A BIZOTTSÁG (EU) 2020/387 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2020. március 9.)

a 321/2013/EU, az 1302/2014/EU és az (EU) 2016/919 rendeletnek a felhasználási terület kiterjesztése és az átmeneti időszakok tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 5. cikke (11) bekezdésére,

mivel:

(1) Az (EU) 2016/797 irányelv 54. cikke (2) és (3) bekezdése értelmében a 2016. június 15. előtt forgalombahozatali engedéllyel rendelkező járművek számára az említett irányelv 21. cikkének megfelelő új forgalombahozatali járműengedélyt kell kiállítani mielőtt üzemeltethetők lennének egy vagy több olyan hálózaton, amelyre az eredeti engedély még nem vonatkozik. E járművekkel szemben tehát követelmény, hogy vagy megfeleljenek a hatályos átjárhatósági műszaki előírásoknak (a továbbiakban: ÁME-k), vagy az említett irányelv 7. cikkének (1) bekezdése értelmében jogosultak legyenek az ÁME-k alkalmazásának mellőzésére. Ugyanakkor az (EU) 2016/797 irányelv egyik célkitűzése az engedélyezési eljárások egyszerűsítése és uniós szinten való harmonizálása a járművek szabad mozgásának megkönnyítése érdekében. A 321/2013/EU bizottsági rendelet ([2]) mellékletének 7.6.1. pontja és az 1302/2014/EU bizottsági rendelet ([3]) mellékletének 7.5.2.3. pontja ezért rugalmassági rendelkezések kidolgozására szólít fel az ÁME-k követelményeinek való megfelelés tekintetében. Ezeknek a rendelkezéseknek meg kell határozniuk, hogy milyen mértékű rugalmasságot lehetne biztosítani a 2016. június 15. előtt üzembe helyezett járművek felhasználási területének kiterjesztése esetében, az alapvető követelmények teljesítése, a megfelelő biztonsági szint fenntartása, sőt – amennyiben ez észszerűen megvalósítható – annak javítása mellett. Ezért a fent említett rendeleteket ennek megfelelően módosítani kell. A „felhasználási terület kiterjesztésével" kapcsolatos rendelkezés azokra a járművekre is vonatkozik, amelyeket az új hálózattal (hálózatokkal) való műszaki összeegyeztethetőség érdekében módosítani kell; ebben az esetben a jármű változatlan részei az előző engedély alapján érvényesek maradnak. A korábbi engedély fenntartásait és korlátozásait továbbra is alkalmazni kell. Ugyanezen okokból az (EU) 2016/919 bizottsági rendeletet ([4]) is pontosítani kell.

(2) A vasúti ágazatban a bejelentett szervezetek és az engedélyező szervek eltérő megközelítéseket alkalmaznak az 1302/2014/EU rendelet mellékletének 7.1.1.2–7.1.1.8. és 7.1.3.1. pontjában az átmenetre vonatkozóan meghatározott különféle rendelkezések alkalmazása tekintetében. Ugyancsak eltérő megközelítések érvényesülnek a vasúti ágazatban az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványok érvényességi idejére vonatkozóan a meglévő járműtípusok módosítása esetén, amelyről a 321/2013/EU rendelet mellékletének 7.2.2.2. pontja és az 1302/2014/EU rendelet mellékletének 7.1.2.2. pontja rendelkezik. Emellett a vasúti költségek csökkentése, valamint kölcsönös átjárhatóságuk és versenyképességük biztosítása érdekében elengedhetetlen a célrendszertől való eltérések csökkentését célzó további harmonizáció. A fent felsorolt rendelkezéseket ezért módosítani kell annak érdekében, hogy el lehessen kerülni az átmenetre vonatkozó rendelkezéseknek és a tanúsítványok érvényességi idejének eltérő alkalmazását, a jövőbeni átmeneti időszakok során pedig az általános mentességek biztosítása helyett a folyamatban lévő projektekre jelentős hatást gyakorló konkrét követelményekre kell összpontosítani oly módon, hogy az ágazat számára szükséges kiszámíthatóság és jogbiztonság fenntartása mellett minél hamarabb csökkenjen a célrendszertől való eltérések gyakorisága. Ezt a digitális vasútra és a környezetbarát árufuvarozásra vonatkozó ÁME felülvizsgálati csomagja (2022. évi felülvizsgálat) keretében kell elérni, amelyre vonatkozóan a Bizottság 2020. január 24-én felkérte az Európai Unió Vasúti Ügynökségét.

([1]) HL L 138., 2016.5.26., 44. o.

([2]) A Bizottság 321/2013/EU rendelete (2013. március 13.) az Európai Unió vasúti rendszere „járművek – teherkocsik" alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2006/861/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 104., 2013.4.12., 1. o.).

([3]) A Bizottság 1302/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek" alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 356., 2014.12.12., 228. o.).

([4]) A Bizottság (EU) 2016/919 rendelete (2016. május 27.) az Európai Unió vasúti rendszerének „ellenőrző-irányító és jelző" alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 158., 2016.6.15., 1. o.).

(3) Ezen túlmenően a tagállamok és az ágazat képviselői néhány műszaki és szerkesztési hibát azonosítottak a szóban forgó rendeletek némelyikében. A Szlovák Köztársaság azt állapította meg, hogy a 321/2013/EU bizottsági rendelet (a teherkocsikra vonatkozó ÁME) mellékletének 7.3.2.1. pontjában meghatározott általános különleges eset Szlovákia 1 520 mm-es nyomtávú hálózatára is alkalmazandó. Ezeket a hibákat ki kell javítani.

(4) Az (EU) 2017/1474 határozat értelmében az ÁME-kban meg kell határozni, hogy újra be kell-e jelenteni azokat a megfelelőségértékelő szervezeteket, amelyeket az ÁME egy korábbi változata alapján jelentettek be, valamint hogy egyszerűsített bejelentési eljárást kell-e alkalmazni. Ez a rendelet kismértékű módosításokat ír elő, ezért nem szükséges az ÁME-k egy korábbi változata alapján bejelentett szervezetek újbóli bejelentése.

(5) Ez a rendelet az átjárhatósági műszaki előírásokat az uniós vasúti rendszeren belüli kölcsönös átjárhatóság további előmozdítása, a nemzetközi vasúti szállítás javítása és fejlesztése, a belső piac fokozatos megteremtéséhez való hozzájárulás és az ÁME-k alapvető követelmények tekintetében történő kiegészítése érdekében módosítja. Lehetővé teszi a 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([5]) és az (EU) 2016/797 irányelvben foglalt célkitűzések elérését és az itt rögzített alapvető követelményeknek való megfelelést. Ezért e rendeletnek közvetlenül alkalmazandónak kell lennie minden tagállamban, beleértve azokat a tagállamokat is, amelyek az (EU) 2016/797 irányelv 57. cikke (2) bekezdésének megfelelően értesítették az Ügynökséget és a Bizottságot arról, hogy meghosszabbították az átültetési időszakot, és így legkésőbb 2020. június 15-ig továbbra is alkalmazzák a 2008/57/EK irányelvet. A 2008/57/EK irányelv hatálya alatt azon tagállamokban működő bejelentett szervezetek számára, amelyek meghosszabbították az átültetési időszakot, e rendeletnek megfelelően lehetővé kell tenni az EK-tanúsítvány kibocsátását, amennyiben az alapításuk szerinti tagállamban a 2008/57/EK irányelv alkalmazandó.

(6) Az ebben a rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkének (1) bekezdésében említett bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A teherkocsikra vonatkozó ÁME módosításai

A 321/2013/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A 3. cikk az alábbi d) ponttal egészül ki:

„d) ha a felhasználási terület az (EU) 2016/797 irányelv 54. cikkének (3) bekezdésével összhangban kiterjesztésre kerül, az e rendelet mellékletének 7.2.2.4. pontjában foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.”

2. A melléklet e rendelet I. mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

A mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME módosításai

Az 1302/2014/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A 3. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az ÁME nem vonatkozik az uniós vasúti rendszer azon meglévő járműveire, amelyek 2015. január 1-jén valamely tagállam teljes hálózatán vagy annak egy részén már üzemeltek, kivéve, ha

a) azok e rendelet mellékletének 7.1.2. pontja szerinti felújítás vagy korszerűsítés alatt állnak; vagy

b) ha a felhasználási terület az (EU) 2016/797 irányelv 54. cikkének (3) bekezdésével összhangban kiterjesztésre kerül, amely esetben az e rendelet mellékletének 7.1.4. pontjában foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.”

2. A 11. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében a bevezető szövegrész helyébe a következő lép:

„A melléklet 7.1.1.4–7.1.1.8. pontjának sérelme nélkül továbbra is alkalmazni kell őket azonban a következők tekintetében:”.

3. A melléklet e rendelet II. mellékletének megfelelően módosul.

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

3. cikk

Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME módosításai

Az (EU) 2016/919 rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az ÁME nem vonatkozik a vasúti rendszer azon, már létező, pálya menti ellenőrző-irányító és jelző, valamint fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszereire, amelyek e rendelet hatálybalépésének napján valamely tagállam teljes vasúti hálózatán vagy annak egy részén már üzemeltek, kivéve, ha

a) az alrendszer e rendelet mellékletének 7. pontja szerinti felújítás vagy korszerűsítés alatt áll; vagy

b) ha a felhasználási terület az (EU) 2016/797 irányelv 54. cikkének (3) bekezdésével összhangban kiterjesztésre kerül, amely esetben az e rendelet mellékletének 7.4.2.4. pontjában foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.”

2. A melléklet e rendelet III. mellékletének megfelelően módosul.

4. cikk

Megfelelőségértékelő szervezetek

(1) A 321/2013/EU, az 1302/2014/EU és az (EU) 2016/919 rendelet szerinti megfelelőségértékelő szervezetek bejelentése az említett rendeletek e rendelettel módosított változata alapján is érvényes marad.

(2) A 2008/57/EK irányelvnek megfelelően bejelentett megfelelőségértékelő szervezetek e rendeletnek megfelelően a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek használata tekintetében kibocsáthatnak EK-hitelesítési tanúsítványt és EK-megfelelőségi vagy -alkalmazhatósági tanúsítványt, amennyiben az alapításuk szerinti tagállamban a 2008/57/EK irányelv alkalmazandó az (EU) 2016/797 irányelv 57. cikkének (2) bekezdésével összhangban legkésőbb 2020. június 15-ig.

5. cikk

Hatálybalépés

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

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2020. március 9-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

I. MELLÉKLET

A 321/2013/EU rendelet melléklete a következőképpen módosul:

1. A 4.2.2.2. pont az „Az egység szilárdsága” címmel egészül ki.

2. A 6.1.2.2. pont az első és a második bekezdés között a következő bekezdéssel egészül ki:

„A megfelelőség alternatív igazolása a 6.1.2.4. a) pontnak megfelelően megengedett.”

3. A 6.1.2.3. pont a b) pont előtt a következő bekezdéssel egészül ki:

„A megfelelőség alternatív igazolása a 6.1.2.4. a) pontnak megfelelően megengedett.”

4. A 6.1.2.4. pont a végén a következő bekezdéssel egészül ki:

„A megfelelőség alternatív igazolása a 6.1.2.4. a) pontnak megfelelően megengedett.”

5. A 6.1.2.4. pont és a 6.1.2.5. pont között a szöveg a következő 6.1.2.4. a) ponttal egészül ki:

„Amennyiben a 6.1.2.2., a 6.1.2.3. és a 6.1.2.4. pontban említett EN-szabványok nem terjednek ki a javasolt műszaki megoldásra, megengedett más szabványok használata a kerékpár-alkatrészcsoport mechanikai tulajdonságainak, a kerekek mechanikai jellemzőinek, valamint a tengely mechanikai ellenállási és kifáradási jellemzőinek megfelelőségértékelésére; ebben az esetben a bejelentett szervezet ellenőrzi, hogy az alternatív szabványok a kerékpárok tervezésére, kialakítására és vizsgálatára műszakilag egységes, a kerékpárokra, a kerekekre és a tengelyekre vonatkozóan konkrét követelményeket is tartalmazó szabványokból áll-e a következőkre tekintettel:

– a kerékpár összeszerelése,

– mechanikai ellenállás,

– kifáradási jellemzők,

– megengedett igénybevételi határértékek,

– termomechanikai jellemzők.

A fent előírt igazolás teljesítéséhez csak nyilvánosan elérhető szabványokra lehet hivatkozni. A bejelentett szervezet által végzett ellenőrzésnek biztosítania kell az alternatív szabványok módszertana, a kérelmező által elfogadott feltevések, a tervezett műszaki megoldás és a tervezett felhasználási terület közötti összhangot.”

6. A 7.2.2.2. pontban a 11a. táblázatot közvetlenül követő három bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány kiállítása érdekében a változást kezelő szerv által kiválasztott bejelentett szervezet hivatkozhat a következőkre:

– a konstrukció változatlan alkatrészeinek, vagy változó, de az alrendszer megfelelőségét nem befolyásoló alkatrészeinek eredeti EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványa, amennyiben az még érvényes (a B. fázis 10 éve alatt),

– az (eredeti tanúsítványt módosító) további EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány a konstrukció olyan módosított alkatrészei tekintetében, amelyek befolyásolják az alrendszernek az akkoriban hatályos legfrissebb felülvizsgált ÁME-változatnak való megfelelőségét.

Az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány érvényességi ideje a módosított típus, a típusváltozat és a típuskivitel tekintetében a kiállítás időpontjától számított 10 évre korlátozódik, de nem haladhatja meg a 14 évet attól az időponttól számítva, amikor a kérelmező kijelöli a bejelentett szervezetet a kezdeti járműtípus hitelesítésére (az eredeti EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány A. fázisának kezdete).”

7. A 7.2.2.2. pontban a 11a. táblázat „4.2.4.3.2.1. Üzemi fékrendszer” sora helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.4.3.2.1. Üzemi fékrendszer	Féktávolság	A féktávolság több mint ± 10 %-kal történő megváltozása Megjegyzés: A fékerőarányt (ami »lambda« vagy »féksúlyszázalék« néven is ismert), valamint a fékezett tömeget is használják, amelyek a lassulási profilokból (közvetlenül vagy a fékúton keresztül) számítással levezethetők. A megengedett változás ugyanaz (± 10 %).	Nem alkalmazandó
	Legnagyobb lassulás a »tervezési tömeg átlagos hasznos teher mellett a legnagyobb tervezési sebességnél« feltétel esetében	A fékekkel való legnagyobb átlagos lassulás több mint ± 10 %-kal történő megváltozása	Nem alkalmazandó”

8. A 7.2.2.3. pontban az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A 2015. január 1-je előtt első üzembehelyezési engedéllyel rendelkező egységekre a 7.2.2.2. pont mellett az alábbi szabályokat is alkalmazni kell, amennyiben a változás hatóköre befolyásolja az EK-nyilatkozatban nem szereplő alapvető paramétereket.”

9. A 7.2.2.3. pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A fenti bekezdésben meghatározott külön szabály nem alkalmazandó a 11b. táblázatban megadott, az alapvető paramétereket befolyásoló és a 21. cikk (12) bekezdésének a) pontja szerint besorolt változások esetében. A szóban forgó változások esetében az ÁME követelményeinek való megfelelés kötelező.”

10. A szöveg a következő 7.2.2.4. ponttal egészül ki:

„7.2.2.4. A 2008/57/EK irányelvvel összhangban engedélyezett vagy 2010. július 19. előtt már üzemelő meglévő egységek felhasználási területének kiterjesztésére vonatkozó szabályok

(1) Az ezen ÁME-nek való teljeskörű megfelelés hiányában a 2. pont azokra az egységekre vonatkozik, amelyek a felhasználási területük kiterjesztésének az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (13) bekezdése szerinti kérelmezésekor megfelelnek a következő feltételeknek:

a) azokat a 2008/57/EK irányelvvel összhangban engedélyezték vagy 2010. július 19. előtt kerültek üzembe helyezésre;

b) a 2007/756/EK bizottsági határozattal (*) összhangban a nemzeti járműnyilvántartásban vagy az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozattal (**) összhangban az európai járműnyilvántartásban „Érvényes” nyilvántartási státuszban, »00« kóddal vannak bejegyezve, és az (EU) 2019/779 bizottsági végrehajtási rendelettel (***) összhangban biztonságos üzemeltetési állapotban tartják őket.

A felhasználási terület kiterjesztésére vonatkozó alábbi rendelkezések az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott új engedéllyel együtt is alkalmazandók.

(2) Az 1. pontban említett járművek kiterjesztett felhasználási területének engedélyezése adott esetben a már kiadott engedélyen, az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (3) bekezdésének d) pontjával összhangban a jármű és a hálózat közötti műszaki összeegyeztethetőségen, valamint az ezen ÁME 11a. táblázatában szereplő alapvető konstrukciós jellemzőknek való megfelelésen alapul, figyelembe véve az esetleges megszorításokat és korlátozásokat.

A kérelmezőnek EK-hitelesítési nyilatkozatot kell benyújtania, amelyhez mellékelnie kell az ezen ÁME-ben meghatározott követelményeknek vagy az ezen ÁME 11a. táblázatának 1. oszlopában említett minden egyes alapvető paraméterre vonatkozóan az említett követelményekkel azonos hatású rendelkezéseknek való megfelelést igazoló műszaki dokumentációt, a következők egyikének vagy azok kombinációjának megjelölésével:

a) az ezen ÁME-ben meghatározott követelményeknek való megfelelés, a fent említettek szerint;

b) egy korábbi ÁME-ben meghatározott vonatkozó követelményeknek való megfelelés, a fent említettek szerint;

c) az ezen ÁME-ben meghatározott vonatkozó követelményekkel azonos hatásúnak tekintett alternatív előírásoknak való megfelelés, a fent említettek szerint;

d) annak igazolása, hogy a kiterjesztett felhasználási terület hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségére vonatkozó követelmények egyenértékűek azzal a hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségre vonatkozó követelményekkel, amely tekintetében az egység engedélyezése vagy üzembe helyezése már megtörtént. Bizonyítékkal a kérelmezőnek kell szolgálnia, és az alapulhat a vasúti infrastruktúra-nyilvántartásban szereplő információkon.

(3) Az alternatív előírások ezen ÁME követelményeivel egyenértékű hatását (2. c) pont) és a hálózattal való műszaki összeegyeztethetőség követelményeinek egyenértékűségét (2. d) pont) a kérelmezőnek a 402/2013/EU rendelet I. mellékletében meghatározott kockázatkezelési eljárást alkalmazva kell indokolnia, illetve dokumentumokkal alátámasztania. A kérelmezőnek be kell nyújtania az értékelést végző szerv (CSM RA) által kedvezően megítélt kockázatértékelést.

(4) A 2. pontban említett követelményeken túlmenően és adott esetben a kérelmezőnek EK-hitelesítési nyilatkozatot kell benyújtania, amelyhez mellékelnie kell a következőknek való megfelelést igazoló műszaki dokumentációt:

a) a kiterjesztett felhasználási terület ezen ÁME-ben, a zajra vonatkozó ÁME-ben (1304/2014/EU rendelet) és az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-ben ((EU) 2016/919 rendelet) felsorolt bármely részéhez kapcsolódó különleges esetek;

b) az (EU) 2016/797 irányelv 13. cikke (2) bekezdésének a), c) és d) pontjában említett, a szóban forgó irányelv 14. cikkének megfelelően bejelentett nemzeti szabályok.

(5) Az engedélyező szerv az Ügynökség honlapján nyilvánosan hozzáférhetővé teszi a 2. c) pontban említett alternatív előírások részleteit, valamint a 2. d) pontban említett hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségre vonatkozó követelményeket, amelyek alapján a kiterjesztett felhasználási területre engedélyt adott.

(6) Amennyiben egy engedélyezett jármű a 2008/57/EK irányelv 9. cikke alapján mentesült az ÁME-k vagy azok egy részének alkalmazása alól, a kérelmezőnek az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikkével összhangban eltérés(eke)t kell kérnie a kiterjesztett felhasználási terület szerinti tagállamokban.

(7) Az (EU) 2016/797 irányelv 54. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Regolamento Internazionale Veicoli (RIV) alapján üzemben lévő teherkocsikat engedélyezettnek kell tekinteni azokkal a feltételekkel összhangban, amelyek mellett üzembe helyezésük megtörtént, beleértve azt a felhasználási területet, ahol üzemelnek. Olyan mértékű átalakítását követően, amely az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdésével összhangban új forgalombahozatali járműengedélyt tesz szükségessé, a legutóbbi RIV-megállapodás alapján elfogadott teherkocsiknak a változatlan részek további ellenőrzése nélkül meg kell őrizniük azt a felhasználási területet, amelyen üzemeltek.

(*) A Bizottság 2007/756/EK határozata (2007. november 9.) a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (4) és (5) bekezdésében előírt nemzeti járműnyilvántartás közös előírásainak elfogadásáról (HL L 305., 2007.11.23., 30. o.).

(**) A Bizottság (EU) 2018/1614 végrehajtási határozata (2018. október 25.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 47. cikkében említett járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások megállapításáról, valamint a 2007/756/EK bizottsági határozat módosításáról és hatályon kívül helyezéséről (HL L 268., 2018.10.26., 53. o.).

(***) A Bizottság (EU) 2019/779 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a járművek karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszerére vonatkozó részletes rendelkezések megállapításáról, valamint a 445/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 139., 2019.5.27., 360. o.).”

11. A 7.3.2.1. pontban az első mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Egy tagállam és egy harmadik ország között 1 520 mm-es nyomtávú hálózaton közlekedő egységek: Finnország, Lengyelország, Szlovákia és Svédország különleges esete.”

12. A 7.3.2.2. a) pont utolsó bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A 7.1.2. ponttal összhangban kölcsönösen elismert egységek és a tengelycsapágy állapotát figyelemmel kísérő fedélzeti berendezéssel ellátott egységek kivételt képeznek ez alól a különleges eset alól. Az egységek 7.1.2. pont szerinti mentesítése nem alkalmazandó, ha a 6.1.2.4. a) pont szerinti egyéb megfelelőségértékelési módszereket alkalmaznak.”

13. A 7.3.2.5. pontban a cím helyébe a következő szöveg lép:

„7.3.2.5. A kerékpárok, kerekek és tengelyek jellemzői (4.2.3.6.2. és 4.2.3.6.3. pont)

Nagy-Britannia (Egyesült Királyság) különleges esete."

14. A „7.6.1. Az EK-hitelesítési nyilatkozat hatálya alá nem tartozó, meglévő járművekre vonatkozó, a felhasználási terület kiterjesztésével kapcsolatos szabályok" pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.6.1. *A végrehajtás szabályai*

2020. január 24-én a Bizottság felkérte az Európai Unió Vasúti Ügynökségét a digitális vasútra és a zöld árufuvarozásra vonatkozó ÁME felülvizsgálati csomagjának (2022. évi felülvizsgálat) elkészítésére.

Az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat értelmében a digitális vasútra és a zöld árufuvarozásra vonatkozó ÁME felülvizsgálati csomagjának olyan rendelkezéseket kell tartalmaznia, amelyek felülvizsgálják és lehetőség szerint egyszerűsítik az ÁME-k alkalmazására vonatkozó stratégiát oly módon, hogy biztosítják a célrendszertől való eltérések fokozatos, de időben történő csökkentését, miközben biztosítják az ágazat számára szükséges kiszámíthatóságot és jogbiztonságot. E rendelkezéseknek ki kell terjedniük a jövőbeni átmeneti időszakokra, valamint a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre és alrendszerekre vonatkozó tanúsítványok érvényességi idejének kérdésére.

Ezen túlmenően – a célrendszertől való eltérések fokozatos, de időben történő csökkentésének, valamint az ágazat számára szükséges kiszámíthatóság és jogbiztonság biztosításának céljával – mérlegelni kell a szabványok naprakész változatainak alkalmazása tekintetében rugalmasságot biztosító rendelkezéseket, beleértve az (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelet (*) I. mellékletében (mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó 2019-es ÁME) bevezetett rendelkezéseket.

(*) A Bizottság (EU) 2019/776 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) a 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU, az 1303/2014/EU és az (EU) 2016/919 bizottsági rendeletnek, valamint a 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozatnak az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel való összehangolása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat konkrét célkitűzéseinek végrehajtásáról (HL L 139. I, 2019.5.27., 108. o.)."

15. A C. függelékben, a „További opcionális feltételek" szakaszban, a függelék vége a következő ponttal egészül ki:

„20. **Menetdinamikai viselkedés**

A legnagyobb üzemi sebesség és a megengedett legnagyobb túlemeléshiány kombinációjának meg kell felelnie az EN 14363:2016 szabvány H.1. táblázatában foglaltaknak.

Az EN 16235:2013 szabvány 6. fejezetében leírt, bevált futóművel felszerelt egységekről azt kell vélelmezni, hogy megfelelnek a vonatkozó követelményeknek."

II. MELLÉKLET

Az 1302/2014/EU rendelet melléklete a következőképpen módosul:

1. A 4.2.2.5. (5) pontban a „8. hivatkozása 5. pontjának 1. táblázata” szövegrész helyébe a következő szöveg lép: „8 hivatkozása 4. pontjának 1. táblázata”.

2. A 4.2.2.5. (6) pontban a „8. hivatkozása 5. pontjának 3. táblázatában” szöveg helyébe a következő szöveg lép: „8. hivatkozása 5. pontjának 2. táblázatában”.

3. A 4.2.2.5. (7) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(7) Ezen ÁME alkalmazási körében az »ütközési sebesség« és az »ütköző partner« a J-1. függelék 8. hivatkozásában említett előírás 2. táblázata szerinti automatikus középső ütközős kapcsolókészülékkel felszerelt, 300 kN-nál nagyobb vonóerőre képes mozdonyokra alkalmazott 1. és 2. forgatókönyv esetében a következő:

– az 1. és a 2. forgatókönyv esetében 36 km/h helyett 20 km/h, valamint

– a 2. forgatókönyvre vonatkozóan a J-1. függelék 8. hivatkozásában említett előírás C.1. melléklete szerinti referenciakocsi helyett a D. függelék szerinti referenciakocsi.

Megjegyzés: Ilyen nagy vonóerő a nehéz tehervonati mozdonyoknál szükséges.”

4. A 6.2.3.7. pont a (7) pont végén a következő mondattal egészül ki:

„A bejelentett szervezet által végzett ellenőrzésnek biztosítania kell az alternatív szabványok módszertana, a kérelmező által elfogadott feltevések, a tervezett műszaki megoldás és a tervezett felhasználási terület közötti összhangot.”

5. A 7.1.2.2. (11) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(11) Az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány kiállítása érdekében a változást kezelő szerv által kiválasztott bejelentett szervezet hivatkozhat a következőkre:

– a konstrukció változatlan alkatrészeinek, vagy változó, de az alrendszer megfelelőségét nem befolyásoló alkatrészeinek eredeti EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítványa, amennyiben az még érvényes (a B. fázis 7 éve alatt),

– az (eredeti tanúsítványt módosító) további EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány a konstrukció olyan módosított alkatrészei tekintetében, amelyek befolyásolják az alrendszernek az akkoriban hatályos legfrissebb felülvizsgált ÁME-változatnak való megfelelőségét.

Az EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány érvényességi ideje a módosított típus, a típusváltozat és a típuskivitel tekintetében a kiállítás időpontjától számított 7 évre korlátozódik, de nem haladhatja meg a 14 évet attól az időponttól számítva, amikor a kérelmező kijelöli a bejelentett szervezetet a kezdeti járműtípus hitelesítésére (az eredeti EK-típusvizsgálati vagy -konstrukcióvizsgálati tanúsítvány A. fázisának kezdete).”

6. A 7.1.3.1. (4) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A típus ÁME szerinti értékelésének alapja az A. fázis tekintetében legfeljebb hétéves időtartamra kerül meghatározásra. A 7.1.1.4.–7.1.1.8. pontok sérelme nélkül az A. fázis során a bejelentett szervezet által alkalmazandó, EK-hitelesítéshez szükséges értékelés alapja nem változik.”

7. A szöveg a következő 7.1.4. ponttal egészül ki:

„7.1.4. *A 2008/57/EK irányelvvel összhangban engedélyezett vagy 2010. július 19. előtt már üzemelő járművek felhasználási területének kiterjesztésére vonatkozó szabályok*

(1) Az ezen ÁME-nek való teljeskörű megfelelés hiányában a 2. pont azokra a járművekre vonatkozik, amelyek a felhasználási területük kiterjesztésének az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (13) bekezdése szerinti kérelmezésekor megfelelnek a következő feltételeknek:

a) azokat a 2008/57/EK irányelvvel összhangban engedélyezték vagy 2010. július 19. előtt kerültek üzembe helyezésre;

b) a 2007/756/EK bizottsági határozattal (*) összhangban a nemzeti járműnyilvántartásban vagy az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozattal (**) összhangban az európai járműnyilvántartásban »Érvényes« nyilvántartási státuszban, »00« kóddal vannak bejegyezve, és az (EU) 2019/779 bizottsági végrehajtási rendelettel (***) összhangban biztonságos üzemeltetési állapotban tartják őket.

A felhasználási terület kiterjesztésére vonatkozó alábbi rendelkezések az (EU) 2018/545 rendelet 14. cikke (3) bekezdésének a) pontjában meghatározott új engedéllyel együtt is alkalmazandók.

(2) Az 1. pontban említett járművek kiterjesztett felhasználási területének engedélyezése adott esetben a meglévő engedélyen, valamint az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (3) bekezdésének d) pontja értelmében a jármű és a hálózat közötti műszaki összeegyeztethetőségen és az ezen ÁME 17a. és 17b. táblázatában szereplő alapvető konstrukciós jellemzőknek való megfelelésen alapul, figyelembe véve az esetleges megszorításokat és korlátozásokat.

A kérelmezőnek EK-hitelesítési nyilatkozatot kell benyújtania, amelyhez mellékelnie kell az ezen ÁME-ben meghatározott követelményeknek vagy az ezen ÁME 17a. és 17b. táblázatának 1. oszlopában említett minden egyes alapvető paraméterre vonatkozóan az említett követelményekkel azonos hatású rendelkezéseknek vagy az ezen ÁME következő pontjainak való megfelelést igazoló műszaki dokumentációt:

– 4.2.4.2.2., 4.2.5.5.8., 4.2.5.5.9., 4.2.6.2.3., 4.2.6.2.4., 4.2.6.2.5., 4.2.8.2.7., 4.2.8.2.9.8. (fázis- vagy rendszerhatáron való áthaladáskor az irányítás automatikus), 4.2.9.3.1., 4.2.9.6., 4.2.12. és 4.2.12.6.,

– 4.2.5.3. Olaszország esetében,

– 4.2.5.3.5. és 4.2.9.2.1. Németország esetében

a következők egyikének vagy azok kombinációjának megjelölésével:

a) az ezen ÁME-ben meghatározott követelményeknek való megfelelés, a fent említettek szerint;

b) egy korábbi ÁME-ben meghatározott vonatkozó követelményeknek való megfelelés, a fent említettek szerint;

c) az ezen ÁME-ben meghatározott vonatkozó követelményekkel azonos hatásúnak tekintett alternatív előírásoknak való megfelelés, a fent említettek szerint;

d) annak igazolása, hogy a kiterjesztett felhasználási terület hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségére vonatkozó követelmények egyenértékűek azzal a hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségre vonatkozó követelményekkel, amely tekintetében a jármű engedélyezése vagy üzembe helyezése már megtörtént. Ezt az igazolást a kérelmezőnek kell benyújtania, és az igazolás a vasúti infrastruktúra-nyilvántartásban szereplő információkon is alapulhat.

(3) Az alternatív előírások ezen ÁME követelményeivel egyenértékű hatását (2. c) pont) és a hálózattal való műszaki összeegyeztethetőség követelményeinek egyenértékűségét (2. d) pont) a kérelmezőnek a 402/2013/EU rendelet I. mellékletében meghatározott kockázatkezelési eljárást alkalmazva kell indokolnia, illetve dokumentumokkal alátámasztania. Az indokolást egy értékelést végző szervnek (CSM RA) ki kell értékelnie és meg kell erősítenie.

(4) A 2. pontban említett követelményeken túlmenően és adott esetben a kérelmezőnek EK-hitelesítési nyilatkozatot kell benyújtania, amelyhez mellékelnie kell a következőknek való megfelelést igazoló műszaki dokumentációt:

a) a kiterjesztett felhasználási terület ezen ÁME-ben, a zajra vonatkozó ÁME-ben (1304/2014/EU rendelet), a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-ben ((EU) 1300/2014 rendelet) és az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-ben ((EU) 2016/919 rendelet) felsorolt bármely részéhez kapcsolódó különleges esetek;

b) az (EU) 2016/797 irányelv 13. cikke (2) bekezdésének a), c) és d) pontjában említett, a szóban forgó irányelv 14. cikkének megfelelően bejelentett nemzeti szabályok.

(5) Az engedélyező szerv az Ügynökség honlapján nyilvánosan hozzáférhetővé teszi a 2. c) pontban említett alternatív előírások részleteit, valamint a 2. d) pontban említett hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségre vonatkozó követelményeket, amelyek alapján a kiterjesztett felhasználási területre engedélyt adott.

(6) Amennyiben egy engedélyezett jármű a 2008/57/EK irányelv 9. cikke alapján mentesült az ÁME-k vagy azok egy részének alkalmazása alól, a kérelmezőnek az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikkével összhangban eltérés(eke)t kell kérnie a kiterjesztett felhasználási terület szerinti tagállamokban.

(7) Az (EU) 2016/797 irányelv 54. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Regolamento Internazionale Carrozze (RIC) alapján üzemben lévő személykocsikat engedélyezettnek kell tekinteni azokkal a feltételekkel összhangban, amelyek mellett üzembe helyezésük megtörtént, beleértve azt a felhasználási területet, ahol üzemelnek. Olyan mértékű átalakítását követően, amely az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikkének (12) bekezdésével összhangban új forgalombahozatali járműengedélyt tesz szükségessé, a legutóbbi RIV-megállapodás alapján elfogadott személykocsiknak a változatlan részek további ellenőrzése nélkül meg kell őrizniük azt a felhasználási területet, amelyen üzemeltek.

_____

(*) A Bizottság 2007/756/EK határozata (2007. november 9.) a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (4) és (5) bekezdésében előírt nemzeti járműnyilvántartás közös előírásainak elfogadásáról (HL L 305., 2007.11.23., 30. o.).

(**) A Bizottság (EU) 2018/1614 végrehajtási határozata (2018. október 25.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 47. cikkében említett járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások megállapításáról, valamint a 2007/756/EK bizottsági határozat módosításáról és hatályon kívül helyezéséről (HL L 268., 2018.10.26., 53. o.).

(***) A Bizottság (EU) 2019/779 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a járművek karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszerére vonatkozó részletes rendelkezések megállapításáról, valamint a 445/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 139I., 2019.5.27., 360. o.).”

8. A „7.5.2.3. Az EK-hitelesítési nyilatkozat hatálya alá nem tartozó, meglévő járművekre vonatkozó, a felhasználási terület kiterjesztésével kapcsolatos szabályok” helyébe a következő szöveg lép:

„7.5.2.3. A végrehajtás szabályai

2020. január 24-én a Bizottság felkérte az Európai Unió Vasúti Ügynökségét a digitális vasútra és a zöld árufuvarozásra vonatkozó ÁME felülvizsgálati csomagjának (2022. évi felülvizsgálat) elkészítésére.

Az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat értelmében a digitális vasútra és a zöld árufuvarozásra vonatkozó ÁME felülvizsgálati csomagjának olyan rendelkezéseket kell tartalmaznia, amelyek felülvizsgálják és lehetőség szerint egyszerűsítik az ÁME-k alkalmazására vonatkozó stratégiát oly módon, hogy biztosítják a célrendszertől való eltérések fokozatos, de időben történő csökkentését, miközben biztosítják az ágazat számára szükséges kiszámíthatóságot és jogbiztonságot. E rendelkezéseknek ki kell terjedniük a jövőbeni átmeneti időszakokra, valamint a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre és alrendszerekre vonatkozó tanúsítványok érvényességi idejének kérdésére.

Ezen túlmenően – a célrendszertől való eltérések fokozatos, de időben történő csökkentésének, valamint az ágazat számára szükséges kiszámíthatóság és jogbiztonság biztosításának céljával – mérlegelni kell a szabványok naprakész változatainak alkalmazása tekintetében rugalmasságot biztosító rendelkezéseket, beleértve az (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelet (*) IV. mellékletében (mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó 2019-es ÁME) bevezetett rendelkezéseket.

_____

(*) A Bizottság (EU) 2019/776 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) a 321/2013/EU, az 1299/2014/EU, az 1301/2014/EU, az 1302/2014/EU, az 1303/2014/EU és az (EU) 2016/919 bizottsági rendeletnek, valamint a 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozatnak az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel való összehangolása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat konkrét célkitűzéseinek végrehajtásáról (HL L 139. I, 2019.5.27., 108. o.).”

9. A D. függelék helyébe a következő szöveg lép:

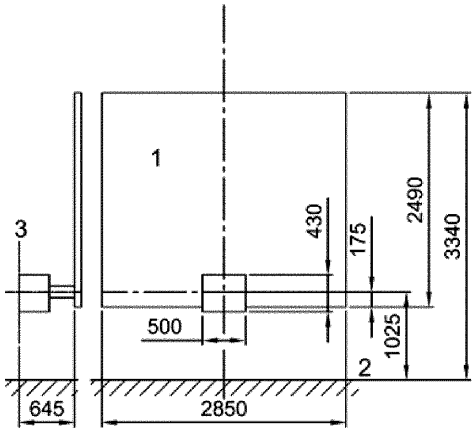
„D. függelék

Referenciakocsi automatikus középső ütközős kapcsolókészülékkel felszerelt és 300 kN-nál nagyobb vonóerőre képes mozdonyokhoz

Egy vonategység és egy nagy teljesítményű kapcsolókészülékkel felszerelt teherkocsi ütközése esetén a teherkocsit 80 tonna tömegnek kell megfeleltetni, amely az x transzlációs irányban mindössze egy szabadságfokú mozgásra képes. A teherkocsi kapcsolódási pontjának geometriája a D.1. ábrán látható. A végfal és a kapcsolókészülék fejének geometriáját merevnek kell tekinteni. A kocsit 110 mm löketű középcsatlakozóval kell felszerelni, valamint a D.2. ábrán jelzett erő-elmozdulási jellemzőkkel kell kialakítani. A teherkocsi kapcsolókészülékének teljes energiaelnyelési kapacitása 77 kJ.

A kapcsolófej geometriájának és a sínkorona feletti magasságának meg kell egyeznie az ütközést okozó vonategységével. A kapcsolókészülék síkja és a teherkocsi végfala közötti hosszanti távolságnak 645 mm-nek kell lennie. Az egyszerűsítés érdekében a kapcsolófejek modellezése során megengedett a D.1. ábrán bemutatott geometria és magasság alkalmazása.

Méretek milliméterben

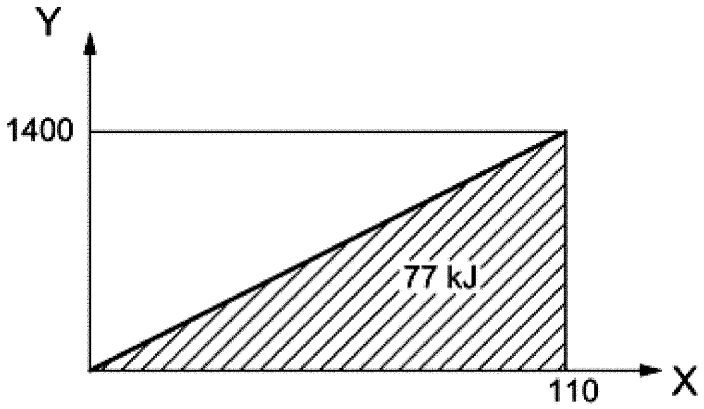


Jelölés:

1. a teherkocsi vége
2. sínkorona
3. a kapcsolókészülék síkja

D.1. ábra

A kocsi kapcsolódási pontja a középső kapcsolókészülékkel



Jelölés:

Y csatlakozóerő – csatlakozókészülék, kN-ban
X elmozdulás, mm-ben

D.2. ábra

A teherkocsi kapcsolókészülékének jellemzői”.

10. A J.1. függelékben a táblázat 8-as jelzőszámának helyébe a következő szöveg lép:

„8	Passzív biztonság – általános előírás	4.2.2.-5.	EN 15227:2008+A1:2010	vonatkozó pont ([1]) Kivéve: A. függelék
	Passzív biztonság – osztályozás			4. táblázat, 1.
	Passzív biztonság – esetei			5. táblázat, 2. és 6.
	Passzív biztonság – terelőlap			6.5.”

11. A J-1. függelékben a táblázat 10-es jelzőszámának helyébe a következő szöveg lép:

„10	Emelés és felbakolás – jelölés	4.2.2.6.	EN 15877-2:2013	4.5.19.”

12. A J-1. függelékben a táblázat 36-es jelzőszámának helyébe a következő szöveg lép:

„36	Környezeti feltételek – terelőlap	4.2.6.1.2.	EN 15227:2008 + A1:2010	vonatkozó pont [1]”

13. A J-2. függelékben a táblázat 2-es jelzőszámát el kell hagyni.

III. MELLÉKLET

Az (EU) 2016/919 rendelet melléklete a következő 7.4.2.4. ponttal egészül ki:

„7.4.2.4. A meglévő járművek felhasználási területének kiterjesztésére vonatkozó szabályok

A felhasználási terület kiterjesztésének kérelmezésekor a következő szabályok alkalmazandók az üzembe helyezett és a 2007/756/EK bizottsági határozattal (*) összhangban a nemzeti járműnyilvántartásba vagy az (EU) 2018/1614 bizottsági végrehajtási határozattal (**) összhangban az európai járműnyilvántartásba vett, meglévő járművek tekintetében:

(1) A járműveknek meg kell felelniük az e melléklet 7.6. pontjában említett különleges esetekben alkalmazandó egyedi rendelkezéseknek, valamint az (EU) 2016/797 irányelv 13. cikke (2) bekezdése a), c) és d) pontjában említett, a szóban forgó irányelv 14. cikkének megfelelően bejelentett nemzeti szabályoknak. Az ezen ÁME szerinti követelmények részleges teljesítése esetén továbbá a 6.1.1.3. pont (3) pontjának rendelkezéseit kell alkalmazni.

(2) Az ETCS-, illetve GSM-R-berendezésekkel már felszerelt járműveket nem kell korszerűsíteni, kivéve, ha a műszaki összeegyeztethetőség ezt megkívánja.

(3) Az azzal még nem ellátott járműveket fel kell szerelni az ETCS-sel, és meg kell feleltetni őket az A. melléklet A.2.2. és A.2.3. táblázatában említett 2. vagy 3. előíráscsomagnak (#2, #3). Az ETCS-sel való felszerelésre vonatkozó követelmény – a műszaki összeegyeztethetőség követelményének kivételével – nem vonatkozik a következőkre:

a) nem kifejezetten nagysebességű vonalakon (***) történő üzemelésre tervezett járművek, amennyiben azok engedélyezésére 2015. január 1-je előtt sor került;

b) nem kifejezetten nagysebességű vonalakon történő üzemelésre tervezett, 2015. január 1-jét követően engedélyezett járművek, ha fennáll az alábbi helyzetek valamelyike:

i. azokat kizárólag egy tagállamban, az (EU) 2017/6 végrehajtási rendelet I. mellékletében meghatározott folyosókon és az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében említett fő európai kikötőkkel, rendező pályaudvarokkal, áruterminálokkal és áruszállítási területekkel való összeköttetést biztosító vonalakon kívül történő üzemeltetésre szánják;

ii. azokat a transzeurópai közlekedési hálózaton kívüli, határokon átnyúló (a szomszédos ország első állomásáig vagy a kizárólag transzeurópai közlekedési hálózaton kívüli vonalakat használó szomszédos ország felé összeköttetést biztosító első állomásig tartó) szolgáltatásokra szánják;

c) a 7.4.3. (2) pontot alkalmazó tagállamokban üzemelő járművek, amennyiben a felhasználási terület kiterjesztését követően a felhasználási terület kizárólag ugyanazon tagállamon belül található, kivéve, ha a felhasználási terület kiterjesztését követően a felhasználási terület több mint 150 km hosszúságú olyan szakaszt foglal magában, amely a felhasználási terület kiterjesztésének időpontjában fel van szerelve ETCS-sel, vagy amelyet a szóban forgó járművek felhasználási területének kiterjesztésétől számított 5 éven belül fel fognak szerelni ETCS-sel;

d) a vasúti infrastruktúra építését és karbantartását szolgáló mobil berendezések;

e) tolatómozdonyok.

(4) A GSM-R hangfrekvenciás rádióval még fel nem szerelt járművekre GSM-R hangfrekvenciás rádiót kell telepíteni, és a járműveket meg kell feleltetni az A. melléklet A2.1., A2.2. és A2.3. táblázatában említett előírásoknak, ha a járművet olyan hálózaton kívánják használni, amely legalább egy GSM-R-berendezéssel felszerelt pontot tartalmaz, kivéve, ha azt a járműbe már beépített, a B. osztályú rádiókommunikációs rendszerrel kompatibilis örökölt rádiókommunikációs rendszerre építették rá.

(5) Azokra a járművekre, amelyek még nincsenek felszerelve az ETCS-adatokhoz szükséges GSM-R rendszerrel, csak GSM-R ETCS rádiót kell telepíteni, és a járműveket meg kell feleltetni az A. melléklet A2.1., A2.2. és A2.3. táblázatában említett előírásoknak, ha a járművet a 3. pontnak megfelelően fel kell szerelni ETCS-sel, és a járművet csak a 2. vagy 3. szintű ETCS rendszerrel felszerelt kiterjesztett alkalmazási területen való üzemeltetésre szánják.

(6) Amennyiben egy engedélyezett jármű a 2008/57/EK irányelv 9. cikke alapján mentesült az ÁME-k vagy azok egy részének alkalmazása alól, a kérelmezőnek az (EU) 2016/797 irányelv 7. cikkével összhangban eltérés (eke)t kell kérnie a kiterjesztett felhasználási terület szerinti tagállamokban.

(*) A Bizottság 2007/756/EK határozata (2007. november 9.) a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (4) és (5) bekezdésében előírt nemzeti járműnyilvántartás közös előírásainak elfogadásáról (HL L 305., 2007.11.23., 30. o.).

(**) A Bizottság (EU) 2018/1614 végrehajtási határozata (2018. október 25.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 47. cikkében említett járműnyilvántartásokra vonatkozó előírások megállapításáról, valamint a 2007/756/EK bizottsági határozat módosításáról és hatályon kívül helyezéséről (HL L 268., 2018.10.26., 53. o.).

(***) Az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletében előírtak szerint.”