Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►B

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2008/57/EK IRÁNYELVE

(2008. június 17.)

a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról

(átdolgozott szöveg)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(HL L 191., 2008.7.18., 1. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►M1	A Bizottság 2009/131/EK irányelve (2009. október 16.)	L 273	12	2009.10.17.
►M2	A Bizottság 2011/18/EU irányelve (2011. március 1.)	L 57	21	2011.3.2.
►M3	A Bizottság 2013/9/EU irányelve (2013. március 11.)	L 68	55	2013.3.12.
►M4	A Bizottság 2014/38/EU irányelve (2014. március 10.)	L 70	20	2014.3.11.

▼B

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2008/57/EK IRÁNYELVE

(2008. június 17.)

a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról

(átdolgozott szöveg)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. és 156. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([1]),

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ([2]),

mivel:

(1) A nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelvet ([3]) és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK tanácsi irányelvet ([4]) 2004-ben jelentősen módosította a 2004/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([5]). Mivel újabb módosítások kerülnek bevezetésre, helyénvaló az egyértelműség érdekében az említett irányelveket átdolgozni, és egyszerűsítés céljából rendelkezéseiket egyetlen szövegbe foglalni.

(2) Annak érdekében, hogy az Unió polgárai, a gazdasági szereplők, a regionális és helyi hatóságok teljes mértékben kihasználhassák a belső határok nélküli térség adta előnyöket, különösen indokolt a nemzeti vasúthálózatok összekapcsolódásának és kölcsönös átjárhatóságának, valamint az azokhoz történő hozzáférhetőségnek a javítása a műszaki szabványok összehangolása területén szükségesnek bizonyuló intézkedések végrehajtásával, a Szerződés 155. cikke rendelkezéseinek megfelelően.

([1]) HL C 256., 2007.10.27., 39. o.
([2]) Az Európai Parlament 2007. december 11-i álláspontja és a Tanács 2008. május 14-i határozata.
([3]) HL L 235., 1996.9.17., 6. o. A legutóbb a 2007/32/EK bizottsági irányelvvel (HL L 141., 2007.6.2., 63. o.) módosított irányelv.
([4]) HL L 110., 2004.4.20., 1. o. A legutóbb a 2007/32/EK irányelvvel módosított irányelv.
([5]) Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/50/EK irányelve a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK tanácsi irányelv és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról (HL L 164., 2004.4.30., 114. o.).

▼B

(3) A Kiotóban 1997. december 12-én elfogadott jegyzőkönyv aláírásával az Európai Unió kötelezettséget vállalt üvegházhatású gázkibocsátásának csökkentésére. Ezek a célkitűzések szükségessé teszik a különböző közlekedési módok egyensúlyának kiigazítását, és ebből következően a vasúti közlekedés versenyképességének növelését.

(4) Azon közösségi stratégia, hogy beépítsék a környezeti és a fenntartható fejlődést érintő kérdéseket a közösségi közlekedéspolitikába, kiemeli a közlekedés környezeti hatásainak csökkentése érdekében tett lépések szükségességét.

(5) A vasúthálózaton keresztül a vonatok kereskedelmi célú üzemeltetése különösen fontossá teszi az infrastruktúra és a járművek jellemzőinek tökéletes összeegyeztethetőségét, illetve a különböző infrastruktúra-működtetők és a vasúttársaságok információs és kommunikációs rendszerének hatékony összekapcsolódását. Ettől az összeegyeztethetőségtől és összekapcsolódástól függ a teljesítményi szint, a biztonság, a szolgáltatás minősége és költsége éppúgy, mint – különösen – a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága.

(6) A tagállamok felelősek a vasúthálózatokra általánosan érvényes biztonsági, egészségügyi és fogyasztóvédelmi szabályok betartatásáért a vasúthálózatok tervezése, kivitelezése, forgalomba helyezése és üzemeltetése során.

(7) Jelentős eltérések vannak mind a vasutak által alkalmazott egyes nemzeti jogszabályok között, mind a nemzeti szabályozások és műszaki előírások között, mivel ezek a nemzeti iparra jellemző egyedi technológiákat foglalják magukban, és sajátos méreteket, eszközöket, illetve jellemzőket írnak elő. Ez a helyzet nem teszi lehetővé, hogy a szerelvények akadály nélkül közlekedhessenek a Közösség teljes területén.

(8) Ez a helyzet az évek során igen szoros kapcsolatok kialakuláshoz vezetett a nemzeti vasúti háttéripar és a nemzeti vasúttársaságok között, hátráltatva a piacok tényleges megnyitását. Világpiaci versenyképességük növelése érdekében ezek az ágazatok nyitott, versenyző európai piacot igényelnek.

(9) Indokolt ezért meghatározni a vasúti rendszerre vonatkozó, a Közösség egészében érvényes alapvető, lényeges követelményeket.

▼B

(10) E célkitűzések megvalósítása érdekében az 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv elfogadásával meghozták az első intézkedést. Ezt követően az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 2001/16/EK irányelvet.

(11) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]), a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([2]) és a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([3]) hatálybalépése hatással van az átjárhatóság végrehajtására. Más közlekedési módokhoz hasonlóan a hozzáférési jogok kiterjesztését a szükséges harmonizációs intézkedéseknek kell kísérniük. Ezért az átjárhatóságot a hálózat egészén meg kell valósítani a 2001/16/EK irányelv területi hatályának fokozatos kiterjesztésével. Indokolt továbbá a 2001/16/EK irányelv jogalapjának kiterjesztése a Szerződés 71. cikkére, amelyen a 2001/12/EK irányelv alapul.

(12) A nagysebességű ágazatban az átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) elkészítése során felmerült egyrészről az alapvető követelmények és az ÁME-k, másrészről az európai szabványok és egyéb normatív jellegű dokumentumok közötti kapcsolat tisztázásának igénye. Különösen fontos egyértelműen elhatárolni egymástól ezen irányelv célkitűzései eléréséhez kötelezően elkészítendő szabványokat és szabványrészeket, illetve a műszaki harmonizáció és szabványosítás új megközelítése szellemében kialakított „harmonizált” szabványokat.

(13) Az európai előírásokat rendszerint a műszaki harmonizáció és szabványosítás új megközelítése szellemében alakítják ki. Ezek lehetővé teszik ezen irányelv egyes alapvető követelményeinek való megfelelőség feltételezését, különösen a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és kapcsolódási pontok esetében. Ezek az európai előírások, illetve azok alkalmazandó részei nem kötelező érvényűek, és az ÁME-kben ezekre az előírásokra nem lehet kifejezetten hivatkozni. Az európai előírásokra történő hivatkozásokat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* teszik közzé, és a tagállamok közzéteszik az európai szabványokat átvevő nemzeti szabványaikra vonatkozó hivatkozásokat.

([1]) HL L 75., 2001.3.15., 1. o. A 91/440/EGK tanácsi irányelvvel (HL L 237., 1991.8.24., 25. o.) módosított irányelv.
([2]) HL L 75., 2001.3.15., 26. o.
([3]) HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A legutóbb a 2007/58/EK irányelvvel (HL L 315., 2007.12.3., 44. o.) módosított irányelv.

▼B

(14) Az ÁME-k meghatározott esetekben kifejezetten hivatkozhatnak az európai szabványokra vagy előírásokra, ha ez szigorú értelemben véve szükséges ezen irányelv célkitűzéseinek eléréséhez. Az ilyen kifejezett hivatkozásnak következményei vannak, amelyeket nyilvánvalóvá kell tenni; különösen, mivel ezek az európai szabványok vagy előírások kötelezővé válnak az ÁME alkalmazásának időpontjától.

(15) Az ÁME megállapítja az összes olyan feltételt, amelynek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek meg kell felelnie, valamint a megfelelőség értékelése során követendő eljárást. Továbbá elő kell írni, hogy minden egyes rendszerelemet alá kell vetni a megfelelőséget és az ÁME-kben megjelölt használatra való alkalmasságot értékelő eljárásnak, és el kell látni a vonatkozó tanúsítvánnyal.

(16) Új ÁME-k kidolgozásakor mindig biztosítani kell a már létező engedélyezett rendszerrel való összeegyeztethetőséget. Ez segíti majd a vasúti közlekedés versenyképességének előmozdítását és elejét veszi a szükségtelen járulékos költségeknek, amelyek a már meglévő engedélyezett alrendszerek utólagos összeegyeztethetőség érdekében szükségessé váló felújítása vagy korszerűsítése révén jelentkeznek. Azokban a kivételes esetekben, amikor az összeegyeztethetőség biztosítása nem lehetséges, az ÁME-k határozhatják meg a keretet annak eldöntésére, hogy ismételten engedélyeztetni kell-e a meglévő alrendszert, illetve hogy erre milyen határidők vonatkoznak.

(17) Biztonsági okokból a tagállamokat kötelezni kell, hogy minden egyes üzembe helyezett járművet azonosító kóddal lássanak el. Ezt követően a járművet fel kell venni a nemzeti járműnyilvántartásba. A nyilvántartásokba valamennyi tagállam és egyes közösségi gazdasági szereplők részére betekintést kell biztosítani. A nyilvántartásoknak az adatformátum tekintetében egymással összhangban kell lenniük. Ezért azokat közös üzemeltetési és műszaki előírásokkal kell szabályozni.

(18) Elő kell írni az olyan alrendszerekre alkalmazandó alapvető követelmények esetében követendő eljárást, amelyekre a vonatkozó ÁME még nem tartalmaz részletes előírásokat. Ilyen esetben a megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárásokért felelős testületeknek meg kell egyezniük a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 20. cikkében említett bejelentett testületekkel.

▼B

(19) A nagysebességű vasúti rendszer és a hagyományos vasúti rendszer közötti különbségtétel nem indokolja két különálló irányelv létezését. Az ÁME-k kidolgozására alkalmazandó eljárások mindkét rendszer esetében azonosak, csakúgy, mint a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és alrendszerek tanúsítása esetén betartandó eljárások. Az alapvető követelmények gyakorlatilag azonosak, csakúgy, mint a rendszer alrendszerekre tagolása, amihez műszaki előírásokat kell készíteni. Másfelől, mivel a vonatoknak szabadon kell áthaladniuk a nagysebességű hálózatról a hagyományos hálózatra, a két rendszer jelentős mértékben fedi egymást. Az ÁME-k kidolgozási munkálatai egyébként rámutattak arra, hogy bizonyos alrendszerek esetében egyetlen ÁME mindkét rendszert kiszolgálhatja. Ezért indokolt a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelvet egységes szerkezetbe foglalni.

(20) A 2004/50/EK irányelv az új ÁME-k elfogadásával, illetve a meglévő ÁME-k felülvizsgálatával fokozatosan kiterjesztette a 2001/16/EK irányelv hatályát. Ez az irányelv a hatálybalépésekor – a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban ([1]) meghatározottaknak megfelelő – hagyományos transzeurópai hálózatokra és nagysebességű hálózatokra, valamint az ilyen hálózatokon való közlekedésre alkalmas járművekre alkalmazandó. Az irányelv hatálya fokozatosan ki fog terjedni a teljes hálózatra és a járművek egészére, ha annak gazdasági szükségszerűségét hatásvizsgálat kimutatja.

(21) Figyelembe véve a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát hátráltató akadályok megszüntetésére vonatkozó fokozatos megközelítési módot és ebből következően az ÁME-k elfogadásához szükséges időtartamot, lépéseket kell tenni annak elkerülése érdekében, hogy a tagállamok a jelenlegi rendszerek különbözőségét fokozó új nemzeti rendelkezéseket fogadjanak el, vagy ilyen hatással járó új projekteket vállaljanak fel.

(22) A fokozatos megközelítés elfogadása kielégíti annak a célkitűzésnek a különleges igényeit, amely az elöregedett, jelentős átalakítási vagy felújítási beruházásokat igénylő nemzeti infrastruktúrával és régi járművekkel jellemezhető vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságára vonatkozik, és külön gondot kell fordítani arra, hogy a vasút gazdasági szempontból ne kerüljön hátrányba más közlekedési módokkal szemben.

([1]) HL L 228., 1996.9.9., 1. o. A legutóbb az 1791/2006/EK tanácsi rendelettel (HL L 363., 2006.12.20., 1. o.) módosított határozat.

▼B

(23) A vasúti intézkedéscsomagról szóló, 1999. március 10-i jogalkotási állásfoglalásában az Európai Parlament kérte, hogy a vasúti ágazat fokozatos megnyitását a lehető leggyorsabb és leghatékonyabb műszaki harmonizációs intézkedések kísérjék.

(24) A Tanács 1999. október 6-i ülésén felkérte a Bizottságot, hogy terjesszen elő egy, a vasúti közlekedés kölcsönös átjárhatóságának fejlesztését és a szűk keresztmetszetek csökkentését célzó stratégiát, a hálózatok kölcsönös átjárhatóságát korlátozó műszaki, közigazgatási és gazdasági akadályok elhárítása érdekében, egyúttal biztosítva a biztonság és az érintett személyzet képzésének és képesítésének magas szintjét.

(25) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv ([1]) alapján a vasúttársaságoknak fokozott hozzáféréssel kell rendelkezniük a tagállamok vasúthálózataihoz, amely másfelől megköveteli az infrastruktúra, a berendezések, a járművek, valamint a működtetési és üzemeltetési rendszerek kölcsönös átjárhatóságát, beleértve a személyzet képesítésére vonatkozó, valamint a munkahelyi egészségvédelmi és biztonsági követelményeket, amelyek a kérdéses alrendszerek üzemeltetéséhez és karbantartásához, illetve az egyes ÁME-k bevezetéséhez szükségesek. Ennek az irányelvnek azonban nem célja a vasúti ágazat munkakörülményeinek közvetlen vagy közvetett összehangolása.

(26) A vasúti rendszer kiterjedtsége és összetettsége miatt gyakorlati okokból szükségesnek bizonyult annak az alábbi alrendszerekre való felosztása: infrastruktúra, vezérlő és jelző, energia, jármű, működés és közlekedésirányítás, karbantartás, valamint telematikai alkalmazások személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatásokhoz. A Közösség egészében minden egyes alrendszerre vonatkozóan meg kell határozni az alapvető követelményeket, és az e követelményeknek való megfelelés érdekében ki kell dolgozni a műszaki előírásokat, különös tekintettel a rendszerelemekre és a kapcsolódási pontokra. Ugyanazt a rendszert rögzített és mobil elemekre is le lehet bontani: egyrészt a vasútvonalakból, állomásokból, terminálokból, valamint a rendszer biztonságos és folyamatos működését lehetővé tevő rögzített eszközökből álló hálózatra; másrészt pedig a hálózaton közlekedő járművek összességére. Ezért ezen irányelv tekintetében maga a jármű is egy alrendszerből („gördülőállomány”) és, ahol szükséges, más alrendszerek részeiből (főként a „működés és közlekedésirányítás” és az „energia” alrendszer fedélzeti részéből) áll.

([1]) HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2007/58/EK irányelvvel módosított irányelv.

▼B

(27) A vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó rendelkezések végrehajtása költség-haszon szempontból indokolatlanul nem okozhat akadályokat az egyes tagállamok meglévő vasúthálózatának fenntartásában, azonban erőfeszítést kell tenni a kölcsönös átjárhatósági célkitűzés fenntartására.

(28) Az ÁME-k hatással vannak azokra a feltételekre is, amelyek mellett a felhasználók a vasúti közlekedést használják, ezért az őket érintő kérdésekben konzultálni kell velük.

(29) Lehetővé kell tenni valamennyi érintett tagállam számára, hogy különleges esetekben ne alkalmazzanak meghatározott ÁME-ket, és eljárásokat kell előírni az eltérések megalapozottságának biztosítására. A Szerződés 155. cikke előírja, hogy a kölcsönös átjárhatóság területén folytatott közösségi tevékenységek vegyék figyelembe a projektek várható gazdasági életképességét.

(30) Az ÁME-k kidolgozása és a vasúti rendszerre való alkalmazása nem hátráltathatja a technológiai innovációt, amelynek a gazdasági teljesítmény javítására kell irányulnia.

(31) Ki kell használni a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát, különösen a teherszállítás terén, a különböző közlekedési módok nagyobb átjárhatósága feltételeinek megteremtése érdekében.

(32) A vasúti ágazatban érvényes közbeszerzési eljárásokra vonatkozó rendelkezéseknek és különösen a 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek [1] való megfelelés érdekében az ajánlatkérők és az ajánlattevők kötelesek a műszaki előírásokat belefoglalni az általános dokumentációba vagy az egyes szerződések feltételeibe. Ebből a célból szükséges kidolgozni az európai előírások gyűjteményét, amely ezeknek a műszaki előírásoknak a hivatkozási alapjaként szolgál.

(33) A Közösség érdekét szolgálná egy nemzetközi szabványügyi rendszer, amely képes létrehozni a nemzetközi kereskedelemben részt vevők által a gyakorlatban használt szabványokat, és amely a közösségi politika követelményeinek megfelel. Az európai szabványügyi testületeknek ezért a továbbiakban is együtt kell működniük a nemzetközi szabványügyi szervezetekkel.

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 2004. március 31-i 2004/17/EK irányelve a vízügyi, energiaipari, szállítási és postai szolgáltatási ágazatokban működő vállalkozások beszerzési eljárásainak összehangolásáról (HL L 134., 2004.4.30., 1. o.). A legutóbb a 213/2008/EK bizottsági rendelettel (HL L 74., 2008.3.15., 1. o.) módosított irányelv.

▼B

(34) Az ajánlatkérők meghatározzák az európai előírások vagy egyéb szabványok kiegészítéséhez szükséges további követelményeket. Ezeknek az előírásoknak meg kell felelniük a közösségi szinten összehangolt vasúti rendszer elé állított alapvető követelményeknek.

(35) A rendszerelemek megfelelőségi vagy használatra való alkalmassági értékelését szabályozó eljárások tekintetében a 93/465/EGK tanácsi határozatban [1] foglalt modulok használata az irányadó. Amennyire lehetséges, az érintett iparágak fejlődésének elősegítése érdekében indokolt az eljárásokat minőségbiztosítási rendszer beépítésével kidolgozni.

(36) A kölcsönös átjárhatóság biztosítása érdekében a rendszerelemek megfelelősége nem kizárólag a Közösség piacán való szabad mozgásukkal, hanem elsősorban azzal a területtel függ össze, ahol felhasználják őket. Fel kell mérni a legfontosabb rendszerelemek alkalmazhatóságának színvonalát a biztonság, a rendelkezésre állás vagy a rendszer gazdaságossága szempontjából. Ebből következően a gyártónak nem kell a CE-jelölést elhelyezni azokon a rendszerelemeken, amelyek ennek az irányelvnek a hatálya alá tartoznak. A megfelelőségi és/vagy használatra való alkalmassági értékelés alapján elegendő a gyártó megfelelőségi nyilatkozata.

(37) Mindazonáltal a gyártók kötelesek elhelyezni a CE-jelölést bizonyos részegységeken, ezáltal igazolva, hogy azok megfelelnek az egyéb vonatkozó közösségi előírásoknak.

(38) Az ÁME hatálybalépésekor bizonyos számú kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem gyártása már folyamatban van. Átmeneti időszakot szükséges előírni annak érdekében, hogy ezeket a rendszerelemeket be lehessen építeni egy alrendszerbe, még akkor is, ha nem felelnek meg szigorúan ezen ÁME-nek.

(39) A vasúti rendszert alkotó alrendszereket hitelesítési eljárásnak kell alávetni. A vizsgálat célja biztosítani, hogy a forgalomba helyezésért felelős hatóságok meggyőződhessenek arról, hogy az eredmények a tervezési, kivitelezési és forgalombahelyezési szakaszokban megfelelnek a hatályos jogszabályoknak, illetve a műszaki és az üzemeltetési rendelkezéseknek. Célja emellett lehetővé tenni a gyártók számára, hogy egyenlő bánásmódra számíthassanak minden országban. Szükséges ezért egy vagy több olyan modult kidolgozni, amely meghatározza az alrendszerek EK-hitelesítésének alapelveit és feltételeit.

(40) Az alrendszer üzembe helyezése után gondoskodni kell arról, hogy az alrendszert a rá vonatkozó előírásoknak megfelelően üzemeltessék és tartsák karban. A közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i, 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (vasútbiztonsági irányelv) [2] értelmében az előírások betartásához kapcsolódó felelősség a saját alrendszerei tekintetében az infrastruktúra-működtetőt, illetve a vasúttársaságot terheli. A tagállamok a vasútbiztonsági irányelv 10. és 11. cikkének megfelelően a biztonsági bizonyítvány és biztonsági jóváhagyások odaítélésekor ellenőrizhetik az említett előírások betartását.

[1] A Tanács 1993. július 22-i 93/465/EGK határozata a megfelelőségértékelési eljárások különböző szakaszainak moduljairól és a CE megfelelőségi jelölés feltüntetését és használatát rögzítő, a műszaki harmonizációs irányelvekben használni kívánt szabályokról (HL L 220., 1993.8.30., 23. o.).

[2] HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

▼B

(41) A járműveket illetően az üzembehelyezési eljárást az egy vagy több alrendszerből álló „jármű” fogalmának új meghatározását figyelembe véve kell pontosítani. Továbbá, mivel a 96/48/EK és 2001/16/EK irányelvek új és korszerűsített alrendszereket említenek, a 2004/49/EK irányelv pedig használatban lévő járművekről rendelkezik, a járművek üzembehelyezési engedélyével kapcsolatos valamennyi rendelkezést integrálni kell ebbe az irányelvbe. Ezenkívül bele kell foglalni az egyes járműtípusokra vonatkozó engedélyezési eljárásokat annak érdekében, hogy könnyebbé váljon a járművek üzembe helyezése, illetve csökkenjenek az adminisztratív terhek. Az eljárás könnyítése és a járműtípusok azonosításának megkönnyítése érdekében az Európai Vasúti Ügynökségnek (a továbbiakban: az Ügynökség) létre kell hoznia és működtetnie kell az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartását.

(42) A tapasztalat bebizonyította, hogy ezen eljárás nemzeti szinten történő végrehajtása gyakran bonyolult, valamint különböző és kevéssé átlátható, illetve akár egymást ismétlő nemzeti követelményeknek van alávetve. Következésképpen az eljárás az új vasúttársaságok létrehozásának jelentős akadályát képezi, különösen a teherszállítási ágazatban. Ezért lépéseket kell tenni a jármű-engedélyezési eljárások pontosítása és egyszerűsítése érdekében. Először is, ki kell mondani azt az általános elvet, hogy egyetlen engedélyezés elegendő a teljes közösségi vasúthálózatra. Másodszor, az ÁME-nak nem megfelelő járművekhez képest egyszerűbbé és gyorsabbá kell tenni az ÁME-nak megfelelő járművek engedélyezési eljárását. Harmadszor, a lehetőségekhez mérten alkalmazni kell a kölcsönös elismerés elvét: ha egy járművet már üzembe helyeztek valamely tagállamban, más tagállamok nem írhatnak elő szükségtelen követelményeket és felesleges ellenőrzéseket nemzeti szabályozásukra hivatkozva, kivéve, ha azok feltétlenül szükségesek a kérdéses jármű adott hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségének ellenőrzéséhez. Ennek érdekében osztályozni kell és egy előre összeállított lista alapján össze kell hasonlítani a nemzeti szabályozásokat annak megállapítása érdekében, hogy a nemzeti szabályozások mennyiben tekinthetők egymással egyenértékűnek a követelmények, a teljesítmény és a biztonság tekintetében. Negyedszer, az eljárás eredménye tekintetében alkalmazni kell a jogbiztonság elvét. Ennek érdekében, ha a nemzeti biztonsági hatóság az előírt határidőn belül nem hozza meg a határozatot, a jármű üzembe helyezését engedélyezettnek kell tekinteni. Az ilyen engedélyezés csak abban az esetben lenne lehetséges, ha a járművet más tagállamban már engedélyezték. Ilyen járműhasználat csak olyan vasúttársaságok vagy infrastruktúra-működtetők számára és teljes felelőssége mellett lenne lehetséges, amelyek a 2004/49/EK irányelv szerinti megfelelő tanúsítvánnyal rendelkeznek.

(43) Az ÁME-nak megfelelő és az ÁME-nak nem megfelelő járművek engedélyezési eljárása különbözik egymástól. Lehetnek olyan esetek, amikor az eljárás kiválasztása nem egyértelmű. Azok a járművek tekinthetők ÁME-nak megfelelőnek, amelyekre vonatkozóan valamennyi ÁME hatályba lépett, beleértve legalább a gördülőállományra vonatkozó ÁME-t. Ez azt jelentené, hogy az alapvető követelmények jelentős része meghatározásra került. Például addig, amíg a mozdonyokról szóló hagyományos ÁME hatályba nem lépett, a mozdonyok az ÁME-nak nem megfelelő járműnek tekintendők, jóllehet megfelelnek az üzembe helyezésük időpontjában hatályos más ÁME-knek.

▼B

(44) Ha az alapvető követelményeknek megfelelő egyes műszaki szempontokat nem lehet kifejezetten szabályozni egy ÁME-ben, azokat az ÁME-hez csatolt mellékletben „nyitott kérdésként” kell egyértelműen azonosítani. Ha egy ÁME-nak megfelelő járművet egy tagállamban már engedélyeztek, a további engedélyek csak a jármű és a hálózat műszaki összeegyeztethetőségével kapcsolatos nyitott kérdésekre vonatkozhatnak.

(45) Az ÁME-nak nem megfelelő járművek üzembe helyezésével kapcsolatban ellenőrizendő paraméterek listája kulcsfontosságú elem a vasúti rendszerek átjárhatóságának elérése szempontjából, különösen a már meglévő járművek tekintetében. Ez a lista figyelembe veszi korlátozott számú hálózatok tapasztalatait. Ezért van szükség arra, hogy az Ügynökség vizsgálja felül a VII. mellékletbe foglalt paramétereket és ajánlásokat tegyen a Bizottságnak.

(46) Az EK-hitelesítési eljárásnak az ÁME-ken kell alapulnia. Az ÁME-kre a 93/38/EGK irányelv 18. cikkének rendelkezései vonatkoznak. A megfelelőségértékelésre és a rendszerelemek alkalmazhatóságára vonatkozó eljárások, valamint az alrendszerek értékelésére vonatkozó eljárás ellenőrzéséért felelős bejelentett szervezeteknek, különösen az európai előírások hiányában, a lehető legszorosabban kell összehangolniuk döntéseiket.

(47) Indokolt, hogy a bejelentett szervezetek felépítése olyan legyen, hogy megfeleljen az ilyen típusú szervezetekre vonatkozó kritériumoknak a műszaki harmonizáció és a megfelelőségértékelés új megközelítésének valamennyi területén, nevezetesen a függetlenség és alkalmasság kritériumainak.

(48) Az ÁME-ket rendszeres időközönként felül kell vizsgálni. Ha hibákat találnak, létre kell hozni egy gyorsított eseti eljárást annak érdekében, hogy először egy bizottság keretében el lehessen fogadni egy ideiglenes helyesbítést, és azt az Ügynökség közzétehesse. Ez lehetővé teszi, hogy az érintettek – ideértve az ipart, a bejelentett testületeket és hatóságokat – korábban, már az ÁME Bizottság által történő formális felülvizsgálata előtt alkalmazhassák a helyesbítést. A Bizottság hivatalos helyesbítéseivel való összetévesztés elkerülése végett ezekre vonatkozóan a „szakvélemény” kifejezést kell használni. Az eljárás megfelel a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelvek hatálya alá tartozó meghatározott tevékenységek elvégzésére az Európai Vasúti Ügynökség felhatalmazásáról szóló, 2007. július 13-i bizottsági határozatban adott felhatalmazásnak. Ha azonban az ÁME-ket egy fontos vagy alapvető hiba következtében módosítani szükséges, akkor felülvizsgálati eljárást kell alkalmazni.

(49) Az „üzembentartó” fogalommeghatározásának a lehető legközelebb kell állnia az 1999. évi nemzetközi vasúti fuvarozási egyezményben (COTIF) használt fogalommeghatározásához. Számos jogalany tekinthető a jármű üzembentartójának, így a tulajdonos, a kocsik révén üzleti tevékenységet végző vállalkozás, a vasúttársságnak járműveket lízingbe adó vállalat, a vasúttársaság, a járművet az infrastruktúrája karbantartására felhasználó infrastruktúra-működtető stb. Ezen jogalanyok ellenőrzik a járművet annak érdekében, hogy a vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők közlekedési eszközként használhassák. A félreértések elkerülése érdekében az üzembentartót egyértelműen azonosítani kell a nemzeti járműnyilvántartásban.

▼B

(50) Az ennek az irányelvnek a végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 99/468/EK tanácsi határozattal összhangban kell meghatározni ([1]).

(51) A Bizottságot fel kell hatalmazni az ÁME-k elfogadására és naprakésszé tételére. Tekintettel arra, hogy ezek az intézkedések általános hatályúak és ezen irányelv többek között nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(52) Amennyiben a rendkívüli sürgősségre tekintettel, az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásra vonatkozó rendes határidők nem tarthatók be, a Bizottság számára lehetőséget kell biztosítani az 1999/468/EK határozat 5a. cikke (6) bekezdésében meghatározott sürgősségi eljárás alkalmazására ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek ÁME-kel történő kiegészítésére, vagy azok módosítására irányuló intézkedések elfogadásához.

(53) Mivel a jelen irányelv célját, nevezetesen a vasúti rendszer közösségi szintű kölcsönös átjárhatóságát, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, hiszen egyetlen tagállam sincs abban a helyzetben, hogy megtegye a szükséges intézkedéseket az ilyen átjárhatóság megvalósításához, és ezért az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket tehet. Az e cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

(54) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás ([2]) 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.

(55) Ezen irányelvnek a nemzeti jogba való átültetésére vonatkozó kötelezettséget csak azokra a rendelkezésekre kell korlátozni, amelyek az ezt megelőző irányelvekhez képest módosítást tartalmaznak. A változatlan rendelkezések átültetésére vonatkozó kötelezettség korábbi irányelvekből következik.

(56) A 2004/49/EK irányelv 14. cikkét, valamint a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelveket hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

([1]) HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.
([2]) HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

▼B

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Cél és alkalmazási kör

(1) Ez az irányelv a közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága megvalósításához szükséges feltételek létrehozására irányul a 2004/49/EK irányelv rendelkezéseivel összeegyeztethető módon. Ezek a feltételek a rendszerben üzembe helyezett részek tervezésére, kivitelezésére, üzembe helyezésére, korszerűsítésére, felújítására, üzemeltetésére és karbantartására, valamint az üzemeltetésben és karbantartásban részt vevő személyzet szakképesítésére, illetve egészségügyi és biztonsági körülményeire vonatkoznak.

(2) E célkitűzés megvalósítása érdekében meg kell határozni a műszaki harmonizáció optimális szintjét, és lehetővé kell tenni a következőket:

a) a nemzetközi vasúti személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások megkönnyítése, javítása és fejlesztése az Európai Unión belül és harmadik országokkal;

b) hozzájárulás a vasúti rendszer kiépítéséhez, felújításához, korszerűsítéséhez és üzemeltetéséhez szükséges berendezések és szolgáltatások belső piacának fokozatos megteremtéséhez a Közösségen belül;

c) a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának elősegítése a Közösségen belül.

(3) A tagállamok ennek az irányelvnek a végrehajtása keretében elfogadott intézkedéseikből kizárhatják az alábbiakat:

a) metrók, villamosok és más helyiérdekű vasúti rendszerek;

b) a vasúti rendszer többi részétől működésükben különálló hálózatok, amelyek csak helyi, városi vagy elővárosi személyszállításra szolgálnak, valamint a kizárólag ilyen hálózatokon működő vasúttársaságok;

c) magántulajdonban álló vasúti infrastruktúra és az ilyen infrastruktúrán használt járművek, amelyeket kizárólag a tulajdonos használ saját fuvarozási műveleteire;

d) szigorúan helyi, történelmi vagy turisztikai célra használt infrastruktúra és járművek.

(4) Az ÁME-k hatályát a 8. cikk értelmében fokozatosan ki kell terjeszteni a vasúti rendszer egészére, ideértve az egynél több felhasználót kiszolgáló vagy potenciálisan kiszolgáló terminálokhoz és fő kikötői létesítményekhez hozzáférést biztosító vágányokat az ÁME-k alkalmazásától a 9. cikkben felsorolt eltérések sérelme nélkül.

▼B

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

a) „transzeurópai vasúti rendszer”: a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerek az I. melléklet 1. és 2. pontja szerint;

b) „kölcsönös átjárhatóság”: egy vasúti rendszer azon képessége, amely lehetővé teszi az ezeken a vonalakon előírt teljesítményt elérő vonatok biztonságos és zavartalan haladását. Ez a képesség azoktól a szabályozási, műszaki és üzemeltetési feltételektől függ, amelyeket az alapvető követelményeknek való megfelelés érdekében be kell tartani;

c) „jármű”: vonóerő kifejtésére alkalmas vagy vontatott, saját kerekein, a vasúti pályán közlekedő vasúti jármű. Egy jármű egy vagy több strukturális és funkcionális alrendszerből, vagy ezen alrendszerek egy vagy több részéből áll;

d) „hálózat”: a vasútvonalak, az állomások, a terminálok, valamint a rendszer biztonságos és folyamatos működését lehetővé tevő rögzített eszközök;

e) „alrendszerek”: a vasúti rendszer megosztásának eredménye, amint azt a II. melléklet tartalmazza. Ezek az alrendszerek, amelyekre vonatkozóan alapvető követelményeket kell megállapítani, lehetnek strukturáltak vagy funkcionálisak;

f) „kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek”: a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelemcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A „rendszerelem” fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal;

g) „alapvető követelmények”: 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;

h) „európai előírás”: közös műszaki előírás, európai műszaki engedély vagy európai szabványt átültető nemzeti szabvány, a 2004/17/EGK irányelv XXI. mellékletében meghatározottak értelmében;

i) „átjárhatósági műszaki előírás” (ÁME): az ezen irányelvvel összhangban elfogadott előírás, amely az alapvető követelményeknek való megfelelés és a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében az egyes alrendszereket és alrendszerrészeket szabályozza;

j) „bejelentett szervezetek”: azok a szervezetek, amelyek felelősek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségi vagy használatra való alkalmassági értékeléséért és az alrendszerek EK-hitelesítési eljárásának értékeléséért;

▼B

k) „alapvető paraméterek”: a vonatkozó ÁME-kben meghatározott mindazon szabályozási, műszaki vagy üzemeltetési feltételek, amelyek az átjárhatóság szempontjából elengedhetetlenül fontosak;

l) „különleges eset”: a vasúti rendszer bármely része, amely földrajzi, topográfiai okokból, illetve a városi környezetre vagy a meglévő rendszerrel való összeegyeztethetőségre vonatkozó korlátozások miatt az ÁME-kben akár időlegesen, akár véglegesen különös rendelkezéseket követel meg. Ide tartozhatnak különösen a Közösség többi részétől elszigetelt vasúti pályák és hálózatok, a rakszelvény, a nyomtáv vagy a vágánytengely-távolság, a szigorúan helyi, regionális vagy történelmi célú használatra szánt járművek, illetve harmadik országokból származó vagy azokba szánt járművek;

m) „korszerűsítés”: az alrendszert vagy az alrendszer egy részét módosító jelentősebb munkálat, amely javítja az alrendszer általános teljesítményét;

n) „felújítás”: egy alrendszernek vagy az alrendszer egy részének cseréjére irányuló olyan nagyobb munkálatok, amelyek az alrendszer általános teljesítményét nem változtatják meg;

o) „meglévő vasúti rendszer”: a meglévő vasúti rendszer vonalaiból és helyhez kötött berendezéseiből álló struktúra, illetve az infrastruktúrán közlekedő különböző kategóriájú és származású járművek;

p) „karbantartás keretében történő pótlás”: alkatrészek azonos funkciójú és teljesítményű alkatrészekkel történő cseréje, megelőző vagy javítási célú karbantartás keretein belül;

q) „üzembe helyezés”: mindazok a műveletek, amelyekkel az alrendszert vagy a járművet a tervezett üzemállapotba helyezik;

r) „ajánlatkérő”: bármely olyan közjogi vagy magánjogi jogalany, amely egy alrendszer tervezését és/vagy építését, korszerűsítését, illetve felújítását rendeli meg. E jogalany lehet vasúttársaság, infrastruktúra-működtető, üzembentartó, illetve egy adott projekt működtetésének koncessziótulajdonosa;

s) „üzembentartó”: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a járművet, mint szállítóeszközt használhatja és üzemelteti, továbbá a 33. cikkben említett nemzeti járműnyilvántartásban ily módon nyilvántartásba van véve;

t) „előrehaladott fejlesztési stádiumban lévő projekt”: bármely olyan projekt, amelynek a tervezési/kiépítési folyamata már abban a szakban van, hogy a műszaki előírások módosítása már elfogadhatatlan lenne az érintett tagállam számára. Ez az akadályoztatás lehet jogi, szerződéses, gazdasági, pénzügyi, társadalmi vagy környezetvédelmi jellegű, és megfelelően meg kell indokolni;

▼B

u) „harmonizált szabványok”: minden olyan európai szabvány, amelyet a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás és az információs társadalommal összefüggő szolgáltatásokra vonatkozó szabályok megállapításáról szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) I. mellékletében felsorolt szervezetek valamelyike fogadott el az említett irányelv 6. cikkének (3) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően adott bizottsági felhatalmazás alapján, és amely más szabványokkal együtt megoldást jelent a jogi rendelkezések betartására;

v) „nemzeti biztonsági hatóság”: a 2004/49/EK irányelv 3. cikkének g) pontjában meghatározottak szerinti biztonsági hatóság;

w) „típus”: járműtípus, amely meghatározza a szállítóeszköz alapvető konstrukciós jellemzőit a 93/465/EGK határozat B. moduljában meghatározott egységes típusvizsgálati tanúsítványok szerint;

x) „széria”: több, egyazon típusú, azonos jármű;

y) „Ügynökség”: az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i, 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (ügynökségi rendelet) ([2]) létrehozott Európai Vasúti Ügynökség;

z) „karbantartással megbízott szervezet”: a jármű karbantartásával megbízott szervezet, amely a nemzeti járműnyilvántartásban ily módon nyilvántartásba van véve.

3. cikk

Általános összeegyeztethetőség

(1) Ez az irányelv az egyes alrendszerekre jellemző, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre, a kapcsolódási pontokra és az eljárásokra, valamint a vasutak kölcsönös átjárhatósági képességének megvalósításához szükséges általános összeegyeztethetőségi feltételekre irányuló rendelkezésekre vonatkozik.

(2) Ennek az irányelvnek a rendelkezéseit más vonatkozó közösségi rendelkezés sérelme nélkül kell alkalmazni. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek, köztük a kapcsolódási pontok esetében azonban az irányelv alapvető követelményeinek való megfelelés érdekében szükségessé válhat az e célból kidolgozott egyedi európai előírások használata.

([1]) HL L 204., 1998.7.21., 37. o. A legutóbb a 2006/96/EK tanácsi irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 81. o.) módosított irányelv.
([2]) HL L 164., 2004.4.30., 1. o.

▼B

4. cikk

Alapvető követelmények

(1) A vasúti rendszernek, az alrendszereknek és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek, beleértve a kapcsolódási pontokat is, meg kell felelniük a vonatkozó alapvető követelményeknek.

(2) A 2004/17/EK irányelv 34. cikkében említett további műszaki előírások, amelyek az európai előírások vagy más, a Közösségen belül érvényes szabványok kiegészítéséhez szükségesek, nem ütközhetnek az alapvető követelményekkel.

II. FEJEZET

ÁTJÁRHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

5. cikk

Az ÁME-k tartalma

(1) Mindegyik alrendszerre vonatkozik egy ÁME. Szükség esetén egy alrendszerre több ÁME is vonatkozhat, illetve egy ÁME vonatkozhat több alrendszerre. Az ÁME fejlesztésére vagy felülvizsgálatára vonatkozó határozathoz és az ÁME műszaki és területi hatályának megválasztásához a 6. cikk (1) bekezdésének megfelelően megbízás szükséges.

(2) Az alrendszereknek ezen irányelvvel összhangban meg kell felelniük az üzembe helyezésük, korszerűsítésük vagy felújításuk idején hatályban lévő ÁME-knek; e megfelelőségnek fenn kell állnia az egyes alrendszerek használatának teljes időtartama alatt.

(3) Az 1. cikkben említett célkitűzés megvalósításához szükséges mértékben minden ÁME:

a) feltünteti a tervezet hatályát (az I. mellékletben említett hálózatrész vagy járművek; a II. mellékletben említett alrendszer vagy alrendszerrészek);

b) meghatározza az egyes érintett alrendszerekre és a más alrendszerekkel való kapcsolódási pontokra vonatkozó alapvető követelményeket;

c) meghatározza az alrendszer és annak kapcsolódási pontjai által más alrendszerekkel szemben teljesítendő funkcionális és műszaki előírásokat. Szükség esetén ezek az előírások váltakozhatnak az alrendszer felhasználása szerint, például vonal-, csomópont- és/vagy jármű-kategóriák szerint, az I. melléklet alapján;

d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok hatálya alá tartozó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek szükségesek a vasúti rendszeren belüli kölcsönös átjárhatóság eléréséhez;

▼B

e) megállapítja valamennyi mérlegelt esetben, hogy egyrészről a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségi vagy alkalmazhatósági értékelésekor, vagy másrészről az alrendszerek EK-hitelesítésekor mely eljárásokat kell használni. Ezek az eljárások a 93/465/EGK határozatban meghatározott modulokon alapulnak;

f) feltünteti az ÁME-k végrehajtásának stratégiáját. Különösen fontos meghatározni azokat a szakaszokat, amelyeket el kell végezni a jelenlegi helyzetről a végleges helyzetre való fokozatos áttérés érdekében, ahol az ÁME-knek való megfelelés alapelvárásnak számít;

g) feltüntetik az érintett személyzetre vonatkozó szakképesítési feltételeket, illetve a munkahelyi egészségügyi és biztonsági feltételeket, amelyek a fenti alrendszer üzemeltetéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME-k végrehajtásához szükségesek.

(4) Az egyes ÁME-k kidolgozása a meglévő alrendszer vizsgálata alapján történik, és valamennyi ÁME feltüntet egy célzott alrendszert, amely ésszerű határidőn belül fokozatosan megvalósítható. Ennek megfelelően az ÁME-k fokozatos elfogadása és az azoknak való megfelelés biztosítása elősegíti a vasúti rendszer átjárhatóságának fokozatos megvalósítását.

(5) Az ÁME-k megfelelő módon fenntartják valamennyi tagállam meglévő vasúti rendszerének kompatibilitását. E célból valamennyi ÁME-nél rendelkezni lehet különleges esetekről, a hálózattal és a járművekkel kapcsolatban egyaránt; különös figyelmet kell fordítani a rakszelvényre, a nyomtávra vagy a vágánytengely-távolságra, illetve a harmadik országokból származó vagy azokba szánt járművekre. Valamennyi különleges esetben az ÁME-k meghatározzák a (3) bekezdés c)–g) pontjában említett ÁME-k elemeinek végrehajtási szabályait.

(6) Ha az alapvető követelményeknek megfelelő egyes műszaki szempontokat nem lehet kifejezetten szabályozni egy ÁME-ben, azokat az ÁME-hez csatolt mellékletben „nyitott kérdésként” kell egyértelműen azonosítani. Ezekre a szempontokra a 17. cikk (3) bekezdését kell alkalmazni.

(7) Az ÁME-k nem akadályozhatják a tagállamokat az ÁME-kben nem említett járművek mozgatására szolgáló infrastruktúra használatára vonatkozó döntések meghozatalában.

(8) Az ÁME-k kifejezetten, egyértelműen azonosítható módon hivatkozhatnak az európai vagy nemzetközi szabványokra, előírásokra, vagy az Ügynökség által kiadott műszaki dokumentációkra, ha ez feltétlenül szükséges ezen irányelv céljának megvalósításához. Ilyen esetben ezeket a szabványokat vagy előírásokat (vagy azok vonatkozó részeit) vagy a műszaki dokumentációkat az érintett ÁME mellékletének kell tekinteni, és azok az ÁME alkalmazásától kezdve kötelezővé válnak. Ilyen szabványok vagy előírások vagy műszaki dokumentációk hiányában és azok kidolgozásáig hivatkozni lehet más, egyértelműen meghatározott dokumentumokra; ebben az esetben olyan dokumentumokról lehet szó, amelyek könnyen hozzáférhetők és nyilvánosak.

▼B

6. cikk

Az ÁME-k elfogadása, felülvizsgálata és kihirdetése

(1) Az ÁME-tervezeteket és az ÁME-k későbbi módosítástervezeteit az Ügynökség a Bizottságtól az ezen irányelv 29. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kapott felhatalmazás alapján dolgozza ki. Ezeket a 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 3. és 12. cikkének megfelelően és az azokban a cikkekben említett munkacsoportokkal együttműködve kell kidolgozni.

Az ezen irányelv ÁME-kkel, vagy azok módosításával történő kiegészítésével annak nem alapvető fontosságú elemei módosítására irányuló intézkedéseket a 29. cikk (4) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

Kényszerítő sürgősség esetén a Bizottság alkalmazhatja a 29. cikk (5) bekezdésében említett sürgősségi eljárást.

(2) Az Ügynökség feladata az ÁME-k felülvizsgálata és naprakésszé tétele, valamint ajánlások megfogalmazása a Bizottság számára a műszaki fejlődés, illetve a társadalmi igények figyelembevétele érdekében. A Bizottság az ilyen ajánlásokról tájékoztatja a 29. cikkben említett bizottságot.

(3) Az ÁME-tervezetek kidolgozása két szakaszban történik.

Először, az Ügynökség azonosítja az ÁME-k alapvető paramétereit, illetve a más alrendszerekkel való kapcsolódási pontokat, valamint az esetlegesen szükséges összes különös esetet. A paraméterek és a kapcsolódási pontok mindegyikére a legelőnyösebb alternatív megoldásokat kell javasolni, műszaki és gazdasági indokolással kísérve.

Másodszor, az Ügynökség ezután kidolgozza az ÁME tervezetét ezen alapvető paraméterek alapján. Az Ügynökség adott esetben köteles figyelembe venni a műszaki haladást, a már elvégzett szabványosítási munkát, a már működő munkacsoportokat és az elismert kutatási munkát. Az ÁME-tervezethez csatolni kell az ÁME végrehajtásának becsült költségére és várható hasznára vonatkozó átfogó értékelést; ezen értékelésben fel kell tüntetni az érintett üzemeltetőkre és gazdasági szereplőkre várhatóan gyakorolt hatást.

(4) Az egyes ÁME-k (ideértve az alapvető paramétereket is) kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során tekintettel kell lenni az összes számításba vett műszaki megoldás és a köztük levő kapcsolódási pontok becsült költségére és hasznára, hogy a legelőnyösebb megoldásokat állapítsák meg és hajtsák végre. A tagállamok ebben az értékelési folyamatban a szükséges adatok biztosítása révén vesznek részt.

▼B

(5) A 29. cikkben említett bizottságot rendszeresen tájékoztatni kell az ÁME-k előkészítési munkálatairól. E munkálatok során a Bizottság a bizottság kérésére bármilyen rendelkezést vagy hasznos ajánlást kidolgoz az ÁME-k kialakítására és a költségmegtérülés elemzésére vonatkozóan. A Bizottság egy tagállam kérésére előírhatja különösen az alternatív megoldások vizsgálatát és az alternatív megoldás költségeinek és hasznainak bemutatását az ÁME-tervezethez csatolt jelentésben.

(6) Az egyes ÁME-k elfogadásakor az adott ÁME hatálybalépésének időpontját a 29. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás szerint kell megállapítani. Amennyiben különböző alrendszereket műszaki összeegyeztethetőségi okok miatt egyidejűleg kell forgalomba helyezni, a vonatkozó ÁME-k hatálybalépésének ugyanarra a napra kell esnie.

(7) Az ÁME-k kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során figyelembe kell venni a felhasználók véleményét azon jellemzők tekintetében, amelyek közvetlen hatással vannak az alrendszerek használatának feltételeire. Ennek érdekében az Ügynökség az ÁME-k kidolgozási és felülvizsgálati szakaszaiban konzultál a felhasználókat képviselő szövetségekkel és szervekkel. Az ÁME-tervezethez az Ügynökség csatolja a konzultációk eredményeiről készített beszámolót.

A konzultáció céljából felkeresendő szövetségek és szervek jegyzékét a 29. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadói eljárásnak megfelelően, a bizottsági véleményezést követően a Bizottság állapítja meg, és az egy tagállam vagy a Bizottság kezdeményezésére felülvizsgálható és naprakésszé tehető.

(8) Az ÁME-k kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során figyelembe kell venni a szociális partnerek véleményét az 5. cikk (3) bekezdésének g) pontjában említett feltételekre vonatkozóan.

Ennek érdekében a szociális partnerekkel még azt megelőzően konzultálni kell, hogy az adott ÁME-t benyújtanák elfogadásra vagy felülvizsgálatra a 29. cikkben említett bizottsághoz.

A szociális partnerekkel a szociális partnerek közötti európai szintű párbeszéd előmozdítása érdekében ágazati párbeszédbizottságok létrehozásáról szóló, 1998. május 20-i 98/500/EK bizottsági határozatnak ([1]) megfelelően létrehozott ágazati párbeszédbizottság keretében kell konzultálni. A szociális partnerek három hónapon belül kötelesek nyilvánosságra hozni a véleményüket.

(9) Amennyiben egy ÁME felülvizsgálata a követelmények megváltoztatásához vezet, az ÁME új változatának biztosítania kell a korábbi ÁME-változatok alapján már üzembe helyezett alrendszerekkel való összeegyeztethetőséget.

([1]) HL L 225., 1998.8.12., 27. o. A legutóbb az 1792/2006/EK rendelettel (HL L 362., 2006.12.20., 1. o.) módosított határozat.

▼B

Amennyiben indokolt biztonsági és kölcsönös átjárhatósági okok miatt szükség van az említett alrendszerek újbóli engedélyezésére, felújítására vagy korszerűsítésére, az ezekre vonatkozó határidőket vagy az ÁME révén kell kijelölni vagy adott esetben a tagállamoknak kell ezt megtenniük.

(10) Az ÁME-ket a Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzéteszi.

7. cikk

Az ÁME-k hiányosságai

(1) Amennyiben egy ÁME elfogadása után nyilvánvalóvá válik, hogy az nem felel meg teljes mértékben az alapvető követelményeknek, úgy a 29. cikkben említett bizottsággal lehet konzultálni valamely tagállam kérésére vagy a Bizottság kezdeményezésére.

A Bizottság szakvéleményt kérhet az Ügynökségtől. Az Európai Bizottság a bizottság bevonásával elemzi a szakvéleményt.

(2) Ha az ÁME módosítására kisebb hiba miatt van szükség, és ez nem indokolja az ÁME azonnali felülvizsgálatát, a Bizottság javasolhatja a szakvélemény használatát az ÁME 6. cikk (1) bekezdés szerinti felülvizsgálatáig. Ebben az esetben az Ügynökség közzéteszi szakvéleményét.

(3) Ha az ÁME felülvizsgálata jelentős vagy lényeges hiba miatt válik szükségessé, azonnal alkalmazni kell a 6. cikk (1) bekezdése szerinti felülvizsgálati eljárást.

8. cikk

Az ÁME-k hatályának kiterjesztése

(1) A Bizottság a 29. cikk (3) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően új ÁME-k kidolgozását és/vagy a már elfogadott ÁME-k felülvizsgálatát célzó egy vagy több megbízást fogad el az eddigiekben nem szabályozott vasútvonalak és járművek szabályozása céljából.

(2) Az első megbízás pontosítja a legkésőbb 2012 januárjáig kidolgozandó új ÁME-k első csoportját és/vagy az ÁME-k módosításait, az egyedi esetek szabályozásának lehetősége tekintetében az 5. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül, valamint a bizonyos feltételekhez kötött eltérésekről rendelkező 9. cikk sérelme nélkül. Az első megbízást az Ügynökség által a kidolgozandó új ÁME-k és/vagy a módosítandó meglévő ÁME-k meghatározása érdekében tett ajánlás alapján dolgozzák ki az egyes javasolt intézkedések várható költséghatékonyságától és a közösségi szinten hozott intézkedések arányosságának elvétől függően. Ennek érdekében megfelelően figyelembe kell venni az I. melléklet 4. pontját, valamint egyrészről a szerelvények folyamatos haladása és a műszaki harmonizáció célkitűzései, másrészről az érintett forgalom transzeurópai, nemzeti, területi vagy helyi szintje között biztosítandó egyensúlyt.

▼B

(3) Mindaddig, ameddig az ÁME-k hatályának a vasúti hálózat egészére történő kiterjesztése meg nem történik:

a) üzembehelyezési engedélyt kell kiállítani:

— azon járművek és a járművekre felszerelt vezérlő és jelző alrendszerek tekintetében, amelyeket legalább részben a hálózatnak az ÁME-k hatályának kiterjesztése alá még nem tartozó részén használnak, a hálózat említett része tekintetében,

— az infrastruktúra, energia és a pálya menti vezérlő és jelző alrendszerek tekintetében a hálózatnak az ezen irányelv hatályának kiterjesztése alá még nem tartozó részén,

a 2004/49/EK irányelv 8. cikkében említett nemzeti előírásokkal, illetve adott esetben ezen irányelv 17. cikke (3) bekezdésével összhangban;

b) üzembehelyezési engedélyt kell adni azon járművek számára, amelyeket alkalmanként használnak a hálózatnak az ÁME-k hatályának kiterjesztése alá még nem tartozó részén, a hálózat e részének tekintetében ezen irányelv 21–27. cikkével és a 2004/49/EK irányelv 8. cikkében említett nemzeti szabályokkal, illetve adott esetben ezen irányelv 17. cikke (3) bekezdésével összhangban.

(4) Egy tagállamnak nem szükséges alkalmaznia a (2) bekezdéssel összhangban elfogadott új vagy átdolgozott ÁME-ket a vonatkozó ÁME-k csoportjának közzétételekor a megvalósítás előrehaladott szakaszában járó vagy folyamatban lévő teljesítésű szerződés alá tartozó projektek esetében.

9. cikk

Eltérések

(1) Egyedi esetek hiányában a tagállamoknak az ebben a cikkben foglalt feltételek fennállása esetén nem kell alkalmazniuk egy vagy több ÁME-t:

a) olyan javasolt új alrendszerek építése, meglévő alrendszerek felújítása vagy korszerűsítése, illetve az 1. cikk (1) bekezdésében említett bármely elem esetében, amelynek fejlesztése előrehaladott állapotban van, vagy a rá vonatkozó szerződés teljesítése már megkezdődött, amikor ezeket az ÁME-ket közzéteszik;

b) egy meglévő alrendszer felújítására vagy korszerűsítésére irányuló projektek esetén, amennyiben a rakszelvény, a nyomtáv, a vágánytengely-távolság vagy a villamosítási feszültség értéke ezen ÁME-kben nem összeegyeztethető a meglévő alrendszer jellemzőivel;

c) javasolt új alrendszer vagy egy meglévő alrendszer tervezett felújítása vagy korszerűsítése esetén az adott tagállam területén, ha annak vasúthálózatát a tenger, vagy különleges földrajzi adottságok választják el vagy zárják el a Közösség többi részének vasúthálózatától;

d) meglévő alrendszer bármely tervezett felújítása, bővítése vagy korszerűsítése esetén, amennyiben az ÁME-k alkalmazása veszélyeztetné a projekt gazdasági életképességét és/vagy a vasúti rendszer ezen tagállamon belüli egységességét;

▼B

e) amennyiben baleset vagy természeti csapás után a hálózat gyors helyreállításának körülményei gazdasági vagy műszaki szempontból nem teszik lehetővé a vonatkozó ÁME-k részleges vagy teljes körű alkalmazását;

f) a Közösségen belüli fő vasúthálózat nyomtávjától eltérő nyomtávot alkalmazó országokból érkező vagy azokba tartó járművek esetében.

(2) Az érintett tagállam az (1) bekezdésben említett esetekben eljuttat a Bizottsághoz egy dokumentációt, amely tartalmazza a IX. mellékletben felsorolt információkat. A Bizottság elemzi a tagállam által tervezett intézkedéseket és tájékoztatja a 29. cikkben említett bizottságot.

(3) Az (1) bekezdés a) pontjában említett esetben az egyes ÁME-k hatálybalépését követő egy éven belül valamennyi tagállam közli a Bizottsággal a területét érintő azon projektek listáját, melyek előrehaladott fejlesztési stádiumban vannak.

(4) Az (1) bekezdés a), c) és e) pontjában megadott esetekben a Bizottság ellenőrzi, hogy a dokumentáció megfelelő-e és az általa végzett elemzésről tájékoztatja a tagállamot. Szükség esetén ajánlást kell kidolgozni az alkalmazandó előírásokra vonatkozóan. A tagállam haladéktalanul alkalmazhatja a IX. mellékletben említett alternatív rendelkezéseket.

(5) Az (1) bekezdés b), d) és f) pontjában említett esetekben a Bizottság a 29. cikk (3) bekezdése szerinti eljárásnak megfelelően hoz határozatot az eltérési kérelem elfogadása tekintetében. Az (1) bekezdés b) pontjában megadott esetben azonban a Bizottság határozata nem érinti a rakszelvényt és a nyomtávot. A Bizottság a kérelem és az ahhoz csatolt teljes dokumentáció benyújtását követő hat hónapon belül hoz határozatot. Ilyen határozat hiányában a kérelmet elfogadottnak kell tekinteni. A Bizottság döntésétől függően az f) pontban említett esetben a tagállam a IX. mellékletben említett alternatív rendelkezéseket alkalmazhatja.

(6) Az elemzés, valamint a (4) és (5) bekezdésben említett eljárás eredményéről minden tagállamot tájékoztatni kell.

III. FEJEZET

KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

10. cikk

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek forgalomba hozatala

(1) A tagállamok megteszik a szükséges lépéseket annak biztosítására, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek(et):

a) csak akkor legyenek forgalomba hozhatók, ha lehetővé teszik a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megvalósítását, ugyanakkor megfelelnek az alapvető követelményeknek;

b) a szándékolt felhasználási területükön alkalmazzák, és üzembe helyezésük, karbantartásuk megfelelő.

Ezek a rendelkezések nem akadályozhatják a rendszerelemek más alkalmazás céljából történő forgalomba hozatalát.

▼B

(2) Saját területükön és ezen irányelv alapján a tagállamok nem tilthatják, korlátozhatják vagy akadályozhatják a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek forgalomba hozatalát a vasúti rendszerben történő felhasználás céljából, amennyiben azok megfelelnek ennek az irányelvnek. Különösen nem írhatnak elő olyan ellenőrzéseket, amelyeket a IV. mellékletben rögzített elemeket magában foglaló, az EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozati eljárás részeként már elvégeztek.

11. cikk

Megfelelőség és használatra alkalmasság

(1) A tagállamoknak ezen irányelv alapvető követelményeinek megfelelőnek kell tekinteniük azokat a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket, amelyek rendelkeznek az EK megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozattal.

(2) Minden kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem a vonatkozó ÁME-ben meghatározott felhasználásra való megfelelőségi vagy használatra való alkalmassági értékelő eljárás hatálya alá tartozik, és ahhoz a megfelelő tanúsítványt kell mellékelni.

(3) A tagállamok úgy tekintik, hogy egy kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az alapvető követelményeknek, ha teljesíti a vonatkozó ÁME-ben megállapított feltételeket vagy az ilyen feltételeknek megfelelően kidolgozott európai előírásokat.

(4) A vonatkozó ÁME hatálybalépésekor már üzemben lévő alrendszerek alkatrészeit a (2) bekezdésben említett eljárás lefolytatása nélkül lehet a nevezett alrendszerben felszerelni.

(5) Az ÁME rendelkezhet egy átmeneti időszakról azon, az ÁME által az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekként meghatározott vasút-közlekedési termékek esetében, amelyeket az ÁME hatálybalépése előtt már forgalomba hoztak. E rendszerelemeknek meg kell felelniük a 10. cikk (1) bekezdése követelményeinek.

12. cikk

Az európai előírások meg nem felelése az alapvető követelményeknek

Amennyiben valamely tagállam vagy a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ennek az irányelvnek a céljaira közvetlenül vagy közvetve alkalmazott európai előírások nem felelnek meg az alapvető követelményeknek, a 29. cikkben említett bizottsághoz fordul, és a Bizottság elfogadja a legmegfelelőbb intézkedések valamelyikét:

a) a 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv által létrehozott bizottsággal folytatott konzultációt követően az érintett előírások részleges vagy teljes visszavonása; vagy

b) a 7. cikkel összhangban az ÁME felülvizsgálata.

▼B

13. cikk

EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozati eljárás

(1) Egy adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozatához a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője köteles alkalmazni a vonatkozó ÁME-k által előírt rendelkezéseket.

(2) Amennyiben a vonatkozó ÁME úgy rendelkezik, egy adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelelőségi vagy használatra való alkalmassági értékelését az a bejelentett szervezet köteles elvégezni, amelyhez a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője a kérelmet benyújtotta.

(3) Amennyiben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek más szempontokra kiterjedő egyéb közösségi irányelvek hatálya alá tartoznak, úgy az EK-megfelelőségi vagy használhatósági nyilatkozatban fel kell tüntetni, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek más irányelvek követelményeinek is eleget tesznek.

(4) Amennyiben sem a gyártó, sem a Közösségben letelepedett képviselője nem teljesíti az (1) és (3) bekezdésből eredő kötelezettségeit, úgy azok a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket forgalomba hozó személyre hárulnak. Ezen irányelv szempontjából ugyanezen kötelezettségek érvényesek mindazokra, akik a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek vagy azok különböző származású részeit összeszerelik, vagy kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket gyártanak saját használatra.

(5) A 14. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül:

a) minden olyan esetben, amikor egy tagállam úgy ítéli meg, hogy az EK-megfelelőségi nyilatkozatot nem megfelelően állították ki, a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője szükség esetén köteles a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet a megfelelőség állapotába hozni, és megszüntetni a jogsértést a tagállam által előírt feltételek szerint;

b) amennyiben a megfelelőség hiánya tartósan fennáll, a tagállam köteles megtenni minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy korlátozza vagy megtiltsa a kérdéses kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem forgalomba hozatalát, vagy biztosítsa annak visszavonását a piacról a 14. cikkben megfogalmazott eljárások szerint.

14. cikk

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek meg nem felelése az alapvető követelményeknek

(1) Amennyiben egy tagállam úgy ítéli meg, hogy az EK megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozattal rendelkező és forgalomba hozott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem a rendeltetés szerinti használat esetén valószínűsíthetően nem felel meg az alapvető követelményeknek, köteles megtenni minden szükséges lépést a rendszerelem alkalmazási területének korlátozására, használatának betiltására vagy forgalomból való kivonására. A tagállam haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot a megtett intézkedésekről és döntésük indokairól, megjelölve, hogy a meg nem felelés oka:

a) az alapvető követelmények be nem tartása;

▼B

b) az európai előírások nem megfelelő alkalmazása olyan esetben, amikor ilyen előírás alkalmazására támaszkodnak;

c) az európai előírások hiányossága.

(2) A Bizottság a lehető leggyorsabban köteles egyeztetni az érintett felekkel. Amennyiben az egyeztetés nyomán a Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés indokolt, arról haladéktalanul értesíti a kezdeményező tagállamot és a többi tagállamot. Amennyiben az egyeztetés nyomán a Bizottság azt állapítja meg, hogy az intézkedés nem indokolt, arról haladéktalanul értesíti a kezdeményező tagállamot és a gyártót, vagy annak a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjét. Amennyiben az (1) bekezdésben említett döntést az európai előírásokban fennálló hiányosság indokolja, a 12. cikkben meghatározott eljárást kell alkalmazni.

(3) Amennyiben egy EK-megfelelőségi nyilatkozattal rendelkező kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem nem felel meg, az illetékes tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket a nyilatkozat kiállítója ellen, és tájékoztatja erről a Bizottságot és a többi tagállamot.

(4) A Bizottság biztosítja, hogy a tagállamok értesüljenek az eljárás folyamatáról és eredményeiről.

IV. FEJEZET

ALRENDSZEREK

15. cikk

Üzembehelyezési eljárás

(1) Az V. fejezet rendelkezéseinek sérelme nélkül a tagállamok engedélyezik a vasúti rendszer területükön elhelyezkedő vagy ott üzemeltetett strukturális alrendszereinek üzembe helyezését.

Ebből a célból a tagállamok megtesznek minden szükséges lépést annak biztosítására, hogy ezek az alrendszerek csak akkor legyenek üzembe helyezhetők, ha tervezésük, kivitelezésük és beszerelésük olyan módon történik, amely biztosítja a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelést a vasúti rendszerbe való integrálás során, és különös figyelmet fordítanak az alábbiakra:

— az alrendszerek azzal a rendszerrel való műszaki összeegyeztethetőségének ellenőrzése, amelybe integrálásra kerülnek,

— az alrendszereknek a 2004/49/EK irányelv 4. cikke (3) bekezdésével és 6. cikke (3) bekezdésével összhangban történő biztonságos integrálása.

(2) Az üzembe helyezést megelőzően minden tagállam ellenőrzi, hogy az alrendszerek megfelelnek-e adott esetben a vonatkozó ÁME-k működtetésre és karbantartásra vonatkozó rendelkezéseinek.

▼B

(3) Ezen alrendszerek üzembe helyezését követően az ellenőrzést az alábbi keretek között végzik el:

a) infrastruktúra esetén a 2004/49/EK irányelv 11. cikkének megfelelően a biztonsági engedélyek odaítélése és felügyelete keretében;

b) járművek esetén a 2004/49/EK irányelv 10. cikkének megfelelően a biztonsági engedélyek odaítélése és felügyelete keretében.

Ennek érdekében a vonatkozó strukturális és funkcionális ÁME-kben megállapított értékelési és hitelesítési eljárásokat kell alkalmazni.

16. cikk

Az alrendszerek szabad mozgása

A 15. cikk (1) bekezdése rendelkezéseinek sérelme nélkül a tagállamok területükön ezen irányelvre való hivatkozással nem tilthatják meg, korlátozhatják vagy akadályozhatják a vasúti rendszer részét képező strukturális alrendszerek létrehozását, üzembe helyezését és üzemeltetését, amennyiben azok megfelelnek az alapvető követelményeknek. Különösen nem írhatnak elő olyan ellenőrzéseket, amelyeket már elvégeztek:

— az EK-hitelesítési nyilatkozati eljárás részeként, amely eljárás elemeit az V. melléklet tartalmazza, vagy

— egy másik tagállamban ezen irányelv hatálybalépése előtt vagy után, azonos működési feltételek melletti azonos követelményeknek való megfelelés ellenőrzése céljából.

17. cikk

Az ÁME-knek és a nemzeti szabályozásnak való megfelelés

(1) A tagállamok a vasúti rendszer azon strukturális alrendszereit tekintik kölcsönösen átjárhatónak és a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek megfelelőnek, amelyek rendelkeznek az EK-hitelesítési nyilatkozattal.

(2) A vasúti rendszert alkotó valamely strukturális alrendszer kölcsönös átjárhatóságának hitelesítését az alapvető követelményekkel összhangban, a vonatkozó ÁME-kre való hivatkozással kell megállapítani.

(3) A tagállamok minden egyes alrendszerre nézve összeállítják az alapvető követelmények végrehajtása érdekében alkalmazott műszaki szabályok listáját, és azt megküldik a Bizottságnak, amennyiben:

— nincs vonatkozó ÁME, vagy

— a 9. cikk alapján eltérést engedélyeztek, illetve

— különleges esetben a vonatkozó ÁME-kben nem található műszaki szabály alkalmazása válik szükségessé.

▼B

A listát meg kell küldeni:

— minden esetben, amikor a 96/48/EK irányelv 16. cikke (3) bekezdésében és a 2001/16/EK irányelv 16. cikke (3) bekezdésében említett, 2005. április 30-ig elküldendő műszaki szabályok listája módosul, vagy

— miután eltérést jelentettek be, vagy

— miután vonatkozó ÁME-ket tettek közzé.

A tagállamok ugyanekkor kijelölik az e műszaki szabályok tekintetében a 18. cikkben említett hitelesítési eljárás végrehajtásáért felelős szervezeteket.

A Bizottság ezen információkat közli az Ügynökséggel, amely közzéteszi azokat.

A tagállamok a Bizottság kérésére közzéteszik a megküldött szabályok teljes szövegét. A további akadályok kialakulásának megelőzése, valamint a nemzeti szabályozás 27. cikk szerinti osztályozásának előmozdítása érdekében a Bizottság nyomon követi az új szabályok bevezetését a tagállamokban. Amennyiben a Bizottság úgy véli, hogy egy új szabály önkényes megkülönböztetést vagy a tagállamok közötti vasúti közlekedés burkolt korlátozását eredményezi, a 29. cikk (3) bekezdésében említett szabályozási eljárásnak megfelelően a tagállamoknak címzett határozatot fogad el.

A szigorúan helyi jellegű szabályokat és korlátozásokat illetően a tagállamok eltérhetnek tájékoztatási kötelezettségüktől. Ilyen az esetekben a tagállamok a 35. cikkben említett infrastruktúra-nyilvántartásban sorolják fel ezeket a szabályokat és korlátozásokat.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a kötelező jellegű műszaki szabályokat világos, az érintett felek számára érthető megfogalmazásban közzé- és hozzáférhetővé tegyék az infrastruktúra-működtetők, a vasúttársaságok és az üzembehelyezési engedélyt kérelmezők számára.

18. cikk

Az EK-hitelesítési nyilatkozat kiállítására vonatkozó eljárás

(1) Az EK-hitelesítési nyilatkozat kiállítása céljából a kérelmező felkéri az általa erre a célra kiválasztott bejelentett szervezetet, hogy alkalmazza a VI. mellékletben említett EK-hitelesítési eljárást. A kérelmező lehet az ajánlatkérő vagy a kivitelező, vagy azok Közösségben letelepedett meghatalmazott képviselője.

(2) A valamely alrendszer EK-hitelesítését végző bejelentett szervezet feladata a tervezési szakasznál kezdődik és lefedi a teljes gyártási időszakot, egészen az alrendszer üzembe helyezése előtti átvételig. Ez 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.

▼B

(3) A bejelentett szervezet felel az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. Ebben a műszaki dokumentációban szerepelnie kell az alrendszer jellemzőire vonatkozó minden szükséges dokumentumnak és – esettől függően – a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségét igazoló valamennyi dokumentumnak. Emellett tartalmaznia kell a használati feltételekre és korlátozásokra vonatkozó valamennyi adatot, valamint a szervizelésre, folyamatos vagy rutinellenőrzésekre, beszabályozásra és karbantartásra vonatkozó utasításokat.

(4) A bejelentett szervezet kiadhat időközi ellenőrzésekre vonatkozó tanúsítványt, hogy lefedje az ellenőrzés egyes szakaszait vagy az alrendszer bizonyos részeit. Ebben az esetben a VI. mellékletben megjelölt eljárás alkalmazandó.

(5) Amennyiben a vonatkozó ÁME-k erre lehetőséget nyújtanak, a bejelentett szervezet alrendszerek egész sorára vagy részeire is kiadhat megfelelőségi tanúsítványt.

19. cikk

Az alrendszerek meg nem felelése az alapvető követelményeknek

(1) Amennyiben egy tagállam úgy ítéli meg, hogy a műszaki dokumentációval kiegészített EK-hitelesítési nyilatkozat hatálya alá tartozó strukturális alrendszer nem felel meg teljes mértékben ennek az irányelvnek és különösen nem felel meg az alapvető követelményeknek, kérheti további ellenőrzések elvégzését.

(2) A kiegészítő ellenőrzést kérő tagállam haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot a kért kiegészítő ellenőrzésről és feltünteti annak indokait. A Bizottság konzultál az érdekelt felekkel.

(3) A kérelmező tagállam meghatározza, hogy ezen irányelv maradéktalan betartása hiányának oka:

a) az ÁME-nek vagy az alapvető követelményeknek való meg nem felelés vagy az ÁME helytelen alkalmazása. Ebben az esetben a Bizottság haladéktalanul tájékoztatja azon személy letelepedés szerinti tagállamát, aki az EK-hitelesítési nyilatkozatot nem megfelelően készítette el, és felkéri a tagállamot, hogy hozza meg a megfelelő intézkedéseket;

b) az ÁME elégtelensége. Ebben az esetben a 7. cikkben említett, az ÁME módosítására vonatkozó eljárást kell alkalmazni.

20. cikk

A meglévő alrendszerek üzembe helyezése felújítás vagy korszerűsítés után

(1) Felújítás vagy korszerűsítés esetén az ajánlatkérő vagy kivitelező megküldi a beruházást ismertető dokumentációt az érintett tagállamnak. A tagállam megvizsgálja a dokumentációt, és az alkalmazandó ÁME-ben feltüntetett végrehajtási stratégia figyelembevételével eldönti, hogy a munkálatok nagysága szükségessé teszi-e új engedély kiadását az ennek az irányelvnek az értelmében történő üzembe helyezéshez.

▼B

Ilyen új üzembehelyezési engedély szükséges minden olyan esetben, amikor a tervezett munkálatok hatással lehetnek az érintett alrendszer általános biztonsági szintjére. Ha új engedélyre van szükség, a tagállam határozza meg, hogy az ÁME-ket milyen mértékben szükséges a projektre alkalmazni.

A tagállam a teljes dokumentáció kézhezvétele után legkésőbb négy hónappal hozza meg döntését.

(2) Amennyiben új engedélyre van szükség és amennyiben az ÁME-t nem alkalmazzák maradéktalanul, a tagállamok megküldik a Bizottságnak az alábbi információkat:

— annak indokát, hogy az ÁME-t miért nem alkalmazták teljeskörűen,

— az ÁME helyett alkalmazott műszaki jellemzőket,

— azon szervezetek nevét, amelyeknek e műszaki jellemzők fennállása esetén a 18. cikkben említett hitelesítési eljárás lefolytatása a feladata.

(3) A Bizottság közli a (2) bekezdésben említett információkat az Ügynökséggel, amely közzéteszi azokat.

V. FEJEZET

A JÁRMŰVEK

21. cikk

Járművek üzembe helyezésének engedélyezése

(1) Hálózaton történő használat előtt a járművek üzembe helyezését az illetékes nemzeti biztonsági hatósággal engedélyeztetni kell, kivéve ha e fejezet máshogy rendelkezik.

(2) Az ÁME-nek megfelelő járműveket a 22. vagy 23. cikk alapján kell engedélyezni.

(3) Az ÁME-nek nem megfelelő járműveket a 24. vagy 25. cikk alapján kell engedélyezni.

(4) Egy már engedélyezett járműtípusnak megfelelő járművet a 26. cikk alapján kell engedélyezni.

(5) Az egyik tagállam által megadott engedély minden tagállamban érvényes, a további engedélyekről szóló 23. és 25. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül. A tagállamok az ezen irányelvet végrehajtó külön nemzeti szabályozáson vagy rendelkezéseken keresztül teszik egyértelművé, hogy a 23. cikk, illetve a 25. cikk vonatkozó rendelkezéseinek értelmében az ÁME-nek megfelelő, illetve az ÁME-nek nem megfelelő járművek esetén szükség van-e további engedélyezésre.

(6) Az üzembehelyezési engedélyre vonatkozó kérelmeket az illetékes nemzeti biztonsági hatóság bírálja el a 22. és 23. vagy a 24. és 25. cikk alapján. Az üzembehelyezési engedély előírhat használati és egyéb feltételeket.

▼B

(7) Az illetékes nemzeti biztonsági hatóság által vasúti jármű üzembe helyezéséről hozott elutasító határozatot megfelelően indokolni kell. A kérelmezőnek az elutasító határozat kézhezvételét követően egy hónap áll rendelkezésére a határozat felülvizsgálata iránti, kellőképpen megindokolt kérelem benyújtására. A biztonsági hatóságnak a kérelem kézhezvételét követően két hónap áll rendelkezésére határozatának megerősítésére vagy megváltoztatására. Az elutasító határozat megerősítése esetén a kérelmező az illetékes tagállam által a 2004/49/EK irányelv 17. cikke (3) bekezdésével összhangban kijelölt fellebbviteli hatóságnál alapos indok benyújtásával kérelmezheti a határozat felülvizsgálatát. A felülvizsgálati eljárás céljából a tagállamok kijelölhetik e célra a 2001/14/EK irányelv 30. cikkével összhangban felállított szabályozó szervezetet.

(8) Amennyiben a 23. cikk (7) bekezdésében és a 25. cikk (5) bekezdésében említett határozatot a nemzeti biztonsági hatóság az előírt határidőn belül nem hozza meg, a vasúti jármű üzembe helyezését a határidő lejártát követő három hónap után engedélyezettnek kell tekinteni. Az e bekezdés szerint nyert engedély csak arra a hálózatra érvényes, amelynek tekintetében az illetékes nemzeti biztonsági hatóság az előírt határidőn belül nem hozott határozatot.

(9) A saját maga által kiadott, vagy a 8. bekezdés értelmében szerzett üzembehelyezési engedélyt visszavonni kívánó nemzeti biztonsági hatóság a biztonsági tanúsítványnak a 2004/49/EK irányelv 10. cikke (5) bekezdésében említett felülvizsgálati eljárása, illetve a biztonsági engedélynek a hivatkozott irányelv 11. cikke (2) bekezdésében említett felülvizsgálati eljárása keretében járhat el.

(10) Felülvizsgálati eljárás esetén a 7. bekezdésben említett illetékes fellebbviteli szerv kikérheti az Ügynökség véleményét, amelyet az a kérelem kézhezvétele után egy hónapon belül megküld a kérelmezőnek, az illetékes fellebbviteli szervnek és a kérelmet elutasító illetékes nemzeti biztonsági hatóságnak.

(11) A Közösség fő vasúthálózatának nyomtávjától eltérő nyomtávot alkalmazó harmadik ország és valamely tagállam között közlekedő kocsik esetében, amelyek a 9. cikk (5) bekezdése értelmében eltérés tárgyát képezhetik, vagy amelyek egyedi elbírálás alá esnek, a 22. és 24. cikkben említett nemzeti szabályok nemzetközi megállapodásokat is tartalmazhatnak, amennyiben ezek a közösségi szabályozással összeegyeztethetőek.

(12) A 2008. július 19. előtt – és különösen a RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) és RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) értelmében – kibocsátott üzembehelyezési engedélyek érvényben maradnak a kibocsátásuk feltételeinek megfelelően. Ez a rendelkezés elsőbbséget élvez a 22–25. cikkel szemben.

▼B

(13) A tagállamok járművek csoportjának is adhatnak üzembehelyezési engedélyt. E célból a nemzeti biztonsági hatóságok értesítik a kérelmezőt a követendő eljárásról.

(14) Az e cikk értelmében adott üzembehelyezési engedély nem sértheti a 2004/49/EK irányelv 9., 10. és 11. cikke értelmében a vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők számára a hálózaton működtetett járművek tekintetében megállapított egyéb feltételeket.

22. cikk

Az ÁME-nek nem megfelelő járművek üzembe helyezésének első engedélyezése

(1) Ez a cikk az üzembe helyezésük idején hatályos valamennyi vonatkozó ÁME-nek megfelelő vasúti járműre alkalmazandó, amennyiben az alapvető fontosságú követelmények jelentős részét ezek az előírások tartalmazzák, és amennyiben a járművekre vonatkozó ÁME hatályos és alkalmazandó.

(2) Az első engedélyt a nemzeti biztonsági hatóság az alábbiak szerint adja meg:

a) amennyiben egy jármű valamennyi strukturális alrendszerét a IV. fejezet előírásai értelmében engedélyezték, az engedélyt további ellenőrzések nélkül meg kell adni;

b) a 18. cikkben előírt EK-hitelesítési nyilatkozattal rendelkező járművek esetében a nemzeti biztonsági hatóság által az üzembehelyezési engedély kiadása céljából ellenőrzött kritériumok csak a következőket érinthetik:

— műszaki összeegyeztethetőség a jármű releváns alrendszerei között, valamint a 15. cikk (1) bekezdése szerinti biztonságos integrációjuk,

— műszaki összeegyeztethetőség a jármű és az adott hálózat között,

— a nyitott kérdésekre alkalmazandó nemzeti szabályok,

— a vonatkozó ÁME-ben megfelelően meghatározott különleges esetekben alkalmazandó szabályok.

23. cikk

Az ÁME-nek megfelelő járművek további üzembehelyezési engedélyei

(1) A kizárólag a jármű és az érintett hálózat műszaki összeegyeztethetőségére vonatkozó egyedi esetek és nyitott kérdések hiányában a releváns alrendszerek valamennyi részletére kiterjedő ÁME-nek teljes mértékben megfelelő járművek üzembe helyezését nem kell további engedélyezéshez kötni mindaddig, amíg ezek a többi tagállamban ÁME-nek megfelelő hálózatokon közlekednek, illetve amennyiben megfelelnek a vonatkozó ÁME-knek.

▼B

(2) A 22. cikkel összhangban üzembe helyezett, de az (1) bekezdésben nem említett járművek esetén a tagállam dönti el, hogy területén szükség van-e további engedélyekre. Ebben az esetben a (3)–(7) bekezdés alkalmazandó.

(3) A hálózaton való tervezett felhasználás megjelölésével a kérelmező benyújtja a nemzeti biztonsági hatóság részére a vasúti jármű vagy a vasútijármű-típus dokumentációját. A dokumentációnak az alábbi információkat kell tartalmaznia:

a) annak okirati bizonyítása, hogy a vasúti jármű üzembe helyezését egy másik tagállam a 22. cikk értelmében már engedélyezte;

b) a VI. mellékletben említett műszaki adatok másolata; ez az adatrögzítővel felszerelt járművek esetében magában foglalja a leolvasást és értékelést lehetővé tevő adatgyűjtési eljárásról szóló információt, amennyiben ezt az információt a vonatkozó ÁME nem egységesíti;

c) a jármű korábbi karbantartásával kapcsolatos nyilvántartások, valamint adott esetben az engedélyezés után végzett műszaki módosítások;

d) a műszaki és működési jellemzők dokumentációja annak igazolására, hogy a vasúti jármű megfelel a működési helye szerinti infrastruktúráknak és helyhez kötött berendezéseknek, többek között az éghajlati feltételeknek, az energiaellátási rendszernek, a vezérlő- és jelzőrendszernek, a nyomtávnak és az infrastrukturális szelvényeknek, a legnagyobb engedélyezett tengelyterhelésnek és egyéb hálózati kikötéseknek.

(4) Az illetékes nemzeti biztonsági hatóságok által ellenőrzött feltételek csak a következőkre terjedhetnek ki:

— a jármű és az érintett hálózat műszaki összeegyeztethetősége, ideértve az ilyen kompatibilitás biztosításához szükséges nyitott kérdésekre alkalmazandó nemzeti szabályokat,

— a vonatkozó ÁME-ben megfelelően meghatározott különleges esetekben alkalmazandó szabályok.

(5) A nemzeti biztonsági hatóság a 2004/49/EK irányelv 6. cikkének (3a) bekezdése szerinti kockázatelemzés, valamint a (4) bekezdésben említett feltételek teljesülésének ellenőrzését szolgáló hálózati mérések elvégzése érdekében további információkat kérhet. Az ezen irányelv 27. cikkében említett referenciadokumentum elfogadása után azonban a nemzeti biztonsági hatóság ilyen ellenőrzést csak az említett dokumentumban szereplő B. vagy C. csoporthoz tartozó nemzeti szabályok alapján végezhet.

(6) A nemzeti biztonsági hatóság a kérelmezővel folytatott konzultációt követően meghatározza a további információk, a kockázatelemzések, illetve a kért vizsgálatok terjedelmét és tartalmát. Az infrastruktúra kezelője a kérelmezővel konzultálva minden lehetséges módon arra törekszik, hogy ezekre a vizsgálatokra a kérést követő három hónapon belül sor kerüljön. Adott esetben a nemzeti biztonsági hivatal intézkedéseket hoz e vizsgálatok végrehajtása érdekében.

▼B

(7) Az e cikkel összhangban benyújtott, üzembehelyezési engedély iránti kérelmeket a nemzeti biztonsági hatóság bírálja el, a lehető leghamarabb és legfeljebb:

a) két hónappal a (3) bekezdésben említett dokumentáció benyújtását követően;

b) adott esetben egy hónappal a nemzeti biztonsági hatóság által kért kiegészítő információk benyújtását követően;

c) adott esetben egy hónappal a nemzeti biztonsági hatóság által kért vizsgálatok eredményeinek benyújtását követően.

24. cikk

Az ÁME-nek nem megfelelő járművek üzembe helyezésének első engedélyezése

(1) Ez a cikk az üzembe helyezésük idején hatályos valamennyi releváns ÁME-nek meg nem felelő vasúti járművekre – köztük az eltérések tárgyát képező járművekre – alkalmazandó, illetve olyan esetekben, amikor az alapvető követelmények jelentős részét ezek az előírások nem tartalmazzák.

(2) Az első engedélyt a nemzeti biztonsági hatóság az alábbiak szerint adja meg:

— a valamely ÁME által szabályozott műszaki szempontok tekintetében az EK-hitelesítési eljárást kell alkalmazni,

— az egyéb műszaki szempontok tekintetében az ezen irányelv 17. cikkének (3) bekezdése és a 2004/49/EK irányelv 8. cikke szerint bejelentett nemzeti szabályok alkalmazandók.

Az első engedély csak a kiállító tagállam hálózatára érvényes.

25. cikk

További engedélyek az ÁME-nek nem megfelelő járművek üzembe helyezésére

(1) Az olyan járművek esetében, amelyek üzembe helyezését valamelyik tagállam a 21. cikk (12) bekezdése, vagy a 24. cikk szerint engedélyezte, a többi tagállam e cikknek megfelelően dönthet arról, hogy területén az üzembe helyezéshez van-e szükség további engedélyekre.

(2) A kérelmező benyújtja a nemzeti biztonsági hatóság részére a vasúti jármű vagy a vasúti járműtípus műszaki dokumentációját a hálózaton való tervezett felhasználás részleteivel együtt. A dokumentáció az alábbi információkat tartalmazza:

a) annak okirati bizonyítása, hogy a vasúti jármű eredeti üzembe helyezését másik tagállam engedélyezte, illetve dokumentáció az annak érdekében követett eljárásról, hogy igazolják a vasúti jármű hatályos biztonsági előírásoknak való megfelelését, adott esetben ideértve a 9. cikk értelmében élvezett vagy engedélyezett eltérésekről szóló információt;

▼B

b) műszaki adatok, karbantartási program és működési jellemzők. Ez az adatrögzítővel felszerelt járművek esetében magában foglalja az adatgyűjtési eljárásról szóló információt, amely lehetővé teszi a 2004/49/EK irányelv 20. cikke (2) bekezdésének c) pontja szerinti leolvasást és értékelést;

c) a jármű korábbi üzemeltetésével és karbantartásával, valamint adott esetben az engedélyezés utáni műszaki módosításokkal kapcsolatos nyilvántartások;

d) a műszaki és működési jellemzők dokumentációja annak igazolására, hogy a vasúti jármű megfelel a működési helye szerinti infrastruktúráknak és helyhez kötött berendezéseknek, többek között az éghajlati feltételeknek, az energiaellátási rendszernek, a vezérlő- és jelzőrendszernek, a nyomtávnak és infrastrukturális szelvényeknek, a maximális engedélyezett tengelyterhelésnek és egyéb hálózati kikötéseknek.

(3) A (2) bekezdés a) és b) pontjában említett adatokat a nemzeti biztonsági hatóság nem kérdőjelezheti meg, kivéve, ha a 16. cikk sérelme nélkül bizonyítani tudja, hogy a biztonságra nézve komoly kockázatot jelentenek. A 27. cikkben említett referenciadokumentum elfogadását követően a nemzeti biztonsági hatóság e tekintetben nem hivatkozhat egyetlen, az említett dokumentumban felsorolt, az A. csoportba tartozó szabályra sem.

(4) A nemzeti biztonsági hatóság kérheti további információk biztosítását, a 2004/49/EK irányelv 6. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti kockázatelemzést, vagy vizsgálatok elvégzését a hálózaton az e cikk (2) bekezdésének c) és d) pontjában említett elemek hatályos nemzeti szabályoknak való megfelelőségének a hitelesítése érdekében, amint arról a Bizottságot a 2004/49/EK irányelv 8. cikkével vagy ezen irányelv 17. cikkével összhangban értesítették. Ugyanakkor, az ezen irányelv 27. cikkében említett referenciadokumentum elfogadása után a nemzeti biztonsági hatóság ilyen ellenőrzést csak az említett dokumentumban felsorolt, B. vagy C. csoporthoz tartozó nemzeti szabályok alapján végezhet.

A nemzeti biztonsági hatóság a kérelmezővel folytatott konzultációt követően meghatározza a további információk, a kockázatelemzések, illetve a kért vizsgálatok terjedelmét és tartalmát. Az infrastruktúra kezelője a kérelmezővel konzultálva minden lehetséges módon arra törekszik, hogy ezekre a vizsgálatokra a kérést követő három hónapon belül sor kerüljön. Adott esetben a nemzeti biztonsági hivatal intézkedéseket hoz e vizsgálatok végrehajtása érdekében.

(5) Az e cikkel összhangban benyújtott, üzembehelyezési engedély iránti kérelmeket a nemzeti biztonsági hatóság bírálja el, a lehető leghamarabb és legfeljebb:

a) négy hónappal a (2) bekezdésben említett műszaki dokumentáció benyújtását követően;

▼B

b) adott esetben két hónappal a nemzeti biztonsági hatóság által a (4) bekezdés szerint kért kiegészítő információk vagy kockázatelemzések benyújtását követően;

c) adott esetben két hónappal a nemzeti biztonsági hatóság által a (4) bekezdés szerint kért vizsgálatok eredményeinek benyújtását követően.

26. cikk

Járműtípusok engedélyezése

(1) A tagállamok engedélyt adhatnak ki különböző járműtípusokra.

(2) Ha azonban egy tagállam egy járműre engedélyt ad ki, egyidejűleg az adott járműtípust is engedélyeznie kell.

(3) A valamely tagállamban már engedélyezett típusnak megfelelő járművet az említett tagállam a kérelmező által kiadott típusmegfelelőségi nyilatkozat alapján engedélyezi, további ellenőrzés nélkül. Amennyiben azonban megváltoznak az ÁME-k és azon nemzeti szabályok vonatkozó rendelkezései, amelyek alapján a járműtípust engedélyezték, a tagállamok dönthetnek arról, hogy a már kiadott típusengedélyek érvényesek maradnak-e vagy megújítandók. A nemzeti biztonsági hatóságok által a típusengedély megújítása esetén ellenőrzött követelmények csak a megváltozott szabályokat érinthetik. A típusengedély megújítása nem érinti a korábban engedélyezett típusok alapján már kiadott járműengedélyeket.

(4) A típusmegfelelőségi nyilatkozat modelljét a Bizottság 2009. július 19-ig az Ügynökség tervezete alapján és a 29. cikk (3) bekezdésében meghatározott eljárás szerint elfogadja.

(5) A típusmegfelelőségi nyilatkozatot a következőknek megfelelően kell elkészíteni:

a) az ÁME-nek megfelelő járművek esetében a vonatkozó ÁME-kben meghatározott ellenőrzési eljárások;

b) az ÁME-nek nem megfelelő járművek esetében a 93/465/EGK határozat D. vagy E. moduljában meghatározott ellenőrzési eljárások. Adott esetben a Bizottság eseti ellenőrzési eljárást fogadhat el a 29. cikk (3) bekezdésével összhangban.

(6) A kérelmező egyidejűleg több tagállamban is kérhet típusengedélyt. Ebben az esetben a nemzeti biztonsági hatóságok együttműködnek az eljárás egyszerűsítése és az adminisztrációs formaságok minimalizálása érdekében.

(7) A típusengedélyeket a jóváhagyott járműtípusok európai nyilvántartásában regisztrálják, a 34. cikkben említettek szerint. Az említett nyilvántartás feltünteti azon tagállamot vagy tagállamokat, amely(ek)ben a járműtípus engedélyezett.

▼B

27. cikk

A nemzeti szabályok csoportokba sorolása

(1) A 25. cikkben említett vasúti járművek üzembe helyezésére vonatkozó engedélyezési eljárás megkönnyítése érdekében a nemzeti szabályokat a VII. melléklettel összhangban osztályozzák.

(2) A 30. cikk (3) bekezdésében előírtak sérelme nélkül 2009. január 19-ig az Ügynökség felülvizsgálja a VII. melléklet 1. részében leírt paramétereket, és helyénvalónak ítélt ajánlásait megteszi a Bizottságnak.

(3) Az Ügynökség referenciadokumentumra irányuló javaslatot készít, amely a vasúti járművek üzembe helyezésére vonatkozó nemzeti szabályozásokra utaló hivatkozásokat tartalmazna. A nemzeti biztonsági hatóságok együttműködnek e feladatban az Ügynökséggel.

(4) Az Ügynökség javaslata alapján és a 29. cikk (3) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően a Bizottság elfogadja a referenciadokumentumot, illetve az annak naprakésszé tételéről szóló határozatokat.

VI. FEJEZET

BEJELENTETT SZERVEZETEK

28. cikk

Bejelentett szervezetek

(1) A tagállamok értesítik a Bizottságot és a többi tagállamot a 13. cikkben említett, a megfelelőségi vagy használatra való alkalmassági értékelés elvégzéséért, valamint a 18. cikkben említett hitelesítési eljárásért felelős szervezetekről, jelezve az egyes szervezetek hatáskörét és a Bizottságtól előzetesen beszerzett azonosítási számokat. A Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzéteszi a szervezetek listáját, azonosítási számaikat és hatáskörüket, illetve a listát naprakészen tartja.

(2) A tagállamok a VIII. mellékletben előírt feltételeket alkalmazzák a bejelentendő szervezetek értékelésére. Az európai szabványok szerinti értékelési feltételeket kielégítő szervezetek az említett feltételeknek megfelelőnek minősülnek.

(3) A tagállam visszavonja a jóváhagyást attól a szervezettől, amely a VIII. mellékletben említett feltételeknek már nem felel meg. Erről haladéktalanul értesíti a Bizottságot és a többi tagállamot.

(4) Amennyiben egy tagállam vagy a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy másik tagállam által bejelentett szervezet nem felel meg a VIII. mellékletben hivatkozott feltételeknek, a Bizottság konzultál az érintett felekkel. A Bizottság tájékoztatja az utóbbi tagállamot azokról a változtatásokról, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a bejelentett szervezet megtarthassa a ráruházott jogállását.

▼B

(5) A Bizottság létrehozza a bejelentett szervezetek koordinációs csoportját (a továbbiakban: a koordinációs csoport), amely valamennyi, a 13. cikkben említett megfelelőségi vagy használatra való alkalmassági nyilatkozati eljárás, valamint a 18. cikkben említett hitelesítési eljárás alkalmazásával kapcsolatos, illetve az adott ÁME-k alkalmazására vonatkozó ügyet megvitat. A tagállamok képviselői a koordinációs csoport munkájában megfigyelőként vehetnek részt.

A Bizottság és a megfigyelők a koordinációs csoport keretében végzett munkáról tájékoztatják a 29. cikkben említett bizottságot. A Bizottság adott esetben javaslatokat tesz a problémák megoldásához szükséges intézkedésekre. Ha szükséges, a bejelentett szervezetek koordinációját a 30. cikk (4) bekezdésével összhangban kell végrehajtani.

(6) A 39. cikkben említett jelentések közül az első a VIII. mellékletben meghatározott feltételek végrehajtását is értékeli, és szükség esetén megfelelő intézkedéseket javasol.

VII. FEJEZET

BIZOTTSÁG ÉS MUNKAPROGRAM

29. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját a 96/48/EK irányelv 21. cikke értelmében létrehozott bizottság (a továbbiakban: a bizottság) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikke alkalmazandó, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében előírt határidő három hónap.

(4) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén, az 1999/468/EK határozat 5a. cikke (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(5) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1), (2), (4) és (6) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

30. cikk

Kiegészítő feladatok

(1) A Bizottság bármilyen, ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatos ügyet a bizottság elé terjeszthet. Szükség esetén a Bizottság a 29. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően végrehajtási ajánlást fogad el.

▼B

(2) A bizottság megvitathat bármilyen, a vasúti rendszer átjárhatóságára vonatkozó kérdést, beleértve a Közösségen belüli vasúti rendszer és a harmadik országok vasúti rendszerei közötti átjárhatósággal kapcsolatos kérdéseket.

(3) Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemei módosítására irányuló azon intézkedéseket, amelyek a II–IX. melléklet módosításához szükségesek, a 29. cikk (4) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(4) Amennyiben az szükségesnek bizonyul, a bizottság munkacsoportokat hozhat létre, hogy segítsék feladatainak elvégzésében, különös tekintettel a bejelentett szervezetek koordinálására.

31. cikk

Munkaprogram

(1) A Bizottság munkaprogramot készít a 8. cikkben előírt tárgyi hatály kiterjesztésének, az ÁME 6. cikk (1) bekezdésében előírt módosításának és az ezen irányelv által ráruházott egyéb feladatoknak a figyelembevételével. A Bizottság teljes mértékben tájékoztatja és bevonja a bizottságot a program létrehozásába és naprakésszé tételébe.

(2) A munkaprogram a következő szakaszokból áll:

a) az Ügynökség által elkészített tervezet alapján a közösségi vasúti rendszer modelljének kidolgozása, az alrendszerek jegyzéke alapján (II. melléklet), az ÁME-k közötti következetesség biztosítása érdekében. Ennek a modellnek tartalmaznia kell különösen a rendszer különböző elemeit és azok kapcsolódási pontjait, és hivatkozási keretként kell szolgálnia az egyes ÁME-k felhasználási területeinek meghatározásához;

b) az ÁME-k kidolgozásához szerkezeti modell létrehozása;

c) költség-haszon elemzési módszer kidolgozása az ÁME-kben előirányzott megoldásokhoz;

d) az ÁME-k elkészítéséhez szükséges megbízások elfogadása;

e) az egyes ÁME-k alapvető paramétereinek meghatározása;

f) a tervezetszabványosítási programok jóváhagyása;

g) a 2004/50/EK irányelv hatálybalépésének napja és az ÁME-k közzétételének – ideértve a 36. cikkben említett hivatkozási rendszer elfogadásának – napja közötti átmeneti időszak kezelése.

▼B

VIII. FEJEZET

A HÁLÓZAT ÉS JÁRMŰVEK NYILVÁNTARTÁSAI

32. cikk

Járműszámozási rendszer

(1) A Közösség vasúthálózatán üzembe helyezett járműveket az üzembe helyezés első engedélyezésekor európai járműszámmal (EJSZ) látják el.

(2) Az első engedély kérelmezője felelős a kérdéses járművön az ahhoz rendelt EJSZ feltüntetéséért.

(3) Az EJSZ-t fel kell tüntetni a forgalmi szolgálati és forgalomirányításról szóló ÁME-ben.

(4) A járműhöz csak egyszer rendelnek EJSZ-t, ha a forgalmi szolgálati és forgalomirányításról szóló ÁME másképp nem rendelkezik.

(5) Az (1) bekezdésben foglaltak ellenére, az olyan járművek esetében, amelyeket a Közösség fő vasúthálózatának nyomtávjától eltérő nyomtávot alkalmazó harmadik országokból vagy harmadik országokba működtetnek, vagy terveznek működtetni, a tagállamok elfogadhatják azokat, amelyeket egyértelműen azonosítottak egy eltérő kódrendszer szerint.

33. cikk

Nemzeti járműnyilvántartás

(1) Minden tagállam nyilvántartást vezet a területén engedélyezett járművekről. Ez a nyilvántartás megfelel az alábbi feltételeknek:

a) megfelel az (2) bekezdésben meghatározott közös előírásoknak;

b) a vasúttársaságoktól független szervezet vezeti és tartja naprakészen;

c) hozzáférhetővé kell tenni a 2004/49/EK irányelv 16. és 21. cikkében kijelölt biztonsági hatóságok és vizsgáló szervezetek számára; ugyancsak hozzáférhetővé kell tenni – minden jogos kérés esetében – a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében kijelölt szabályozó testületek, az Ügynökség, a vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők, valamint a járműveket nyilvántartásba vevő vagy a nyilvántartásban meghatározott személyek vagy szervezetek részére.

(2) A nyilvántartásra vonatkozó közös előírásokat a 29. cikk (3) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően és az Ügynökség által elkészített előírás-tervezetek alapján kell elfogadni. Ezeknek az előírás-tervezeteknek tartalmazniuk kell a következőket: tartalom, adatformátum, funkcionális és műszaki felépítés, üzemmód – beleértve az adatcserére vonatkozó rendszert –, adatbeviteli szabályok és betekintés. A nyilvántartásnak az egyes járművekre vonatkozóan legalább a következő információkat kell tartalmaznia:

a) az EJSZ;

b) hivatkozások az EK-hitelesítési nyilatkozatra és a kibocsátó szervezetre;

▼B

c) hivatkozás az engedélyezett járműtípusok 34. cikkben hivatkozott európai nyilvántartására;

d) a jármű tulajdonosának és üzemben tartójának azonosítása;

e) a jármű használatára vonatkozó korlátozások;

f) a karbantartással megbízott szervezet megnevezése.

(3) A nyilvántartásba vétel jogosultjának haladéktalanul be kell jelentenie azon tagállam hatóságának, amely tagállamban a járművet engedélyezték, a nemzeti járműnyilvántartásba felvett adatok bármilyen módosítását, a jármű megsemmisülését vagy az arra vonatkozó döntését, hogy a járművet már nem kívánja nyilvántartásba vetetni.

(4) Amennyiben a tagállamok nemzeti járműnyilvántartásai nincsenek összekapcsolva, a tagállamoknak az érintett adatok vonatkozásában a valamely másik tagállam által végzett módosítások felvételével naprakésszé kell tenniük a saját nyilvántartásukat.

(5) Az először egy harmadik országban üzembe helyezett és egy tagállamban az adott tagállam területén történő üzembe helyezés tekintetében engedélyezett járművek esetében az adott tagállam biztosítja, hogy a (2) bekezdés d)–f) pontjában felsorolt adatok lehívhatók legyenek a nemzeti járműnyilvántartásból. A (2) bekezdés f) pontjában említett adatokat helyettesíteni lehet a karbantartási ütemtervre vonatkozó kritikus biztonsági adatokkal.

34. cikk

Az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása

(1) Az Ügynökség a tagállamok által a Közösség vasúti hálózatán üzembe helyezésre engedélyezett járműtípusokról nyilvántartást hoz létre és tart fenn. Ez a nyilvántartás megfelel az alábbi feltételeknek:

a) nyilvános és elektronikusan hozzáférhető;

b) megfelel a (4) bekezdésben hivatkozott közös előírásoknak;

c) össze van kapcsolva az összes nemzeti járműnyilvántartással.

(2) A nyilvántartás a következő adatokat tartalmazza minden egyes járműtípus tekintetében:

a) a járműtípus műszaki jellemzői az adott ÁME-ben meghatározottak szerint;

b) a gyártó neve;

c) az ezen járműtípus egymást követő engedélyezéseire vonatkozó dátumok, hivatkozások és az azokat kibocsátó tagállamok, beleértve a korlátozásokat és a visszavonásokat is.

▼B

(3) Típusengedély valamely tagállamban történő kiadásakor, módosításakor, felfüggesztésekor vagy visszavonásakor az említett tagállam nemzeti biztonsági hatósága tájékoztatja az Ügynökséget annak érdekében, hogy az utóbbi naprakésszé tehesse a nyilvántartását.

(4) A nyilvántartásra vonatkozó közös előírásokat a 29. cikk (3) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően, az Ügynökség által elkészített előírás-tervezetek alapján kell elfogadni. Ezeknek az előírás-tervezeteknek tartalmazniuk kell a következőket: tartalom, adatformátum, funkcionális és műszaki felépítés, üzemmód, adatbeviteli szabályok és betekintés.

35. cikk

Infrastruktúra-nyilvántartás

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az infrastruktúra-nyilvántartást közzétegyék és a (2) bekezdésben említett felülvizsgálati időközök alapján rendszeresen naprakésszé tegyék. A nyilvántartásnak fel kell tüntetnie az egyes érintett alrendszerek vagy alrendszerrészek fő jellemzőit (pl. az alapvető paramétereket) és azok viszonyát a vonatkozó ÁME-kben előírt jellemzőkhöz. Ebből a célból az egyes ÁME-k pontosan megjelölik, hogy milyen információkat kell tartalmaznia az infrastruktúra-nyilvántartásnak.

(2) Az Ügynökség kidolgozza e nyilvántartás előírásainak – a nyilvántartás megjelenésére és formátumára, felülvizsgálati időközeire és használatának módjára vonatkozó – tervezetét, az ezen irányelv hatálybalépését megelőzően üzembe helyezett infrastruktúrákra vonatkozó megfelelő átmeneti időszak figyelembevételével. A Bizottság az előírásokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett eljárás alapján fogadja el.

IX. FEJEZET

ÁTMENETI INTÉZKEDÉSEK

36. cikk

Referenciarendszer-tervezetek

(1) Az Ügynökség a 881/2004/EK rendelet 3. és 12. cikkének megfelelően, a tagállamok által ezen irányelv 17. cikkének (3) bekezdése szerint közölt információk, a szakma műszaki dokumentációi és a vonatkozó nemzetközi megállapodások szövegei alapján létrehozza a hálózatok és járművek jelenlegi átjárhatósági fokát biztosító műszaki szabályok referencia-rendszerének tervezetét, amelyet az ezen irányelv 1. cikkében meghatározottak szerint ennek az irányelvnek a hatálya alá vonnak. Ha szükséges, a Bizottság ezen irányelv 29. cikkének (3) bekezdésében említett szabályozási eljárásnak megfelelően fogadja el a referencia-rendszert.

▼B

(2) E referencia-rendszer elfogadása után a tagállamok tájékoztatják a Bizottságot, amennyiben szándékukban áll olyan nemzeti rendelkezést elfogadni vagy területükön olyan projektet végrehajtani, amely eltér a referencia-rendszertől.

X. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

37. cikk

Indokolás

Az ezen irányelv alapján a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségi vagy használatra való alkalmassági értékelésére, illetve a vasúti rendszert alkotó alrendszerek ellenőrzésére vonatkozó, vagy a 7., 12., 14. és 19. cikk értelmében hozott valamennyi határozatnak tartalmaznia kell az alapjául szolgáló részletes indokokat. A határozatról az érintett felet a lehető leghamarabb értesíteni kell, egyben tájékoztatni kell az érintett tagállam hatályos jogszabályai szerinti jogorvoslati lehetőségekről és a jogorvoslat gyakorlására rendelkezésre álló határidőről.

38. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az 1. cikknek, a 2. cikknek, a 4. cikk (2) bekezdésének, az 5. cikk (2), (5), (6) és (8) bekezdésének, a 6. cikk (1), (2), (3), (9) és (10) bekezdésének, a 7., 8. és 9. cikknek, a 11. cikk (4) és (5) bekezdésének, a 12. cikknek, a 13. cikk (5) bekezdésének, a 15., 16. és 17. cikknek, a 18. cikk (1), (2), (4) és (5) bekezdésének, a 19. cikk (3) bekezdésének, a 20–27. cikknek, a 28. cikk (4) és (6) bekezdésének, a 32–35. cikknek, valamint az I–IX. mellékletnek legkésőbb 2010. július 19-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul eljuttatják a Bizottsághoz.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell ezen irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg. A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a legfontosabb rendelkezéseit, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

(2) Az ezen irányelv IV., V., VII. és VIII. fejezetének nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak a Ciprusi Köztársaságra és a Máltai Köztársaságra, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.

Amikor azonban egy közjogi vagy magánjogi jogalany vasútvonal építésére irányuló hivatalos kérelmet nyújt be a vasútvonal egy vagy több vasúttársaság általi üzemeltetésére való tekintettel, az érintett tagállamok a kérelem kézhezvételétől számított egy éven belül jogszabályokat léptetnek hatályba az első albekezdésben említett fejezetek végrehajtására.

▼B

39. cikk

Jelentés és tájékoztatás

(1) A Bizottság háromévente, és először 2011. július 19-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a vasúti rendszer átjárhatósága terén elért eredményekről. A jelentésnek a 9. cikkben felsorolt esetek elemzését is tartalmaznia kell.

(2) A Bizottság 2013. július 19-ig jelentést tesz közzé, amely az V. fejezet alkalmazásának és a vasúti járművek Közösségben történő kölcsönös elfogadása – időtartam és a kérelmezőket terhelő eljárási költségek tekintetében történő – fejlesztésének elemzését tartalmazza. A jelentés adott esetben értékeli a járművek engedélyezéséhez kapcsolódó eljárások további egyszerűsítése különböző lehetőségeinek hatását is. Ebben az esetben az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti együttműködésre vonatkozó több választási lehetőséget elemeznek.

(3) Az Ügynökség kidolgoz és rendszeresen naprakésszé tesz egy olyan eszközt, amely a tagállamok vagy a Bizottság kérésére grafikon formájában képes bemutatni a vasúti rendszer átjárhatóságának szintjét. Ezen eszköznek a 33., 34. és 35. cikkben foglalt nyilvántartásokban található információt kell használnia.

40. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 2010. július 19-én hatályát veszti, a tagállamoknak a nemzeti jogba való átültetés és ezen irányelvek alkalmazása határidejére vonatkozó kötelezettségeinek sérelme nélkül.

A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásokat az ezen irányelvre történő hivatkozásoknak kell tekinteni a XI. mellékletben található megfelelési táblázatnak megfelelően.

A 2004/49/EK irányelv 14. cikke 2008. július 19-én hatályát veszti.

41. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

42. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

▼B

I. MELLÉKLET

HATÁLY

1. **Hagyományos transzeurópai vasúti rendszer**

1.1. *Hálózat*

A nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer hálózata megegyezik az 1692/96/EK határozatban a nagysebességű transzeurópai közlekedési hálózat vonalaira meghatározott hálózattal.

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában ez a hálózat a következő kategóriákra bontható:

— személyszállítási célú vonalak,

— vegyes szállításra szánt vonalak (személyszállítás és árufuvarozás),

— kimondottan árufuvarozás céljára tervezett vagy korszerűsített vonalak,

— személyszállítási csomópontok,

— árufuvarozási csomópontok, beleértve a kombinált fuvarozási terminálokat,

— a fent említett elemeket összekötő vonalak.

Ez a hálózat magában foglalja a forgalomirányítási, helymegállapítási és navigációs rendszereket: a hálózaton történő távolsági személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatásokat támogató adatfeldolgozási és távközlési műszaki létesítményeket, amelyek feladata biztosítani a hálózat biztonságos és összehangolt üzemeltetését, valamint a hatékony forgalomirányítást.

1.2. *Járművek*

A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer egészén vagy egy részén valószínűsíthetően közlekedő járművekből áll, amelyhez tartoznak:

— dízel vagy villamos motorvonatok,

— dízel vagy villamos vontatójárművek,

— személykocsik,

— teherkocsik, ideértve a tehergépkocsik szállítására tervezett járműveket.

Ide tartozhatnak a vasúti infrastruktúra építését és karbantartását szolgáló mobil berendezések.

A fenti kategóriák mindegyikét a következők szerint lehet megbontani:

— nemzetközi használatra szánt járművek,

— belföldi használatra szánt járművek.

2. **Nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer**

2.1. *Hálózat*

A nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer hálózata megegyezik az 1692/96/EK határozatban a nagysebességű transzeurópai közlekedési hálózat vonalaira meghatározott hálózattal.

▼B

A nagysebességű vonalak a következőket jelentik:

— a speciális konstrukciójú nagysebességű vonalak, amelyek általában 250 km/h vagy azt meghaladó sebességre vannak kialakítva,

— a speciálisan nagysebességű forgalom céljára továbbfejlesztett vonalak, amelyek 200 km/h körüli sebességre vannak kialakítva,

— a speciálisan nagysebességű forgalom céljára továbbfejlesztett vonalak, amelyek a domborzati viszonyok, tehermentesítési, illetve városrendezési korlátok miatt sajátos jellemzőkkel bírnak, és a sebességet mindenhol a helyi viszonyokhoz kell igazítani. E kategória magában foglalja azon nagysebességű és hagyományos hálózatok közötti összekapcsoló vonalakat, az állomásokat keresztező vonalakat, a terminálokhoz, raktárokhoz való hozzáférést biztosító vonalakat stb. is, amelyeken hagyományos sebességgel „nagysebességű” járművek közlekednek.

Ez a hálózat magában foglalja a forgalomirányítási, helymegállapítási és navigációs rendszereket: az ezeken a vasútvonalakon történő szolgáltatásokat támogató adatfeldolgozási és távközlési műszaki létesítményeket, amelyek feladata biztosítani a hálózat biztonságos és összehangolt üzemeltetését, valamint a hatékony forgalomirányítást.

2.2. *Járművek*

A nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer olyan járműveket jelent, amelyeket a következő működésre terveztek:

— legalább 250 km/h sebességgel a speciális konstrukciójú nagysebességű vonalakon, ahol megfelelő körülmények között a 300 km/h-t meghaladó sebesség is elérhető,

— vagy 200 km/h körüli sebességgel a 2.1. szakaszban említett vonalakon, ha ezeknek a vonalaknak a teljesítményszintjével összeegyeztethetők.

Ezenkívül a 200 km/h alatti legnagyobb sebességgel történő működésre tervezett járművek, amelyek valószínűsíthetően a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer egészén vagy egy részén közlekednek, ha ezen hálózat teljesítményszintjeivel összeegyeztethetők, és eleget tesznek az ezen a hálózaton történő biztonságos üzemeltetést biztosító követelményeknek. Ebből a célból a hagyományos járművekre vonatkozó ÁME-k meghatározzák a hagyományos járművek nagysebességű hálózatokon történő biztonságos üzemeltetésének követelményeit is.

3. **A vasúti rendszer összeegyeztethetősége**

Az európai vasúti szolgáltatások minősége többek között a hálózat (a legtágabb értelemben véve, azaz az összes érintett alrendszer helyhez kötött részei) és a járművek (amelybe beleértendők az összes érintett alrendszer fedélzeti elemei) jellemzőinek nagyfokú összeegyeztethetőségétől függ. A teljesítményszintek, a biztonság, a szolgáltatás minősége és költségei ettől az összeegyeztethetőségtől függnek.

4. **A hatály kiterjesztése**

4.1. *A hálózat és a járművek alkategóriái*

Az ÁME-k hatályát fokozatosan terjesztik ki az 1. cikk (4) bekezdésében említett teljes vasúti rendszerre. Az átjárhatóság költséghatékony megvalósítása érdekében az ebben a mellékletben említett összes hálózati- és jármű-kategória szükség esetén további alkategóriákra bontható. Szükség esetén az 5. cikk (3) bekezdésében említett funkcionális és műszaki előírások az alkategóriák szerint változhatnak.

▼B

4.2. *Költségek behatárolása*

A javasolt intézkedések költség-haszon elemzése többek között a következőket veszi figyelembe:

— a javasolt intézkedés költsége,

— a hatálynak a hálózat és a járművek meghatározott alkategóriáira történő kiterjesztésének hasznai a kölcsönös átjárhatóság tekintetében,

— az állóeszköz-beruházási költségek és díjak csökkentése a nagyságrendi megtakarítások és a járművek jobb kihasználása révén,

— a beruházási és karbantartási/üzemeltetési költségek csökkentése a gyártó és karbantartó vállalatok közötti fokozódó versenyből eredően,

— környezetvédelmi előnyök, a vasúti rendszerek műszaki fejlesztésének köszönhetően,

— az üzemeltetési biztonság növelése.

Emellett az értékelésnek jeleznie kell az összes érintett üzemeltetőre és gazdasági szereplőre várhatóan gyakorolt hatást.

▼M2

II. MELLÉKLET

ALRENDSZEREK

1. **Az alrendszerek felsorolása**

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a vasúti rendszert alkotó rendszert a következő alrendszerekre lehet bontani:

a) strukturális területek:

— infrastruktúra,

— energia,

— pályamenti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer,

— fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer,

— járművek;

b) funkcionális területek:

— forgalomüzemeltetés és -irányítás,

— karbantartás,

— telematikai alkalmazások a személyszállítási és áruszállítási szolgáltatások céljára.

2. **Az alrendszerek ismertetése**

A vonatkozó ÁME tervezetének kidolgozása során az Ügynökség javaslatot tesz az átjárhatósággal kapcsolatos rendszerelemek és szempontok listájára minden egyes alrendszer vagy alrendszerrész tekintetében. Az átjárhatósághoz kapcsolódó szempontok és rendszerelemek kiválasztásának, illetve az ÁME-kbe történő bevonásuk sorrendjének érintése nélkül az alrendszerek a következőket foglalják magukban:

2.1. *Infrastruktúra*

Pálya, váltók, mérnöki létesítmények (hidak, alagutak stb.), kapcsolódó állomási infrastruktúra (peronok, megközelítési zónák, ideértve a mozgáskorlátozott személyek igényeit stb.), biztonsági és védelmi berendezések.

2.2. *Energiaügy*

A villamosítási rendszer, a felsővezetékeket és a villamos fogyasztásmérő rendszer pályamenti elemeit is beleértve.

2.3. *Pályamenti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer*

A biztonság garantálásához és a hálózaton közlekedésre jogosult szerelvények mozgásának ellenőrzéséhez és irányításához szükséges valamennyi pályamenti berendezés.

2.4. *Fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer*

A biztonság garantálásához és a hálózaton közlekedésre jogosult szerelvények mozgásának ellenőrzéséhez és irányításához szükséges valamennyi fedélzeti berendezés.

▼**M2**

2.5. *Forgalomüzemeltetés és -irányítás*

A különböző strukturális alrendszerek összehangolt üzemeltetését biztosító eljárások és a kapcsolódó berendezések, a rendes és a korlátozott üzemmód esetére egyaránt, különösen a vonatösszeállítás, valamint a vonatvezetés, a forgalomtervezés és a forgalomirányítás terén.

A határátlépéssel járó szolgáltatások végzéséhez szükséges szakképesítés.

2.6. *Telematikai alkalmazások*

Az I. melléklettel összhangban ez az alrendszer két elemből áll:

a) személyszállítási alkalmazások, egyebek között az utasok utazás előtti és utazás alatti tájékoztatására szolgáló rendszerek, jegyfoglalási és fizetési rendszerek, poggyászkezelés és a vonatok vagy más utazási formák közötti csatlakozások kezelése;

b) árufuvarozási alkalmazások, egyebek között információs rendszerek (fuvarok és szerelvények valós idejű ellenőrzése), kocsirendezési és elosztási rendszerek, foglalási, fizetési és számlázási rendszerek, más közlekedési formákkal való csatlakozások kezelése és elektronikus kísérőokmányok készítése.

2.7. *Járművek*

Struktúra, irányítási és vezérlési rendszer az összes vonatberendezéshez, áramszedők, vontató és energiaátalakító egységek, fedélzeti villamos fogyasztásmérő készülék, fékmű, kapcsolókészülék és futómű (forgóváz, tengely stb.) és felfüggesztés, ajtók, ember/gép kapcsolódási pontok (mozdonyvezető, utazószemélyzet és utasok, tekintettel a mozgáskorlátozott személyek igényeire is), passzív vagy aktív biztonsági eszközök, az utasok és az utazószemélyzet egészségét biztosító eszközök.

2.8. *Karbantartás*

A vasúti rendszer átjárhatóságát biztosító és a szükséges teljesítményt garantáló kötelező javításokat és megelőző karbantartásokat biztosító eljárások, a kapcsolódó berendezések, karbantartási logisztikai központok és tartalékok.

▼B

III. MELLÉKLET

ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

1. **Általános követelmények**

1.1. *Biztonság*

1.1.1. A biztonság szempontjából kritikus rendszerelemek és különösen a szerelvények mozgásában részt vevő rendszerelemek tervezésének, megépítésének vagy összeszerelésének, üzemeltetésének és ellenőrzésének olyannak kell lennie, hogy a hálózatra vonatkozóan előírt céloknak megfelelően – beleértve egyes korlátozott üzemmód által meghatározott helyzeteket is – garantálja a biztonságot.

1.1.2. A kerék/sín érintkezésre vonatkozó paramétereknek meg kell felelniük a szükséges futóstabilitási követelményeknek, amelyek biztosítják a legnagyobb engedélyezett sebesség melletti biztonságos közlekedést. A fékberendezésre vonatkozó paramétereknek garantálniuk kell, hogy egy megadott féktávolságon belül lehetséges legyen a legnagyobb engedélyezett sebességgel történő megállás.

1.1.3. A felhasznált rendszerelemeknek használati időtartamuk alatt bírniuk kell a számukra meghatározott rendes vagy kivételes terheléseket. Az esetleges véletlen meghibásodások biztonsági utóhatásait a megfelelő eszközökkel a legkisebbre kell csökkenteni.

1.1.4. A helyhez kötött berendezések és a járművek tervezése és az igénybe vett anyagok kiválasztásakor arra kell törekedni, hogy tűz esetén a tűz és füst keletkezése, terjedése és hatása a lehető legnagyobb mértékig korlátozható legyen.

1.1.5. A felhasználók általi kezelésre szánt eszközöket úgy kell megtervezni, hogy azok abban az esetben se veszélyeztessék az eszköz biztonságos működését vagy a felhasználók egészségét és biztonságát, ha előre látható módon, ám a kiadott használati utasításnak nem megfelelően használják őket.

1.2. *Megbízhatóság és rendelkezésre állás*

A szerelvény mozgásában részt vevő rögzített és mozgó rendszerelemek felügyeletét és karbantartását úgy kell megszervezni, elvégezni és mennyiségileg meghatározni, hogy üzemeltetésük a rendeltetés szerinti feltételek mellett folytatódhasson.

1.3. *Egészség*

1.3.1. Nem használhatók fel a vonatokon és a vasúti infrastruktúrában olyan anyagok, amelyek használati módjuknál fogva valószínűsíthetően veszélyeztethetik a hozzáférők egészségét.

1.3.2. Ezeket az anyagokat olyan módon kell kiválasztani, felhasználni és alkalmazni, amely korlátozza a káros és veszélyes gőzök és gázok kibocsátását, különösen tűz esetén.

1.4. *Környezetvédelem*

1.4.1. A vasúti rendszer létrehozásának és üzemeltetésének környezeti hatásait a rendszer tervezési szakaszában a Közösség hatályos rendelkezéseivel összhangban kell felmérni és figyelembe venni.

1.4.2. A vonatokban és az infrastruktúra létesítményeiben használt anyagoknak meg kell akadályozniuk a környezetre káros és veszélyes gőzök és gázok kibocsátását, különösen tűz esetén.

1.4.3. A járműveket és az energiaellátási rendszereket úgy kell tervezni és gyártani, hogy elektromágnesesség szempontjából összeegyeztethetők legyenek azokkal a létesítményekkel, berendezésekkel és köz-, illetve magánhálózatokkal, amelyekkel esetlegesen interferálnának.

▼M4

1.4.4. A vasúti rendszer konstrukciója és működése nem okozhatja az általa keltett zaj meg nem engedett értékű kibocsátását:

— a 2012/34/EU irányelv 3. cikkében meghatározott vasúti infrastruktúrákhoz közeli területeken, és

— a vezetőfülkében.

▼B

1.4.5. A vasúti rendszer üzemeltetése átlagos karbantartási állapot esetén nem okozhat megengedhetetlen mértékű talajrezgést a pálya közelében elhelyezkedő területeken.

1.5. *Műszaki összeegyeztethetőség*

Az infrastruktúra és a helyhez kötött berendezések műszaki jellemzőinek összhangban kell lenniük egymással és a vasúti rendszerben alkalmazott vonatok jellemzőivel.

Amennyiben a hálózat bizonyos szakaszain nehezen valósítható meg a megfelelőség biztosítása, úgy lehetőség van átmeneti, a jövőbeni megfelelőséget garantáló megoldások bevezetésére.

▼M3

1.6. *Hozzáférés biztosítása*

1.6.1. Az „infrastruktúra” és „járművek” alrendszernek hozzáférhetőnek kell lennie a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára, így biztosítva részükre a másokéval egyenlő mértékű hozzáférést előzetes vagy utólagos akadálymentesítéssel és egyéb megfelelő intézkedésekkel. Ezt a mindenki számára hozzáférhető releváns részek tervezésénél, kivitelezésénél, felújításánál, korszerűsítésénél, valamint karbantartásánál és üzemeltetésénél egyaránt érvényesíteni kell.

1.6.2. A „működés” és „telematikai alkalmazások személyszállítási szolgáltatásokhoz” alrendszernek rendelkeznie kell azon szükséges funkciókkal, amelyek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára előzetes vagy utólagos akadálymentesítéssel és egyéb megfelelő intézkedésekkel megkönnyítik a másokéval egyenlő mértékű hozzáférést.

▼B

2. **Az egyes alrendszerekre vonatkozó követelmények**

2.1. *Infrastruktúra*

2.1.1. Biztonság

Megfelelő lépéseket kell tenni annak érdekében, hogy megakadályozzák a létesítményekhez való hozzáférést vagy a jogosulatlan behatolást.

Intézkedéseket kell tenni a személyi sérülés kockázatával járó veszélyek korlátozására, különösen a vonatok állomásokon való áthaladásánál.

A mindenki számára hozzáférhető infrastruktúrát a személyi biztonságot veszélyeztető tényezők korlátozása mellett kell megtervezni és létrehozni (stabilitás, tűzvédelem, átjárás, evakuálás, peronok stb.).

Megfelelő rendelkezéseket kell hozni a nagyon hosszú alagutak és völgyhidak sajátos biztonsági feltételeinek figyelembevétele érdekében.

▼M3

2.1.2. Hozzáférés biztosítása

2.1.2.1. Az infrastruktúra mindenki számára hozzáférhető alrendszereinek az 1.6. ponttal összhangban hozzáférhetőknek kell lenniük a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára.

▼B

2.2. *Energia*

2.2.1. Biztonság

Az energiaellátási rendszer működtetése nem veszélyeztetheti a szerelvények vagy személyek (felhasználók, üzemeltető személyzet, a pálya mellett lakók és harmadik felek) biztonságát.

2.2.2. Környezetvédelem

A villamos- vagy a hőenergia-ellátási rendszerek működése a meghatározott értéken túl nem terhelheti a környezetet.

2.2.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A villamos- és hőenergia-ellátási rendszereknek:

— biztosítaniuk kell, hogy a vonatok elérjék a meghatározott teljesítményszinteket,

— a villamosenergia-ellátási rendszereknek kompatibiliseknek kell lenniük az a vonatokra szerelt áramszedőkkel.

2.3. *Ellenőrzés-irányítás és jelzés*

2.3.1. Biztonság

Az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereknek és eljárásoknak lehetővé kell tenniük, hogy a vonatok olyan biztonsági szinten közlekedjenek, amely megfelel a hálózatra vonatkozóan kitűzött céloknak. Az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereknek korlátozott üzemmód esetében is biztosítaniuk kell a közlekedni engedélyezett vonatok biztonságos áthaladását.

2.3.2. Műszaki összeegyeztethetőség

Az összeegyeztethető ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek elfogadása után gyártott vagy kifejlesztett minden új infrastrukturális elemet és járművet ezekhez a rendszerekhez kell igazítani.

A vonatok vezetőállásában üzembe helyezett ellenőrző-irányító és jelzőrendszereknek a vasúti rendszer teljes hálózatán lehetővé kell tenniük a meghatározott feltételek melletti folyamatos működést.

2.4. *Gördülőállomány*

2.4.1. Biztonság

A járművek, illetve a köztük levő kapcsolóelemek szerkezetét úgy kell megtervezni, hogy ütközés vagy kisiklás esetén védjék az utasokat és a vezetőfülkét.

Az elektromos berendezések nem veszélyeztethetik az ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek biztonságát és működését.

A fékezési technikáknak és a kifejtett nyomásnak összeegyeztethetőnek kell lenniük a pálya, az építmények és a jelzőrendszerek konstrukciójával.

Megfelelő intézkedéseket kell hozni a feszültség alatt levő elemekhez való hozzáférés megakadályozására, a személyi biztonság védelme érdekében.

▼B

Rendelkezésre kell állniuk olyan eszközöknek, amelyek veszély esetén lehetővé teszik az utasok számára, hogy értesítsék a mozdonyvezetőt és a kísérőszemélyzetet.

A peronajtókat az utazók biztonságát garantáló záró- és nyitórendszerrel kell ellátni.

Gondoskodni kell vészkijáratokról és azok jelzéséről.

Megfelelő rendelkezéseket kell hozni a nagyon hosszú alagutak sajátos biztonsági feltételeinek figyelembevétele érdekében.

A vonatok fedélzetén kötelező a megfelelő fényerejű és működési idejű vészvilágítási rendszer.

A vonatokat fel kell szerelni kihangosító rendszerrel, amely lehetővé teszi, hogy az utazószemélyzet tájékoztathassa az utasokat.

2.4.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

A létfontosságú berendezések: a futó-, vontató-, fékberendezések és az ellenőrző-irányító rendszer tervezésének lehetővé kell tennie, hogy a vonat különleges korlátozó feltételek esetén is folytathassa útját, a működőképes berendezések károsítása nélkül.

2.4.3. Műszaki összeegyeztethetőség

Az elektromos berendezéseknek alkalmasnak kell lenniük az együttműködésre az ellenőrző-irányító és jelzőrendszerekkel.

Elektromos vontatás esetén az áramszedők tulajdonságainak olyanoknak kell lenniük, hogy lehetővé tegyék a vasúti rendszer energiaellátási rendszerét használó közlekedést.

A járművek jellemzőinek olyanoknak kell lenniük, hogy lehetővé tegyék az azokon a vonalakon történő közlekedést, amelyeken tervezik az üzemeltetésüket, az éghajlati viszonyok figyelembevételével.

2.4.4. Ellenőrzések

A szerelvényeket regisztráló készülékkel kell felszerelni. A készülék által gyűjtött adatokat és az információ feldolgozását harmonizálni kell.

▼M3

2.4.5. Hozzáférés biztosítása

2.4.5.1. A járművek mindenki számára hozzáférhető alrendszereinek az 1.6. ponttal összhangban hozzáférhetőknek kell lenniük a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára.

▼B

2.5. *Karbantartás*

2.5.1. Egészség és biztonság

A központokban alkalmazott műszaki berendezéseknek és eljárásoknak garantálniuk kell az alrendszer biztonságos működtetését, és nem jelenthetnek veszélyt egészségügyi és biztonsági szempontból.

2.5.2. Környezetvédelem

A karbantartási központokban alkalmazott műszaki berendezések és eljárások nem léphetik túl a környezet szempontjából engedélyezett szennyezési szintet.

2.5.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A járművek karbantartási berendezéseinek lehetővé kell tenniük biztonsági és egészségvédelmi, valamint kényelemre irányuló műveletek elvégzését mindazon állományon, amelyhez tervezték őket.

▼B

2.6. *Forgalomüzemeltetés és -irányítás*

2.6.1. Biztonság

A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a mozdonyvezetők és az utazószemélyzet képesítését, illetve az irányító központok személyzetének képesítését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a biztonságos üzemeltetés, tekintetbe véve a határátlépéssel járó és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.

A magas biztonsági szintet a karbantartási tevékenységek és rendszerességük, a karbantartási és irányítási központok személyzetének képzése és képesítése, valamint az érintett üzemeltetők által az irányítási és karbantartási központokban bevezetett minőségbiztosítási rendszer útján kell elérni.

2.6.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

A magas megbízhatósági és rendelkezésre állási szintet a rendszeres karbantartási tevékenység, a karbantartási és irányítási központok személyzetének képzése és képzettsége, valamint az érintett üzemeltetők által az irányítási és karbantartási központokban bevezetett minőségbiztosítási rendszer útján kell elérni.

2.6.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a mozdonyvezetők és az utazószemélyzet, illetve a forgalomirányítók képesítését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a vasúti rendszer hatékony üzemeltetése, tekintetbe véve a határátlépéssel járó és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.

▼M3

2.6.4. Hozzáférés biztosítása

2.6.4.1. Megfelelő intézkedésekkel gondoskodni kell arról, hogy az üzemeltetési szabályok előírják azokat a szükséges funkciókat, amelyekkel a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek részére biztosítható a hozzáférés.

▼B

2.7. *Telematikai alkalmazások személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatásokhoz*

2.7.1. Műszaki összeegyeztethetőség

A telematikai alkalmazásokra vonatkozó alapvető követelmények garantálják a szolgáltatások minőségének egy minimális szintjét az utasok és árufuvarozók részére, különösen a műszaki összeegyeztethetőség tekintetében.

Lépéseket kell tenni a következők biztosítása érdekében:

— az adatbázisok, szoftverek és adatátviteli jegyzőkönyvek fejlesztését úgy kell megoldani, hogy az lehetővé tegye a maximális adatcserét a különböző alkalmazások és üzemeltetők között, kivéve a bizalmas kereskedelmi adatok kezelését,

— az információk könnyen hozzáférhetőek legyenek a felhasználók számára.

2.7.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

Az adatbázisok, szoftverek és adatátviteli jegyzőkönyvek használati, kezelési, aktualizálási és karbantartási módjának biztosítania kell a rendszerek hatékonyságát és a szolgáltatás minőségét.

▼B

2.7.3. Egészség

Az adott rendszerek és felhasználók közötti kapcsolódási pontoknak ki kell elégíteniük a minimális ergonómiai és egészségvédelmi előírásokat.

2.7.4. Biztonság

Garantálni kell az adatok megfelelő integritását és megbízhatóságát a biztonsággal kapcsolatos információk tárolása és továbbítása során.

▼M3

2.7.5. Hozzáférés biztosítása

2.7.5.1. Megfelelő intézkedésekkel gondoskodni kell arról, hogy a személyszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos telematikai alkalmazások alrendszerei rendelkezzenek azokkal a funkciókkal, amelyekkel a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára biztosítható a hozzáférés.

▼B

IV. MELLÉKLET

A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEKRE VONATKOZÓ EK-MEGFELELŐSÉGI VAGY ALKALMAZHATÓSÁGI NYILATKOZAT

1. **A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek**

Az EK-nyilatkozat a 3. cikkben említettek szerint a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozik. Ezek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek lehetnek:

1.1. *Többcélú rendszerelemek*

Olyan rendszerelemek, amelyek nem kizárólag a vasúti rendszerre jellemzőek, és mint ilyenek, használhatóak más területeken is.

1.2. *Különleges jellemzőkkel rendelkező többcélú rendszerelemek*

Olyan rendszerelemek, amelyek nem kizárólag a vasúti rendszerre jellemzőek, de amelyeknek vasúti célú felhasználás esetén meghatározott teljesítményszintet kell elérniük.

1.3. *Sajátos rendszerelemek*

Olyan rendszerelemek, amelyeket kizárólag vasúti alkalmazásra használnak.

2. **Hatály**

Az EK-nyilatkozat hatálya kiterjed:

— vagy az átjárhatósági rendszerelemek a bejelentett szervezet(ek) által a vonatkozó műszaki előíráshoz képest önmagában vizsgált belső megfelelőségére,

— vagy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem vasúti környezetben való alkalmazhatóságának felmérésére/megítélésére a bejelentett szervezet(ek) által, különösen olyan esetekben, amikor a kapcsolódási pontok is érintettek, összevetve a műszaki előírásokkal, különösen a funkcionális jellegűekkel.

A bejelentett szervezetek által a tervezési és a gyártási szakaszokban végzett felmérési eljárások a 93/465/EGK határozatban előírt modulokra épülnek, összhangban az ÁME-kben említett feltételekkel.

3. **Az EK-nyilatkozat tartalma**

Az EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozatot és a kísérő dokumentumokat keltezéssel kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint az utasításokat, és a következőket kell tartalmaznia:

— irányelvre történő hivatkozások,

— a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének neve és címe (kereskedelmi név és teljes cím, illetve a meghatalmazott képviselő megjelölése esetén a gyártó kereskedelmi neve is),

— a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem leírása (márka, típus stb.),

— a megfelelőség vagy alkalmazhatóság megállapítása érdekében követett eljárás leírása (13. cikk),

— a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem által teljesített valamennyi vonatkozó leírás, különösen a használati feltételek,

▼B

— a megfelelőség vagy alkalmazhatóság tekintetében folytatott eljárásban részt vevő bejelentett szervezet vagy szervezetek neve és címe, a vizsgálati tanúsítvány keltezése, illetve, esettől függően, az igazolás érvényességi ideje és feltételei,

— adott esetben hivatkozás az európai előírásokra,

— a gyártó vagy a gyártónak a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.

▼M2

V. MELLÉKLET

ALRENDSZEREK HITELESÍTÉSI NYILATKOZATA

1. **Az alrendszerekre vonatkozó EK-hitelesítési nyilatkozatok**

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő dokumentumokat keltezéssel kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatnak az alrendszerek EK-hitelesítési eljárásából származó, a VI. melléklet 2. szakaszában meghatározott információkon kell alapulniuk. Azt ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

— az irányelvre történő hivatkozások,

— az ajánlatkérő vagy a gyártó, vagy az Európai Unió területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének neve és címe (meg kell adni kereskedelmi nevét és teljes címét, meghatalmazott képviselő esetében pedig az ajánlatkérő vagy a gyártó kereskedelmi nevét is),

— az alrendszer rövid leírása,

— a 18. cikkben említett EK-hitelesítést végző bejelentett szervezet neve és címe,

— hivatkozás a műszaki dokumentációban található dokumentumokra,

— minden vonatkozó átmeneti vagy végleges rendelkezés, amelynek az alrendszer köteles megfelelni és különösen, adott esetben, valamennyi üzemeltetési korlátozás és feltétel,

— ha időszakos érvényű: az EK-nyilatkozat érvényességének ideje,

— az aláíró személyazonossága.

Amennyiben a VI. melléklet hivatkozik a közbenső EK-hitelesítési nyilatkozatra (ISV), e szakasz rendelkezései a nyilatkozatra is vonatkoznak.

2. **Az alrendszerekre vonatkozó hitelesítési nyilatkozatok nemzeti szabályok esetén**

Amennyiben a VI. melléklet hivatkozik az alrendszerekre vonatkozó hitelesítési nyilatkozatokra nemzeti szabályok esetén, az 1. szakasz rendelkezései értelemszerűen a nyilatkozatra is vonatkoznak.

▼M2

VI. MELLÉKLET

ALRENDSZEREK EK–HITELESÍTÉSI ELJÁRÁSA

1. ÁLTALÁNOS ELVEK

Egy alrendszer hitelesítési eljárása annak ellenőrzését és tanúsítását jelenti, hogy az alrendszer:

— tervezése, kivitelezése és beszerelése olyan módon történik, amely biztosítja a rá vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelést, valamint

— üzembe helyezését engedélyezték.

2. EK–HITELESÍTÉSI ELJÁRÁS

2.1. **Bevezetés**

Az EK-hitelesítési eljárás során a bejelentett szervezet ellenőrzi és tanúsítja, hogy az alrendszer:

— teljesít minden vonatkozó ÁME-t,

— megfelel a Szerződésből eredő egyéb rendeleteknek.

2.2. **Az alrendszer részei és szakaszok**

2.2.1. *Közbenső hitelesítési nyilatkozat (ISV)*

Amennyiben az ÁME-ben így van meghatározva, vagy adott esetben a kérelmező kérésére az alrendszert bizonyos részekre lehet felosztani, illetve az ellenőrzést a hitelesítési eljárás bizonyos szakaszaiban lehet végrehajtani.

A közbenső hitelesítési nyilatkozat (ISV) kiadására irányuló eljárása során a bejelentett szervezet ellenőrzi és tanúsítja az alrendszer bizonyos részeit vagy a hitelesítési eljárás bizonyos szakaszait.

Minden ISV egy közbenső EK-hitelesítési tanúsítványnak a kérelmező általi választott bejelentett szervezet általi kiadásához vezet, és a kérelmező adott esetben közbenső EK-nyilatkozatot is készíthet. Az ISV-tanúsítványnak és az ISV-nyilatkozatnak hivatkozniuk kell arra az ÁME-re, amely alapján a megfelelőséget értékelték.

2.2.2. *Az alrendszer részei*

A kérelmező minden részre vonatkozóan kérhet ISV-t. Az egyes részeket az egyes szakaszok során kell ellenőrizni a 2.2.3. szakaszban leírtak szerint.

2.2.3. *A hitelesítési eljárás szakaszai*

Az alrendszeren vagy az alrendszer bizonyos részein a következő szakaszok mindegyikében ellenőrzést kell végrehajtani:

— általános tervezés,

— előállítás: az alrendszer kiépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a gyártás, a rendszerelemek összeszerelése és az általános beállítások,

— végső ellenőrzés.

A tervezési szakaszban (a típusvizsgálatokat is ideértve) és az előállítási szakaszban a kérelmező ISV-t kérhet.

2.3. **Ellenőrzési tanúsítvány**

2.3.1. Az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezet értékeli az alrendszer konstrukcióját, előállítását és végső ellenőrzését, valamint kiállítja a kérelmező számára az EK-ellenőrzési tanúsítványt, majd a kérelmező állítja ki az EK-hitelesítési nyilatkozatot. Az EK-ellenőrzési tanúsítványnak hivatkoznia kell arra az ÁME-re, amely alapján a megfelelőséget értékelték.

▼M2

Amennyiben nem vizsgálták egy alrendszer minden vonatkozó ÁME-nek való megfelelését (pl. eltérés, ÁME-k korszerűsítés vagy felújítás céljából történő részletes alkalmazása, ÁME-ban meghatározott különleges eset vagy átmeneti időszak esetében), az EK-tanúsítványnak pontos hivatkozást kell tartalmaznia azon ÁME-kre vagy részeikre, amelyekkel szemben a megfelelést a bejelentett szervezet nem vizsgálta az EK-hitelesítési eljárás során.

2.3.2. Amennyiben közbenső EK-hitelesítési tanúsítványt állítottak ki, az alrendszer EK-hitelesítéséért felelős bejelentett szervezet figyelembe veszi ezeket a közbenső EK-hitelesítési tanúsítványokat, és az EK-ellenőrzési tanúsítvány kiadása előtt:

— ellenőrzi, hogy a közbenső EK-hitelesítési tanúsítványok pontosan kiterjednek-e az ÁME-követelményekre,

— ellenőrzi a közbenső EK-hitelesítési tanúsítványok által nem lefedett területeket, valamint

— ellenőrzi a teljes alrendszer végső ellenőrzését.

2.4. **Műszaki dokumentáció**

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

— a tervezéshez kapcsolódó műszaki jellemzők, beleértve az érintett alrendszerre vonatkozó, a kivitelezéssel megegyező általános és részletes tervrajzok, elektromos kapcsolási rajzok és a hidraulikus rendszer rajzai, vezérlőáramköri ábrák, adatfeldolgozó és automatikus rendszerek leírása, üzemeltetési és karbantartási dokumentáció stb.,

— az alrendszerbe beépített kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek listája, az 5. cikk (3) bekezdésének d) pontjában foglalt hivatkozás szerint,

— az EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozatok példánya, amelyekkel a fent említett rendszerelemeket az irányelv 13. cikke értelmében el kell látni, csatolva hozzá, adott esetben, a vonatkozó számítási feljegyzéseket és a közös műszaki előírások alapján a bejelentett szervezetek által elvégzett próbákról és vizsgálatokról felvett jegyzőkönyveket,

— ha rendelkezésre áll, a közbenső EK-tanúsítványok és – adott esetben – az EK-ellenőrzési tanúsítványt kísérő alrendszer megfelelőségére vonatkozó közbenső EK-nyilatkozat(ok), ideértve az érvényességüket illetően a bejelentett szervezet által végzett ellenőrzés eredményét is,

— az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezet által ellenjegyzett, a megfelelő számítási feljegyzésekkel kísért EK-ellenőrzési tanúsítvány, amely igazolja, hogy az alrendszer megfelel a vonatkozó ÁME-k előírásainak, és tartalmazza az esetleges, a tevékenységek végrehajtása során észrevételezett és vissza nem vont fenntartásokat; az EK-ellenőrzési tanúsítványhoz csatolni kell az ugyanezen szervezet által a 2.5.3. és 2.5.4. szakaszban meghatározottak szerint a szervezet saját feladatkörében elkészített ellenőrzési, illetve vizsgálati jelentést,

— a Szerződésből eredő egyéb jogszabályokkal összhangban kiadott EK-tanúsítványok,

— amennyiben a 352/2009/EK bizottsági határozat ([1]) szerinti biztonságos integrációt írnak elő, a kérelmezőnek a műszaki dokumentációban csatolnia kell a 2004/49/EK irányelv 6. cikkének (3) bekezdésében említett, a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerekről szóló vizsgálati jelentést.

([1]) HL L 108., 2009.4.22., 4. o.

▼M2

2.5. **Ellenőrzés**

2.5.1. Az EK-ellenőrzés célja annak biztosítása, hogy az alrendszer előállítása során a műszaki dokumentációból származó kötelezettségeket betartsák.

2.5.2. A gyártás ellenőrzéséért felelős bejelentett szervezetnek állandó hozzáférést kell biztosítani minden építési területhez, gyártóüzemhez, raktárterülethez, az esetleges előgyártási műhelyekhez, kísérleti berendezésekhez, illetve általánosságban minden olyan helyiséghez, amely esetében ezt szükségesnek ítéli meg feladatának végrehajtásához. A kérelmező köteles benyújtani a bejelentett szervezetnek az összes, ezt a célt szolgáló dokumentumot, elsősorban az alrendszerre vonatkozó műszaki dokumentációt és kivitelezési terveket.

2.5.3. A vonatkozó ÁME-knek való megfelelés érdekében a megvalósítás ellenőrzéséért felelős bejelentett szervezet időszaki felülvizsgálatot köteles végezni. Köteles felülvizsgálati beszámolót benyújtani a kivitelezésért felelős személyek felé. A szervezetnek az építési műveletek bizonyos szakaszainál jelen kell lennie.

2.5.4. Ezenkívül a bejelentett szervezet előzetes bejelentés nélkül is felkeresheti a munkaterületet vagy a gyártóüzemeket. Az ilyen látogatások idején a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot végezhet. A kivitelezés felelősei felé vizsgálati jelentést, illetve az esettől függően felülvizsgálati beszámolót kell benyújtania.

2.5.5. A IV. melléklet 2. szakaszában említett felhasználásra vonatkozó EK-alkalmazhatósági nyilatkozat kiadása érdekében a bejelentett szervezetnek nyomon kell tudnia követni azokat az alrendszereket, amelyekre kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet szereltek fel az alrendszernek a tervezett vasúti környezetben történő használatra való alkalmasságának a megvizsgálására, ha a megfelelő ÁME így rendelkezik.

2.6. **Adatok beküldése**

Az illetékes bejelentett szervezet által kiadott közbenső EK-tanúsítványok – amennyiben léteznek ilyenek – alátámasztása, vagy az alrendszer EK-hitelesítéséért felelős bejelentett szervezet által kiadott ellenőrzési tanúsítvány alátámasztása céljából, a kérelmezőnek a 2.4. szakaszban említett teljes dokumentációt be kell nyújtania. A dokumentációt csatolni kell az EK-hitelesítési nyilatkozathoz, amelyet a kérelmező ahhoz az illetékes hatósághoz nyújt be, amelyhez a forgalomba helyezés engedélyezésére vonatkozó kérelmet is benyújtja.

A dokumentációból egy példányt a kérelmező köteles megtartani az alrendszer teljes élettartama alatt. Kérésre bármely más tagállamnak el kell küldeni a dokumentációt.

2.7. **Közzététel**

Minden bejelentett szervezet köteles rendszeresen közzétenni a vonatkozó információkat a következőkről:

— beérkezett EK-hitelesítés és ISV iránti kérelmek,

— a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozó megfelelőségi vagy használatra való alkalmassági értékelés iránti kérelmek,

— kiadott vagy elutasított közbenső EK-hitelesítési tanúsítványok,

— kiadott vagy elutasított megfelelőségi vagy használatra való alkalmassági EK-tanúsítványok,

— kiadott vagy elutasított EK-hitelesítési tanúsítványok.

▼M2

2.8. **Nyelv**

Az EK-hitelesítési eljárásokkal kapcsolatos dokumentációkat és a levelezést annak a tagállamnak a hivatalos, az EU hivatalos nyelvei között szereplő nyelvén kell elkészíteni, illetve folytatni, amelyben a kérelmező letelepedett, vagy az Uniónak a kérelmező elfogadott valamelyik hivatalos nyelvén.

3. HITELESÍTÉSI ELJÁRÁS A NEMZETI SZABÁLYOK ESETÉN

3.1. **Bevezetés**

A nemzeti szabályok esetén alkalmazott hitelesítési eljárás során a 17. cikk (3) bekezdése szerint kijelölt szervezet (a bejelentett szervezet) ellenőrzi és tanúsítja, hogy az alrendszer megfelel a 17. cikk (3) bekezdésével összhangban bejelentett nemzeti szabályoknak.

3.2. **Ellenőrzési tanúsítvány**

A nemzeti szabályok esetén követendő hitelesítési eljárás lefolytatásért felelős kijelölt szervezet állítja ki a kérelmező számára az EK-ellenőrzési tanúsítványt.

A tanúsítvány pontos hivatkozást tartalmaz azon nemzeti szabályokra, amelyek megfelelését a bejelentett szervezet az EK-hitelesítési eljárás során vizsgálta, beleértve azokat is, amelyek eltérés, ÁME alóli mentesség, illetve korszerűsítés vagy felújítás hatálya alatt álló részekre vonatkoznak.

Amennyiben a nemzeti szabályok egy járművet alkotó alrendszerekre vonatkoznak, a kijelölt szervezet két részre osztja fel a tanúsítványt: az egyik rész a jármű és a kapcsolódó hálózat közötti műszaki összeegyeztethetőséghez szigorúan kapcsolódó nemzeti szabályokra való hivatkozásokat tartalmazza, a másik pedig az összes többi nemzeti szabályt.

3.3. **Műszaki dokumentáció**

A nemzeti szabályok esetén követendő hitelesítési eljárás tanúsítványát kísérő műszaki dokumentációnak a 2.4. szakaszban említett műszaki dokumentáció részét kell képeznie, és tartalmaznia kell az alrendszer nemzeti szabályoknak való megfelelésének értékelésére vonatkozó műszaki adatokat.

▼B

VII. MELLÉKLET

AZ ÁME-NAK NEM MEGFELELŐ JÁRMŰVEK ÜZEMBE HELYEZÉSÉVEL KAPCSOLATOSAN ELLENŐRIZENDŐ PARAMÉTEREK ÉS A NEMZETI SZABÁLYOK OSZTÁLYOZÁSA

▼M1

1. **Paraméterek jegyzéke**

1.1. Általános dokumentáció

Általános jellegű dokumentumok (például az új, felújított vagy korszerűsített járműnek és rendeltetésének a leírása, konstrukciójának ismertetése, a javításával, működésével vagy karbantartásával kapcsolatos információk, műszaki adatlapok stb.)

1.2. Szerkezetek és mechanikus alkatrészek

A járművek mechanikus egysége és kapcsolódási pontjai (köztük az ütközők és vontatókészülékek, átjárók), a járműszerkezet és -szerelvények (pl. ülések) szilárdsága, a terhelhetőség, a passzív biztonság (beleértve a belső és külső törésbiztonságot)

1.3. A vasúti pálya és a jármű kapcsolata, nyomtáv méretezése

A pályahálózathoz való kapcsolódás mechanikus pontjai (például a statikus és dinamikus jellemzők, a térközök és illesztések, nyomtáv, futómű stb.)

1.4. Fékberendezések

Fékezéssel kapcsolatos elemek (például csúszásgátlás, fékszabályozás, fékteljesítmény üzemi fékezéskor, vészfékezéskor és a rögzítőfék használatakor)

1.5. Személyszállítási elemek

Utaskényelmi szolgáltatások és utaskörnyezet (például ablakok, ajtók, csökkent mozgásképességű utasok szállításával kapcsolatos előírások stb.)

1.6. Környezeti feltételek és aerodinamikai hatások

A környezet járműre, illetőleg a jármű környezetre gyakorolt hatása (kitérve az aerodinamikai feltételekre, valamint egyrészt a járműnek és a vasúti rendszer pálya menti szakaszának, másrészt a járműnek és a külső környezetnek a kölcsönhatására)

1.7. Követelmények a külső figyelmeztetésre, jelzésekre, funkciókra és szoftverintegritásra vonatkozóan

Külső figyelmeztetések, jelzések, funkciók és a szoftver integritása, például a vonat működési jellemzőit, köztük az adatsínt befolyásoló biztonsági funkciók

1.8. Fedélzeti tápellátó és vezérlőrendszerek

A meghajtás, energiaellátás és vezérlés fedélzeti rendszerei, valamint a jármű energiaellátó hálózatra való csatlakozásának felülete, az elektromágneses összeférhetőség minden aspektusa

1.9. Személyzeti létesítmények, kezelőfelületek és környezet

A személyzet fedélzeti létesítményei, kezelőfelületei, munkakörülményei, munkakörnyezete (beleértve a vezetőfülkét, a vezető és gép kapcsolódási pontjait)

▼M1

1.10. Tűzbiztonság és evakuálás

1.11. Karbantartás

A karbantartás fedélzeti eszközei és kezelőfelületei

1.12. Fedélzeti ellenőrzés-irányítás és jelzés

A biztonságot szolgáló összes fedélzeti berendezés, valamint a vasúti hálózaton közlekedésre jogosult szerelvények mozgását és annak pálya menti hatásait ellenőrző és irányító összes berendezés

1.13. Egyedi üzemeltetési követelmények

A járművek üzemeltetésére vonatkozó különleges követelmények (például korlátozott üzemmód, a jármű vontatása stb.)

1.14. Teherszállítási elemek

Teherszállítással kapcsolatos követelmények és környezeti feltételek (köztük a veszélyes áruk szállításához kifejezetten előírt eszközök)

A *dőlt betűvel* szedett magyarázatok és példák tájékoztató jellegűek, nem a paraméterek fogalommeghatározásai.

▼B

2. **A Szabályok osztályozása**

Az 1. szakaszban megadott paraméterekkel kapcsolatos nemzeti szabályokat az alább meghatározott csoportok egyikébe sorolják. A szigorúan helyi jellegű szabályokat és korlátozásokat nem veszik figyelembe; ezek hitelesítése a vasúti vállalkozások és az infrastruktúra-működtetők közös megegyezésével bevezetendő ellenőrzések tárgya.

A. csoport

Az A. csoportba tartoznak:

— a nemzetközi szabványok,

— azok a nemzeti szabályok, amelyek a vasúti biztonság terén a többi tagállam nemzeti szabályaival egyenértékűek.

B. csoport

A B. csoportba tartozik valamennyi szabály, amely nem tartozik az A. vagy a C. csoportba, vagy amelyet még nem lehetett e csoportok valamelyikébe besorolni.

C. csoport

A C. csoportba tartoznak azok a szabályok, amelyek szigorúan szükségesek és kapcsolódnak a műszaki infrastruktúra jellemzőihez az adott hálózaton biztonságos és kölcsönösen átjárható üzemeltetésének biztosítása érdekében (pl. rakszelvény).

▼B

VIII. MELLÉKLET

A SZERVEZETEK BEJELENTÉSEKOR A TAGÁLLAMOK ÁLTAL MINIMÁLISAN FIGYELEMBE VEENDŐ FELTÉTELEK

1. A szervezet, annak igazgatója és az ellenőrzések elvégzéséért felelős személyzet nem vehet részt közvetve vagy közvetlenül a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek vagy alrendszerek tervezésében, gyártásában, kivitelezésében, értékesítésében, karbantartásában vagy használatában. Ez nem zárja ki annak lehetőségét, hogy a gyártó, illetve a szervezet egymással műszaki információkat osszon meg.

2. Az ellenőrzésekért felelős szervezet és személyzet az ellenőrzéseket maximális szakmai feddhetetlenséggel és szakmai hozzáértéssel köteles elvégezni, és el kell utasítania mindennemű olyan nyomást és ösztönzést, különösen a pénzügyi jellegűeket, amelyek befolyásolhatják döntéseiket, illetve ellenőrzésük eredményét, különösen pedig akkor, ha azokkal olyan személyek vagy csoportok próbálkoznak, amelyeket az ellenőrzések eredményei érintenek.

Különösen az ellenőrzésekért felelős szervezeteknek és személyzetének funkcionálisan függetlennek kell lenniük az ezen irányelv keretében az üzembehelyezési engedélyek, a 95/18/EK tanácsi irányelv keretében az engedélyek és a 2004/49/EK irányelv keretében a biztonsági tanúsítványok kiadására kijelölt hatóságoktól, valamint a balesetek esetén a vizsgálatokért felelős testületektől.

3. A szervezetnek olyan személyzetet kell alkalmaznia, valamint olyan eszközökkel kell rendelkeznie, amelyet az ellenőrzések végrehajtásával összefüggő műszaki és adminisztratív feladatok megfelelő végrehajtása megkíván; ezenkívül hozzáféréssel kell rendelkeznie a rendkívüli ellenőrzésekhez szükséges berendezésekhez.

4. Az ellenőrzésért felelős személyzetnek rendelkeznie kell:

— megfelelő műszaki és szakmai képzettséggel,

— megfelelő ismerettel az általa végzett ellenőrzésekre vonatkozó követelményekről, valamint elegendő gyakorlattal ezen ellenőrzések terén,

— jogosultsággal az olyan tanúsítványok, jegyzőkönyvek és jelentések kidolgozására, amelyek az elvégzett vizsgálatok hivatalos dokumentációját képezik.

5. Biztosítani kell az ellenőrzésekért felelős személyzet függetlenségét. Sem a végrehajtott ellenőrzések száma, sem azok eredménye alapján a személyzetet tilos javadalmazásban részesíteni.

6. Amennyiben a nemzeti jog szerint az adott állam nem viseli a felelősséget, vagy ha az ellenőrzéseket nem közvetlenül a tagállam végzi, a szervezetnek felelősségbiztosítással kell rendelkeznie.

7. A szervezet személyzetét a szakmai titoktartás kötelezettsége terheli mindazon ismeretek tekintetében, amelyekre feladataiknak a jelen irányelvben vagy az irányelvet végrehajtó nemzeti jog bármely rendelkezésében foglaltak szerinti teljesítése során tesznek szert (ez alól kivételt jelentenek annak az államnak az illetékes közigazgatási hatóságai és baleseti nyomozó szervei, amelynek területén tevékenységüket végzik, valamint az ellenőrzött, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek vagy alrendszerek meghibásodása által okozott balesetek felderítésére illetékes baleseti nyomozó szervek).

▼B

IX. MELLÉKLET

ELTÉRÉS KÉRELMEZÉSÉRE VONATKOZÓ DOKUMENTÁCIÓ

Az eltérésre vonatkozó kérelem benyújtásakor a tagállamoknak a következő dokumentumokat kell benyújtaniuk:

a) Egy hivatalos levelet, amelyben a Bizottságot értesítik a tervezett eltérésről.

b) A levélhez csatolt dokumentációt, amely legalább a következőket tartalmazza:

— az eltérés tárgyát képező munkák, áruk és szolgáltatások leírása; részletezve a kulcsidőpontokat, a földrajzi elhelyezkedést, valamint a funkcionális és műszaki területet,

— azon ÁME-kre (vagy azok részeire) vonatkozó pontos hivatkozás, amely tekintetében eltérést kérelmeztek,

— az alkalmazandó alternatív rendelkezésekre vonatkozó pontos hivatkozás és azok részletei,

— a 7. cikk (1) bekezdés a) pontja alapján benyújtott kérelem esetében a projekt fejlesztése előrehaladott stádiumának igazolását,

— az eltérés indoklása, beleértve a műszaki, gazdasági, kereskedelmi, működési és/vagy adminisztrációs jellemzők főbb okait,

— az eltérést alátámasztó minden egyéb elemet,

— azon intézkedés leírását, amelyet a tagállam tervez a projekt végleges átjárhatóságának támogatása céljából. Amennyiben csekély eltérésről van szó, nincs szükség e leírásra.

A dokumentációt mind papír mind elektronikus formában be kell nyújtani, hogy azt szét lehessen osztani a bizottság tagjai között.

▼B

X. MELLÉKLET

A. RÉSZ

Hatályon kívül helyezett irányelvek

(a 40. cikkben említettek szerint)

96/48/EK irányelv	
2001/16/EK irányelv	
2004/49/EK irányelv	csak a 14. cikk

B. RÉSZ

A nemzeti jogba való átültetésre vonatkozó határidők

(a 40. cikkben említettek szerint)

Irányelv	Az átültetés határideje
96/48/EK	1999. április 9.
2001/16/EK	2003. április 20.
2004/49/EK	2006. április 30.

▼B

XI. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

96/48/EK irányelv	2001/16/EK irányelv	Ezen irányelv
1. cikk, (1) bekezdés	1. cikk, (1) bekezdés	1. cikk, (1) bekezdés
1. cikk, (2) bekezdés	1. cikk, (2) bekezdés	1. cikk, (2) bekezdés
—	—	1. cikk, (3) bekezdés
—	1. cikk, (3) bekezdés	1. cikk, (4) bekezdés
2. cikk, bevezető rész	2. cikk, bevezető rész	2. cikk, bevezető rész
2. cikk, a)–l) pont	2. cikk, a)–l) pont	2. cikk, a), b) és e)–m) pont
—	—	2. cikk, c) és d) pont
2. cikk, n) pont	2. cikk, m) pont	2. cikk, n) pont
2. cikk, o) pont	2. cikk, n) pont	2. cikk, o) pont
2. cikk, m) pont	2. cikk, o) pont	2. cikk, p) pont
2. cikk, p) pont	2. cikk, p) pont	2. cikk, q) pont
—	—	2. cikk, r)–z) pont
3., 4. és 5. cikk	3., 4. és 5. cikk	3., 4. és 5. cikk (1)–(5) bekezdés
5. cikk, (6) bekezdés	5. cikk, (7) bekezdés	5. cikk, (7) bekezdés
—	—	5. cikk, (6) bekezdés
—	—	5. cikk, (8) bekezdés
6. cikk, (1)–(8) bekezdés	6. cikk, (1)–(8) bekezdés	6. cikk, (1)–(8) bekezdés
—	—	6. cikk, (9)–(10) bekezdés
—	—	7. és 8. cikk
7. cikk	7. cikk	9. cikk
8. cikk	8. cikk	10. cikk, (1) bekezdés
9. cikk	9. cikk	10. cikk, (2) bekezdés
10. cikk, (1)–(3) bekezdés	10. cikk, (1)–(3) bekezdés	10. cikk, (1)–(3) bekezdés
—	10. cikk, (6) bekezdés	11. cikk, (4) bekezdés
—	—	11. cikk, (5) bekezdés
11–13. cikk	11–13. cikk	12–14. cikk
14. cikk, (1) és (2) bekezdés	14. cikk, (1) és (2) bekezdés	15. cikk, (1) és (2) bekezdés
14. cikk, (3) bekezdés	14. cikk, (3) bekezdés	20. cikk
14. cikk, (4) és (5) bekezdés	14. cikk, (4) és (5) bekezdés	33. cikk
—	—	15. cikk, (2) és (3) bekezdés

▼B

96/48/EK irányelv	2001/16/EK irányelv	Ezen irányelv
15. és 16. cikk	15. és 16. cikk	16. és 17. cikk
16. cikk, (3) bekezdés	16. cikk, (3) bekezdés	17. cikk, (3) bekezdés
—	—	—
18. cikk, (1)–(3) bekezdés	18. cikk, (1)–(3) bekezdés	18. cikk, (1)–(3) bekezdés
—	—	18. cikk, (4) és (5) bekezdés
19. cikk	19. cikk	19. cikk
20. cikk	20. cikk	28. cikk
—	—	21–27. cikk
21. cikk, (1)–(3) bekezdés	21. cikk, (1)–(3) bekezdés	29. cikk, (1)–(3) bekezdés
—	—	29. cikk, (4)–(5) bekezdés
21a. cikk, (1) bekezdés	22. cikk	30. cikk, (2) bekezdés
21. cikk (4) bekezdés	21. cikk (4) bekezdés	30. cikk (4) bekezdés
21a. cikk, (2) bekezdés	21a. cikk	30. cikk (1) bekezdés
21b. cikk	—	—
21c. cikk	21b. cikk	30. cikk, (3) bekezdés
22. cikk	26. cikk	37. cikk
22a. cikk	24. cikk	34. és 35. cikk
—	—	32. cikk
—	23. cikk	31. cikk
—	25. cikk	36. cikk
23. cikk	27. cikk	38. cikk
24. cikk	28. cikk	39. cikk
—	—	40. cikk
25. cikk	29. cikk	41. cikk
26. cikk	30. cikk	42. cikk
I–VI. melléklet	I–VI. melléklet	I–VI. melléklet
—	—	VII. melléklet
VII. melléklet	VII. melléklet	VIII. melléklet
—	—	IX–XI. melléklet