongrie et de France », signé le 28/10/2015.

Son objet est d'explicitier le fonctionnement des procédures d'autorisation de mise en service des véhicules par l'application d'une reconnaissance mutuelle, y compris dans le cas de leur renouvellement ou réaménagement.

Au besoin, ce guide d'application est mis à jour conjointement par les ANS concernées. Les exigences techniques respectives se trouvent dans le document technique commun qui constitue l'annexe 2 du protocole sus-cité, basé sur la liste des paramètres de la décision d'exécution 2015/2299 de la Commission modifiant la décision 2009/965/CE.

Ce guide est rédigé dans les langues officielles des ANS signataires. Toutefois, l'utilisation de l'anglais comme langue commune pourra être acceptée.

I Remarques générales

Lors du lancement d'un processus de demande d'autorisation de mise en service de véhicules, les versions des règles et des documents à appliquer sont à considérer comme ceux, en vigueur à la date de la réunion de préengagement.

Les documents nécessaires pour l'autorisation de mise en service devront être classés selon la structure du "Document Technique Commun", annexé à l'accord.

Dans le cadre de la Décision de la Commission 2011/155/UE, les ANS et le demandeur s'appuient sur l'application des documents de référence des ANS concernées, soit :

- la partie 1 «Guide d'application» ;
- la partie 2 «Document de référence national» ;
- la partie 3 «Informations sur le cadre juridique national» ;

afin de faciliter la procédure d'autorisation de mise en service de véhicules entre les Etats membres. Ces documents sont également disponibles dans la base de données des documents de référence (RDD), hébergée sur le site de l'Agence ferroviaire européenne.

Les confirmations d'évaluations délivrées par une ANS pour les paramètres classés « A » sont considérées reconnues par l'autre partie signataire, pour autant qu'un nouvel élément issu du retour d'expérience n'appelle pas de nouvelles vérifications et/ou s'il n'y a pas de situation dérogatoire. Dans ce cas, les ANS cosignataires se concertent sur les suites à donner.

La classification «A» indique que les règles nationales arrêtées sont réputées être équivalentes en terme de niveau de sécurité ferroviaire entre deux Etats membres.

Dans ce document, le terme « Etat membre » (EM) est à comprendre au sens d'un Etat, membre de ce protocole de reconnaissance mutuelle.

Une règle qui n'est pas entièrement couverte dans ses exigences, ne pourra être considérée comme respectée et ne pourra par conséquent être réputée comme équivalente aux règles de l'autre EM.

Un véhicule existant, conçu et construit selon une version des STI antérieure à celle inscrite dans le « document technique commun », est considéré comme un véhicule conforme aux

STI. Pour ce type de véhicule, l'autorisation supplémentaire de mise en service est à traiter comme défini au chapitre III de ce guide.

Vu que chaque autorisation de mise en service, y compris l'autorisation supplémentaire, vaut comme autorisation de type pour ce type de véhicule dans cet EM, chacune des ANS concernées doit obtenir au moins une copie de tous les certificats CE, y compris les rapports d'évaluation principaux établis par l'organisme notifié et l'organisme désigné ainsi que l'évaluation de la méthode de sécurité commune (MSC) afin de garantir la complétude du dossier technique dans le cas d'une demande d'autorisation ultérieure ou renouvelée.

En cas d'interprétation différente du contenu des confirmations d'évaluation, les ANS concernées se concertent sur le sujet.

II Véhicule ou type de véhicule pour lequel une première autorisation de mise en service simultanée est demandée dans les deux Etats membres.

En application de la Directive 2008/57/CE, articles 21; 22; 24 et 26, il est possible de procéder à une autorisation de mise en service simultanée pour une première autorisation de mise en service dans les deux EM.

Dans ce cas, le demandeur devra adresser simultanément une demande d'autorisation de mise en service à chacune des ANS concernées en vertu des réglementations nationales en vigueur au moment de la demande d'autorisation de mise en service.

Les ANS mettent en place une organisation commune et désignent l'une d'entre elles pour assurer la coordination, en accord avec le demandeur.

Pour faciliter la procédure d'autorisation de mise en service (du type) de véhicules entre les EM, le processus mentionné dans la partie 1 « Guide d'application » de la Décision de la Commission 2011/155/UE pourra être remplacé d'un commun accord, par le processus relatif à une autorisation simultanée, illustré en figure 1.

Lors de la réunion de préengagement, les ANS s'accordent avec le demandeur sur les points suivants :

- Les règles à appliquer ;
- La désignation d'une ANS coordinatrice ;
- La ou les langue(s) à utiliser par le demandeur ;
- Le regroupement de paramètres sous un thème et la répartition de ces paramètres entre les ANS participantes ;
- La répartition et la forme des documents ;
- Le mode de traitement des paramètres non classés « A » ;
- Le planning de livraison des documents visant à démontrer la conformité du véhicule ;
- Le planning de délivrance des confirmations d'évaluations des points A ;
- ...

Ces décisions sont arrêtées dans un compte-rendu, à valider par tous les participants. La répartition de la vérification des paramètres ou des thèmes classés «A», se fera entre les ANS et le demandeur de façon à préserver la cohérence du système.

- o Pour chaque paramètre classé «A», le demandeur enverra les documents nécessaires à la vérification, uniquement à l'ANS chargée de l'évaluation du paramètre concerné.

Les ANS s'échangent les confirmations d'évaluation relatives aux paramètres classés «A» qu'elles ont respectivement évaluées. La confirmation d'évaluation devra clairement identifier chaque thème ou paramètre(s) pour lequel elle est délivrée.

Cette confirmation d'évaluation certifie la conformité aux exigences et est émise par l'autorité ayant vérifié ces exigences. Elle démontre la conformité des objets d'évaluation en application du point 4 du protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle.

- Concernant les paramètres classés «B» et «C», le demandeur devra fournir les documents requis à chacune des ANS qui procéderont à leur propre évaluation dans le respect de leurs réglementations nationales.

Les documents transmis à chacune des ANS, devront être rédigés dans une des langues de l'ANS qui les reçoit et comme arrêté lors de la réunion de préengagement.

Entre les deux EM, la classification de certains paramètres peut être différente de l'un des EM vers l'autre. Pour les paramètres classés «A» uniquement d'un EM XQ vers l'EM XR, seules les évaluations effectuées par l'EM XQ seront acceptées par l'autorité de l'EM XR (cf. figure 1).

Si des modifications ayant une incidence sur un paramètre, sont apportées au (type de) véhicule après évaluation de celui-ci, de nouvelles évaluations devront être effectuées sur sollicitation du demandeur par l'ANS concernée et disposant du dossier technique initial.

Au terme de cette évaluation, si la conformité aux règles est avérée, une nouvelle confirmation d'évaluation devra être délivrée.

Chaque autorité pourra délivrer l'autorisation de mise en service de (type de) véhicules pour son propre réseau ferroviaire national lorsque le dossier technique correspondant sera complété et accepté d'après sa réglementation nationale.

Dans chaque EM, le dossier technique sera constitué des documents suivants :

- les confirmations d'évaluations délivrées par l'autre EM, obtenues pour les paramètres répertoriés dans la catégorie «A»,
- les documents nécessaires à la démonstration de conformité des paramètres classés «B» et «C».

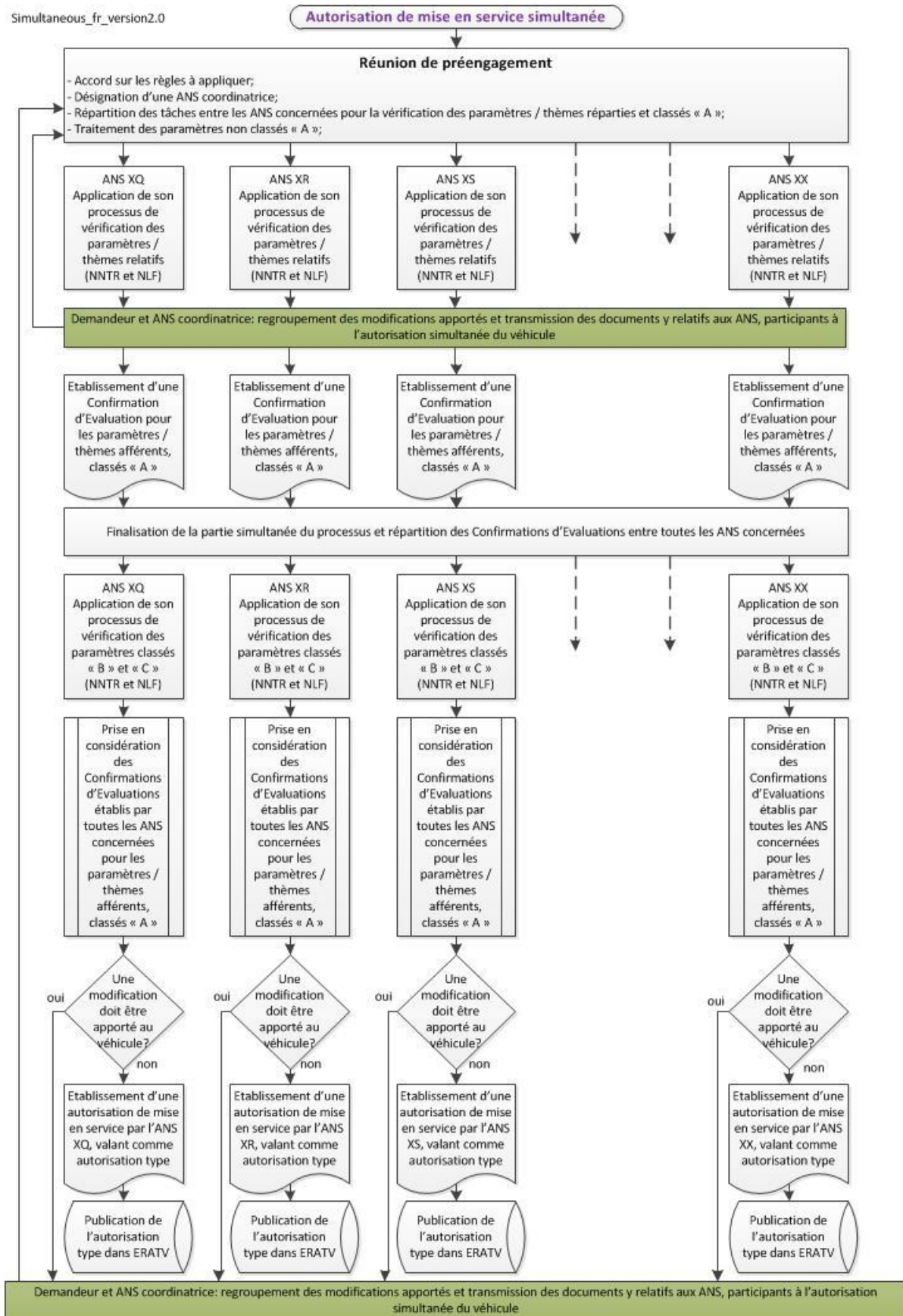


Figure 1 : Processus de l'autorisation de mise en service simultanée.

III Véhicule ou type de véhicule déjà autorisé dans un Etat membre et pour lequel une autorisation supplémentaire de mise en service est demandée dans l'autre Etat membre.

En application de la Directive 2008/57/CE et de ses articles 21; 23; 25 et 26, le demandeur peut demander une autorisation supplémentaire de mise en service de (type de) véhicule sur base de la première autorisation de mise en service.

Il devra demander spécifiquement l'application du protocole de reconnaissance mutuelle pour tous les paramètres, en accord avec la Directive 2008/57/CE et ses articles 23.2 et 25.1.

Lors de la réunion de préengagement, les ANS s'accordent avec le demandeur sur les points suivants :

- Les règles à appliquer ;
- La ou les langue(s) à utiliser par le demandeur ;
- La répartition et la forme des documents ;
- Le mode de traitement des paramètres non classés « A » ;
- Le planning de livraison des documents visant à démontrer la conformité du véhicule ;
- ...

Ces décisions sont arrêtées dans un compte-rendu à valider par tous les participants. Les documents, transmis à chacune des ANS, devront être rédigés dans une des langues de l'ANS qui les reçoit et comme arrêté lors de la réunion de pré-engagement.

- a) Pour les paramètres classés «A» et liés à l'interopérabilité, le demandeur présentera la première autorisation de mise en service délivrée par une ANS membre de ce protocole. Cette première autorisation de mise en service certifie la conformité aux exigences d'interopérabilité, classées «A», et ceci indépendamment de la version des règles fixées dans le document technique commun. Elle démontre la conformité des objets d'évaluation en application du point 4 du protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle.
- b) Pour les paramètres classés «B» et «C» ainsi que pour les autres paramètres liés directement à la compatibilité avec le réseau ferroviaire, le demandeur devra fournir les documents requis à l'ANS ayant reçu la demande d'autorisation supplémentaire de mise en service du (type de) véhicule. Celle-ci procédera à sa propre évaluation dans le respect de sa réglementation nationale.

Le dossier technique devra obligatoirement comporter une copie de la première autorisation de mise en service du (type de) véhicule.

Entre deux EM la classification de certains paramètres peut être différente d'un EM vers l'autre. Pour les paramètres classés dans la catégorie «A» uniquement de l'EM XQ vers l'EM XR, seules les évaluations effectuées par l'EM XQ seront acceptées par l'autorité de l'EM XR (cf. figure 2).

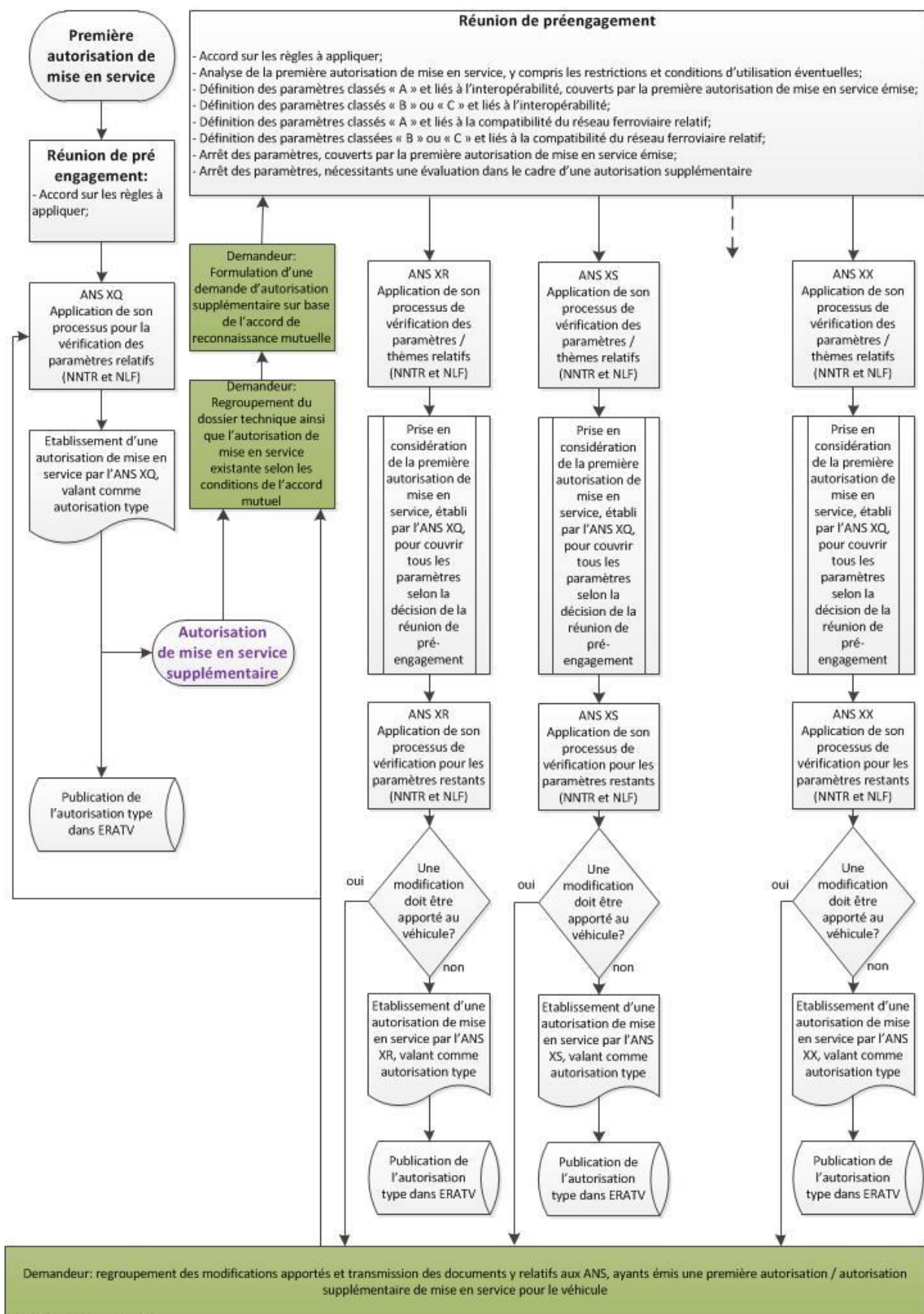


Figure 2 : processus de première autorisation et d'autorisation supplémentaire de mise en service.

Si pour obtenir l'autorisation supplémentaire de mise en service des modifications sont apportées au (type de) véhicule, l'ANS émettrice de la première autorisation devra en être informée en application de l'article 20 de la Directive 2008/57/CE. Au cas où ces modifications auraient une incidence sur la première autorisation de mise en service, de nouvelles évaluations devront alors être effectuées par l'ANS émettrice de cette première autorisation.

L'autorisation supplémentaire de mise en service de (type de) véhicules pourra être délivrée par l'ANS de l'EM, ayant reçu ladite demande d'autorisation supplémentaire, lorsque le dossier technique correspondant sera complété et accepté d'après sa réglementation nationale.

Le dossier technique sera constitué des documents suivants :

- La première autorisation de mise en service délivrée par un EM, obtenus pour les paramètres répertoriés dans la catégorie «A» et liés à l'interopérabilité,
- Les documents nécessaires à la démonstration de conformité des paramètres classés «B» et «C» ainsi qu'aux autres paramètres, liés directement à la compatibilité du réseau ferroviaire.

➤ Particularités pour l'autorisation de mise en service de véhicules ou types de véhicules, non conformes aux STI

Un véhicule est considéré comme véhicule « non STI » s'il est conçu et construit selon un référentiel (ou une partie de référentiel) antérieur à la mise en application des STI et de la Directive 2008/57/CE, comme par exemple les fiches UIC.

Dans le cas d'un véhicule « non STI » et qui a été mis en service avant la création des ANS et à ce jour en exploitation, l'ANS de l'EM dans lequel le véhicule est exploité, établit une déclaration précisant que le véhicule est enregistré en état actif dans le registre national des véhicules respectif et ceci conformément à la Décision de la Commission 2007/756/CE.

a) Pour les paramètres classés «A» et liés à l'interopérabilité, le demandeur présentera l'autorisation de mise en service initiale valide dans un EM de ce protocole de reconnaissance mutuelle.

Cette autorisation de mise en service, accompagnée d'un dossier technique (Art 25.2 directive 2008/57/CE) comprenant le référentiel technique selon lequel le véhicule a été autorisé, sera considéré comme un moyen acceptable de conformité aux exigences d'interopérabilité classées «A», et ceci indépendamment de la version des règles fixées dans le document commun.

Le référentiel présenté, en plus de démontrer les stipulations auxquelles le véhicule en question répond, doit être analysé vis-à-vis du document technique commun et prouver la conformité de certains paramètres en s'appuyant sur l'une des méthodes de sécurité commune décrite au règlement européen n° 402/2013 modifié par le règlement (UE) 2015/1136. Elle pourra donc notamment s'appuyer sur un retour d'expérience (REX) portant sur la sécurité.

Un retour d'expérience (REX) peut être établi lorsque l'exploitation du véhicule considéré se base sur un parc homogène, dans des conditions d'exploitation comparables et sur un volume de trafic représentatif (nombre de véhicules pendant un temps donné) permettant ainsi un retour d'expérience significatif des renseignements recueillis.

L'autorisation de mise en service initiale et le référentiel technique couvrent la conformité des objets d'évaluation en application du point 4 du protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle.

- b) Pour les paramètres classés «B» et «C» ainsi que pour les autres paramètres, liés directement à la compatibilité du réseau ferroviaire, le demandeur devra fournir les documents requis à l'ANS ayant reçu la demande d'autorisation supplémentaire de mise en service du véhicule. Celle-ci procédera à sa propre évaluation dans le respect de sa réglementation nationale.

Concernant la démonstration des critères auxquels le véhicule répond actuellement, le demandeur aura la possibilité de mener une comparaison des règles techniques ayant permis la mise en circulation du véhicule, avec les règles techniques actuelles en application du règlement européen n°402/2013 modifié par le règlement (UE) 2015/1136 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil.

Cette comparaison sert pour l'évaluation des paramètres classés «B» et «C» ainsi que pour les autres paramètres liés directement à la compatibilité avec le réseau ferroviaire.

En application de l'Art 25.2 de la Directive 2008/57/CE, le dossier technique doit contenir tous les éléments comme convenu lors du processus du préengagement entre les ANS et le demandeur. Dans le dossier doit figurer impérativement :

- La déclaration démontrant que le véhicule figure dans le registre national des véhicules;
- La démonstration des critères auxquels le véhicule répond actuellement et se basant sur la Décision de la Commission 2011/155/UE ainsi que du "Document Technique Commun" (annexe 2), et ceci par:
 - o L'autorisation de mise en service initiale, accompagnée d'un référentiel technique pour couvrir la conformité aux exigences d'interopérabilité, classées «A» ;
 - o Les documents relatifs aux paramètres classés «B» et «C» ainsi que pour les autres paramètres, liés directement à la compatibilité du réseau ferroviaire ;
 - o Le retour d'expérience (REX) qui sera considéré comme une démonstration du respect des exigences en vigueur en matière d'intégration en toute sécurité et qui se base sur la méthode de sécurité commune suivant du règlement européen n° 402/2013 modifié par le règlement (UE) 2015/1136.

L'ANS de l'EM ayant reçu ladite demande d'autorisation supplémentaire, validera le dossier en application des Articles 25.3 et 25.4 de la Directive 2008/57/CE et établira l'autorisation supplémentaire de mise en service de véhicules lorsque le dossier correspondant sera complété et vérifié.

Magyar verzió

A jelen alkalmazási útmutató a 2015. október 28-án aláírt "Jegyzőkönyv Magyarország és Franciaország nemzeti biztonsági hatóságai (NSA) között a nagysebességű és hagyományos vasúti rendszerek vasúti járműveinek kereszt-elfogadtatási eljárásainak bevezetéséről" 1. mellékletét képezi.

Ennek célja a járművek üzembe helyezésére vonatkozó engedélyezési eljárások lefolytatásának pontosítása kölcsönös elismerés alkalmazásával, ideértve az engedélyek megújításának vagy kiterjesztésének esetét is.

Amennyiben szükséges, a jelen alkalmazási útmutatót az érintett nemzeti biztonsági hatóságok (NSA) közös megegyezéssel frissítik. A kapcsolódó technikai követelmények a közös technikai dokumentumban találhatóak és a 2009/965/CE határozatot módosító 2015/2299 (EU) határozat paramétereinek módosított jegyzékére épülnek.

A jelen útmutató az aláíró NSA hatóságok nyelvén készült. Azonban, a közös nyelvként az angol nyelv használata elfogadható.

I Általános megjegyzések

A vasúti járművek üzembe helyezés engedélyezési eljárásának indítása során azokat a szabályokat és dokumentum verziókat kell figyelembe venni, amelyek az indító értekezlet napján hatályban voltak.

Az üzembe helyezés engedélyezéséhez szükséges dokumentumokat a 2009/965/EK bizottsági határozat mellékletében az „Általános Dokumentáció” struktúrája szerint kell osztályozni.

A 2011/155/EU bizottsági határozat keretében az NSA és a pályázó az érintett NSA referencia dokumentumainak alkalmazására támaszkodhat, amelyek az alábbiak szerint ismertek:

- 1. rész: „Alkalmazási útmutató”;
- 2. rész: „Nemzeti referencia dokumentum”;
- 3. rész: „A nemzeti jogi keretrendszerrel szembeni tájékoztató”;

amely megkönnyítheti a tagállamok között a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezési eljárását. Ezek a dokumentumok az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) honlapján elérhető Referencia dokumentum adatbázisban (RDD) is megtalálhatók.

Az egyik NSA által az „A” minősítésű paraméterekhez kibocsátott értékelési tanúsítványokat a további NSA hatóságok elfogadják, amennyiben a levont tapasztalatokból keletkező új elem nem teszi szükségessé új értékelések végrehajtását és/vagy nem következnek be derogációk. Ebben az esetben az érintett NSA hatóságok egyeztetik a következő kezdő lépéseket.

Az „A” osztályozás jelzi, hogy a rögzített nemzeti szabályok két tagállam között a vasútbiztonság szintjén egyenértékűnek minősülnek. Ebben a dokumentumban a „Tagállam” (MS) kifejezés alkalmazása egy olyan Államot jelöl, amely részes fél a jelen kereszt-elfogadási jegyzőkönyvben.

Az olyan szabályt, ahol a rögzített követelmények nincsenek teljes mértékben lefedve, nem lehet úgy tekinteni, hogy azt figyelembe vették és nem lehet más MS-tagállam szabályaival egyenértékűnek tekinteni.

Az „Általános dokumentációban” foglaltak szerinti TSI (ÁME) korábbi verziója szerint tervezett és gyártott meglévő járművet úgy lehet tekinteni, mint egy ÁM-nek megfelelő járművet. Az

ilyen típusú jármű esetében az üzembe helyezés kiegészítő engedélyezését a jelen útmutató III. fejezetében rögzítettek szerint kell végezni.

Mivel egy tagállam részéről minden egyes üzembehelyezési engedélyezés, beleértve annak kiegészítő engedélyezését is, egyúttal egy járműtípus engedélyezését is jelenti ebben a tagállamban, az érintett NSA hatóságok mindegyike legalább egy példányt meg kell, hogy kapjon az összes EC tanúsítványból, ide értve a fő értékelési jelentéseket, amelyeket a No-Bo és a De-Bo határoz meg, valamint a közös biztonsági módszer (CSM) értékeléséből, annak érdekében, hogy a technikai fájl teljessége biztosítható legyen egy későbbi vagy megújított engedélyezés iránti kérelem esetében.

Amennyiben az értékelési tanúsítványokban értelmezési eltérés lenne, az érintett NSA hatóságok a témában egyeztetnek.

II Olyan jármű vagy járműtípus, melynek esetében egyidejű eljárást kérelmeznek mindkét tagállamban az első üzembe helyezés engedélyezéséhez

A 2008/57/EK irányelv 21., 22., 24. és 26. cikkeinek alkalmazásában lehetőség van egyidejű engedélyezés lefolytatására első üzembehelyezési engedély kiadása iránt, mindkét tagállamban történő üzembe helyezéshez.

Ebben az esetben a kérelmező egyidejűleg nyújtsa be üzembehelyezési engedély iránti kérelmét az érintett NSA hatóságok mindegyikéhez, az üzembehelyezési engedély iránti kérelemre vonatkozó, az adott pillanatban hatályos nemzeti szabályozások szerint.

Az NSA hatóságok közös szervezetet hoztak létre és egy NSA hatóságot jelöltek ki a kérelmezővel egyetértésben a koordináció lefolytatására.

Annak érdekében, hogy a tagállamok között egy jármű (típus) üzembehelyezési engedélyezési eljárását megkönnyítsék, közös megállapodás alapján a 2011/155/EK bizottsági határozat „Alkalmazási iránymutatás” 1. részében említett eljárás helyett az 1. ábrán látható egyidejű engedélyezési eljárás alkalmazható.

Az indító értekezlet során az NSA hatóságok a kérelmezővel az alábbi pontokról állapodnak meg:

- Az alkalmazandó szabályok
- Egy koordináló NSA kinevezése;
- A kérelmező által használandó nyelv(ek);
- A paraméterek csoportosítása témánként és a résztvevő NSA hatóságok között a paraméterek elosztása;
- A dokumentumok megosztása és formája;
- A nem „A” minősítésű paraméterek kezelésének módja;
- A dokumentumok átadásának tervezése, amelyekkel a járművek megfelelése bizonyítható;
- Az „A” pontok értékelési tanúsítványai átadásának megtervezése;
- ...

Ezeket a határozatokat egy jelentésben kell rögzíteni, az összes résztvevő egyetértésével. Az „A” minősítésű paraméter vagy téma ellenőrzését az NSA hatóságok és a kérelmező úgy végzi, hogy a rendszer koherenciája fennmaradjon.

- Minden egyes „A” minősítésű paraméter esetében a kérelmező az ellenőrzéshez szükséges dokumentumokat csak ahhoz az NSA hatósághoz küldi meg, amely felelős az érintett paraméter értékeléséért.
Az NSA hatóságok az „A” minősítésű és megfelelően kiértékelt paraméterekkel kapcsolatos értékelési tanúsítványokat kicserélik. Követelmény, hogy az értékelési megerősítés világosan azonosítsa minden egyes témát vagy paraméter(ek)e)t, amelyre vonatkozóan azt kibocsátották.
Ez az értékelési tanúsítvány igazolja a követelményeknek való megfelelést és azt a követelményeket ellenőrző hatóság bocsátja ki. Bizonyítja az értékelés tárgyának megfelelését a kereszt-elfogadási eljárásokat megállapító jegyzőkönyv 4. pontjának alkalmazásában.
- A „B” és „C” osztályozású paramétereket illetően a kérelmező köteles a szükséges dokumentumokat mindegyik NSA hatóságnak benyújtani, amelyekben a saját nemzeti előírásainak megfelelő értékelések szerepelnek.

Az egyes NSA hatóságok mindegyikének benyújtandó dokumentumokat a fogadó NSA egyik nyelvén kell elkészíteni az indító értekezlet során meghatározott módon.

A két tagállam között bizonyos paraméterek osztályozása eltérő lehet az egyik, illetve a másik tagállam vonatkozásában. Az olyan paraméterek esetében, amelyeket az XQ ország „A” osztályúnak minősít az XR tagállam felé, az XR tagállam hatósága kizárólag az XQ tagállam által lefolytatott értékeléseket fogadja el (lásd 1. ábra).

Amennyiben egy jármű (típus) esetében végrehajtott módosításokat jelentősnek tekintik, amely hatást fejt ki egy már értékelt paraméterre, az új értékeléseket az indító technikai dokumentációt kezelő NSA köteles elvégezni a kérelmező igényére.

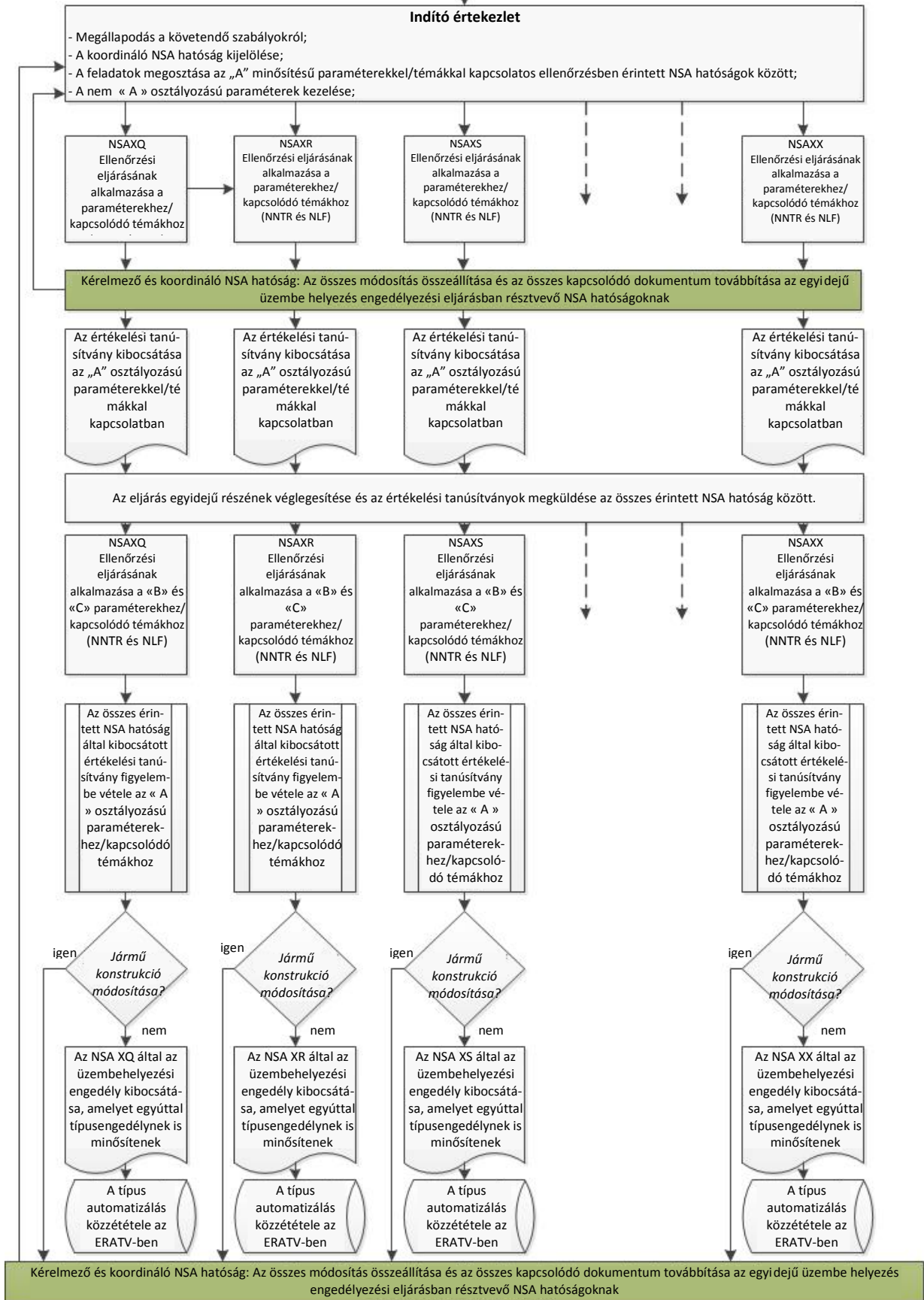
Az értékelést követően, amikor az előírásoknak való megfelelés bizonyítást nyert, egy új értékelési tanúsítványt kell kibocsátani.

Mindegyik hatóság kibocsáthat a saját nemzeti vasúti hálózata vonatkozásában járművek (típusok) üzembe helyezésére engedélyt, amikor az azzal kapcsolatos technikai dokumentáció teljes és elfogadott a saját szabályzatai és eljárásai szerint.

Minden egyes tagállamban az egyes tételekre vonatkozóan a létrehozott technikai dokumentáció a következőket tartalmazza:

- A másik NSA hatóságok által kibocsátott szükséges értékelési tanúsítványok, amelyeket az „A” minősítésű paraméterekre kaptak meg.
- A szükséges dokumentumok, amelyek bizonyítják a „B” és „C” minősítésű paraméterek megfelelőségét.

Üzembe helyezés egyidejű engedélyezése



1. ábra: Az egyidejű üzembe helyezés engedélyezésével kapcsolatos eljárás

III Jármű vagy jármű típus, amelyet az egyik tagállam már engedélyezett és amelyre vonatkozóan a másik tagállamban kérelmezik a kiegészítő üzembehelyezési engedélyt

A 2008/57/EK irányelv és különösen a 21., 23., 25. és 26. cikkei alkalmazásában a kérelmező egy jármű (típus) üzembe helyezésének további engedélyezését kérelmezheti az első üzembehelyezési engedély alapján. Kifejezetten kérelmezni kell a paraméterek keresztelfogadási eljárásaira vonatkozó jegyzőkönyv alkalmazását, a 2008/57/EK irányelv és 23.2. és 25.1. cikkei alkalmazásával kapcsolatban.

Az indító értekezlet során az NSA hatóságok és a kérelmező legalább a következő pontokban állapodjanak meg:

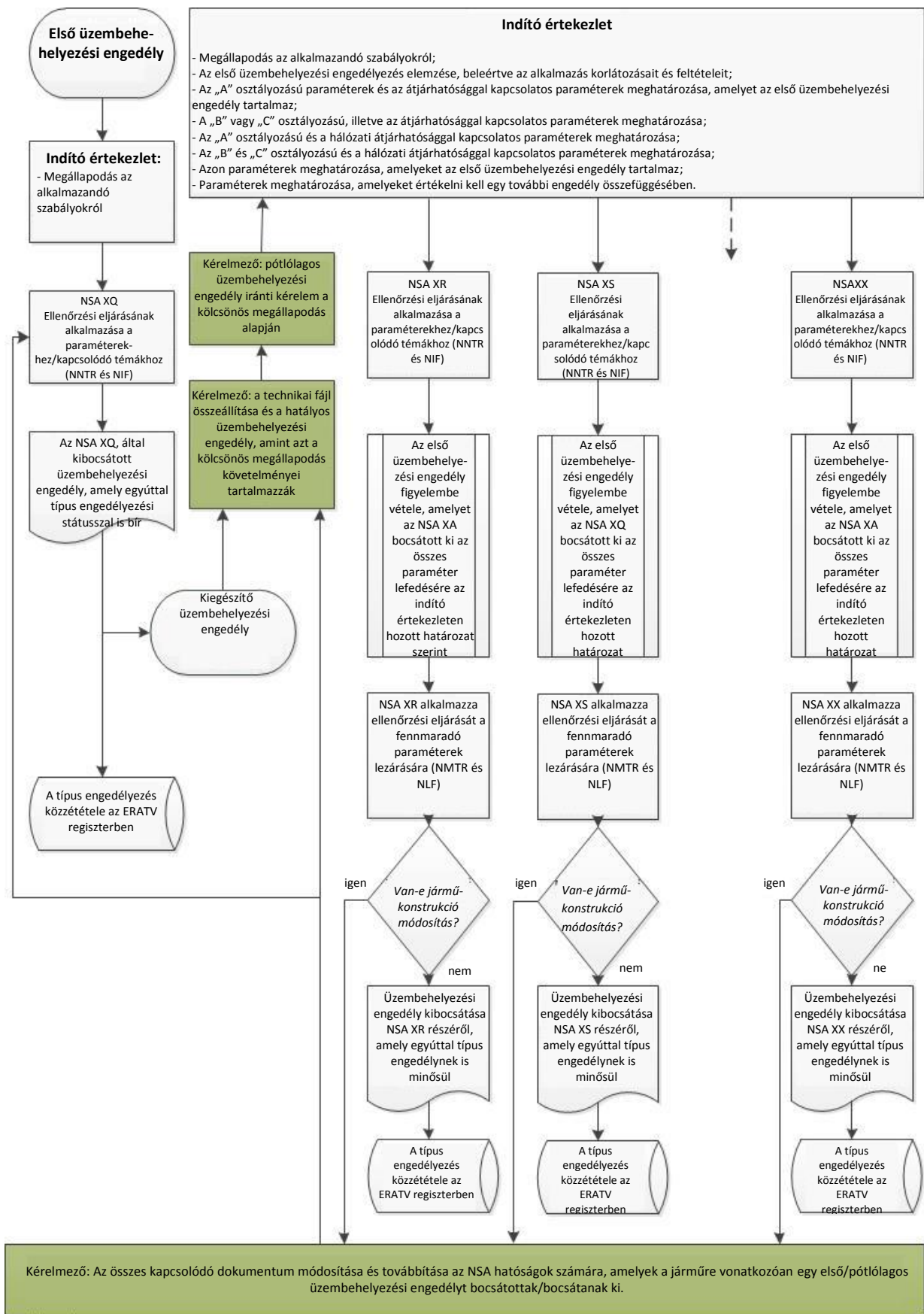
- Az alkalmazandó szabályok
- A kérelmező által használandó nyelv(ek);
- A dokumentumok megosztása és formája;
- A nem „A” minősítésű paraméterek kezelésének módja;
- A dokumentumok átadásának tervezése, amelyekkel a járművek megfelelősége bizonyítható;
- ...;

Ezeket a határozatokat egy jelentésben rögzítik az összes résztvevő egyetértésével. Az egyes NSA hatóságoknak továbbítandó dokumentumokat a fogadó NSA hatóság egyik nyelvén kell elkészíteni, az indító értekezlet során megállapított módon.

- a) Az „A” osztályozású és átjárhatósággal kapcsolatos paraméterek esetében, a kérelmező köteles benyújtani a jelen megállapodásban részes NSA hatóság által kibocsátott első üzembehelyezési engedélyt. Ez az első üzembehelyezési engedély tanúsítja az „A” osztályozású átjárhatósági követelményeknek való megfelelést az általános dokumentációban rögzített szabályok verziója mellett. Ez igazolja a keresztelfogadási eljárások létrehozásáról szóló jegyzőkönyv 4. cikkének alkalmazásában az értékelés tárgyainak megfelelőségét.
- b) A „B” és „C” minősítésű paraméterek, valamint a vasúti hálózat átjárhatóságával közvetlenül összefüggő egyéb paraméterek esetében, a kérelmezőnek biztosítania kell a szükséges dokumentumokat az NSA hatóság számára, amely befogadta az adott jármű (típus) üzembehelyezésére vonatkozó további engedély iránti kérelmet. Ez a hatóság elvégzi saját értékelését saját nemzeti szabályzatának megfelelően.

A technikai fájl mappában szerepel a jármű (típus) üzembehelyezésének első jogerős engedélyezéséről szóló másolata.

A két tagállam között bizonyos paraméterek szerinti minősítés eltérhet az egyik tagállam és a másik tagállam által alkalmazottak között. Az olyan paraméterek esetében, amelyeket az XQ ország „A” osztályúnak minősít az XR tagállam felé, az XR tagállam hatósága kizárólag az XQ tagállam által lefolytatott értékeléseket fogadja el (lásd a 2. ábra).



2. ábra az első és a pótlólagos üzembehelyezési engedélyezési eljárás.

Amennyiben az üzembehelyezési kiegészítő engedély megszerzéséhez módosításokat hajtanak végre a járművön (járműtípuson), tájékoztatni kell az első engedélykibocsátó NSA hatóságot a 2008/57/EK irányelv 20. cikkének alkalmazása szerint. Amely esetben ezek a módosítások hatást fejtenek ki az első üzembehelyezési engedélyre, az új értékeléseket az első engedélyt kibocsátó NSA hatóság kell, hogy elvégezze.

A jármű(típus) üzembehelyezésére vonatkozó kiegészítő engedélyt annak a tagállamnak a hatósága bocsáthatja ki, amely befogadta a kiegészítő engedély iránti kérelmet, amikor a megfelelő technikai fájlt kiegészítették és saját nemzeti szabályozása szerint elfogadta.

Ez a technikai fájl az alábbi dokumentumokból áll:

- A tagállam által kibocsátott első üzembehelyezési engedély, amelyet az átjárhatósággal kapcsolatosan az „A” osztályozású paraméterekhez kaptak.
- A „B” és „C”, valamint az egyéb paraméterek megfelelőségét bizonyító szükséges dokumentumok, amelyek közvetlenül kapcsolódnak a vasúti hálózat átjárhatóságához.

➤ **Az ÁME-nek meg nem felelő járművek vagy jármű típusok üzembehelyezési engedélyezésének sajátosságai**

A járművet „nem-ÁME” járműnek tekintik, amennyiben azt a TSI (ÁME) előírások és a 2008/57/EK irányelv bevezetése előtti jogszabálygyűjtemény (vagy annak egy része) szerint tervezték és építették, például az UIC brosúrák.

Egy „nem-ÁME” jármű esetében, amelyet az NSA hatóságok létrehozása előtt helyeztek üzembe, és még mindig üzemben áll, annak a tagállamnak az NSA hatósága, ahol a jármű üzemel, bocsát ki egy nyilatkozatot, miszerint a jármű aktív állapotban van nyilvántartásban az érintett nemzeti jármű jegyzékben és megfelel a 2007/756/EK bizottsági határozatnak.

a) Az „A” osztályozású, és az átjárhatósággal összefüggő paraméterek esetében, a pályázó nyújtsa be kérelmét a kezdeti üzembehelyezési engedély iránt, amely a kereszt-elfogadást bevezető jegyzőkönyvben részes tagállamban érvényes. Ez az üzembehelyezési engedély, a technikai fájllal együtt (a 2008/57/EK irányelv 25.2. cikke, beleértve azt a jogszabálygyűjteményt, amely szerint a járművet engedélyezték, tanúsítja az átjárhatósági műszaki előírásoknak való megfelelést, „A” osztályozás szerint, a közös technikai dokumentumban rögzített jogszabályváltozatok mellett.

Túl azon, hogy a jármű által teljesített követelményeket bemutatja, a közzétett jogszabálygyűjteményt elemezni kell a közös technikai dokumentum szerint és bizonyítani kell egyes paraméterek megfelelőségét, a 2015/1136. EU-rendelettel módosított 402/2013. sz. EU rendeletben leírt egy közös biztonsági módszer alapján.

A levont tapasztalatok (return of experience - REX) megállapíthatóak, amikor az érintett jármű üzemeltetése homogén flotta alapján történik, összehasonlítható üzemeltetési feltételek mellett és reprezentatív forgalmi volumen esetén (járműszám egy adott idő alatt), így az összegyűjtött információ jelentős tapasztalatok levonását biztosítja.

A kezdeti üzembehelyezési engedély és a technikai jogszabálygyűjtemény kitér az értékelés tárgyainak megfelelésére a kereszt-elfogadási jegyzőkönyv 4. cikkének alkalmazása szerint.

- b) A „B” és „C” osztályozású paraméterek, valamint a vasúti hálózat átjárhatóságával közvetlenül kapcsolódó egyéb paraméterek esetében, a pályázónak be kell nyújtania a szükséges dokumentumokat az NSA hatósághoz, miután befogadta a jármű kiegészítő üzembehelyezési engedélye iránti kérelmet. Ez a hatóság saját értékelését, saját nemzeti jogszabályai szerint folytatja le.

Ami azon szempontok bemutatását illeti, amelyeknek a jármű aktuálisan megfelel, a kérelmezőnek lehetősége van arra, hogy lefolytassa azoknak a technikai szabályoknak az összehasonlítását, amelyek alapján engedélyezték a jármű üzembe helyezését, az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve 6(3)(a) cikkében hivatkozott, a kockázatértékelés és vizsgálat közös biztonsági módszerének elfogadásáról szóló 2015/1136.sz. európai rendelettel módosított 402/2013. sz. európai rendelet alkalmazásában.

Ez az összehasonlítás szolgálja a „B” és „B” osztályozású, valamint további paraméterek értékelését, amelyek közvetlenül kapcsolódnak a vasúti hálózat átjárhatóságához.

A 2008/57/EK irányelv 25.2. cikkének alkalmazásában a technikai fájl kell, hogy tartalmazza az NSA hatóságok és a kérelmezők közötti indító értekezleten elfogadott összes elemet. A technikai fájl mindig vegye figyelembe a következőket:

- Nyilatkozat annak igazolására, hogy a jármű szerepel a nemzeti jármű regiszterben.
- A jármű által jelenleg teljesített kritériumok bemutatása, a 2011/155/EU bizottsági határozat alapján, figyelemmel a „Általános dokumentációra” (2. melléklet) és az alábbiakra:
 - o Az üzembe helyezés kezdeti engedélyezése, egy olyan technikai szabályzatgyűjtemény szerint végrehajtva, amellyel bizonyítható az átjárhatósági követelményeknek való megfelelés, „A” osztályozással.
 - o A „B” és „C” osztályozású paraméterekkel, valamint a további olyan paraméterekkel összefüggő dokumentumok, amelyek közvetlenül kapcsolódnak a vasúti hálózat átjárhatóságához.
 - o A tapasztalat visszajelzése (REX), amelyet a biztonságos integráció szempontjából hatályos követelményeknek való megfelelés bizonyításának tekintenek, és amely a 2015/1136. Európai rendelettel módosított 402/2013. sz. Európai rendeletnek megfelelő közös biztonsági módszerre épül.

Annak a tagállamnak az NSA hatósága, amelyik befogadta a kiegészítő engedélyezésre vonatkozó kérelmet, validálja a 2008/57/EK irányelv 25.3. és 25.4. cikkei szerint a technikai fájlt és további engedélyt bocsát ki a járművek üzembehelyezésére azt követően, hogy kiegészítették és ellenőrizték a megfelelő technikai fájlt.