EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.7.14.
COM(2025) 384 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megvalósítása terén elért eredményekről és az Európai Unió Vasúti Ügynökségének e tekintetben betöltött szerepéről

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megvalósítása terén elért eredményekről és az Európai Unió Vasúti Ügynökségének e tekintetben betöltött szerepéről

Bevezetés

A vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv[1] 53. cikke előírja a Bizottság számára, hogy tegyen jelentést az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megvalósítása terén az irányelv hatálybalépése óta elért eredményekről és az Európai Unió Vasúti Ügynökségének (a továbbiakban: Ügynökség) e tekintetben betöltött szerepéről.

Ez az első ilyen jelentés a 2016. június 16. és 2024. június 30. közötti időszakra vonatkozik.

Az 53. cikk (1) bekezdése továbbá kimondja, hogy a jelentésnek a VII. fejezet szerinti nyilvántartások – azaz az európai járműnyilvántartás (EVR), az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása (ERATV) és a vasúti infrastruktúra-nyilvántartás (RINF) – megvalósításának és használatának értékelését, valamint a 7. cikkben foglalt esetek (azaz az átjárhatósági műszaki előírások [ÁME-k] alkalmazása alóli mentesülés egyedi projekteket érintő esetei) elemzését is tartalmaznia kell.

Végezetül utasítja a Bizottságot, hogy elemezze az V. fejezet alkalmazását, azaz az engedélyező szerveknek, az Ügynökségnek és/vagy a nemzeti biztonsági hatóságoknak a vasúti járművek forgalomba hozataláról és a helyhez kötött vasúti berendezések üzembe helyezéséről, valamint az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszerhez (ERTMS) kapcsolódó pálya menti projektek Ügynökség általi jóváhagyásáról szóló határozatait. Az értékelések különösen az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok között a közös döntéshozatal megkönnyítése érdekében kötött együttműködési megállapodások működésére összpontosítanak.

Az Ügynökség tevékenységeinek részletes leírását, valamint a vasútbiztonság és a kölcsönös átjárhatóság terén elért eredményeket az Ügynökség által az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet[2] 35. cikkének (4) bekezdése alapján kétévente közzéteendő, a biztonságról és a kölcsönös átjárhatóságról szóló jelentések tartalmazzák.

E jelentés törekszik arra, hogy elkerülje az átfedéseket az (EU) 2016/796 rendelet 82. cikkében előírt értékeléssel és jelentéstétellel, amelynek keretében a Bizottság értékelni fogja az Ügynökség működését és azt a kettős rendszert, amelyben az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok engedélyeket, tanúsítványokat és jóváhagyásokat adnak ki.

[1] HL L 138., 2016.5.26., 44. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

[2] HL L 138., 2016.5.26., 1. o., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj.

A tagállamok három szakaszban ültették át az (EU) 2016/797 irányelvet. Az irányelv 57. cikkének (1) bekezdése szerint az e cikkben említett kötelezettségek teljesítéséhez szükséges intézkedéseket 2019. június 16-ig kellett volna elfogadni. Az 57. cikk (2) bekezdése azonban lehetővé tette a tagállamok számára, hogy a Bizottság és az Ügynökség értesítését követően ezt a határidőt 2020. június 16-ig meghosszabbítsák. A Covid19-világjárványra válaszul hozott szükséghelyzeti intézkedések keretében az átültetés új határideje 2020. október 31. lett. A Bizottság ellenőrizte az (EU) 2016/797 irányelv átültetésének módjára vonatkozó tagállami bejelentések hiánytalanságát. A hiánytalansági ellenőrzések eredményei alapján 13 kötelezettségszegési eljárás indult a közlés elmulasztása miatt. Miután a legtöbb tagállam további jogi szövegeket jelentett be, a Bizottság 2025 májusáig 13 eljárásból 12-t lezárt.

Hat tagállam esetében került sor az (EU) 2016/797 irányelv átültetésére vonatkozó megfelelőségi ellenőrzésekre, amelyekhez EU Pilot kérdőívek is kapcsolódtak, és az azokra adott válaszokat a Bizottság jelenleg is értékeli. A többi tagállamban folyamatban van a jogszabályok megfelelőségi ellenőrzése a megfelelés értékelése és annak felmérése érdekében, hogy szükség van-e EU Pilot kérdőívek kiküldésére vagy kötelezettségszegési eljárások megindítására.

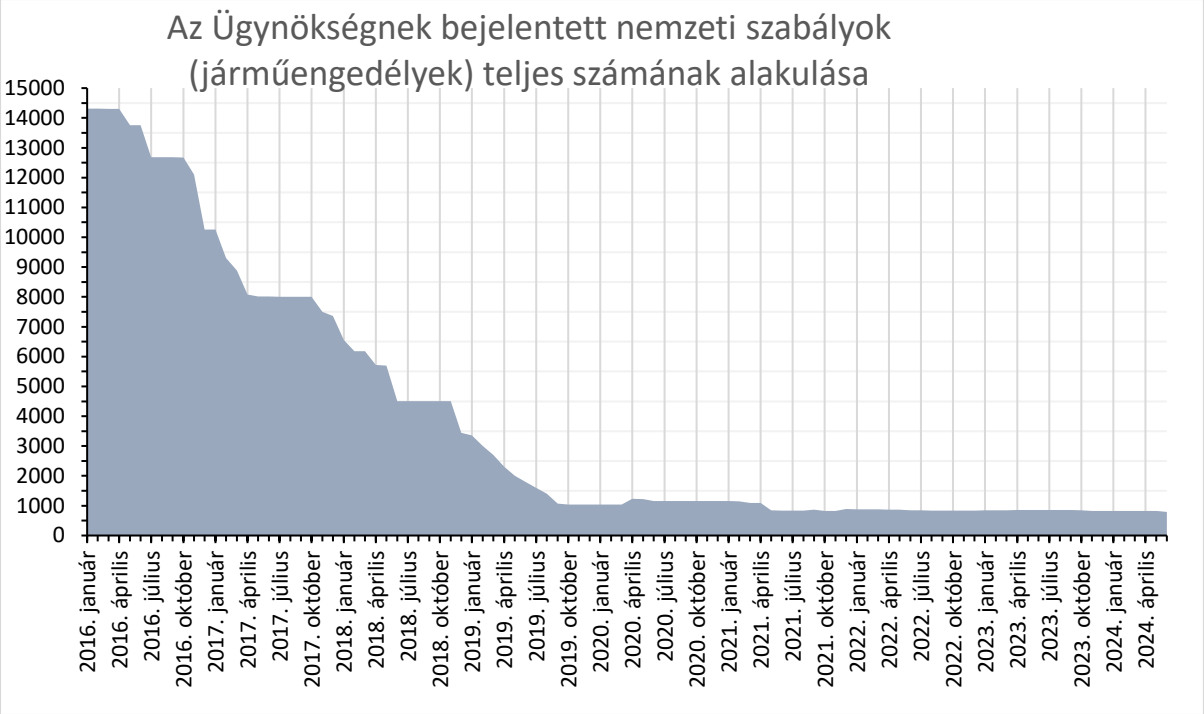
A Bizottság más munkafolyamatok keretében az átmeneti időszak végéig (2020. október 31.) széles körű konzultációkat folytatott az érintett érdekelt felekkel ezen első jelentés elkészítése céljából.

1. A nemzeti szabályok megszüntetése

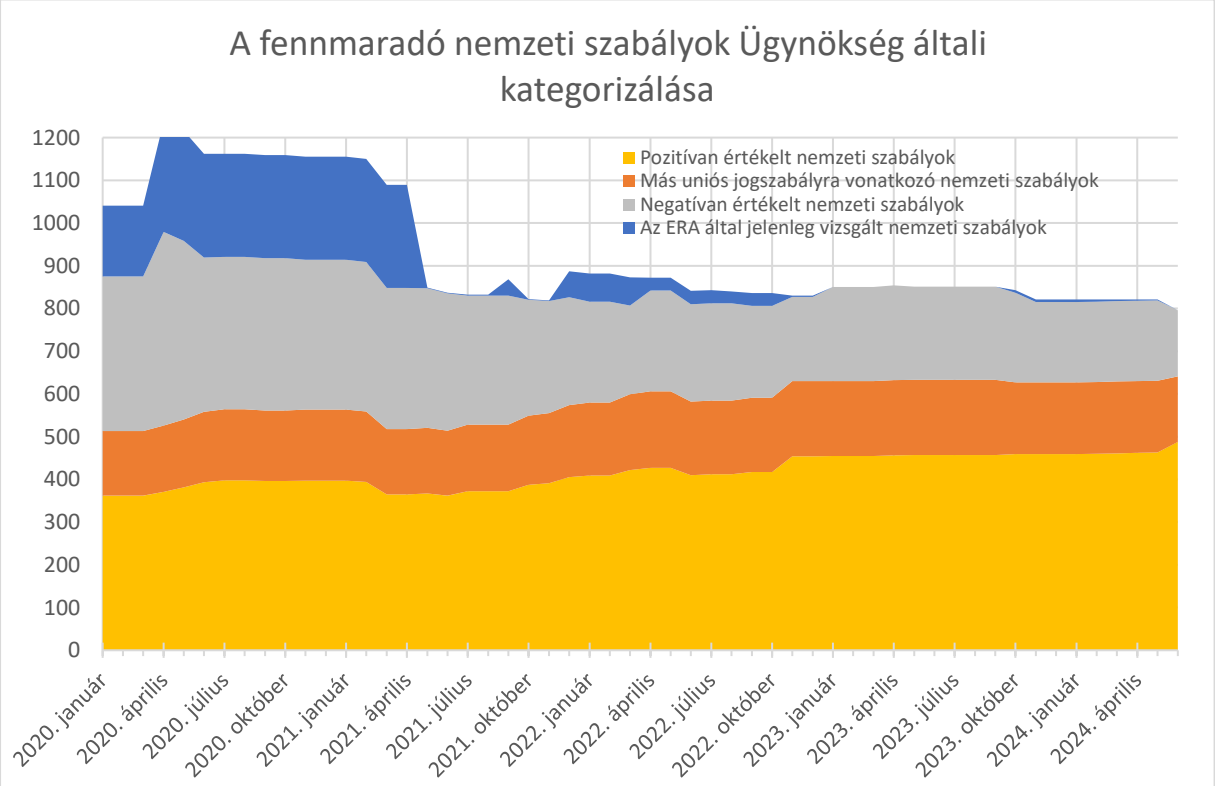
2024 júniusában az Ügynökség kiszámította, hogy az (EU) 2016/797 irányelv 14. cikke alapján még 796 nemzeti szabály volt alkalmazandó a tagállamokban – azaz olyan szabályok, amelyek a járműengedélyekre és a helyhez kötött berendezésekre vonatkoznak (korábban együttesen: nemzeti műszaki szabályok) az uniós tagállamokban – a 2016 januári 13 459 nemzeti szabályhoz képest. A járműengedélyekre vonatkozó nemzeti szabályok megszüntetése terén 2016 óta elért eredményeket az 1. ábra mutatja be, a 2020 óta történt előrehaladás további részleteit pedig a 2. ábra mutatja be. Meg kell jegyezni, hogy a nemzeti szabályok megtisztítása még gyerekcipőben jár. Ez azt jelenti, hogy egyes országok esetében az Ügynökség még mindig az (EU) 2016/797 irányelv 14. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján bejelentett szabályok első csoportját értékeli.

A nemzeti biztonsági szabályokat – amelyeket az Ügynökség egységes biztonsági tanúsítványok (SSC-k) kiállításakor figyelembe vesz – az (EU) 2016/798 irányelv[3] 8. cikke alapján be kell jelenteni a Bizottságnak és az Ügynökségnek, ezért azok nem képezik a kölcsönös átjárhatóságról szóló e jelentés tárgyát.

[3] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj).



1. ábra: A járműengedélyekre vonatkozó nemzeti szabályok megszüntetése terén 2016 januárja és 2024 júniusa között elért eredmények (EU-28, 2019 végéig az Egyesült Királyságot is beleértve; Forrás: ERA)



2. ábra: A járműengedélyekre vonatkozó nemzeti szabályok megtisztítása, valamint a fennmaradó szabályok 2020 januárja és 2024 júniusa között, EU-27 (Forrás: ERA)

2. Az ÁME-k 2023. évi felülvizsgálata

Eddig 11 ÁME elfogadására és felülvizsgálatára került sor bizottsági rendeletek és bizottsági végrehajtási rendeletek révén. Ez a három funkcionális és nyolc strukturális ÁME alkotja a vasúti alrendszerekre vonatkozó műszaki szabályozási keretet. A funkcionális ÁME-k a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra (OPE[4]), a személyszállítási szolgáltatások telematikai (azaz számítógépes) alkalmazásaira (TAP[5]) és a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira (TAF[6]) vonatkoznak. A strukturális ÁME-k az infrastruktúrára (INF[7]), az energiára (ENE[8]), a vasúti alagutak biztonságára (SRT[9]), a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségre (PRM[10]), a mozdonyokra és személyszállító járművekre (LOC&PAS[11]), a teherkocsikra (WAG[12]), a járművek által kibocsátott zajra (NOI[13]), valamint az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre (CCS[14]) terjednek ki.

---

4 A Bizottság (EU) 2019/773 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalomüzemeltetés és -irányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139I., 2019.5.27., 5. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

5 A Bizottság 454/2011/EU rendelete (2011. május 5.) a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 123., 2011.5.12. 11. o. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/454/oj).

6 A Bizottság 1305/2014/EU rendelete (2014. december 11.) az Európai Unió vasúti rendszerének a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai elnevezésű alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 62/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 356., 2014.12.12., 438. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1305/oj).

7 A Bizottság 1299/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének infrastruktúra alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1299/oj).

8 A Bizottság 1301/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének „energia” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 179. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1301/oj).

9 A Bizottság 1303/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszeréhez tartozó vasúti alagutak biztonságára vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 394. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj).

10 A Bizottság 1300/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az uniós vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 110. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

11 A Bizottság 1302/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 356., 2014.12.12., 228. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

12 A Bizottság 321/2013/EU rendelete (2013. március 13.) az Európai Unió vasúti rendszere „járművek – teherkocsik” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2006/861/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 104., 2013.4.12., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/321/oj).

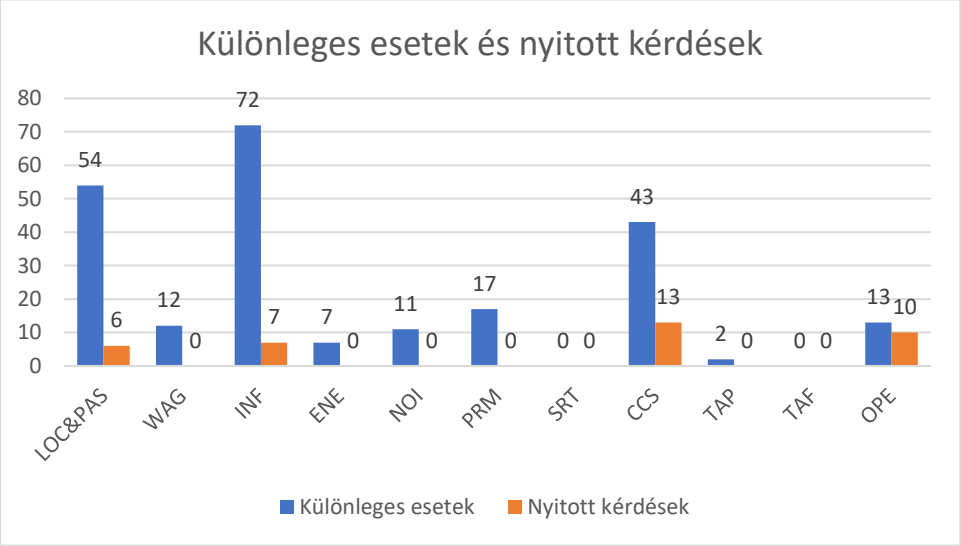
13 A Bizottság 1304/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a „járművek – zaj” alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról, a 2008/232/EK határozat módosításáról és a 2011/229/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 356., 2014.12.12., 421. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1304/oj).

14 A Bizottság (EU) 2023/1695 végrehajtási rendelete (2023. augusztus 10.) az Európai Unió vasúti rendszerének az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és az

2016 júniusa óta az ÁME-knek két jelentős felülvizsgálati ciklusa volt. Emellett az érdekelt felekkel folytatott széles körű konzultációkat követően, 2024 augusztusában az Ügynökség felkérést kapott, hogy fogalmazzon meg ajánlásokat az ÁME-k jövőbeli felülvizsgálatait illetően (felvázolva egy többéves tervet az ÁME-k következő, 2030-ig tartó felülvizsgálati ciklusaira vonatkozóan az új technológiákra vonatkozó ÁME-k elkészítése érdekében), zárja le a nyitott kérdéseket, ahol továbbra is nemzeti szabályok alkalmazandók és/vagy egészítse ki azokat a területeket, amelyeket az ÁME-k korábbi változatai nem megfelelően fedtek le.

2019-ben valamennyi ÁME felülvizsgálata megtörtént[15], hogy összhangba kerüljenek a negyedik vasúti csomaggal. Részletesebb felülvizsgálaton csak az OPE ÁME esett át.

2023-ban nyolc ÁME felülvizsgálatára került sor a magasabb szintű kölcsönös átjárhatóság elérése érdekében. Ezen túlmenően megtörtént a CCS ÁME-ről szóló bizottsági rendelet átdolgozása, valamint módosult a LOC&PAS, a WAG, az OPE, az INF, az ENE és a PRM ÁME-ről szóló bizottsági rendelet. A 3. ábra összefoglalja azokat a különleges eseteket és kérdéseket, amelyek e felülvizsgálatok után is lezáratlanok maradnak.



3. ábra: ÁME-nkénti különleges esetek és nyitott kérdések 2024. június 30-án

a. LOC&PAS, WAG, NOI és CCS ÁME

- A személyszállító kocsikra vonatkozó egyedi engedély

2023-ban a teherkocsikra vonatkozó meglévő európai szintű egységes engedélyhez hasonló rendelkezéseket fogadtak el a személyszállító kocsikra vonatkozóan is. Ezek a rendelkezések meghatározzák azokat az ÁME-követelményeket, amelyek alapján az Ügynökség a nemzeti biztonsági hatóságokkal való együttműködés nélkül is kiadhat járműengedélyeket, amennyiben nincsenek olyan további nemzeti szabályozási követelmények, amelyeket értékelni kell. Az

(EU) 2016/919 rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 222., 2023.9.8., 380. o. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

[15] Az összes ÁME-t tartalmazó időrendi táblázat megtalálható a következő internetcímen: https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/TSIs%20chronology%20table.pdf?t=1718972267. A táblázat részletesen tartalmazza azokat a bizottsági végrehajtási rendeleteket, amelyek egy vagy több ÁME-t aktualizáltak.

elektromágneses összeférhetőségre vonatkozó követelményeket a LOC&PAS ÁME-ről szóló bizottsági rendelet tartalmazza. Az elektromágneses összeférhetőségre vonatkozó követelmények további harmonizálása és az engedélyezés további egyszerűsítése érdekében a CCS ÁME-ről szóló bizottsági rendelet azt is előírja a tagállamok számára, hogy értesítsék az Ügynökséget az összes meglévő telepített pálya menti vonatérzékelő berendezésre vonatkozó előírásokról.

- A teherkocsik kisiklásának észlelése és megelőzése

A LOC&PAS és a WAG ÁME-ről szóló bizottsági rendelet további követelményekkel egészült ki a vonatkisiklást észlelő és megelőző funkciókra vonatkozóan az ilyen technológiával felszerelt járművek esetében. Ez hozzájárul a vasúti rendszer biztonságának növeléséhez, mivel megelőzi vagy enyhíti a járművek kisiklásának következményeit.

- Zajhatárértékek és a műanyag féktuskók értékelése a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem szintjén

A NOI ÁME-ről szóló bizottsági rendelet határértékeket alkalmaz a vonat állóhelyzeti, indulási és elhaladási üzemmódjaiból származó, valamint a vezetőfülke belsejében lévő zajra. A 2002/49/EK irányelvben[16] foglaltak szerint a műanyag féktuskók akusztikai teljesítményének értékelésére szolgáló módszerek is meghatározásra kerültek a zajkibocsátás további csökkentése érdekében.

- A CCS ÁME specifikációmódosításainak kezelésére vonatkozó keret (hibák kijavítása, egységes előíráscsomag biztosítása, teljes körű teljesítés biztosítása)

A harmonizáció és az európai ellenőrző-irányító és jelzőrendszeren keresztüli kölcsönös átjárhatóság további előmozdítása érdekében a CCS ÁME-ről szóló bizottsági rendelet különleges átmeneti rendelkezéseket vezetett be a hibák kijavítására vonatkozóan. A verziókezelés mellett bevezetésre került az egységes előíráscsomag biztosításának elve, beleértve a meglévő magasabb verziókra való frissítéseket is. Ezenkívül a CCS ÁME esetében megszűnt a csak részleges teljesítés lehetősége, és annak helyébe különleges átmeneti rendelkezések léptek.

- A CCS ÁME fejlesztései (ATO, FRMCS- és DAC-készenlét) és a rendszerverziók

A vasút további digitalizációja érdekében a CCS ÁME-ről szóló bizottsági rendelet kiegészült az automatikus vonatüzemeltetésre (ATO) vonatkozó meglévő előírásokkal, valamint a jövőbeni vasúti mobilhírközlő rendszerre (FRMCS) vonatkozó interfész-előírásokkal. Az átmeneti időszak alatti megfelelés érdekében további követelmények is meghatározásra kerültek a jövőben rendelkezésre álló előírások gyorsabb integrációjának előkészítése céljából (az FRMCS-re vonatkozó teljes körű előíráscsomag, a digitális automatikus kapcsolókészülékre [DAC] vonatkozó előírások).

b. OPE ÁME

[16] Az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelve (2002. június 25.) a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről (HL L 189., 2002.7.18., 12. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj).

- A kommunikáció digitalizálása

Meghatározásra kerültek a pályahálózat-működtetők és a vasúti társaságok közötti kommunikáció digitális eszközei, azaz az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzése, az útvonalkönyvek és az utasításgyűjtemény. Az OPE ÁME-ről szóló bizottsági rendelet a kapcsolódó végrehajtási határidőket is meghatározza.

2024 augusztusában az Ügynökség felkérést kapott, hogy pontosítsa tovább az egyéb kommunikációs tevékenységek digitális eszközeit. Addig is a TAP és a TAF ÁME 2025-re tervezett felülvizsgálata meghatározza a kapacitásgazdálkodással, a forgalomirányítással és a vonatok előkészítésével kapcsolatos kommunikáció digitális eszközeit is.

- Az egységes európai vonatbefolyásoló rendszer (ETCS) üzemeltetési szabályai, jelzőtáblái és európai utasításai

További harmonizációra került sor a 2. ETCS-szintű és a 3. ETCS-szintű rádióalapú, a B. osztályú és pálya menti jelzésekkel való átfedés nélküli üzemeltetéshez kapcsolódó üzemeltetési szabályok tekintetében. A módosítások új üzemeltetési szabályokat, valamint a meglévőket kiegészítő egyéb szabályokat vezettek be.

Szoros együttműködés alakult ki az érintett szabványügyi csoportokkal a harmonizált jelzőtáblákkal kapcsolatban (a meglévők optimalizálása és további új jelzőtáblák). A további harmonizált jelzőtáblák bekerültek az OPE ÁME vonatkozó üzemeltetési szabályaiba, jelezve, hogy hol nincsenek még meghatározva jelzőtáblák.

Az európai utasítás az ágazat igényeire reagálva módosult.

c. INF és ENE ÁME

- Infrastruktúra

A helyhez kötött berendezésekre vonatkozó ÁME-k (különösen az ENE és az INF) hatálya kibővült. Olyan korszerűsítések végrehajtása esetén, amelyekre meghatározott teljesítménykritérium vonatkozik, a korszerűsítési terv földrajzi területén belül most már teljes mértékben meg kell felelni ezeknek az ÁME-knek. A korábbi megfelelési kötelezettség esetében, amely csak részleges volt, nem ez volt a helyzet. A szóban forgó intézkedés célja, hogy felgyorsítsa a vasúti infrastruktúra ÁME-knek való megfelelését, és hozzájáruljon a vasúti hálózatok kölcsönös átjárhatóságának javításához, hogy ezáltal elkerülhetők legyenek a vonatok üzemeltetését nehezítő továbbgyűrűző hatások.

Az ENE ÁME kiegészült a hajtóakkumulátorok töltését lehetővé tevő és a több áramszedő használatára vonatkozó egyéb rendelkezésekkel.

d. PRM ÁME

2023-ban újra bevezették azt a követelményt, hogy a bejelentett szervezeteknek helyszíni látogatásokat kell tenniük az infrastruktúra-alrendszerek ellenőrzése érdekében, hogy biztosítható legyen a PRM ÁME megfelelően végrehajtása.

A PRM ÁME-ről szóló bizottsági rendeletben meghatározott üzemeltetési szabályok szintén módosultak, például, ha egy szolgáltatást csak a vonat egy olyan részén nyújtanak, amely a kerekesszéket használók számára nem hozzáférhető, azt a kerekesszékek számára kialakított

helyen kell biztosítani minden további díj nélkül, kivéve, ha a szolgáltatást nem lehet ezen a helyen nyújtani. A jármű alrendszerek esetében a vonaton kívüli ajtónyitási jelzés alternatívájaként bevezetésre került az ajtónyitásra figyelmeztető hangjelzés. Egy másik újítás az ajtózárási jelzéstől való eltekintés lehetősége, ha olyan alternatív megoldások (pl. fényfüggönyök, érzékeny peremek) állnak rendelkezésre, amelyek csökkenti az utasok és a vonatszemélyzet sérülésének kockázatát.

A szöveg kiegészült a vonattal szállítható szabványos kerekesszék fogalommeghatározásával is. Ez leírja a kerekesszék olyan jellemzőit, amelyek lehetővé teszik a kerekesszékesek számára tervezett járművek valamennyi elemének teljes körű használatát.

e. Kombinált szállítás

A kombinált szállítással[17] kapcsolatban több ÁME módosult. Ezek a módosítások, amelyek megkönnyítik a vonalaknak (INF ÁME) az (EU) 2019/777 bizottsági végrehajtási rendelet[18] szerinti kodifikálását, valamint a kocsik és az intermodális rakodási egységek kodifikálását, közös harmonizált szabályokat állapítanak meg a kombinált szállítás működtetésére vonatkozóan.

A WAG ÁME-ről szóló bizottsági rendelet általános követelményt tartalmaz az intermodális rakodási egységeket rögzítő eszközökre vonatkozóan annak biztosítása érdekében, hogy azok a szállítás során megfelelően legyenek rögzítve a veszteségek vagy károk megelőzése céljából.

Az OPE ÁME-ről szóló bizottsági rendelet kiegészült az útvonallal való összeegyeztethetőség ellenőrzésére vonatkozó szabályokkal és a kapcsolódó üzemeltetési szabályokkal annak biztosítása érdekében, hogy a kombinált szállítási műveletek biztonságosan és hatékonyan menjenek végbe.

Összességében a módosítások célja a kombinált szállítás megkönnyítése a vonalak, kocsik és intermodális rakodási egységek kodifikálására, valamint a kombinált szállítás működtetésére vonatkozó átlátható szabályok és követelmények előírásával. Ez hozzá fog járulni a kombinált szállítás működési hatékonyságának és biztonságának javításához, valamint az üzemeltetők adminisztratív terheinek csökkentéséhez.

3. A TAP és a TAF ÁME-ben meghatározott funkciók megvalósítása

A vasúti telematikai alkalmazások bevezetése kulcsfontosságú a papírmentes vasúti közlekedés megvalósításához.

A TAF és a TAP ÁME felülvizsgálatát 2025-ben kell befejezni. Ez biztosítja az árufuvarozási szolgáltatások és a személyszállítási szolgáltatások közös elemeinek összehangolását a

---

[17] A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/106).

[18] A Bizottság (EU) 2019/777 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól és a 2014/880/EU végrehajtási határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139I., 2019.5.27., 312. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/oj).

telematikai ÁME-ről szóló egyetlen rendelet keretében, amely támogatni fogja az adatmegosztást a következők tekintetében:

1. kapacitásgazdálkodás és forgalomirányítás, valamint a vonatok előkészítése;
2. a teherkocsik és rakományuk kezelése;
3. vasúti menetjegy-értékesítés és utastájékoztatás.

További cél az Ügynökség telematikai rendszerekért felelős hatóságként betöltött szerepének megerősítése, valamint a telematikai ÁME-ről szóló jövőbeli rendelet végrehajtásának lehetővé tétele végrehajtási határidők, valamint az Ügynökség által felügyelt nyomonkövetési és megfelelőség-értékelési keret alkalmazása révén.

A jogilag kötelező érvényű végrehajtási határidők bevezetéséig a főtervek szolgálnak a telematikai funkciók ágazati szintű megvalósításának alapjául. A TAP ÁME[19] és a TAF ÁME[20] 2013-ban kiadott főterve szerint a végrehajtást a fenti 3. pont tekintetében 2020-ig, az 1. és 2. pont tekintetében pedig 2021-ig kell befejezni.

Az (EU) 2016/796 rendelet 23. cikke előírja az Ügynökség számára, hogy segítse a Bizottságot a telematikai alkalmazásokra vonatkozó előírások alkalmazásának nyomon követésében. Ennek megfelelően az Ügynökség éves jelentést állít össze és tesz közzé a TAP és a TAF ÁME-ről szóló bizottsági rendeletben meghatározott funkciók megvalósítása terén elért eredményekről. E jelentéshez kapcsolódóan a kapacitásgazdálkodással és a forgalomirányítással kapcsolatos legfontosabb funkciók megvalósításának nyomon követését az 1. táblázat mutatja be. A pályahálózat-működtetőkre (PM-ek), az árufuvarozó vasúti társaságokra (F-RU-k) és a személyszállító vasúti társaságokra (P-RU-k) vonatkozó végrehajtási adatai az Ügynökségnek a TAF és a TAP ÁME végrehajtásáról szóló 2023. évi helyzetjelentéseiből[21] származnak.

Az alkalmazandó TAF/TAP ÁME főterve szerint a kapacitásgazdálkodást támogató funkciókra vonatkozó célmegvalósítási mérföldkő a PM-ek és az F-RU-k esetében 2017, a P-RU-k esetében pedig 2018 volt.

1. táblázat: A kapacitásgazdálkodással és a forgalomirányítással kapcsolatos kulcsfontosságú funkciók megvalósítása

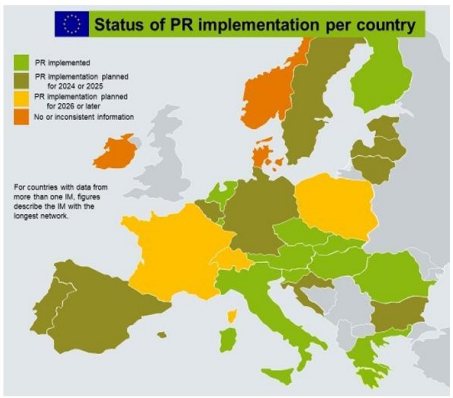
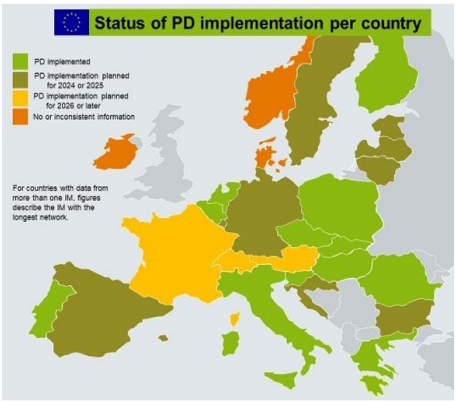
A megvalósítás állását országonként bemutató összes térképre vonatkozó jelmagyarázat: i. zöld – megvalósult, ii. sötétzöld – 2024-re vagy 2025-re tervezett megvalósítás, iii. sárga – 2026-ra vagy később tervezett megvalósítás, iv. piros – nincs vagy ellentmondásos információ. Az egynél több PM-től származó adatokkal rendelkező országok esetében az adatok a leghosszabb hálózattal rendelkező PM-re vonatkoznak.

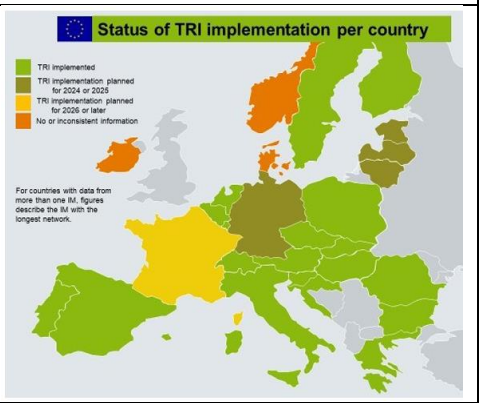
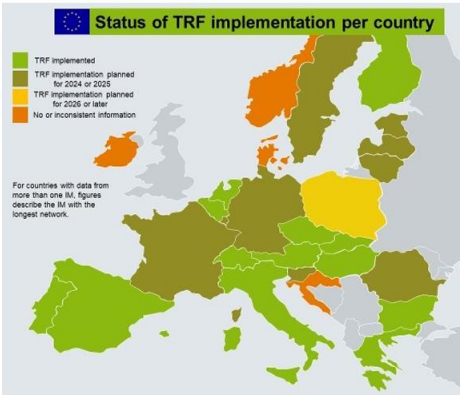
---

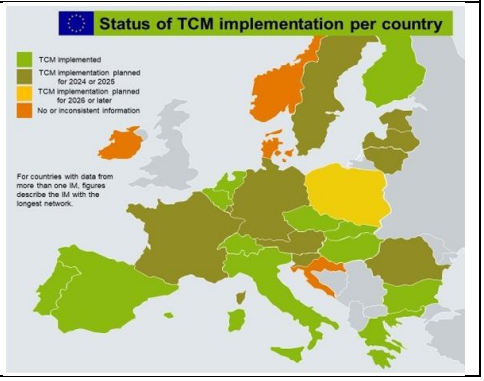
19 https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/tap_master_plan_delivery_en_0.pdf.

20 https://www.era.europa.eu/system/files/2022-11/taf_tsi_master_plan_en_0.pdf.

21 Az Ügynökség 2023. évi helyzetjelentései a TAF/TAP ÁME végrehajtásáról: https://www.era.europa.eu/system/files/2024-11/agency_s%202023%20report%20era-rep-114-impl-2023%20on%20taf%20tsi%20implementation%20-%20di.pdf.

	A megvalósítás állása	Megvalósítási előrejelzés a PM-ek esetében
	Kapacitásgazdálkodás	
Menetvonal-kérelem (PR)	PM: 43 %-ban megvalósult RU-F: 35 %-ban megvalósult RU-P: 41 %-ban megvalósult	
Menetvonal-részletek (PD)	PM: 51 %-ban megvalósult RU-F: 43 %-ban megvalósult RU-P: 47 %-ban megvalósult	

	A megvalósítás állása	Végrehajtási előrejelzés
	Forgalomirányítás	
Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok (TRI)	PM: 61 %-ban megvalósult RU-F: 51 %-ban megvalósult RU-P: 56 %-ban megvalósult	
Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés (TRF)	PM: 49 %-ban megvalósult RU-F: 38 %-ban megvalósult RU-P: 40 %-ban megvalósult	

	A megvalósítás állása	Végrehajtási előrejelzés
Forgalomirányítás		
Vonatösszeállítás (TCM)	PM: 53 %-ban megvalósult RU-F: 48 %-ban megvalósult RU-P: 48 %-ban megvalósult	

Bár a rendszerszintű késedelmek befolyásolták a megvalósítást, hangsúlyozni kell, hogy a PM-eknek az Ügynökség 2022. évi felmérésében összegyűjtött kötelezettségvállalásai rávilágítanak arra, hogy a kapacitásgazdálkodást és a forgalomirányítást támogató funkciók többségét 2024-ben és 2025-ben, azaz a 2026-os menetrendi időszak előtt kellett megvalósítani és befejezni.

4. A nyilvántartások (EVR, ERATV, RINF) megvalósítása

a. EVR

Az (EU) 2016/797 irányelv 47. cikke külön járműnyilvántartásokat vezetett be annak biztosítása érdekében, hogy az egységes európai vasúti térségben üzemeltetett vasúti járművek nyomon követhetők legyenek és előtörténetüket rögzíteni lehessen. Az irányelv előírja, hogy minden tagállamnak nemzeti járműnyilvántartást kell vezetnie, és azt hozzáférhetővé kell tennie az érintett érdekelt felek, köztük az Ügynökség számára. Az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozat[22] meghatározza az európai központi virtuális járműnyilvántartást (ECVVR) felváltó európai járműnyilvántartásra (EVR) vonatkozó előírásokat. Ez azt jelenti, hogy az Ügynökség által működtetett közös kereső- és fordítóprogramon keresztül hozzáférhetővé tett decentralizált nemzeti járműnyilvántartások helyett mostantól az Ügynökség központilag tárolja a gépjármű-nyilvántartási adatokat. Ez a megoldás számos előnnyel jár, mivel csökkenti a technikai bonyolultságot és az adminisztratív terheket. Ugyanakkor a duplikált bejegyzések törlésével javítja az adatok elérhetőségét és minőségét.

Az EVR 2021 novemberében vált teljesen működőképessé. 2024. június 25-ig a 25 érintett tagállamból 17[23] és Norvégia tért át az ECVVR-ről a központilag kezelt EVR-rendszerre. Franciaország az EVR-t használja, de adatait nem központilag tárolják. Ezt szem előtt tartva, az ügymenet-folytonosság biztosítása érdekében az ECVVR rendszeres használatban marad

[22] A Bizottság (EU) 2018/1614 végrehajtási határozata (2018. október 25.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 47. cikkében említett járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások megállapításáról, valamint a 2007/756/EK bizottsági határozat módosításáról és hatályon kívül helyezéséről (HL L 268., 2018.10.26., 53. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

[23] Belgium, Bulgária, Csehország, Görögország, Olaszország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Hollandia, Ausztria, Lengyelország, Portugália, Románia, Szlovénia, Szlovákia, Finnország és Svédország.

mindaddig, amíg az adatmigráció be nem fejeződik. Az ECVVR/EVR összesen több mint 1,2 millió járművet (beleértve az érvényes, felfüggesztett és visszavont járműveket) tartalmaz.

A 2. táblázat áttekintést nyújt az ECVVR/EVR-ben nyilvántartott érvényes/aktív státuszú járművekről járműtípusonként (2024 júniusában lekérdezett adatok). Az ECVVR/EVR-ben szereplő járművek várhatóan a járművek legalább 80 %-át fogják kitenni.

2. táblázat: Az ECVVR/EVR-ben érvényes regisztrációval nyilvántartott járművek (2024. június)

Jármű-kategória	**Járművek száma (érvényes regisztráció)**
Vontató járművek – Dízelmozdony	11 287
Vontató járművek – Dízel tolatókocsi	6 108
Vontató járművek – Villanymozdony	14 623
Vontató járművek – Elektromos tolatókocsi	602
Vontató járművek – Dízel többrészes egység	17 285
Vontató járművek – Elektromos többrészes egység (nagy sebességű kivételével)	58 982
Vontató járművek – Elektromos többrészes egység (nagy sebességű)	13 487
Vontató járművek – Vegyes	6 895
Vontató járművek – Speciális jármű	18 316
Vontató járművek – Speciális vontatott kocsi	2 540
Kocsi	637 260
Vontatott személyszállító járművek – Belföldi forgalmú kocsik	30 855
Vontatott személyszállító járművek – Klimatizált és nyomásálló szekrényű kocsik	4 834
Vontatott személyszállító járművek – Szervizkocsik	10 371
Mindösszesen	**833 445**

Forrás: ECVVR/EVR

Más ügynökségi nyilvántartásokhoz hasonlóan az adatok megbízhatósága attól függ, hogy a szolgáltatott információk mennyire pontosak, teljesek és naprakészek. Ez különösen fontos a több nyilvántartásból származó információk összekapcsolásakor/összevetésekor.

b. ERATV

Az (EU) 2016/797 irányelv 48. cikke értelmében az ERATV-nyilvántartás[24] tartalmazza az engedélyezett járműtípusokra vonatkozó adatokat. Az ERATV-re vonatkozó közös műszaki előírásokat az engedélyezett vasútijármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló

[24] https://eratv.era.europa.eu/eratv.

2011/665/EU[25] bizottsági végrehajtási határozat határozza meg. Az Ügynökség által üzemeltetett ERATV 2013 januárja óta működik. Az ERATV adatai azt követően válnak nyilvánosan hozzáférhetővé, hogy azokat az engedélyező szerv (a nemzeti szabályozó hatóságok vagy az Ügynökség) benyújtotta.

Az ERATV más nyilvántartásokkal és adatbázisokkal, különösen az EVR-rel (e jelentés 4.a. szakasza) és a RINF-fel (e jelentés 4.c. szakasza) együtt használandó. Ha egy járművet bejegyeznek valamely járműnyilvántartásba, fel kell tüntetni azon engedélyezett járműtípusnak (illetve változatnak vagy kivitelnek) az ERATV-ben szereplő azonosítóját (típusazonosító), amely követelményeinek a jármű megfelel, ha rendelkezésre áll. Ez a típusazonosító lehetővé teszi a jármű műszaki jellemzőinek az ERATV-ből való lekérdezését.

Az ERATV több mint 6 000 típusengedélyt tartalmaz. Más ügynökségi nyilvántartásokhoz hasonlóan az adatok megbízhatósága attól függ, hogy a szolgáltatott információk mennyire naprakészek és teljesek. Az Ügynökség nem felelős a benyújtott és az ERATV-ben közzétett információkért. Az adatok minősége várhatóan magas lesz, mivel a járműengedélyezési eljárások során ellenőrzik a megadott adatokat.

c. Vasúti infrastruktúra-nyilvántartás (RINF)

A RINF fő célja, hogy referencia-adatbázis formájában elérhetővé tegye az uniós vasúti infrastruktúra-hálózat jellemzőit. Így a RINF az európai vasúti hálózatok jellemzőinek és képességeinek leírására szolgáló fő informatikai eszköz. A RINF-et az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikke határozza meg, és az (EU) 2019/777 bizottsági végrehajtási rendelet[26] szabályozza. Az e nyilvántartás mögött álló, számítógépes közös felhasználói felület (CUI), amely leegyszerűsíti az infrastruktúra-adatok lekérdezését, 2015 márciusa óta nyilvánosan hozzáférhető[27].

2024 elejére a tagállami[28] vasúti hálózatok mintegy 92 %-a esetében legalább egy műszaki paramétert rögzítettek az adatbázisba. 2021. január 1-je óta bizonyos paraméterek kötelezőek a vonalszakaszok és az üzemeltetési pontok vonatkozásában; ezek jelenleg 78 %-ban, illetve 83 %-ban teljesek.

Más adatbázisokhoz hasonlóan a hasznosság az adatbázisban szereplő adatok teljességén alapul.

---

[25] A Bizottság végrehajtási határozata (2011. október 4.) az engedélyezett vasútijármű-típusok európai nyilvántartásáról (HL L 264., 2011.10.8., 32. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/665/oj).

[26] A Bizottság (EU) 2019/777 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól és a 2014/880/EU végrehajtási határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139I., 2019.5.27., 312. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/oj).

[27] https://data-interop.era.europa.eu.

[28] EU-27, Írország kivételével, Az Európai Unió Vasúti Ügynöksége, *Report on railway safety and interoperability in the EU 2024* (Jelentés a vasútbiztonságról és a kölcsönös átjárhatóságról az EU-ban, 2024), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2024., https://data.europa.eu/doi/10.2821/64343.

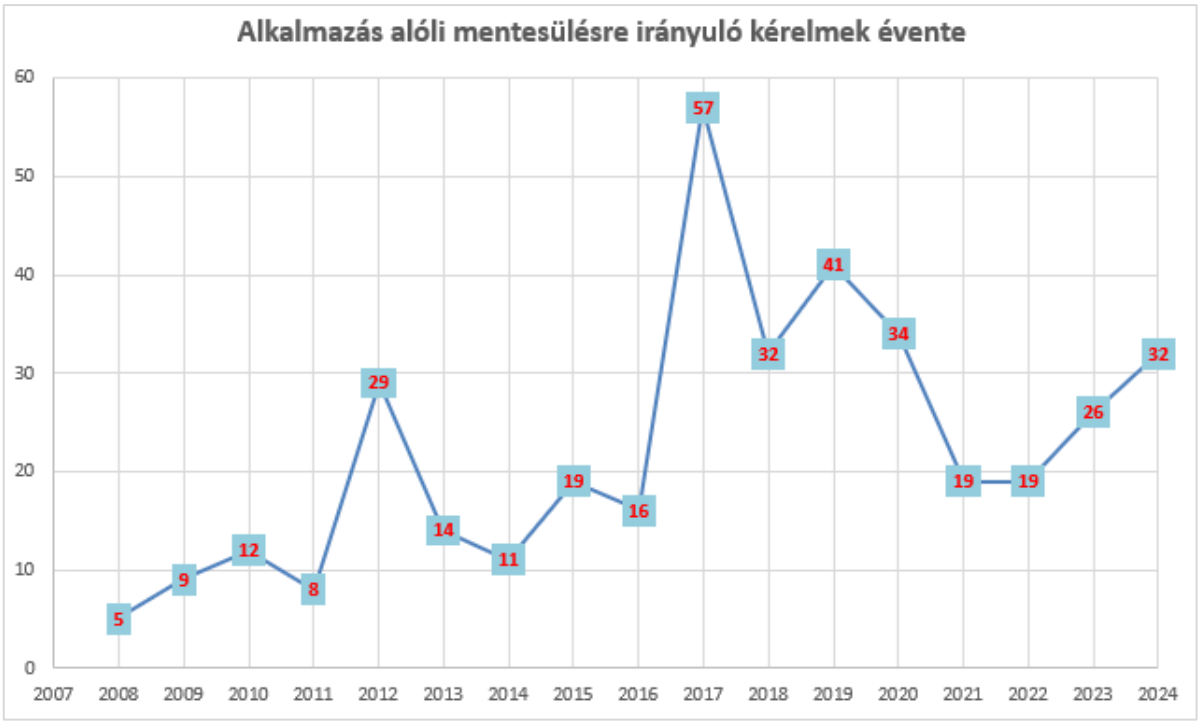
A RINF adatainak megbízhatósága a PM-ek felelősségi körébe tartozó bemeneti adatok pontosságától függ. Ez a pontosság változónak bizonyult. A pontosság elengedhetetlen az adatbázis eredményességéhez (a beruházások megtérülése), valamint ahhoz, hogy a vasúti társaságok teljesítsék kötelezettségeiket, például a járművek és az útvonalak összeegyeztethetőségének ellenőrzése és az útvonalkönyvek összeállítása tekintetében.

5. Az ÁME-k alkalmazása alóli mentesülés esetei

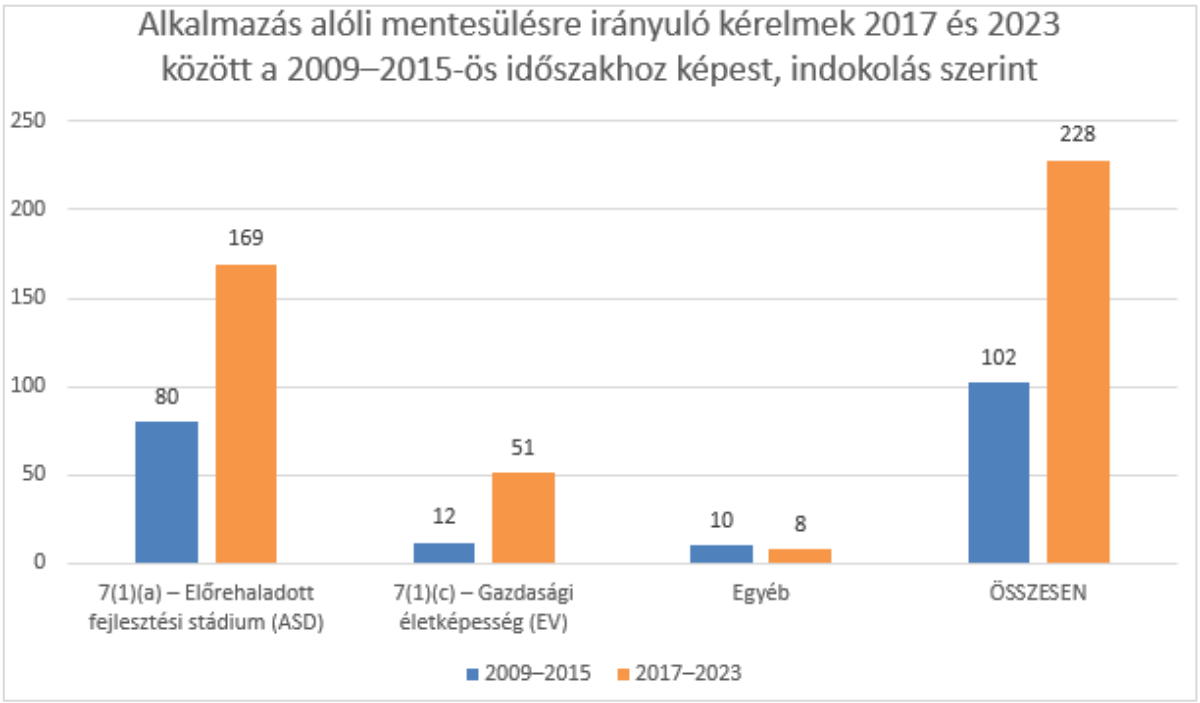
2016. június 16. és 2024. június 30. között 273 kérelem érkezett a Bizottsághoz az uniós tagállamoktól[29] és Norvégiától az ÁME rendelkezéseinek alkalmazása alóli mentesüléssel kapcsolatban. Az 1. ábra ezen ügyek éves megoszlását mutatja be. Az (EU) 2016/797 irányelv elfogadását megelőző hét (teljes naptári) évben, azaz 2009 és 2015 között 102 alkalmazás alóli mentesülésre irányuló kérelem érkezett. Az elfogadás óta eltelt hét (teljes naptári) évben ez a szám több mint kétszeresére nőtt: 2017 és 2023 között 228 alkalmazás alóli mentesülésre irányuló kérelmet nyújtottak be. Ugyanebben az időszakban az indoklásképpen az előrehaladott fejlesztési stádiumra (ASD) hivatkozó kérelmek száma is több mint megkétszereződött (80-ról 169-re), míg a gazdasági életképesség alapján indokolt kérelmek száma megnégyszereződött (12-ről 51-re – lásd: 4. ábra). Ezenkívül ugyanebben az időszakban hatszorosára nőtt a CCS ÁME-vel kapcsolatos kérelmek száma (25-ről 163-ra) (5. ábra). Ezek a növekedések a bizottsági szolgálatok és az Ügynökség munkaterhének jelentős növekedéséhez vezettek a bizottsági végrehajtási határozatokkal összefüggésben gazdasági életképességre hivatkozó kérelmek és megkeresések feldolgozása kapcsán.

Az (EU) 2016/797 irányelv elfogadása óta az esetek többsége a CCS ÁME komponenseinek alkalmazása alóli mentesülést érintette (6. ábra). A CCS-sel kapcsolatos kérelmek és az előrehaladott fejlesztési stádiummal indokolt kérelmek (7. ábra) teljes számának növekedése 2017-ben, 2019-ben és 2024-ben tetőzött. Ez egybeesik a negyedik vasúti csomag 2016. évi, valamint az ÁME-kre vonatkozó főbb csomagok 2019. évi és 2023. évi elfogadásával. Az alkalmazás alóli mentesülésre irányuló kérelmek tagállamonként (8. ábra) eltérőek, ami csak részben tudható be a nemzeti vasúthálózatok eltérő méretének.

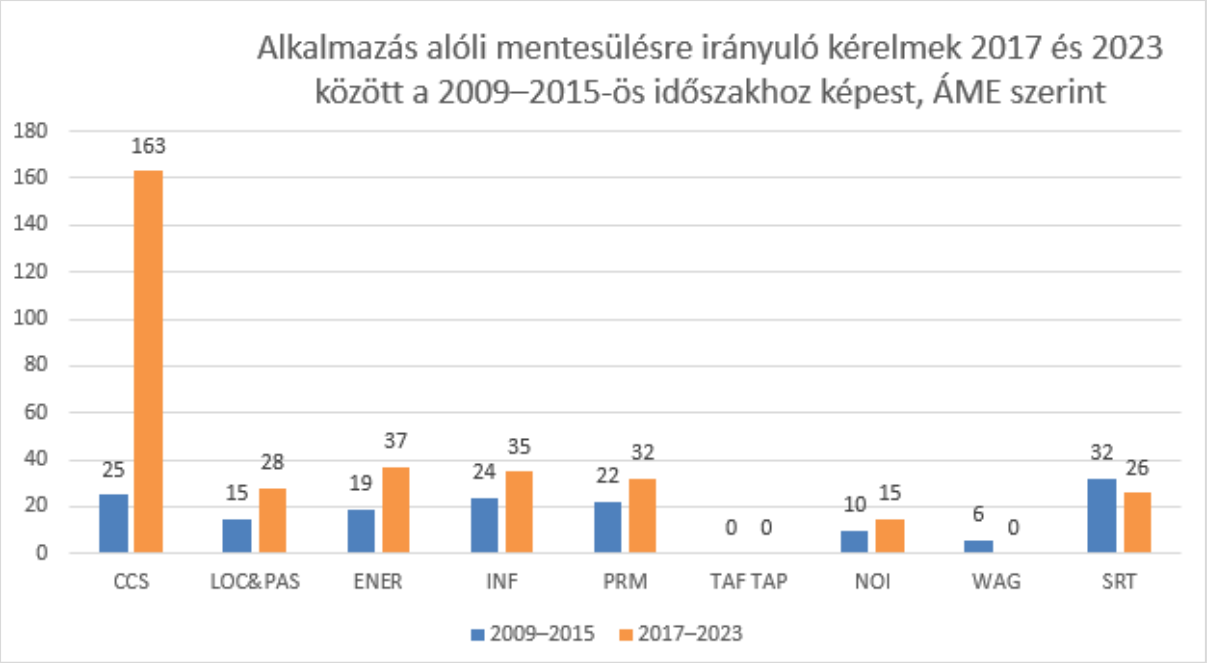
[29] 2021-ig az Egyesült Királyságot is beleértve. Az ábrák a teljes 2016-os évre vonatkozó számokat mutatják; az alkalmazás alóli mentesülésre irányuló 16 kérelem közül hármat a negyedik vasúti csomag hatálybalépése előtt nyújtottak be.



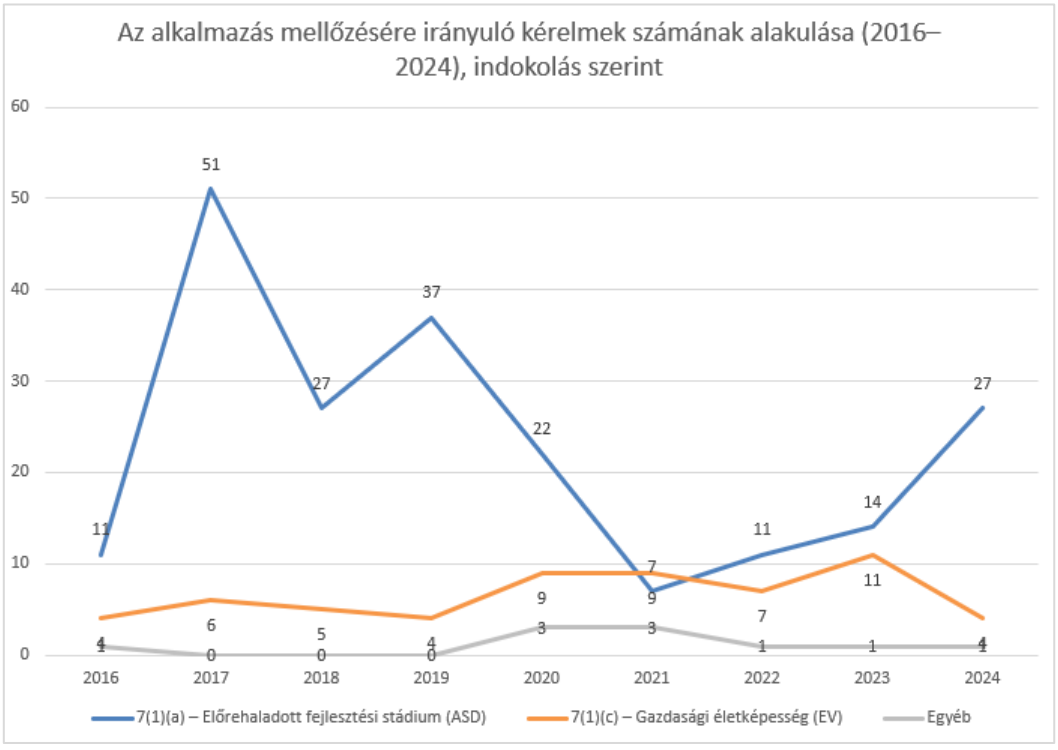
4. ábra: Alkalmazás alóli mentesülésre irányuló kérelmek évente (2016–2024, ahol a 2024. évnél a június 30-ig benyújtott kérelmek szerepelnek)



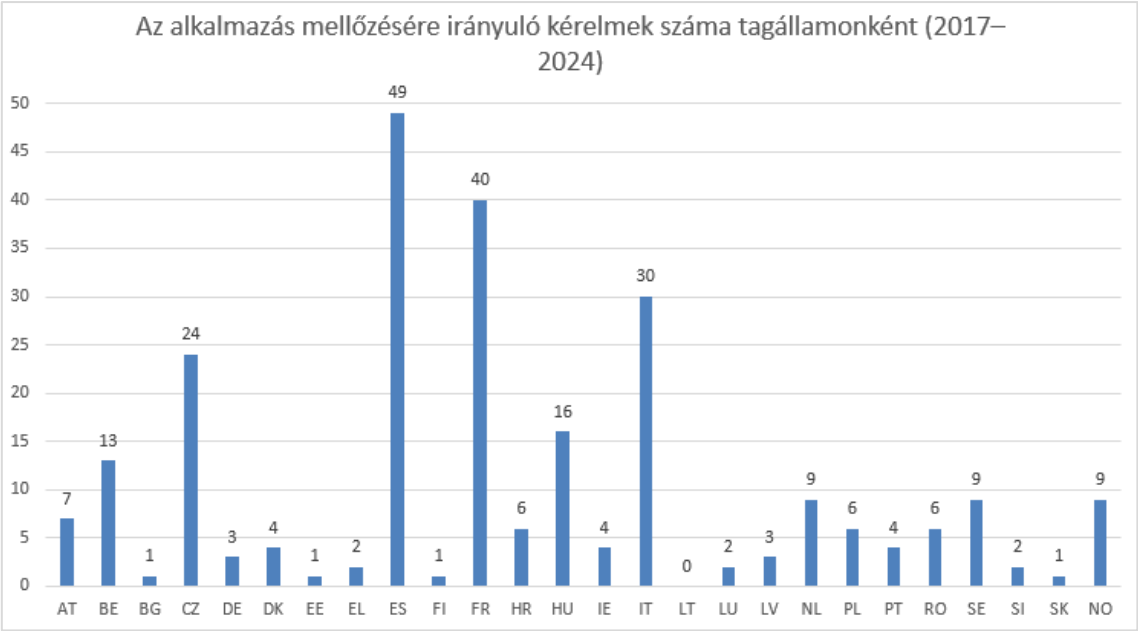
5. ábra: Alkalmazás alóli mentesülésre irányuló kérelmek 2017–2023 között a 2009–2015-ös időszakhoz képest, indokolás szerint



6. ábra: Alkalmazás alóli mentesülésre irányuló kérelmek 2017–2023 között a 2009–2015-ös időszakhoz képest, ÁME szerint



7. ábra: Alkalmazás alóli mentesülésre irányuló kérelmek ÁME-k szerint és évente (2016–2024, ahol a 2024. évnél a június 30-ig benyújtott kérelmek szerepelnek)



8. ábra: Alkalmazás alóli mentesülésre irányuló kérelmek a 27 uniós tagállam és Norvégia esetében (2017–2024, ahol a 2024. évnél a június 30-ig benyújtott kérelmek szerepelnek).

6. Az Európai Unió Vasúti Ügynökségének (ERA) határozatai: járműtípusok és járművek forgalomba hozatalának engedélyezése, az ERTMS-hez kapcsolódó pálya menti berendezések jóváhagyása

A negyedik vasúti csomag hatálybalépésekor az Ügynökség hatáskörébe került a vasúti járművek forgalomba hozatalának engedélyezése. Ez elsősorban a mozdonyokat, személyszállító kocsikat és teherkocsikat érinti. Mozdonyok és személyszállító vonatok esetében a kérelmezőknek az Ügynökségtől kell engedélyt kérniük, ha az alkalmazási terület egynél több tagállamra terjed ki. Ha a jármű alkalmazási területe egyetlen tagállamra korlátozódik, a kérelmezők választhatnak, hogy az Ügynökséghez vagy az adott nemzeti vasúti hatósághoz nyújtanak be kérelmet.

2024. június 30-ig 7 825 járműengedély iránti kérelem érkezett az Ügynökséghez, köztük 872 típusengedély iránti kérelem és 6 953 típusmegfelelőségi engedély iránti kérelem (3. táblázat). Ezek a számok 198 előzetes kötelezettségvállalás iránti kérelmet tartalmaznak (ebből 11 típusmegfelelőségi engedélyhez, 187 pedig típusengedélyhez kapcsolódik). A csak egy tagállamban használt járművek esetében a legtöbb kérelmező továbbra is úgy dönt, hogy a nemzeti hatósághoz folyamodik engedélyért, egyes kérelmezők azonban egyszerűen az Ügynökséget veszik igénybe, így az alkalmazási területtől függetlenül minden engedély esetében teljes mértékben kihasználják az egyablakos rendszer előnyeit.

3. táblázat: Az ERA és a nemzeti biztonsági hatóságok által 2019 júniusa és 2024 júniusa között feldolgozott járműengedély-kérelmek száma (Forrás: egyablakos információs és kommunikációs rendszer)

	ERA		Nemzeti biztonsági hatóság	
	Engedélyezési kérelmek száma	**Előzetes kötelezettségvállalás iránti kérelmek száma**	**Engedélyezési kérelmek száma**	**Előzetes kötelezettségvállalás iránti kérelmek száma**
Típusmegfelelőségi engedély	6 942	11	4 383	13
Típusengedélyek	685	187	1 174	235
Összesen	**7 627**	**198**	**5 557**	**248**
	7 825		**5 805**	

7. A nemzeti biztonsági hatóság határozatai: helyhez kötött berendezések, köztük az ERTMS-hez kapcsolódó pálya menti berendezések üzembe helyezésének engedélyezése

A nemzeti biztonsági hatóságok felelősek a helyhez kötött létesítmények (infrastruktúra-, energia- és pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek) üzembe helyezésének engedélyezéséért. Az ERTMS-hez kapcsolódó pálya menti berendezésekre vonatkozó ajánlati felhívások kiírása előtt azonban az Ügynökség az ERTMS-hez kapcsolódó pálya menti berendezések jóváhagyási eljárásának keretében ellenőrzi, hogy a vizsgált műszaki megoldások teljes mértékben megfelelnek-e a vonatkozó ÁME-knek, és ezáltal teljes mértékben kölcsönösen átjárhatók-e.

2024 júniusában 125 kérelem volt folyamatban. 2019 óta 19 jóváhagyást adtak ki. A kérelmek 65 %-a az egységes európai vonatbefolyásoló rendszerhez (ETCS), 26 %-a pedig a páneurópai vasúti digitális nyalábolt rendszer (GSM-R) berendezéseihez kapcsolódik, míg a fennmaradó 9 % a teljes ERTMS-alkalmazásokra, azaz az ETCS-re és a GSM-R-re egyaránt vonatkozik.

Tekintettel az (EU) 2016/797 irányelv átültetésének különböző módjaira – beleértve a vonatkozó 18. cikket is –, valamint ezt követően a tagállamok által az üzembe helyezés engedélyezési eljárásával kapcsolatban alkalmazott eltérő megközelítésekre, a Bizottság és az Ügynökség jelenleg vizsgálja, hogy egy összehangoltabb megközelítés érdekében szükség van-e további iránymutatás kiadására.

8. Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok között kötött együttműködési megállapodások

Az együttműködési megállapodások az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti megállapodások. Támogatják a biztonságra és a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó európai és nemzeti szabályoknak való megfelelés értékelésére vonatkozó összetett ügynökségi

határozatok időben és átfogó módon történő meghozatalát. Az együttműködési megállapodásoknak két típusa van:

- a nemzeti biztonsági hatóságokkal kötött kötelező együttműködési megállapodások,
- önkéntes együttműködési megállapodások (úgynevezett szakértői megállapodások).

A kötelező megállapodások az (EU) 2016/796 rendelet 76. cikkén alapulnak. Ezek a megállapodások az egységes biztonsági tanúsítványok és a járműengedélyek kiadásával kapcsolatos feladatoknak az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti megosztását szabályozzák. Részletes rendelkezéseket tartalmaznak arra vonatkozóan, hogy a nemzeti hatóságok hogyan működnek együtt napi szinten az Ügynökséggel a járműengedélyek és az egységes biztonsági tanúsítványok kiadására vonatkozó határozatok meghozatala terén.

Emellett az önkéntes szakértői együttműködési megállapodások biztosítják a szakértelem megosztásának, valamint annak jogi alapját, hogy az egyes egységes biztonsági tanúsítványok vagy járműengedélyek iránti kérelmek értékelése céljából szakértőket lehessen kirendelni a nemzeti biztonsági hatóságokhoz vagy az Ügynökséghez.

Az Ügynökség kötelező együttműködési megállapodásokat írt alá mind a 25 uniós nemzeti biztonsági hatósággal és Norvégia nemzeti biztonsági hatóságával. Járműengedélyekről szóló megállapodást kötött továbbá az észak-írországi nemzeti biztonsági hatósággal az Egyesült Királyság Európai Unióból történő kilépéséről szóló megállapodás szerinti uniós hatáskör alapján. Emellett az Ügynökség önkéntes együttműködési megállapodásokat írt alá 18 uniós[30] nemzeti biztonsági hatósággal, valamint megállapodásokat kötött Svájccal és Norvégiával.

9. Következtetés

Az (EU) 2016/797 irányelv 2016. májusi elfogadása óta jelentős előrelépés történt az európai vasút kölcsönös átjárhatóságának javítása terén, amint azt az ÁME-k 2019. és 2023. évi felülvizsgálatai, a közös európai vasúti nyilvántartások ERA általi kezelése, valamint az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok között kötött együttműködési megállapodások is mutatják. Azonban továbbra is vannak akadályok. Például az ÁME-k – különösen az ERTMS-re vonatkozó – rendelkezéseinek alkalmazása alóli mentesülésre irányuló kérelmek számának növekedése arra utal, hogy nehézségekbe ütközik a CCS ÁME teljes körű végrehajtása. A nyilvántartások digitalizációjának szintje a gyakorlatban alacsony. Az (EU) 2016/797 irányelv átültetése tekintetében fennálló különbségek és a nemzeti biztonsági hatóságoknak az uniós vasúti hálózattal kapcsolatos engedélyezési feladataik ellátása során fennmaradó független felelősségi körei továbbra is olyan nemzeti eltéréseket mutatnak, amelyek esetében nagyobb harmonizációra lenne szükség a hálózat hatékonyságának javítása és a működési költségek csökkentése érdekében, ami előnyös lenne az európai vasút felhasználói és az ipar számára.

[30] Belgium, Dánia, Németország, Észtország, Írország, Görögország, Spanyolország, Franciaország, Lettország, Luxemburg, Magyarország, Hollandia, Lengyelország, Portugália, Románia, Szlovákia, Finnország és Svédország.