2014. február 26., szerda

P7_TA(2014)0149

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága ***I

Az Európai Parlament 2014. február 26-i jogalkotási állásfoglalása a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (átdolgozott szöveg) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

(Rendes jogalkotási eljárás – átdolgozás)

(2017/C 285/54)

Az Európai Parlament,

— tekintettel a Bizottság Európai Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2013)0030),

— tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkének (1) bekezdésére, valamint 170. és 171. cikkére, amelynek alapján a Bizottság benyújtotta javaslatát a Parlamenthez (C7-0027/2013),

— tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,

— tekintettel a litván parlament és a svéd parlament által a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról szóló 2. jegyzőkönyv alapján előterjesztett, indokolással ellátott véleményekre, amelyek szerint a jogalkotási aktus tervezete nem egyeztethető össze a szubszidiaritás elvével,

— tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2013. július 11-i véleményére ([1]),

— tekintettel a Régiók Bizottságának 2013. október 7-i véleményére ([2]),

— tekintettel a jogi aktusok strukturáltabb átdolgozási technikáiról szóló, 2001. november 28-i intézményközi megállapodásra ([3]),

— tekintettel az eljárási szabályzata 87. cikkének (3) bekezdésével összhangban a Jogi Bizottságnak a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsághoz intézett 2013. december 16-i levelére,

— tekintettel eljárási szabályzata 87. és 55. cikkére,

— tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A7-0033/2014),

A. mivel az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság jogi szolgálataiból álló tanácsadó munkacsoport szerint a szóban forgó javaslat a javaslatban akként megjelölteken kívül egyéb érdemi módosítást nem tartalmaz, és mivel a meglévő jogszabályok változatlanul hagyott rendelkezései és e módosítások egységes szerkezetbe foglalása tekintetében a javaslat a meglévő jogszabályok érdemi módosítás nélküli egyszerű egységes szerkezetbe foglalását tartalmazza;

1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot, figyelembe véve az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság jogi szolgálataiból álló tanácsadó munkacsoport ajánlásait;

2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;

3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

([1]) HL C 327., 2013.11.12., 122. o.
([2]) HL C 356., 2013.12.5., 92. o.
([3]) HL C 77., 2002.03.28., 1. o.

2014. február 26., szerda

P7_TC1-COD(2013)0015

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2014. február 26-án került elfogadásra a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2014/…/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel (átdolgozott szöveg)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére, valamint 170. és 171. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

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

tekintettel a Régiók Bizottságnak véleményére ([2]),

rendes jogalkotási eljárás keretében ([3]),

mivel:

(1) A 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([4]) több alkalommal jelentősen módosult. Mivel most további módosításokra kerül sor, az irányelvet az áttekinthetőség érdekében át kell dolgozni.

(2) Annak érdekében, hogy az Unió polgárai, a gazdasági szereplők, a regionális és helyi hatóságok teljes mértékben kihasználhassák a belső határok nélküli térség ***és a területi kohéziós célkitűzések megvalósítása*** adta előnyöket, különösen indokolt a nemzeti vasúthálózatok összekapcsolódásának és kölcsönös átjárhatóságának, valamint az azokhoz történő***, a fogyatékossággal élő személyek számára is való*** hozzáférhetőségnek a javítása a műszaki szabványok összehangolása területén szükségesnek bizonyuló intézkedések végrehajtásával. **[Mód. 1]**

(3) Az Európai Unió vasúti rendszereinek kölcsönös átjárhatóságára irányuló törekvés nyomán optimális mértékű műszaki harmonizáció valósulhat meg, ami lehetővé teszi a ~~nemzetközi~~ vasúti személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások megkönnyítését, javítását és fejlesztését az Európai Unión belül és harmadik országok viszonylatában, valamint hozzájárul a vasúti rendszer kiépítéséhez, felújításához, korszerűsítéséhez és üzemeltetéséhez szükséges berendezések és szolgáltatások uniós belső piacának fokozatos megteremtéséhez. **[Mód. 2]**

(4) A vasúthálózaton keresztül a vonatok kereskedelmi célú üzemeltetése különösen fontossá teszi az infrastruktúra és a járművek jellemzőinek tökéletes összeegyeztethetőségét, illetve a különböző pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok információs, kommunikációs ***és menetjegykiadó*** 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. **[Mód. 3]**

(5) A vasúttal kapcsolatos szabályozási keretnek indokolt egyértelműen megállapítania a felelősségi köröket a vasúthálózatokra érvényes biztonsági, egészségügyi***, szociális*** és fogyasztóvédelmi szabályok betartatásáért. **[Mód. 4]**

(6) Jelentős eltérések vannak mind a nemzeti jogszabályok, mind a vasúti rendszerekre, alrendszerekre és rendszerelemekre alkalmazandó, belső 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 az Unió teljes területén***, és gátolja az egységes piacon a szabványosításból és a méretgazdaságosságból származó előnyök kihasználását***. **[Mód. 5]**

([1]) HL C 327., 2013.11.12., 122. o.
([2]) HL C 356., 2013.12.5., 92. o.
([3]) Az Európai Parlament 2014. február 26-i álláspontja.
([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 2008. június 17-i 2008/57/EK irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 191., 2008.7.18., 1. o.).

2014. február 26., szerda

(7) Ez a helyzet az évek során igen szoros kapcsolatok kialakuláshoz vezetett a nemzeti vasúti háttéripar és a nemzeti vasúttársaságok között, hátráltatva az új piaci belépők megjelenését lehetővé tevő tényleges piacnyitást. Világpiaci versenyképességük növelése érdekében ezek az ágazatok nyitott, versenyző európai piacot igényelnek.

(8) Indokolt ezért meghatározni a vasúti rendszerre vonatkozó, az Unió egészében érvényes lényeges követelményeket a vasút kölcsönös átjárhatósága kapcsán .

(9) A 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 egyrészről azokat a szabványokat és szabványrészeket, amelyek alkalmazását ezen irányelv célkitűzéseinek elérése érdekében célszerű kötelezővé tenni, másrészről az 1025/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([1]) összhangban kialakított „harmonizált szabványokat". Amennyiben feltétlenül szükséges, az ÁME-k kifejezetten hivatkozhatnak az európai szabványokra vagy előírásokra, amelyek kötelezővé válnak az ÁME alkalmazásának időpontjától.

(10) Annak érdekében, hogy ténylegesen növekedjen az uniós vasúti ágazat versenyképessége, de eközben ne torzuljon a vasúti rendszer főbb piaci szereplőinek versenye, az ÁME-ket a nyitottsággal, a konszenzussal és az átláthatósággal kapcsolatban az 1025/2012/EU rendelet II. mellékletében meghatározott elveket tiszteletben tartva szükséges kialakítani.

(11) Az európai uniós 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.

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

(13) Új ÁME-k kidolgozásakor mindig biztosítani kell a már létező rendszerrel való összeegyeztethetőséget. Ez segíti majd a vasúti közlekedés versenyképességének előmozdítását és elejét veszi a szükségtelen járulékos költségeknek, amelyek a már meglévő 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 a meglévő alrendszer üzembe helyezésével kapcsolatban új határozatra vagy engedélyre van-e szükség, illetve hogy erre milyen határidők vonatkoznak.

(14) Biztonsági okokból minden egyes üzembe helyezett járművet azonosító kóddal szükséges ellátni. Ezt követően a járművet fel kell venni a nemzeti járműnyilvántartásba. A nyilvántartásokba valamennyi tagállam és az Európai Unión belül egyes gazdasági szereplők részére betekintést szükséges biztosítani. A nemzeti jármű nyilvántartásoknak az adatformátum tekintetében egymással összhangban kell lenniük. Ezért azokat közös üzemeltetési és műszaki előírásokkal kell szabályozni.

(15) Ha az alapvető követelményeknek megfelelő egyes műszaki szempontokat nem lehet kifejezetten szabályozni egy ÁME-ben, ám bizonyok szempontok a későbbiekben szabályozást igényelnek, azokat az ÁME-hez csatolt mellékletben „nyitott kérdésként" kell egyértelműen azonosítani. Ezekre a nyitott kérdésekre az ÁME teljes kidolgozásáig a nemzeti szabályozás alkalmazandó.

(16) Indokolt meghatározni az olyan alrendszerekre alkalmazandó alapvető követelmények esetében követendő eljárást, amelyeket a vonatkozó ÁME még nem tartalmaz. Ilyen esetben a megfelelőségértékelési és hitelesítési eljárásokért felelős testületeknek meg kell egyezniük a 2008/57/EK irányelv 17. cikkében említett bejelentett testületekkel.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2012. október 25-i 1025/2012/EU rendelete az európai szabványosításról, a 89/686/EGK és a 93/15/EGK tanácsi irányelv, a 94/9/EK, a 94/25/EK, a 95/16/EK, a 97/23/EK, a 98/34/EK, a 2004/22/EK, a 2007/23/EK, a 2009/23/EK és a 2009/105/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 87/95/EGK tanácsi határozat és az 1673/2006/EK európai parlamenti és tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 316., 2012.11.14., 12. o.).

(17) A 2008/57/EK irányelv az Európai Unió teljes vasúti rendszerére alkalmazandó, az ÁME-k hatálya így azokra a járművekre és hálózatokra is ki fog terjedni, amelyek nem képezik a transzeurópai vasúti rendszer részét. Az I. mellékletből így célszerű az egyszerűsítés érdekében elhagyni a transzeurópai vasúti rendszerre való konkrét utalásokat.

(18) Az alrendszerek rendeltetésétől, például a vasúti vonalak és járművek kategóriájától függően eltérhetnek az alrendszerek és kapcsolódási pontjaik által teljesítendő funkcionális és műszaki előírások.

(19) Annak érdekében, hogy a vasúti rendszerek idővel teljes mértékben kölcsönösen átjárhatóak legyenek az egész Európai Unióban, és az örökölt rendszerek közötti különbségek fokozatosan csökkenjenek, az ÁME-knek célszerű meghatározniuk a már meglévő alrendszerek felújításakor vagy korszerűsítésekor alkalmazandó rendelkezéseket, valamint adott esetben a célrendszer megvalósításának határidejét.

(20) 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.

(21) A kölcsönös átjárhatóságot hátráltató tényezők felszámolása érdekében és az ÁME-k hatályának az Európai Unió teljes vasúti rendszerére való kiterjesztésével indokolt fokozatosan csökkenteni a nemzeti szabályozás mértékét. A nemzeti szabályozásban különbséget kell tenni a szigorúan a helyi követelményekhez kapcsolódó szabályok és az ÁME-k nyitott kérdéseinek kezeléséhez szükséges szabályok között. A szabályok ez utóbbi típusát fokozatosan meg kell szüntetni az ÁME-k nyitott kérdéseinek lezárása révén.

(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.

(23) A vasúti rendszer kiterjedtsége és összetettsége miatt gyakorlati okokból szükségesnek bizonyult annak az alábbi alrendszerekre való felosztása: infrastruktúra, pálya menti ellenőrző-irányító és jelző, fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző energia, jármű, működés és közlekedésirányítás, karbantartás, valamint telematikai alkalmazások személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatásokhoz. 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; Ezért ezen irányelv tekintetében maga a jármű is egy alrendszerből („gördülőállomány") és, adott esetben, más alrendszerekből (főként a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerből) áll. ***Jóllehet a rendszer több elemre oszlik, az Európai Vasúti Ügynökségnek („az Ügynökség") a biztonság és az átjárhatóság biztosítása érdekében a rendszer felett kell áttekintéssel rendelkeznie.*** **[Mód. 6]**

(24) A fogyatékossággal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezmény, amelynek az Unió is részes fele, egyik alapelveként meghatározza az akadálymentesség biztosítását, valamint előírja a részes feleknek, hogy – többek között minimumkövetelmények és akadálymentesítési iránymutatások kidolgozásával, közzétételével és a követelmények betartásának nyomon követésével – tegyenek megfelelő lépéseket annak érdekében, hogy a fogyatékos személyek másokéval egyenlő mértékű hozzáféréssel rendelkezzenek. Az akadálymentesítés – ***a fogyatékossággal élő és mozgáskorlátozott személyek hozzáférése*** – így fontos követelmény a vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatósága szempontjából***, összhangban a mozgáskorlátozott utasokra vonatkozó uniós jogszabályokkal***. **[Mód. 7]**

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

(26) 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***, köztük a fogyatékossággal élő személyek szervezeteivel***. **[Mód. 8]**

2014. február 26., szerda

(27) Lehetővé kell tenni valamennyi érintett tagállam számára, hogy kellően megalapozott, behatárolt helyzetekben ne alkalmazzanak meghatározott ÁME-ket. Ezeket a helyzeteket és az ÁME-k alkalmazása alóli mentesülés esetében követendő eljárásokat indokolt egyértelműen meghatározni.

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

(29) 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 szabálycsomagot szükséges kidolgozni, amely ezeknek a műszaki előírásoknak a hivatkozási alapjaként szolgál.

(30) Az Unió érdekét szolgálná egy nemzetközi szabványügyi rendszer, amely képes létrehozni a nemzetközi kereskedelemben részt vevők által a gyakorlatban használt szabványokat, és amely az uniós politika követelményeinek megfelel. Az európai szabványügyi szervezeteknek ezért a továbbiakban is helyénvaló együttműködniük a nemzetközi szabványügyi szervezetekkel.

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

(32) A rendszerelemek megfelelőségi vagy használatra való alkalmassági értékelését szabályozó eljárások tekintetében a 2010/713/EU bizottsági határozatban ([2]) foglalt modulok használata az irányadó. Amennyire lehetséges, az érintett iparágak fejlődésének elősegítése érdekében indokolt az eljárásokat minőségbiztosítási rendszer beépítésével kidolgozni.

(33) A kölcsönös átjárhatóság biztosítása érdekében a rendszerelemek megfelelősége nem kizárólag az Unió 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.

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

(35) 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.

(36) A vasúti rendszert alkotó alrendszereket hitelesítési eljárásnak kell alávetni. A vizsgálat célja biztosítani, hogy a forgalomba helyezésért felelős testületek meggyőződhessenek arról, hogy az eredmények a tervezési, kivitelezési és forgalomba helyezési szakaszokban megfelelnek a hatályos jogszabályoknak, illetve a műszaki és az üzemeltetési rendelkezéseknek. Célja emellett lehetővé tenni a gyártók számára, hogy egyenlő bánásmódra számíthassanak minden tagországban .

(37) Az alrendszer üzembe helyezése után gondoskodni kell arról, hogy az alrendszert a rá vonatkozó előírásoknak megfelelően üzemeltessék és tartsák karban. A(z) …/…/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv [vasútbiztonsági irányelv] ([3]) értelmében az előírások betartásához kapcsolódó felelősség a saját alrendszerei tekintetében az infrastruktúra-működtetőt, illetve a vasúttársaságot terheli.

([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.).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve alapján elfogadott, az átjárhatósági műszaki előírások keretében alkalmazandó megfelelőségértékelési, alkalmazhatósági és EK-hitelesítési eljárások moduljairól szóló, 2010. november 9-i 2010/713/EU bizottsági határozat (HL L 319., 2010.12.4., 1. o.).

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács …/…/EU irányelve (…) (HL L…).

(38) A járműveket és a helyhez kötött berendezéseket illetően az üzembehelyezési eljárást a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok feladatköreit figyelembe véve szükséges pontosítani.

(39) A járművek üzembe helyezésének megkönnyítése, illetve az adminisztratív terhek csökkentése érdekében célszerű a forgalomba hozatalra vonatkozóan bevezetni az Unió egész területén érvényes járműengedély fogalmát, ilyen engedélyhez kötve a járműveknek a vasúttársaságok általi üzembe helyezését. Ezáltal nagyobb összhang teremthető a 768/2008/EK európai parlamenti és tanácsi határozat ([1]) rendelkezéseivel is.

(39a) Az egységes európai vasúti térség létrehozása, a költségek és az engedélyezési eljárások időtartamának csökkentése, valamint a vasútbiztonság javítása érdekében az engedélyezési eljárásokat ésszerűsíteni és uniós szinten harmonizálni kell. Ehhez az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti egyértelmű feladat- és felelősség-megosztásra van szükség az átmeneti időszakban.

Munkája során az Ügynökségnek fel kell használnia a nemzeti biztonsági hatóságok értékes szakértelmét, helyismeretét és tapasztalatát. Az Ügynökségnek a 22a. cikkben említett szerződéses megállapodások alapján konkrét feladatokat és felelősségeket kell a nemzeti biztonsági hatóságokra ruháznia, a végső döntést azonban minden engedélyezési eljárásban neki kell meghoznia. **[Mód. 9]**

(40) A járművek és előtörténetük nyomon követhetőségét szolgálja, ha a ~~forgalomba hozatallal kapcsolatos~~ járműengedélyek hivatkozásai a jármű egyéb adatai mellett szerepelnek a nyilvántartásban. **[Mód. 10]**

(41) Indokolt, hogy az ÁME-k ***egy új üzem beindítását megelőzően*** meghatározzák a járművek és a hálózatok összeegyeztethetőségének ~~a forgalombahozatali járműengedélyek kiadását követő, de még az üzembe helyezésre vonatkozó döntés meghozatalát megelőző~~ ellenőrzésére vonatkozó eljárásokat. **[Mód. 11]**

(42) A járművek üzembe helyezését érintő vasúttársasági döntések megkönnyítése, valamint a szükségtelen ellenőrzések és felesleges adminisztratív terhek elkerülése érdekében a nemzeti szabályokat célszerű szintén kategorizálni, hogy meg lehessen állapítani az egyes tagállamok azonos tárgyú nemzeti szabályainak egyenértékűségét.

(43) A megfelelőségértékelésre és a rendszerelemek alkalmazhatóságára vonatkozó eljárások, valamint az alrendszerek értékelésére vonatkozó eljárás ellenőrzéséért felelős bejelentett szervezeteknek, különösen az európai előírások hiányában, célszerű a lehető legszorosabban összehangolniuk döntéseiket.

(44) A 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) szerinti átlátható akkreditálás, amely biztosítja a megfelelőségi tanúsítványokba vetett bizalom szükséges szintjét, privilegizált eszköznek tekintendő, amellyel a nemzeti hatóságok bizonyítják a bejelentett szervezetek és – értelemszerűen – a nemzeti szabályokkal való összhang ellenőrzésére kijelölt testületek műszaki felkészültségét az egész Unióban. A nemzeti hatóságok ugyanakkor úgy ítélhetik, hogy rendelkeznek a megfelelő eszközökkel ahhoz, hogy maguk végezzék el ezt az értékelést. Ebben az esetben az elvégzett értékelések megfelelő szintű hitelességének a többi nemzeti hatóság felé való biztosítása érdekében a Bizottság és a többi tagállam elé kell tárniuk az adott szabályozási követelmények alapján értékelt megfelelőségértékelő szervezetek megfelelését igazoló dokumentumokat.

(45) Indokolt, hogy ez az irányelv csak a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre és alrendszerekre állapítson meg a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó követelményeket. Az említett követelményeknek való megfelelés megkönnyítése érdekében indokolt, hogy az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekhez és alrendszerekhez a megfelelőség vélelme fűződjék abban az esetben, ha megfelelnek az 1025/2012/EU rendeletnek megfelelően a követelmények részletes műszaki tartalmának meghatározása céljából elfogadott harmonizált szabványoknak.

(46) Az ÁME-kat rendszeres időközönként felül szükséges vizsgálni. Ha a felülvizsgálat hiányosságokat talál az ÁME-kben, célszerű az Ügynökséget véleményalkotásra felkérni, és lehetővé tenni, hogy a véleményt – bizonyos feltételek mellett – az összes érintett fél (köztük az ágazat és a bejelentett szervezetek) az érintett ÁME felülvizsgálatáig a megfelelés elfogadható módjaként közzétegye és felhasználja.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2008. július 9-i 768/2008/EK határozata a termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről, valamint a 93/465/EGK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 82. o.).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 2008. július 9-i 765/2008/EK rendelete a termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás és piacfelügyelet előírásainak megállapításáról és a 339/93/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 30. o.).

2014. február 26., szerda

(46a) A szabályozási intézkedéseket olyan kezdeményezésekkel kell kiegészíteni, amelyek célja, hogy anyagi támogatást nyújtsanak a vasúti ágazatban alkalmazott innovatív és interoperábilis technológiáknak, például a „Shift2Rail" projektnek. **[Mód. 12]**

(47) Mivel a jelen irányelv célját, nevezetesen a vasúti rendszer uniós szintű kölcsönös átjárhatóságát, a tagállamok nem tudják önmagukban kielégítően megvalósítani, hiszen egyetlen tagállam sincs abban a helyzetben, hogy megtegye a szükséges intézkedéseket az ilyen átjárhatóság megvalósításához, és ezért az uniós szinten jobban megvalósítható, az Európai Unióról szóló 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.

(48) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítása érdekében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a II. mellékletnek a tudomány fejlődését követő kiigazítására vonatkozóan, a vasúti rendszer alrendszerekre való bontása és ezen alrendszerek ismertetése, az ÁME-k tartalma és módosítása, valamint az ÁME-k feltárt hiányosságainak orvoslását szolgáló módosítások tekintetében***, továbbá az EK-megfelelőségi nyilatkozat hatályát és tartalmát, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre való alkalmazhatóságát, az alrendszerek hitelesítésére szolgáló eljárásokat illetően, ideértve az általános elveket, a tartalmi elemeket, az EK-hitelesítési eljárással és a nemzeti szabályozás szerinti hitelesítési eljárással kapcsolatos dokumentumokat és eljárásrendet is***. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megszövegezése során biztosítania kell, hogy az Európai Parlament és a Tanács a vonatkozó dokumentumokat egyidejűleg, kellő időben és megfelelő módon megkapja. **[Mód. 13]**

(49) Helyénvaló, hogy az ÁME-k feltárt hiányosságainak orvoslása érdekében a Bizottság sürgősségi eljárás keretében fogadjon el felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a kérdéses ÁME-k módosítására.

(50) Végrehajtási hatásköröket szükséges a Bizottságra ruházni annak érdekében, hogy a 6. cikk (1) bekezdésében foglalt – az ÁME-tervezetek és -tervezetmódosítások kidolgozására, valamint a kapcsolódó ajánlásoknak a Bizottsághoz való benyújtására kapott ügynökségi felhatalmazásra vonatkozó – rendelkezések végrehajtása biztosítva legyen.

(51) Az ezen irányelv végrehajtására vonatkozó feltételek egységességének biztosítása érdekében indokolt a Bizottságra végrehajtási hatásköröket ruházni az alábbiak tekintetében: az egy vagy több ÁME részben vagy egészében történő alkalmazása alóli mentesülésre irányuló kérelmet kísérő dokumentumok tartalma, részletei, formátuma, továbbításának módja; az EK-megfelelőségi nyilatkozat ~~hatálya és tartalma,~~ ***formátuma és a benne foglalt információk részletei és*** a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre való alkalmazhatóságának megállapítása~~, formátuma és a benne foglalt információk részletei~~; a bejelentett nemzeti szabályok különböző csoportokba való besorolása a helyhez kötött és a mobil berendezések megfelelőségértékelésének megkönnyítése céljából; ~~az alrendszerek hitelesítésére szolgáló eljárások, köztük az általános elvek, a tartalmi elemek, az EK-hitelesítési eljárással és a nemzeti szabályozás szerinti hitelesítési eljárással kapcsolatos dokumentumok és eljárásrend;~~ sablon az EK-hitelesítési nyilatkozathoz és a nemzeti szabályok szerinti hitelesítési nyilatkozathoz, valamint a hitelesítési nyilatkozatokkal együtt benyújtandó műszaki dokumentációhoz; közös előírások a tartalomra, az adatformátumra, a funkcionális és műszaki felépítésre, az üzemelés módjára, az adatbevitel szabályaira és az infrastruktúra-nyilvántartásba való betekintésre vonatkozóan. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([1]) megfelelően kell gyakorolni. **[Mód. 14]**

(52) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben mellékelnek egy vagy több olyan dokumentumot, amely részletesen ismerteti az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszköz megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

2014. február 26., szerda

(53) Az irányelv nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó kötelezettség csak azokat a rendelkezéseket érinti, amelyek tartalma a korábbi irányelvekhez képest jelentősen módosult. A változatlan rendelkezések átültetésére vonatkozó kötelezettség a korábbi irányelvekből következik.

(54) Ez az irányelv nem érinti a IV. melléklet B. részében meghatározott irányelvek nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségeket.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy és alkalmazási kör

(1) Ez az irányelv meghatározza az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megvalósításához szükséges feltételeket a(z) …/…/…/EU irányelv [vasútbiztonsági 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. ***E törekvés szükségszerűen maga után vonja egy optimális mértékű műszaki harmonizáció meghatározását, ami hozzájárul a vasúti rendszer kiépítéséhez, felújításához, korszerűsítéséhez és üzemeltetéséhez szükséges berendezések és szolgáltatások uniós belső piacának fokozatos megteremtéséhez.*** **[Mód. 15]**

(2) Ez az irányelv meghatározza az egyes alrendszerekre jellemző, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre, a kapcsolódási pontokra és az eljárásokra, valamint a vasutak kölcsönös átjárhatósági képességének megvalósításához szükséges általános összeegyeztethetőségi feltételekre vonatkozó rendelkezéseket.

(3) ~~Az irányelv~~ ***A tagállamok az ezen irányelvet végrehajtó intézkedések*** hatálya ~~nem terjed ki az alábbi rendszerekre~~ ***alól kivonhatják a következőket***: **[Mód. 16]**

a) metrók, villamosok***, villamos-vonatok*** és helyiérdekű vasúti rendszerek; **[Mód. 17]**

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

ba) magántulajdonban álló vasúti infrastruktúra, amennyiben létezik ilyen, és az ilyen infrastruktúrán használt járművek, amelyeket kizárólag a tulajdonos használ saját fuvarozási műveleteire; **[Mód. 19]**

bb) szigorúan helyi, történelmi vagy turisztikai célra használt infrastruktúra és járművek. **[Mód. 20]**

~~(4) A tagállamok az ezen irányelvet végrehajtó intézkedések hatálya alól kivonhatják a következőket:~~

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

~~b) szigorúan helyi, történelmi vagy turisztikai célra használt infrastruktúra és járművek.~~ **[Mód. 21]**

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

1. „Uniós vasúti rendszer”: ***a hagyományos és a nagysebességű vasúti rendszereknek*** az I. ~~mellékletben~~ ***1. és 2. pontjában*** felsorolt ~~elemek alkotta~~ ***elemei által alkotott*** rendszer; **[Mód. 22]**

2014. február 26., szerda

2. „kölcsönös átjárhatóság”: egy vasúti rendszer azon képessége, amely lehetővé teszi az ezeken a vonalakon előírt teljesítményt elérő vonatok biztonságos és zavartalan haladását. ***E képesség az alapvető követelmények teljesítéséhez szükséges valamennyi szabályozási, műszaki és működési feltétel meglétének függvénye;*** **[Mód. 23]**

3. „jármű”: ~~vonóerő kifejtésére alkalmas vagy vontatott, saját kerekein, a~~ ***vontató eszközzel rendelkező vagy nem rendelkező,*** vasúti ~~pályán közlekedő, állandó vagy változó összetételű~~ ***sínen saját kerekeivel történő közlekedésre alkalmas*** vasúti jármű. Egy jármű egy vagy több strukturális ~~és funkcionális~~ alrendszerből áll; **[Mód. 24]**

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

5. „alrendszerek”: a vasúti rendszer strukturális vagy funkcionális részei a II. mellékletben foglaltaknak megfelelően;

5a. „mobil alrendszer”: a gördülőállomány alrendszer, a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer és a jármű, amennyiben az egy alrendszerből áll; **[Mód. 25]**

6. „kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek”: a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelem-csoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe, és amelyek magukban foglalják:mind a tárgyi, mind pedig az immateriális eszközöket;

7. „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;

8. „európai előírás”: közös műszaki előírás, a 2004/17/EGK irányelv XXI. melléklete szerinti európai műszaki tanúsítvány vagy az 1025/2012/EU rendelet 2. cikke 1. pontjának b) alpontjában meghatározottak szerinti európai szabvány;

9. „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;

9a. „megfelelőségértékelő szervezet”: olyan szervezet, amely az ilyen értelmű bejelentés vagy kijelölés alapján felel a megfelelőségértékelési tevékenységekért, ideértve a kalibrálást, tesztelést, tanúsítást és ellenőrzést is. Egy megfelelőségértékelő szervezet azután tekintendő „bejelentett szervezetnek”, hogy létezését valamely tagállam bejelentette. Egy megfelelőségértékelő szervezet azután tekintendő „kijelölt szervezetnek”, hogy azt valamely tagállam kijelölte; **[Mód. 27]**

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

11. „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, különösen az Unió 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;

12. „korszerűsítés”: az alrendszert vagy az alrendszer egy részét módosító ***nagyobb*** munkálat, amelynek eredményeképpen módosul az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció, ha van ilyen, és javul az alrendszer általános teljesítménye***. . Ha egy alrendszert vagy egy járművet módosítani kell, a vonatkozó ÁME-ben pontosan meg kell határozni, hogy az adott munkálat nagyobbnak minősül-e, és amennyiben igen, e minősítés okait is;*** **[Mód. 28]**

13. „felújítás”: egy alrendszernek vagy az alrendszer egy részének cseréjére irányuló olyan ***nagyobb*** munkálatok, amelyek az alrendszer általános teljesítményét nem változtatják meg; ***Ha egy alrendszert vagy egy járművet cserélni kell, a vonatkozó ÁME-ben pontosan meg kell határozni, hogy az adott munkálat nagyobbnak minősül-e, és amennyiben igen, e minősítés okait is;*** **[Mód. 29]**

14. „meglévő vasúti rendszer”: a meglévő vasúti rendszer vonalaiból és helyhez kötött berendezéseiből álló struktúra, valamint az infrastruktúrán közlekedő különböző kategóriájú és származású járművek;

2014. február 26., szerda

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

16. „üzembe helyezés”: mindazok a műveletek, amelyekkel az alrendszert vagy a járművet forgalomba állítják;

17. „ajánlatkérő”: olyan közjogi vagy magánjogi jogalany, amely egy alrendszer tervezését és/vagy építését, korszerűsítését, illetve felújítását rendeli meg. E jogalany lehet vasúttársaság, pályahálózat-működtető, üzemben tartó, ***karbantartással megbízott szervezet,*** illetve egy adott projekt működtetésének koncessziótulajdonosa; **[Mód. 30]**

18. „üzembentartó”: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a járművet, mint szállítóeszközt használhatja és üzemelteti, továbbá a 43. ***és a 43a.*** cikkben említett ~~nemzeti járműnyilvántartásban~~ ***járműnyilvántartásokban*** ily módon nyilvántartásba van véve; **[Mód. 31]**

18a. „tulajdonos”: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a jármű tulajdonosa, továbbá a 43. és a 43a. cikkben említett járműnyilvántartásokban ilyenként nyilvántartásba van véve; **[Mód. 32]**

19. „előrehaladott fejlesztési stádiumban lévő projekt”: bármely olyan projekt, amelynek a tervezési/kiépítési folyamata már abban a szakban van, hogy a műszaki előírások módosítása veszélyeztetné a tervezett projekt életképességét;

20. „harmonizált szabványok”: az 1025/2012/EU rendelet 2. cikke 1. pontjának c) alpontjában meghatározottak szerinti európai szabvány;

21. „nemzeti biztonsági hatóság”: a(z) …/…/EU irányelv [vasútbiztonsági irányelv] 3. cikkében meghatározottak szerinti biztonsági hatóság;

22. „típus”: járműtípus, amely meghatározza a szállítóeszköz alapvető konstrukciós jellemzőit a vonatkozó ellenőrzési modulban ismertetett típus- vagy tervvizsgálati tanúsítvány szerint;

23. „széria”: több, egyazon típusú, azonos jármű;

24. „karbantartással megbízott szervezet”: a(z) …/…/EU irányelv [vasútbiztonsági irányelv] 3. cikke szerinti, karbantartással megbízott szervezet;

25. „könnyű vasút”: olyan városi és/vagy elővárosi vasúti közlekedési rendszer, amelynek kapacitása és sebessége a nehéz vasúti rendszerekénél és a metrórendszerekénél kisebb, de a villamosközlekedési rendszerekénél nagyobb. A könnyú vasúti rendszerek rendelkezhetnek saját pályatesttel, vagy pályatestük lehet a közúttal közös, és járműveik általában nem vesznek részt a távolsági személy- vagy áruszállítási forgalomban;

26. „nemzeti szabályok”: a ~~vasúttársaságokra~~ ***tagállamok által bejelentett, a vasúti szereplőkre*** vonatkozó vasútbiztonsági vagy műszaki követelményeket tartalmazó, tagállami szinten bevezetett kötelező szabályok összessége, függetlenül attól, hogy milyen szerv hozta meg őket; **[Mód. 33]**

27. „tervezett üzemállapot” a normál üzemelési mód és az előrelátható korlátozott üzemmód (beleértve a kopást is), a műszaki és karbantartási dokumentációban meghatározott használati feltételek adta kereteken belül;

27a. „alkalmazási terület”: az Unióban, egy tagállamon vagy tagállamok csoportján belüli hálózat vagy hálózatok, ahol a műszaki dokumentációja szerint egy jármű műszakilag működtethető; **[Mód. 34]**

27b. „elszigetelt hálózat”: valamely tagállam vasúthálózata vagy annak egy része, amely a szabványos, névleges európai nyomtávtól (1 435 mm, a továbbiakban „szabványos nyomtáv”) eltérő, 1 520 mm nyomtávú pályákat használ, és a szabványos hálózattól földrajzilag vagy műszakilag elkülönül, és amely megfelelően integrálva lett az 1 520 mm nyomtávú vasúti hálózatba a harmadik országokkal, de elszigetelt a szabványos uniós hálózattól; **[Mód. 35]**

28. „a megfelelés elfogadható módja”: az Ügynökség által kiadott, nem kötelező erejű vélemény, amely részletezi az alapvető követelményeknek való megfelelés különböző módjait***, hogy egy nem megfelelő ÁME módosításáig átmenetileg pótolja annak hiányosságát***; **[Mód. 36]**

2014. február 26., szerda

***28a. „a megfelelés elfogadható nemzeti módja”: a megfelelés tagállamban megállapított egyéb módjai, melyek alapján vélelmezhető, hogy a nemzeti szabályok vonatkozó szakaszát betartják. A megfelelés ezen elfogadható nemzeti módjait be kell jelenteni az Ügynökségnek;* [Mód. 37]**

29. „forgalomba hozatal”: a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek, alrendszernek vagy a tervezett üzemállapotban működésre kész járműnek az Unió piacán első alkalommal történő elérhetővé tétele;

30. „gyártó”: olyan természetes vagy jogi személy, aki vagy amely kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket vagy alrendszereket gyárt, terveztet vagy gyártat, és azokat saját neve vagy kereskedelmi védjegye alatt forgalomba hozza;

31. „meghatalmazott képviselő”: az Unióban letelepedett természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a gyártótól ***vagy egy ajánlatkérőtől*** írásbeli meghatalmazást kapott, hogy meghatározott feladatokat a gyártó ***vagy az ajánlatkérő*** nevében elvégezzen; **[Mód. 38]**

32. „műszaki leírás” a termék, ***az alrendszer,*** a folyamat vagy a szolgáltatás által teljesítendő műszaki követelményeket ismertető dokumentum; **[Mód. 39]**

33. „akkreditálás”: a 765/2008/EK rendelet fogalommeghatározása szerinti eljárás;

34. „nemzeti akkreditáló testület”: a 765/2008/EK rendelet fogalommeghatározása szerinti szervezet;

35. „megfelelőségértékelés”: az az értékelési eljárás, amely bizonyítja, hogy egy termékkel, eljárással, szolgáltatással, rendszerrel, személlyel vagy szervezettel kapcsolatos, meghatározott követelmények teljesültek;

36. „megfelelőségértékelő szervezet”: megfelelőségértékelési tevékenységeket – ideértve a kalibrálást, tesztelést, tanúsítást és ellenőrzést is – végző szervezet;

37. „~~fogyatékos~~ ***fogyatékossággal élő*** vagy mozgáskorlátozott személy”: minden olyan személy, akinek olyan, állandó vagy ideiglenes fizikai, értelmi, szellemi vagy érzékszervi károsodása van, amely különféle akadályokkal párosulva korlátozhatja az adott személy teljes és hatékony, más utasokkal egyenlő részvételét a közlekedésben, illetőleg aki az életkoránál fogva a közlekedésben való részvételkor mozgásában korlátozva van***, így különleges szolgáltatásokat igényel***. **[Mód. 40]**

38. „pályahálózat-működtető”: az [egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló] …/…/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) 3. cikkében foglalt fogalommeghatározás szerinti pályahálózat-működtető;

39. „vasúttársaság”: az [egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló] ../…/EU irányelv 3. cikkében meghatározott vasúttársaság és bármely más állami vagy magánvállalkozás, amelynek fő üzleti tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania, beleértve azokat a vállalkozásokat is, amelyek csak vontatást végeznek.

3. 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 műszaki előírások, amelyek az európai előírások vagy más, az Unión belül érvényes szabványok kiegészítéséhez szükségesek, nem ütközhetnek az alapvető követelményekkel.

(2a) Fogyatékosság miatt közvetetten vagy közvetlenül senki sem részesülhet hátrányos megkülönböztetésben. Annak biztosítása érdekében, hogy a belső határok nélküli térség megalkotása az Unió valamennyi polgárának hasznára váljon, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a vasúti rendszer akadálymentesen hozzáférhetővé válhasson. **[Mód. 41]**

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács …/…/EU irányelve (…) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L …).

2014. február 26., szerda

II. FEJEZET

ÁTJÁRHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

4. cikk

Az átjárhatósági műszaki előírások tartalma

(1) A II. mellékletben meghatározott mindegyik alrendszerre vonatkozik egy ÁME. Szükség esetén egy alrendszerre több ÁME is vonatkozhat, illetve egy ÁME vonatkozhat több alrendszerre.

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 46. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a vasúti rendszer alrendszerekre való bontása és ezen alrendszerek ismertetése tekintetében a II. mellékletnek a műszaki fejlődést követő kiigazítására vonatkozóan.

(3) ~~Az~~ ***A helyhez kötött*** alrendszereknek ~~ezen irányelvvel összhangban~~ meg kell felelniük ~~az üzembe helyezésük, korszerűsítésük vagy felújításuk~~ ***a bejelentett szervezet első kijelölése és legkésőbb az építési engedély megadása*** idején hatályban lévő ÁME-knek~~; e~~. ***A járműveknek meg kell felelniük a bejelentett szervezet első kijelölése idején hatályban lévő ÁME-knek és nemzeti szabályoknak. E*** megfelelőségnek fenn kell állnia az egyes alrendszerek használatának teljes időtartama alatt. **[Mód. 42]**

(4) Minden ÁME:

a) feltünteti a tervezett 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;

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***. Ez magában foglalja a(z) …/…/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet*** [1] ***41. cikke alapján szabványosítandó vasúti tartalék alkatrészek meghatározását. A szabványosítandó tartalék alkatrészek jegyzékét, köztük a meglévő alkatrészeket, valamennyi ÁME tartalmazza***; **[Mód. 43]**

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 2010/713/EU határozatban meghatározott modulokon alapulnak;

f) feltünteti az ÁME-k alkalmazásának 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, és ~~adott esetben~~ meghatározni ~~ezen~~ ***e*** szakaszok teljesítési határidejét***. A szakaszokat kijelölő ütemtervhez kapcsolódnia kell a végrehajtás becsült költségét és várható hasznát, valamint az érintett üzemeltetőkre és gazdasági szereplőkre gyakorolt várható utóhatásokat vizsgáló értékelésnek***; **[Mód. 44]**

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

h) feltünteti a meglévő alrendszerekre és járműtípusokra vonatkozó rendelkezéseket, különös tekintettel a felújítás és a korszerűsítés esetére, annak függvényében is, hogy új üzembehelyezési engedély vagy határozat kerül kibocsátásra vagy sem;

---

[1] ***Az Európai Parlament és a Tanács …-i …/…/EU rendelete az Európai Vasúti Ügynökségről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L …).***

2014. február 26., szerda

i) feltünteti azokat a paramétereket, ~~amelyeket a vasúttársaságnak a forgalombahozatali járműengedély kézhezvétele után, de az üzembe helyezésről szóló határozat megszületése előtt~~ ellenőriznie kell a járművek és az általuk igénybe venni kívánt útvonalak összeegyeztethetőségének biztosítása céljából~~, valamint az ellenőrzés során alkalmazandó eljárásokat~~; **[Mód. 45]**

ia) feltünteti az ellenőrizendő egyedi paramétereket, és biztosítja a 21. cikk (3) bekezdésével összhangban kezelendő alkatrészek és átjárhatóságot biztosító rendszerelemek felújításához, fejlesztéséhez vagy cseréjéhez szükséges leírásokat. *[Mód. 46]*

(5) 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 ezen ésszerű határidőn belüli, fokozatos megvalósítását.

(6) 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 tekintettel 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 (4) bekezdés c)–g) pontjában meghatározott ÁME-k elemeinek végrehajtási szabályait.

(7) 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.

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

(9) 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, amelyek könnyen hozzáférhetők és nyilvánosak.

5. cikk

Az ÁME-k kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata

(1) A Bizottság az Ügynökségnek megbízást ad arra, hogy kidolgozza az ÁME-ket és azok módosításait, és vonatkozó ajánlásait a Bizottság elé terjessze.

(1a) Az egyes ÁME-k (ideértve az alapvető paramétereket is) kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során tekintettel kell lenni a számításba vett összes műszaki megoldás és a köztük levő kapcsolódási pontok becsült költségére és hasznára a legéletképesebb megoldások megállapítása és végrehajtása érdekében. **[Mód. 47]**

(2) Az ÁME-tervezetek kidolgozása az alábbi szakaszokban történik.

a) 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.

b) 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***, és megfelelő módon figyelembe kell venni benne a(z) …/…/EU irányelv [vasútbiztonsági irányelv] szerinti követelményeket. A tagállamok részt vesznek az értékelésben azáltal, hogy szükség esetén rendelkezésre bocsátják a szükséges adatokat***. **[Mód. 48]**

(3) Az Ügynökség a technológiai fejlődés és a társadalmi igények figyelembevétele érdekében az (1) bekezdésben említett felhatalmazás alapján, – összhangban a(z) …/…/EU rendelet [ügynökségi rendelet] 4. és 15. cikkével, és tiszteletben tartva a nyitottsággal, a konszenzussal és az átláthatósággal kapcsolatban az 1025/2012/EU rendelet II. mellékletében meghatározott elveket – kidolgozza az ÁME-kat és azok későbbi módosításait.

2014. február 26., szerda

(4) ~~Az~~ ***A 48. cikkben említett bizottságot rendszeresen tájékoztatni kell az*** ÁME-k előkészítési ~~munkálatai~~ ***munkálatairól. E munkálatok*** során a Bizottság ***a bizottság kérésére*** bármilyen rendelkezést vagy hasznos ajánlást kidolgozhat az ÁME-k kialakítására és a költségmegtérülés elemzésére vonatkozóan. A Bizottság ***valamely tagállam kérésére*** előírhatja különösen az alternatív megoldások vizsgálatát és az alternatív megoldás költségeinek és hasznainak bemutatását az ÁME-tervezethez csatolt jelentésben. **[Mód. 49]**

(5) Amennyiben különböző alrendszereket műszaki összeegyeztethetőségi okok miatt egyidejűleg kell forgalomba helyezni, a vonatkozó ÁME-k hatálybalépésének ugyanarra a napra kell esnie.

(6) 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.

(7) A(z) …/…/… rendelet [ügynökségi rendelet] 6. cikkének megfelelően az Ügynökség összeállítja és rendszeresen aktualizálja a konzultáció céljából felkeresendő felhasználói szövetségek és szervek jegyzékét . A jegyzék ~~egy~~ ***minden*** tagállam ***érdekképviseleti egyesületeit és szerveit szükségszerűen tartalmazza, és egy tagállam*** vagy a Bizottság kezdeményezésére felülvizsgálható és naprakésszé tehető. **[Mód. 50]**

(8) Az ÁME-k kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során ***valamennyi tagállamban*** figyelembe kell venni a ***képviseleti*** szociális partnerek véleményét ***mindazokkal a feltételekkel kapcsolatban, amelyeket*** ~~az~~ ***a*** 4. cikk (4) bekezdésének g) ~~pontjában említett feltételekre vonatkozóan~~ ***pontja és az érintett személyzetet közvetlenül vagy közvetve érintő valamennyi egyéb ÁME említ***. Ennek érdekében az Ügynökség még azt megelőzően konzultál a szociális partnerekkel, hogy az adott ÁME-kkel kapcsolatos ajánlásokat és módosításokat benyújtaná a Bizottsághoz. A szociális partnerekkel a 98/500/EK bizottsági határozatnak ([1]) megfelelően létrehozott ágazati párbeszédbizottság keretében kell konzultálni. A szociális partnerek három hónapon belül kötelesek nyilvánosságra hozni a véleményüket. **[Mód. 51]**

(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.

(10) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 46. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az ÁME-k és módosításaik tárgyában.

Ha a 6. cikk szerint feltárt hiányosságok esetében a helyzet rendkívüli sürgőssége úgy kívánja, az e cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra a 47. cikkben meghatározott eljárás alkalmazandó.

6. cikk

Az ÁME-k hiányosságai

(1) Amennyiben egy ÁME az elfogadását követően hiányosnak bizonyul, az 5. cikk (3) bekezdésének megfelelően módosítani kell.

(2) Az ÁME felülvizsgálatáig a Bizottság kikérheti az Ügynökség véleményét a kérdésben. A Bizottság elemzi az Ügynökség véleményét és következtetéseiről tájékoztatja a tagállamokat.

(3) A Bizottság kérésére a (2) bekezdésben említett ügynökségi vélemény az alapvető követelmények teljesítése szempontjából a megfelelőség elfogadható tanúsítási módjának minősül és ezért a projektek értékelésekor felhasználható.

3a. Az érdekképviseleti testületek hálózatának tagja kérelmezőként járhat el, és kérheti, hogy a Bizottság nyilvánítson véleményt az ÁME-k hiányosságaira vonatkozóan. A kérelmezőt a meghozott döntésről értesíteni kell. Elutasítás esetén a Bizottság megfelelő tájékoztatást nyújt az okokról. **[Mód. 52]**

([1]) A Bizottság 1998. május 20-i 98/500/EK határozata a szociális partnerek közötti európai szintű párbeszéd előmozdítására irányuló ágazati párbeszédbizottságok létrehozásáról (HL L 225., 1998.8.12., 27. o.).

2014. február 26., szerda

7. cikk

Mentesülés az ÁME-k alkalmazása alól

(1) A tagállamoknak lehetőségük van arra, hogy az alábbi esetekben mentesüljenek egy vagy több ÁME részének vagy egészének alkalmazása alól:

a) olyan javasolt új alrendszerek részének vagy egészének építése, olyan meglévő alrendszerek részének vagy egészének felújítása vagy korszerűsítése, illetve az 1. cikk (1) bekezdésében említett bármely olyan elem esetében, amelynek fejlesztése előrehaladott állapotban van vagy már teljesítés alatt álló szerződés tárgya a vonatkozó ÁME-k közzétételének napján;

b) 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; ebben az esetben az adott ÁME alkalmazása alóli mentesülés korlátozott ideig áll fenn;

c) meglévő alrendszer részének vagy egészének bármely tervezett felújítása, bővítése vagy korszerűsítése esetén, amennyiben az ÁME-k alkalmazása ***súlyosan*** veszélyeztetné a projekt gazdasági életképességét. **[Mód. 53]**

(2) Az (1) bekezdés a) pontjában említett esetben az egyes ÁME-k hatálybalépését követő egy éven belül valamennyi tagállam közli a Bizottsággal a területén megvalósuló és előrehaladott fejlesztési szakaszban lévő projektek listáját.

(3) Az (1) bekezdésben említett összes esetben az érintett tagállam kérelmet nyújt be a Bizottságnak, melyben a vonatkozó ÁME alternatívájaként alkalmazni kívánt rendelkezések ismertetésével kéri az ÁME alkalmazása alóli mentesülést. A Bizottság végrehajtási aktusok útján meghatározza az egy vagy több ÁME részben vagy egészében történő alkalmazása alóli mentesülésre irányuló kérelmet kísérő akták tartalmát, részleteit, formátumát és továbbításának módját. A szóban forgó végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni. A Bizottság ellenőrzi az akták tartalmát, elemzi a tagállam által a vonatkozó ÁME alternatívájaként alkalmazni kívánt rendelkezéseket, és dönt az ÁME alkalmazása alóli mentesülésre irányuló kérelem elfogadásáról vagy elutasításáról, döntéséről pedig értesíti az érintett tagállamot.

(4) A Bizottság döntéshozataláig a tagállam késedelem nélkül alkalmazhatja a (3) bekezdésben említett alternatív rendelkezéseket.

(5) A Bizottság a kérelem és az ahhoz csatolt teljes dokumentáció benyújtásától számított négy hónapon belül hoz határozatot. Ilyen határozat hiányában a kérelmet elfogadottnak kell tekinteni.

(6) Az elemzés, valamint a (3) bekezdésben említett eljárás eredményéről minden tagállamot tájékoztatni kell.

III. FEJEZET

KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

8. 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***, a 2. cikk 27a) pontja szerinti*** felhasználási területükön alkalmazzák, és üzembe helyezésük, karbantartásuk megfelelő. **[Mód. 54]**

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

(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 az EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozati eljárás részeként már elvégeztek.

2014. február 26., szerda

A tagállamok nem tilthatják, korlátozhatják vagy akadályozhatják a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő, a rendeltetés szerinti felhasználási területre elismert rendszerelemek üzembe helyezését, ha az említett felhasználási terület a saját felségterületükön belül található. **[Mód. 55]**

A Bizottság ***a 46. cikknek megfelelően felhatalmazást kap arra, hogy*** felhatalmazáson alapuló jogi ~~aktusok útján meghatározza~~ ***aktusokat fogadjon el*** az EK-megfelelőségi nyilatkozat ~~hatályát és tartalmát,~~ ***hatályára és tartalmára, valamint*** a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre való ~~alkalmazhatóságát, formátumát és a benne foglalt információk részleteit. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni~~ ***alkalmazhatóságára vonatkozóan***. **[Mód. 56]**

(2a) A Bizottság végrehajtási aktusok útján meghatározza az EK-megfelelőségi nyilatkozat formátumát és a benne foglalt információk részleteit és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre való alkalmazhatóságát. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni. **[Mód. 57]**

9. cikk

Megfelelőség és használatra alkalmasság

(1) A tagállamoknak és az Ügynökségnek kölcsönösen átjárhatónak és az alapvető követelményeknek megfelelőnek kell tekinteniük azokat a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket, amelyek az EK megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozat hatálya alá tartoznak .

(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 és az Ügynökség 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 8. cikk (1) bekezdése követelményeinek.

10. cikk

EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozati eljárás

(1) Egy adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozatához a gyártó vagy az Unió 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 megfelelőségértékelő szervezet köteles elvégezni, amelyhez a gyártó vagy az Unió területén letelepedett meghatalmazott képviselője a kérelmet benyújtotta.

(3) Amennyiben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek más szempontokra kiterjedő egyéb uniós 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 képviselője nem teljesíti az (1) és (3) bekezdésben meghatározott 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) Az alapvető követelményeket nem teljesítő, kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek forgalomba hozatalának megakadályozása, valamint a 11. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül:

2014. február 26., szerda

a) minden olyan esetben, amikor egy tagállam úgy ítéli meg, hogy az EK-megfelelőségi nyilatkozatot nem megfelelően állították ki, a gyártó vagy az Unió 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 11. cikkben megfogalmazott eljárások szerint.

11. 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, forgalomból való kivonására vagy visszahívására . A tagállam haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot és a többi tagállamot a megtett intézkedésekről és döntésük indokairól, megjelölve, hogy a meg nem felelés oka:

a) az alapvető követelmények be nem tartása;

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 *Ügynökség* – *bizottsági felhatalmazás alapján* – *késedelem nélkül, minden esetben 20 napon belül egyeztetési eljárást kezd*** az érintett felekkel. ~~Amennyiben az~~ **Az** egyeztetés nyomán ~~a Bizottság~~ ***az Ügynökség*** megállapítja, hogy az intézkedés ~~indokolt, arról haladéktalanul értesíti a kezdeményező tagállamot. Amennyiben az egyeztetés nyomán a Bizottság azt állapítja meg, hogy az intézkedés nem indokolt,~~ ~~arról~~ ***indokolt-e***. **Az *Ügynökség*** haladéktalanul értesíti ***a Bizottságot,*** a kezdeményező tagállamot és a gyártót, vagy annak az Unió területén letelepedett meghatalmazott képviselőjét. **[Mód. 58]**

(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.~~ **[Mód. 59]**

IV. FEJEZET

ALRENDSZEREK

12. cikk

Az alrendszerek szabad mozgása

Az V. fejezet 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:

a) az EK-hitelesítési nyilatkozati eljárás részeként, vagy

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

2014. február 26., szerda

13. cikk

Az ÁME-knek és a nemzeti szabályozásnak való megfelelés

(1) A tagállamok és az Ügynökség a vasúti rendszer azon strukturális alrendszereit tekintik kölcsönösen átjárhatónak és a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek megfelelőnek, amelyek – ***adott esetben*** – rendelkeznek az EK-hitelesítési nyilatkozattal***, amelyet a 15. cikkel összhangban az ÁME-kre való hivatkozással és/vagy a 15a. cikkel összhangban a bejelentett nemzeti szabályokra való hivatkozással kell megállapítani***. **[Mód. 60]**

~~(2) A vasúti rendszert alkotó valamely strukturális alrendszer kölcsönös átjárhatóságának hitelesítését az alapvető követelményekkel összhangban, az ÁME-kre és a (3) bekezdéssel összhangban bejelentett nemzeti szabályokra való hivatkozással kell megállapítani.~~ **[Mód. 61]**

(2a) Az engedélyek kiadására vonatkozó döntések alapját a kérelem előterjesztésének időpontjában alkalmazandó ÁME-k és bejelentett nemzeti szabályok képezik. **[Mód. 62]**

(3) A tagállamok az alábbi esetekben minden egyes alrendszerre nézve összeállítják az alapvető követelmények végrehajtása érdekében alkalmazott nemzeti szabályok ***és/vagy a megfelelés elfogadható nemzeti módjainak*** listáját: **[Mód. 63]**

a) ha az ÁME-k nem térnek ki maradéktalanul az alapvető követelmények szerinti bizonyos aspektusokra (nyitott kérdések);

b) ha a 7. cikk alapján bejelentették, hogy egy vagy több ÁME része vagy egésze nem nyert alkalmazást;

c) ha különleges esetben a vonatkozó ÁME-kben nem található műszaki szabály alkalmazása válik szükségessé;

d) ha nemzeti szabályok írják le a meglévő rendszereket;

da) azon hálózatok és járművek esetében, amelyekre az ÁME-k nem vonatkoznak; **[Mód. 64]**

db) ha azt egy vagy több tagállam sajátos biztonsági érdekei indokolják, feltéve, hogy ezen érdekek bizonyítottak, és az Ügynökség jogosultságainak sérelme nélkül. **[Mód. 65]**

(4) A tagállamok kijelölik az e műszaki szabályok tekintetében a 15. cikkben említett EK-hitelesítési nyilatkozat kidolgozásáért felelős szervezeteket.

14. cikk

Nemzeti szabályok

(1) A tagállamok megküldik a Bizottság ***és az Ügynökség*** részére ***az alkalmazott*** nemzeti szabályoknak a 13. cikk (3) bekezdésében említett listáját ***a következő esetekben***: **[Mód. 66]**

a) minden esetben, amikor a szabályok listája módosul; ~~vagy~~ **[Mód. 67]**

b) ~~miután~~ ***ha*** a 7. cikkben foglaltaknak megfelelően kérelmezték az egy adott ÁME alkalmazása alóli mentesülést; ~~vagy~~ **[Mód. 68]**

c) miután vonatkozó ÁME-ket tettek közzé, illetve a nyitott kérdések lezárásával szükségtelenné váló nemzeti szabályok eltávolítása érdekében az ÁME-ket felülvizsgálták;

ca) amennyiben a nemzeti szabály(oka)t az ezen irányelv hatályba lépésének napjáig nem jelentették be a Bizottságnak. *[Mód. 69]*

(1a) A tagállamok ezen irányelv hatálybalépésétől számított egy hónapon belül értesítik a Bizottságot minden olyan létező nemzeti szabályról, amellyel kapcsolatban azt az említett időpontig még nem tették meg. **[Mód. 70]**

(2) A tagállamok a(z) …/…/EU rendelet [ügynökségi rendelet] 23. cikkével összhangban a hatályos nemzeti szabályaik teljes szövegét ~~eljuttatják az Ügynökségnek és a Bizottságnak~~ ***közzéteszik*** a megfelelő IT-rendszer használatával. **[Mód. 71]**

2014. február 26., szerda

(3) A tagállamok kizárólag a következő esetekben állapíthatnak meg új nemzeti szabályokat:

a) ha egy ÁME nem felel meg maradéktalanul az alapvető követelményeknek;

b) sürgős megelőző intézkedésként, különösen balesetet követően.

(4) Amennyiben egy tagállam új nemzeti szabályt kíván bevezetni, a szabály tervezetét a(z) …/… rendelet [ügynökségi rendelet] 23. cikkével összhangban, a megfelelő IT-rendszer használatával ***az új szabály tervezett hatályba lépése előtt legalább három hónappal vizsgálat céljából*** az Ügynökség és a Bizottság elé terjeszti***, és az említett rendelet 21. cikkével összhangban megjelöli a bevezetés indokát***. **[Mód. 72]**

(4a) Egy meglévő vagy új nemzeti szabály bejelentésekor a tagállamok alátámasztják az adott szabály szükségességét, hogy teljesítsenek egy olyan alapkövetelményt, amelyre már nem vonatkozik a megfelelő ÁME. A tagállamok nem jelenthetnek be nemzeti szabályt anélkül, hogy nem igazolnák annak szükségességét.

Az Ügynökségnek két hónap áll rendelkezésére a szabálytervezet vizsgálatára, és a Bizottság számára ajánlások megfogalmazására. A Bizottság jóváhagyja vagy elutasítja a szabálytervezetet. Amennyiben sürgős megelőző intézkedésekre van szükség, és kizárólag ilyen esetekben, a tagállamok haladéktalanul elfogadhatnak és alkalmazhatnak egy új, kéthónapos hatályú szabályt. Ha egy ilyen szabály több tagállamot érint, az Ügynökséggel és a nemzeti biztonsági hatóságokkal együttműködve a Bizottság irányítja a szabály uniós szintű harmonizációját. **[Mód. 73]**

(5) A tagállamok gondoskodnak róla, hogy a nemzeti szabályokhoz – beleértve azokat is, amelyek a járművek és a hálózati infrastruktúrák közötti kapcsolódási felületekre vonatkoznak – valamennyi érdekelt fél számára érthető megfogalmazásban, ingyenesen hozzá lehessen férni.

(6) A szigorúan helyi jellegű szabályokat és korlátozásokat illetően a tagállamok dönthetnek a tájékoztatás mellőzése mellett. Ilyen esetekben a tagállamok a 45. cikkben említett infrastruktúra-nyilvántartásban sorolják fel ezeket a szabályokat és korlátozásokat.

(7) Az e cikk értelmében bejelentett nemzeti szabályokra nem vonatkozik a 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) szerinti értesítési eljárás.

(8) A Bizottság a bejelentett nemzeti szabályokat ~~felhatalmazáson alapuló jogi~~ ***végrehajtási*** aktusok útján különböző csoportok szerint kategorizálja, hogy megkönnyítse a ***különböző tagállamokon belüli kölcsönös elfogadhatóságot, valamint a*** helyhez kötött és a mobil berendezések közötti megfelelőségértékelést. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni. ***Az Ügynökség e végrehajtási jogi aktusokkal összhangban kategorizálja az e cikk szerint bejelentett nemzeti szabályokat, és közzéteszi az ennek megfelelő nyilvántartást. A nyilvántartás a megfelelés elfogadható nemzeti módjainak listáját is tartalmazza.*** **[Mód. 74]**

Az Ügynökség az első albekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal összhangban kategorizálja az e cikknek megfelelően bejelentett nemzeti szabályokat.

(9) Az Ügynökség a(z) …/…/EU rendelet [ügynökségi rendelet] 21. és 22. cikkében ismertetett eljárásokkal összhangban megvizsgálja a hatályos nemzeti szabályokat és szabálytervezeteket.

15. 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 megfelelőségértékelő szervezetet, hogy alkalmazza az EK-hitelesítési eljárást. A kérelmező lehet az ajánlatkérő vagy a kivitelező, vagy azok Unióban letelepedett meghatalmazott képviselője.

(2) A valamely alrendszer EK-hitelesítését végző bejelentett megfelelőségértékelő szervezet feladata a tervezési szakasznál kezdődik és lefedi a teljes gyártási időszakot, egészen az alrendszer üzembe helyezése előtti átvételig. Ez magában ~~foglalhatja~~ ***foglalja*** a szóban forgó alrendszernek az ahhoz a rendszerhez való kapcsolódási pontjai hitelesítését, amelybe integrálják, a vonatkozó ÁME-ben rendelkezésre álló információk és a 44. és 45. cikkben meghatározott nyilvántartások alapján. **[Mód. 75]**

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

2014. február 26., szerda

(3) A bejelentett megfelelőségértékelő 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) ~~Amennyiben a (3) bekezdésben említett műszaki dokumentáció olyan mértékben módosul, hogy az a hitelesítésre is kihat,~~ ***Minden korszerűsítés esetén*** új EK-hitelesítési nyilatkozat kiállítására lesz szükség. **[Mód. 76]**

(5) A bejelentett megfelelőségértékelő szervezet kiadhat időközi ellenőrzésekre vonatkozó tanúsítványt, hogy lefedje az ellenőrzés egyes szakaszait vagy az alrendszer bizonyos részeit. Ebben az esetben a (7) bekezdés a) pontja szerint meghatározott ellenőrzési eljárások alkalmazandók.

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

~~(7) A Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján meghatározza az alábbiakat:~~

~~a) az alrendszerek hitelesítésére szolgáló eljárások, köztük az általános elvek, a tartalmi elemek, az EK-hitelesítési eljárással és a nemzeti szabályozás szerinti hitelesítési eljárással kapcsolatos dokumentumok és eljárásrend;~~

~~b) sablon az EK-hitelesítési nyilatkozathoz és a nemzeti szabályok szerinti hitelesítési nyilatkozathoz, valamint a hitelesítési nyilatkozatokkal együtt benyújtandó műszaki dokumentációhoz.~~

~~Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.~~ **[Mód. 78]**

(7a) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 46. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az alrendszerek hitelesítésére szolgáló eljárások, köztük az általános elvek, a tartalmi elemek, az EK-hitelesítési eljárással és a nemzeti szabályozás szerinti hitelesítési eljárással kapcsolatos dokumentumok és eljárásrend megállapítása érdekében. **[Mód. 79]**

(7b) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján kidolgozza az EK-hitelesítési nyilatkozathoz és a nemzeti szabályok szerinti hitelesítési nyilatkozathoz, valamint a hitelesítési nyilatkozatokkal együtt benyújtandó műszaki dokumentációhoz szükséges sablonokat.

Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni. **[Mód. 80]**

15a. cikk

A nemzeti szabályok szerinti hitelesítési nyilatkozat kiállítására vonatkozó eljárás

Az EK-hitelesítési nyilatkozat kiállítására vonatkozó, 15. cikk szerinti eljárások adott esetben a nemzeti szabályok tekintetében kibocsátott hitelesítési nyilatkozatok kiállítására is vonatkoznak.

A tagállamok a VI. fejezettel összhangban kijelölik a nemzeti szabályokkal kapcsolatos hitelesítési eljárások lefolytatásáért felelős testületeket. **[Mód.** 77**]**

16. 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;

2014. február 26., szerda

b) az ÁME elégtelensége; ebben az esetben a 6. cikkben említett, az ÁME módosítására vonatkozó eljárást kell alkalmazni.

17. cikk

A megfelelőség vélelmezése

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő azon rendszerelemekről és alrendszerekről, amelyek megfelelnek az olyan harmonizált szabványoknak, illetve azok egyes részeinek, amelyek hivatkozásai közzétételre kerültek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, vélelmezni kell, hogy megfelelnek az említett szabványok vagy azok részei által meghatározott, a III. mellékletben megadott alapvető egészségvédelmi és biztonsági követelményeknek.

V. FEJEZET

FORGALOMBA HOZATAL ÉS ÜZEMBE HELYEZÉS

18. cikk

Helyhez kötött berendezések üzembe helyezése

(1) A pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer, valamint az energia- és infrastruktúra-alrendszerek üzembe helyezésére kizárólag akkor kerül sor, ha tervezésük, kivitelezésük és beszerelésük megfelel a III. mellékletben foglalt alapvető követelményeknek, és rendelkeznek a (2) bekezdés szerinti, vonatkozó engedélyekkel.

(2) A nemzeti biztonsági hatóság engedélyezi az adott tagállam területén található vagy ott üzemeltetett***, nem az ERTMS-rendszerhez tartozó*** energia- és infrastruktúra-alrendszerek üzembe helyezését***, valamint a pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek üzembe helyezését. A nemzeti biztonsági hatóságok figyelembe veszik az ügynökség véleményét, amennyiben TEN-T-folyosókról vagy határon átnyúló szakaszokról van szó.***

Az ügynökség a határokon átnyúló pályahálózatokat egyetlen pályahálózat-működtetővel engedélyezi. **[Mód. 81]**

Az ~~Unió területén található vagy ott üzemeltetett pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezéséről az~~ Ügynökség ~~dönt~~ ***a nemzeti hatóságokkal szoros együttműködésben engedélyezi az ERTMS-t. Mielőtt az Ügynökség engedélyezi az ERTMS-t, a nemzeti biztonsági hatóság feladata az alrendszerek nemzeti hálózatokkal való működési összeegyeztethetőségének ellenőrzése. Az Ügynökség biztosítja az ERTMS egységes alkalmazását Unió-szerte.*** **[Mód. 82]**

Az ERTMS esetében az Ügynökség a hiánytalan kérelem átvételét követő egy hónapon belül konzultál az illetékes nemzeti biztonsági hatósággal az ERTMS Unión belüli egységes kiépítésének biztosítása érdekében. A nemzeti biztonsági hatóság két hónapon belül a részére véleményt bocsát ki az Ügynökség részére, amelyben részletezi, hogy az alrendszer műszaki és működési szempontból mennyire összeegyeztethető az adott hálózat érintett szakaszán üzemeltetni kívánt járművekkel. Az Ügynökség az engedély kibocsátása előtt a lehető legnagyobb mértékben figyelembe veszi e véleményt, és egyet nem értése esetén tájékoztatja a nemzeti biztonsági hatóságot és kifejti indokait. E cikk nem érinti az Ügynökségnek mint rendszerhatóságnak a(z) …/…/EU rendelet [ügynökségi rendelet] 6. fejezete szerinti kötelezettségeit.

Amennyiben az Ügynökség nem ért egyet egy nemzeti biztonsági hatóság által elvégzett értékelés kedvezőtlen eredményével, tájékoztatja erről – egyet nem értését megindokolva – az illető hatóságot. Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság együttműködnek annak érdekében, hogy kölcsönösen elfogadható megoldást találjanak. Szükség esetén – az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság döntése szerint – a kérelmező is részt vesz a folyamatban. Ha azt követően, hogy az Ügynökség tájékoztatta a nemzeti biztonsági hatóságot az egyet nem értéséről, egy hónapon belül nem érhető el kölcsönösen elfogadható értékelés, az Ügynökség meghozza végleges döntését, kivéve, ha nemzeti biztonsági hatóság az ügyet döntőbírósági eljárás céljából a …/…/EU rendelet (ügynökségi rendelet) 51. cikke alapján létrehozott fellebbezési testület elé utalta. A fellebbezési tanácsnak a nemzeti biztonsági hatóság kérését követő egy hónapon belül határoznia kell arról, hogy megerősíti-e az Ügynökség határozattervezetét.

Az Ügynökségnek kellően meg kell alapoznia a helyhez kötött berendezések üzembehelyezési engedélyének megadását elutasító határozatot. A kérelmezőnek az elutasító határozat kézhezvételét követően egy hónap áll rendelkezésére, hogy a határozat felülvizsgálata iránti kérelmet nyújtson be az Ügynökséghez A kérelmet indokolással kell ellátni. Az Ügynökségnek a felülvizsgálat iránti kérelem kézhezvételét követően két hónap áll rendelkezésére, hogy megerősítse vagy megváltoztassa elutasító határozatát. Amennyiben az Ügynökség megerősíti elutasító határozatát, a kérelmező fellebbezést nyújthat be a(z) …/…/EU rendelet [vasúti ügynökségi rendelet] 51. cikke alapján létrehozott fellebbezési tanácshoz. **[Mód. 83]**

2014. február 26., szerda

Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság részletes útmutatással szolgál az első és a második albekezdésben említett engedélyek megszerzésének módjáról. Az engedélyekhez kapcsolódó követelmények leírását és magyarázatát, valamint a szükséges dokumentumok jegyzékét tartalmazó útmutatót díjmentesen a kérelmezők rendelkezésére kell bocsátani. Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok ezen információk terjesztésében együttműködnek egymással.

(3) Az (1) bekezdésben említett alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezése érdekében a (2) bekezdés szerinti illetékességtől függően vagy a nemzeti biztonsági hatóság, vagy az Ügynökség megbizonyosodik az alábbiak meglétéről vagy teljesüléséről:

a) EK-hitelesítési nyilatkozat;

b) a vonatkozó ÁME-k, nemzeti szabályok és nyilvántartások alapján az alrendszereknek azzal a rendszerrel való műszaki összeegyeztethetősége, amelybe integrálásra kerülnek;

c) az alrendszerek biztonságos integrációja, a vonatkozó ÁME-k, a nemzeti szabályok, nyilvántartások és a(z) …/…/EU irányelv [vasútbiztonsági irányelv] 6. cikkében meghatározott közös biztonsági módszerek alapján.

ca) a nemzeti szabályok szerinti hitelesítési nyilatkozat; **[Mód. 84]**

Az Ügynökség vagy a nemzeti biztonsági hatóság – attól függően, hogy melyik az illetékes hatóság – a kérelem átvételét követő egy hónapon belül tájékoztatja a kérelmezőt a dokumentáció hiánytalan voltáról, vagy – ésszerű határidőt kijelölve az információ benyújtására – felkéri a kérelmezőt, hogy nyújtsa be a szükséges kiegészítő információkat. **[Mód. 85]**

(4) Meglévő alrendszerek felújításakor vagy korszerűsítésekor a kérelmező külön dokumentációban ismerteti a beruházást a nemzeti biztonsági hatóságnak (ha energia- és infrastruktúra-alrendszerekről***, vagy az ERTMS rendszerhez nem tartozó, pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerről*** van szó), illetve az Ügynökségnek (ha ~~pálya menti ellenőrző irányító és jelző alrendszerről~~ ***az ERTMS-rendszerről vagy határokon átnyúló, egyetlen pályahálózat-működtetővel rendelkező infrastruktúráról*** van szó). A nemzeti biztonsági hatóság vagy az Ügynökség megvizsgálja a dokumentációt, és az (5) bekezdésben foglalt kritériumok alapján eldönti, hogy szükség van-e új üzembehelyezési engedélyre. A nemzeti biztonsági hatóság és az Ügynökség döntését előre rögzített, ésszerű határidőn belül, de legkésőbb a vonatkozó információk beérkezésétől számított ~~négy~~ ***három*** hónapon belül meghozza. **[Mód. 86]**

(5) Meglévő alrendszerek felújításakor vagy korszerűsítésekor a 15. cikk (4) bekezdésében meghatározottak szerint új EK-hitelesítési nyilatkozatot kell szerezni. Ezen túlmenően új üzembehelyezési engedély szükséges az alábbi esetekben:

a) a tervezett munkálatok hatással vannak az érintett alrendszer általános biztonsági szintjére; vagy

b) a vonatkozó ÁME azt előírja; vagy

c) a tagállamok által meghatározott nemzeti kivitelezési terv így rendelkezik.

19. cikk

A mobil alrendszerek forgalomba hozatala

(1) A ~~gördülőállomány alrendszert és~~ ***mobil alrendszereket*** a ~~fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszert a~~ kérelmező kizárólag akkor hozza piaci forgalomba, ha azok tervezése, kivitelezése és beszerelése megfelel a III. mellékletben foglalt alapvető követelményeknek. **[Mód. 87]**

(2) A kérelmezőnek meg kell megbizonyosodnia különösen arról, hogy rendelkezik EK-hitelesítési nyilatkozattal.

(3) Meglévő alrendszerek felújításakor vagy korszerűsítésekor a 15. cikk (4) bekezdésében meghatározottak szerint új EK-hitelesítési nyilatkozatot kell szerezni.

20. cikk

Forgalombahozatali járműengedély

(1) Kizárólag olyan jármű hozható forgalomba, amely rendelkezik az ~~Ügynökség által az (5) bekezdésnek~~ ***e cikknek*** megfelelően kiállított forgalombahozatali járműengedéllyel. **[Mód. 88]**

2014. február 26., szerda

Az járműengedély tartalmazza:

a) a felhasználási terület(ek);

b) az ÁME-kben és adott esetben a nemzeti szabályokban meghatározott, a jármű és a felhasználási terület műszaki összeegyeztethetőségének ellenőrzéséhez szükséges paraméterek értékei;

c) az adott jármű vonatkozó ÁME-knek és nemzeti szabályok összességének való megfelelése a b) pontban említett paraméterek tekintetében;

d) a jármű használatára vonatkozó feltételek és egyéb kikötések. **[Mód. 89]**

(2) ~~A járművek forgalomba hozatalára vonatkozó engedélyek kiadásáról az Ügynökség dönt. Az engedélyek tanúsítják a járműnek és a helyhez kötött berendezéseknek az ÁME-k szerinti műszaki összeegyeztethetősége ellenőrzéséhez szükséges paraméterek értékeit. A forgalombahozatali járműengedély emellett információkkal szolgál arra vonatkozóan is, hogy az adott jármű megfelel a vonatkozó ÁME-knek és a paraméterekhez kapcsolódó nemzeti szabályok összességének.~~ ***A járműengedély kiadásának alapjául a vasúti járműnek vagy a vasúti járműtípusnak a kérelmező által elkészített műszaki dokumentációja, köztük az alábbiakat igazoló dokumentumok szolgálnak:***

— a járműhöz tartozó mobil alrendszerekkel kapcsolatosan:

a) a megfelelő hitelesítési nyilatkozat a 19. cikkel összhangban,

b) a járművön belüli műszaki összeegyeztethetőség;

c) a járműbe való biztonságos integrálódás;

— a járművel kapcsolatosan:

a jármű műszaki összeegyeztethetősége a használati területén lévő hálózatokkal. **[Mód. 90]**

A műszaki összeegyeztethetőséget a vonatkozó ÁME-k és adott esetben a nemzeti szabályok és nyilvántartások alapján állapítják meg. Minden olyan esetben, amikor a műszaki összeegyeztethetőség igazolása érdekében vizsgálatokra van szükség, az érintett nemzeti biztonsági hatóság ideiglenes járműhasználati engedélyt állíthat ki a kérelmező számára a hálózaton elvégzendő gyakorlati ellenőrzések céljából. A pályahálózat-működtető a kérelmezővel konzultálva minden lehetséges módon arra törekszik, hogy ezekre a vizsgálatokra a kérés beérkezését követő egy hónapon belül sor kerüljön. Adott esetben a nemzeti biztonsági hivatal intézkedéseket hoz vizsgálatok végrehajtása érdekében.

A jármű alrendszereinek biztonságos integrációját a vonatkozó ÁME-k és adott esetben a nemzeti szabályok, valamint a (z) …/…/EU irányelv [vasútbiztonsági irányelv] 6. cikkében meghatározott közös biztonsági módszerek alapján állapítják meg. **[Mód. 91]**

(3) ~~A forgalombahozatali járműengedély feltételeket szabhat és egyéb kikötésekkel élhet a járművek használatára vonatkozóan.~~ Az Ügynökség a (2) bekezdésben említett dokumentáció elemeinek értékelése után adja ki a járműengedélyt, előre rögzített, ésszerű határidőn belül, de legkésőbb a vonatkozó információk kérelmezőtől való beérkezésétől számított négy hónapon belül. Az Ügynökség egy hónapon belül jelzi a kérelmezőnek, hogy a dokumentáció hiánytalan-e vagy nem. ***Az Ügynökség egy kérelemre vonatkozó kedvezőtlen döntését kellően megindokolja.***

Az engedélyeket valamennyi tagállamban elismerik.

Az Ügynökség teljes körű felelősséget vállal az általa kiállított engedélyekért. **[Mód. 92]**

(3a) A 50a. cikkben hivatkozott átmeneti időszakban a kérelmezők eldönthetik, hogy járműengedély iránti kérelmüket az Ügynökséghez vagy az illetékes nemzeti biztonsági hatósághoz nyújtják-e be. **[Mód. 94]**

~~(4) A forgalombahozatali járműengedély kiadásának alapjául a vasúti járműnek vagy a vasúti járműtípusnak a kérelmező által elkészített műszaki dokumentációja, köztük az alábbiakat igazoló dokumentumok szolgálnak:~~

~~a) a járművet alkotó mobil alrendszerek forgalomba hozatala, a 19. cikk szerint;~~

2014. február 26., szerda

~~b) a jármű a) pontban említett alrendszereinek műszaki összeegyeztethetősége, a vonatkozó ÁME-k, nemzeti szabályok és nyilvántartások alapján;~~

~~c) a jármű a) pontban említett alrendszereinek biztonságos integrációja, a vonatkozó ÁME-k, a nemzeti szabályok és [a vasúti rendszer Unión belüli biztonságáról szóló] …/…/… irányelv 6. cikkében meghatározott közös biztonsági módszerek alapján.~~ **[Mód. 93]**

(5) ***A jármű engedélyezésének elutasítására vonatkozó döntést megfelelően indokolni kell. A kérelmezőnek*** az ***elutasító határozat kézhezvételét követően egy hónap áll rendelkezésére, hogy a határozat felülvizsgálata iránti kérelmet nyújtson be – az adott esettől függően – az Ügynökséghez vagy a nemzeti biztonsági hatósághoz.*** Az ~~Ügynökség a (2) bekezdésben említett döntéseket előre rögzített, ésszerű határidőn belül, de legkésőbb a vonatkozó információk beérkezésétől számított négy hónapon belül meghozza~~. Az ~~engedélyek az összes tagállamra érvényesek~~ ***hatóságnak a felülvizsgálati kérelem beérkezésétől számítva két hónap áll rendelkezésére a határozatának megerősítésére vagy megváltoztatására***. **[Mód. 95]**

Amennyiben az Ügynökség megerősíti elutasító határozatát, a kérelmező a(z) …/…/EU rendelet [ügynökségi rendelet] 51. cikke alapján kijelölt fellebbezési tanácsnál fellebbezéssel élhet. **[Mód. 96]**

Amennyiben a nemzeti biztonsági hatóság megerősíti elutasító határozatát, a kérelmező fellebbezéssel fordulhat a(z) …/… irányelv [vasútbiztonsági irányelv] 17. cikkének (3) bekezdése alapján az érintett tagállam által kijelölt fellebbezési testülethez. A felülvizsgálati eljárás céljából a tagállamok kijelölhetik e célra a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv [1] ***56. cikkével összhangban felállított szabályozó szervezetet.*** **[Mód. 97]**

Az Ügynökség részletes iránymutatást ad a forgalombahozatali járműengedély megszerzésének módjáról. A forgalombahozatali járműengedélyekhez kapcsolódó követelmények leírását és magyarázatát, valamint a szükséges dokumentumok jegyzékét tartalmazó útmutatót díjmentesen a kérelmezők rendelkezésére kell bocsátani. A nemzeti biztonsági hatóságok ezen információk terjesztésében együttműködnek az Ügynökséggel.

(6) ~~Az Ügynökség járművek csoportjára is kiadhat forgalombahozatali járműengedélyt. Ezek az engedélyek az összes tagállamra érvényesek.~~ Az Ügynökség – döntésének e tekintetben való indokolásával – módosíthatja vagy visszavonhatja egy jármű engedélyét, amennyiben a jármű már nem tesz eleget azoknak a feltételeknek, amelyek alapján az engedélyt kiállították. ***Az Ügynökség haladéktalanul frissíti a 43a. cikkben meghatározott európai járműnyilvántartást.***

Ha egy nemzeti biztonsági hatóság úgy ítéli meg, hogy valamely engedéllyel rendelkező jármű nem felel meg az alapvető követelményeknek, haladéktalanul tájékoztatja erről az Ügynökséget és az összes többi illetékes nemzeti biztonsági hatóságot. Az Ügynökség egy hónapon belül dönt a szükséges intézkedésekről. Amennyiben sürgős megelőző intézkedésre van szükség, az Ügynökség azonnal, még a döntése meghozatala előtt korlátozhatja vagy felfüggesztheti az engedélyt. **[Mód. 98]**

(7) A ~~kérelmező az Ügynökség döntéseivel szemben, illetve az (5) bekezdésben említett határidők be nem tartása miatt [az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló] …/…/EU rendelet 51. cikke alapján kijelölt fellebbezési tanácsnál fellebbezéssel élhet.~~ ***Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy – legkésőbb ezen irányelv elfogadását követő hat hónapon belül – a 46. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el az engedélyezési eljárásra vonatkozó részletes szabályokra vonatkozóan, amelyek az alábbiakra terjednek ki:***

a) részletes útmutató, amely tartalmazza a járműengedélyekhez kapcsolódó követelmények leírását és magyarázatát, valamint a szükséges dokumentumok jegyzékét;

b) az engedélyezési folyamat eljárási szabályai, így a tartalom és a határidők meghatározása a folyamat valamennyi szakaszára vonatkozóan;

c) a kérelmezők által benyújtott dokumentációk értékelésének kritériumai. **[Mód. 99]**

(8) Forgalombahozatali járműengedéllyel már rendelkező, meglévő járművek felújításakor vagy korszerűsítésekor:

a) a 15. cikk (4) bekezdésében meghatározottak szerint új EK-hitelesítési nyilatkozatot kell szerezni, és

---

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2012. november 21-i 2012/34/EU irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

2014. február 26., szerda

b) új ~~forgalombahozatali~~ járműengedélyre van szükség abban az esetben, ha ***jelentősen*** módosulnak a már kiállított járműengedélyben foglalt paraméterek értékei. **[Mód. 100]**

~~(9) A kérelmező kérésére a forgalombahozatali járműengedélyben fel lehet tüntetni azt a hálózatot vagy vasútvonalat, illetve ezek csoportjait, ahol a vasúttársaság a jármű és ezen hálózatok vagy vasútvonalak műszaki összeegyeztethetőségének további hitelesítése, ellenőrzése vagy tesztje nélkül üzembe állíthatja a szóban forgó járművet. Ilyen kéréskor a kérelmezőnek igazolnia kell kérelmében a jármű és az érintett hálózatok vagy vasútvonalak műszaki összeegyeztethetőségét.~~

~~Az eredeti kérelmező vagy egy másik kérelmező kérésére a kérdéses információk a forgalombahozatali engedély kiállítása után, utólag is feltüntethetők.~~ **[Mód. 101]**

(9a) Olyan járművek számára, amelyeket elszigetelt vasúthálózatok infrastruktúrájában használnak vagy szándékoznak használni, azon tagállam nemzeti biztonsági hatóságai is megadhatják az engedélyt, amelyben a szóban forgó hálózat található. Ilyen esetekben a kérelmező választhat, hogy az Ügynökséghez nyújtja-e be kérelmét, vagy az adott tagállamok nemzeti biztonsági hatóságaihoz.

Az 50a. cikkben hivatkozott átmeneti időszak során azon tagállamok nemzeti biztonsági hatóságai, ahol az elszigetelt vasúthálózat található, közös járműengedélyezési eljárást hoznak létre és biztosítják az általuk kiadott járműengedélyek kölcsönös elismerését. Amennyiben a nemzeti biztonsági hatóságok egymásnak ellentmondó határozatokat hoznak, illetve kölcsönösen elfogadható határozat hiányában az Ügynökség hoz határozatot a …/…/EU rendelet [ügynökségi rendelet] 16. cikke értelmében.

Ha az 50a. cikkben hivatkozott átmeneti időszak végére e nemzeti biztonsági hatóságok nem teszik meg a közös járműengedélyezési eljárást és a járműengedélyek kölcsönös elismerését célzó intézkedéseket, az e cikkben említett engedélyeket csak az Ügynökség adhatja ki.

Amennyiben a közös járműengedélyezési eljárást és a járműengedélyek kölcsönös elismerését célzó intézkedéseket meghozzák, az elszigetelt vasúthálózatokkal rendelkező tagállamok nemzeti biztonsági hatóságai továbbra is kibocsáthatnak járműengedélyeket és a kérelmező választhat, hogy az Ügynökséghez vagy az illetékes nemzeti biztonsági hatósághoz nyújtja-e be járműengedélyezési kérelmét az 50a. cikkben említett átmeneti időszak vége után.

A Bizottság ezen irányelv hatálybalépése után tíz évvel jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az elszigetelt vasúthálózat átjárhatósága terén elért eredményekről, illetve adott esetben benyújtja a megfelelő jogalkotási javaslatot. **[Mód. 102]**

20a. cikk

Engedélyezett járművek nyilvántartásba vétele

A járműveket első használatbavételüket megelőzően és az engedély 20. cikk szerinti megadását követően az üzemben tartó kérésére nyilvántartásba kell venni.

Amennyiben az engedélyt az Ügynökség adja ki, a járművet a 43a. cikknek megfelelően be kell jegyezni az európai járműnyilvántartásba.

Amennyiben a jármű felhasználási területe egy tagállam területére korlátozódik és a nemzeti biztonsági hatóság adta ki az engedélyt, úgy a járművet az illető tagállam nemzeti járműnyilvántartásába vezetik be a 43. cikknek megfelelően. **[Mód. 103]**

21. cikk

A járművek ~~üzembe helyezése~~ ***használata*** **[Mód. 104]**

(1) ***Mielőtt*** a vasúttársaság ~~kizárólag azt követően helyez üzembe~~ ***a járműengedélyben meghatározott felhasználási területen használni kezdené a*** járművet, ~~hogy a pályahálózat működtetőjével konzultálva, a vonatkozó ÁME-k, nemzeti szabályok, nyilvántartások és az irányelv 6. cikkében meghatározott közös biztonsági módszerek alapján ellenőrizte a jármű és az érintett vasúthálózat műszaki összeegyeztethetőségét, valamint a járműnek a majdani működés alapjául szolgáló rendszerbe való biztonságos integrálódását.~~ ***biztonsági irányítási rendszerének használatával gondoskodnia kell az alábbiakról:*** **[Mód. 105]**

2014. február 26., szerda

~~Ehhez előzőleg~~

a) hogy a jármű a a ~~járműre a~~ 20. ~~cikknek~~ ***cikkel összhangban engedéllyel rendelkezik, és*** megfelelően ~~forgalombahozatali járműengedélyt kell szerezni~~. ***nyilvántartásba van véve;*** **[Mód. 106]**

aa) a járműnek az útvonallal való műszaki összeegyeztethetősége az infrastruktúra-nyilvántartások, a vonatkozó ÁME-k, minden olyan vonatkozó információ, amelyet a pályahálózat működtetőjének díjmentesen és ésszerű időn belül kell rendelkezésre bocsátania az infrastruktúra-nyilvántartás hiánya vagy hiányossága esetén; valamint **[Mód. 107]**

ab) a(z) …/…/… irányelv [vasútbiztonsági irányelv] 9. cikkében és a forgalmi szolgálati és forgalomirányításról szóló ÁME-ben megállapított biztonsági irányítási rendszer alapján a járműnek az abba a vonatba való beállítását, amelyben használni kívánják. *[Mód. 108]*

(1a) Annak elősegítése érdekében, hogy a vasúttársaságok ellenőrizni tudják a jármű és a vasúthálózat műszaki összeegyeztethetőségét és egymással való biztonságos integrálódását, a pályahálózat működtetője – kérésre – az útvonal (ak) jellemzőivel kapcsolatos további tájékoztatást nyújt a vasúttársaságok számára. **[Mód. 109]**

(2) A vasúttársaság tájékoztatja az Ügynökséget, a pályahálózat működtetőjét és a nemzeti biztonsági hatóságot a járművek ~~üzembe helyezésével~~ ***üzemeltetésével*** kapcsolatos döntéseiről. A döntéseket rögzíteni kell a 43. cikkben említett nemzeti járműnyilvántartásban ***és a 43a. cikkben említett európai nyilvántartásban***. **[Mód. 110]**

~~(3) Meglévő járművek felújításakor vagy korszerűsítésekor a 15. cikk (4) bekezdésében meghatározottak szerint új EK-hitelesítési nyilatkozatot kell szerezni. Ezen túlmenően a vasúttársaságnak ismét döntenie kell az említett járművek üzembe helyezéséről az alábbi esetekben:~~

~~a) a tervezett munkálatok hatással vannak az érintett alrendszer általános biztonsági szintjére, vagy~~

~~b) a vonatkozó ÁME azt előírja.~~ **[Mód. 111]**

22. cikk

~~Járműtípusok forgalomba hozatalának engedélyezése~~ ***Járműtípus-engedély*** **[Mód. 112]**

(1) Az Ügynökség ~~engedélyt adnak ki különböző járműtípusok forgalomba hozatalára~~ ***vagy az 50a. cikkben említett átmeneti időszak során a nemzeti biztonsági hatóságok adják ki a járműtípus-engedélyeket***. **[Mód. 113]**

Az Ügynökség ***és a nemzeti biztonsági hatóságok*** részletes iránymutatást ~~ad a járműtípusok forgalomba hozatalára vonatkozó engedélyek~~ ***adnak a járműtípus-engedélyek*** megszerzésének módjáról. ~~A járműtípusok forgalomba hozatalára vonatkozó~~ **Az** engedélyekhez kapcsolódó követelmények leírását és magyarázatát, valamint a szükséges dokumentumok jegyzékét tartalmazó útmutatót díjmentesen a kérelmezők rendelkezésére kell bocsátani. A nemzeti biztonsági hatóságok ezen információk terjesztésében együttműködnek az Ügynökséggel. **[Mód. 114]**

(2) Ha ~~azonban az~~ ***azonban az*** Ügynökség ***vagy a nemzeti biztonsági hatóság*** egy járműre ~~forgalombahozatali~~ engedélyt ad ki, egyidejűleg az adott ~~járműtípus forgalomba hozatalára is~~ ***járműtípus-engedélyt is*** kiadja ~~az engedélyt~~. **[Mód. 115]**

(3) Az a jármű, amely egy adott, ~~forgalombahozatali~~ engedéllyel már rendelkező járműtípus tekintetében megfelelőnek minősül, minden további ellenőrzés nélkül ~~forgalombahozatali~~ járműengedélyt kap a kérelmező által a szóban forgó típusra vonatkozóan benyújtott megfelelőségi nyilatkozat alapján. **[Mód. 116]**

(4) Amennyiben változnak azon ÁME-k, illetve nemzeti szabályok vonatkozó rendelkezései, amelyek alapján kiadták a ~~járműtípusok forgalomba hozatalára vonatkozó~~ ***járműtípus-*** engedélyt, a kérdéses ÁME vagy nemzeti szabály határozza meg, hogy a már odaítélt ~~forgalombahozatali engedély~~ ***járműtípus-engedély*** érvényben marad-e vagy megújításra ~~szorul-e~~ ***szorul***. Amennyiben az engedélyt meg kell újítani, az ügynökségi ellenőrzésnek a módosított szabályokra kell korlátozódnia. Egy adott ~~járműtípus forgalomba hozatalára vonatkozó engedély~~ ***járműtípus-engedély*** megújítása nincs hatással a ~~járműtípus forgalomba hozatalára~~ ***járműtípusra*** korábban kiadott engedély alapján már odaítélt ~~forgalomba-hozatali~~ járműengedélyekre. **[Mód. 117]**

2014. február 26., szerda

(5) A típusmegfelelőségi nyilatkozatot a 2010/713/EU határozatnak megfelelően kell kidolgozni .

(6) 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 768/2008/EK határozat B+D és B+F moduljában meghatározott megfelelőségértékelési eljárások. Adott esetben a Bizottság ad hoc megfelelőségértékelési modulokat meghatározó végrehajtási aktusokat fogadhat el. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

(7) A járműtípusok forgalomba hozatalára vonatkozó engedélyeket a járműtípusok forgalomba hozatalára vonatkozó engedélyek európai nyilvántartásában regisztrálják, a 44. cikkben említettek szerint.

22a. cikk

Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti együttműködés

Az 18., 20. és 22. cikk végrehajtása céljából az Ügynökség a(z) …/…/EU rendelet [ügynökségi rendelet] 69. cikkével összhangban együttműködési megállapodásokat köthet a nemzeti biztonsági hatóságokkal.

E megállapodások lehetnek egyedi vagy keretmegállapodások, és egy vagy több nemzeti biztonsági hatóság vehet részt bennük. A megállapodások részletesen meghatározzák a teljesítendő feladatokat és feltételeket, megállapítják az ezek teljesítésére vonatkozó határidőket és a kérelmező által fizetett díjak megosztásának részleteit.

Ezenkívül a kérelmezőt terhelő adminisztratív költségek és terhek csökkentése érdekében, a földrajzi – az ERTMS előrehaladott telepítése eltérő nyomtáv esetén – vagy történelmi okokból különleges szakértelmet igénylő hálózatok esetében a megállapodások egyedi együttműködési megállapodásokat is magukban foglalhatnak. E megállapodásokat az Ügynökség kérelmek befogadására vonatkozó jogosultságának ezen irányelv szerinti keletkezése előtt, de legkésőbb az ezen irányelv hatályba lépését követő 18 hónapon belül meg kell kötni.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az együttműködési megállapodásokra vonatkozóan a 46. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. E felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat legkésőbb az irányelv hatálybalépésétől számított hat hónapon belül kell elfogadni.

A Bizottság öt évvel az első együttműködési megállapodás megkötése után és azt követően háromévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az Ügynökség által kötött együttműködési megállapodások értékeléséről. **[Mód. 118]**

VI. FEJEZET

A MEGFELELŐSÉGÉRTÉKELŐ SZERVEZETEK BEJELENTÉSE

23. cikk

Bejelentés

A tagállamok bejelentik a Bizottságnak és a többi tagállamnak azokat a szervezeteket, amelyeket felhatalmaztak az ezen irányelv szerinti, harmadik fél által végzendő megfelelőségértékelési feladatok ellátására.

24. cikk

Bejelentő hatóságok

(1) A tagállamok kijelölnek egy bejelentő hatóságot, amely felel a megfelelőségértékelő szervezetek értékeléséhez és bejelentéséhez szükséges eljárások kialakításáért és végrehajtásáért, valamint a bejelentett megfelelőségértékelő szervezetek ellenőrzéséért, ideértve a 27–29. cikk rendelkezéseinek való megfelelést is.

(2) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az (1) bekezdésben említett értékelést és ellenőrzést egy, a 765/2008/EK rendelet szerinti nemzeti akkreditáló testület végzi el, az említett rendelet rendelkezéseivel összhangban.

(3) Amennyiben a bejelentő hatóság az (1) bekezdésben említett értékelést, bejelentést vagy felügyeletet olyan szervezetre ruházza át vagy más módon olyan szervezetre bízza, amely nem kormányzati szervezet, akkor ezen szervezetnek jogi személynek kell lennie, és meg kell felelnie a 25. cikkben foglalt követelményeknek. A szervezetnek gondoskodnia kell a tevékenységeivel összefüggő felelősség kérdésének teljes körű rendezéséről.

(4) A bejelentő szervezet teljes felelősséget vállal a (3) bekezdésben említett szervezet által elvégzett feladatokért.

25. cikk

A bejelentő hatóságokra vonatkozó követelmények

(1) A bejelentő hatóságot úgy kell létrehozni, hogy ne alakuljon ki összeférhetetlenség a megfelelőségértékelő szervezetekkel.

(2) A bejelentő hatóságot úgy kell megszervezni és működtetni, hogy biztosítva legyen tevékenységeinek objektivitása és pártatlansága.

(3) A bejelentő hatóságot úgy kell megszervezni, hogy a megfelelőségértékelő szervezet bejelentésével kapcsolatban minden egyes döntést más illetékes személyek hozzanak meg, mint akik az értékelést végezték.

(4) A bejelentő hatóság nem kínál vagy végez olyan tevékenységet amelyet a megfelelőségértékelő szervezetek végeznek, illetve nem nyújt szaktanácsadási szolgáltatást kereskedelmi vagy piaci alapon.

(5) A bejelentő hatóság biztosítja a hozzá beérkező információ bizalmas jellegét.

(6) A bejelentő hatóság kellő létszámú hozzáértő személyzettel rendelkezik ahhoz, hogy megfelelően ellássa feladatait.

26. cikk

A bejelentő hatóságok tájékoztatási kötelezettségei

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a megfelelőségértékelő szervezetek értékelésére és bejelentésére, valamint a bejelentett szervezetek ellenőrzésére irányuló eljárásaikról, továbbá ezek bármilyen változásáról.

A Bizottság nyilvánosan hozzáférhetővé teszi ezeket az információkat.

27. cikk

A megfelelőségértékelő szervezetekre vonatkozó követelmények

(1) A bejelentés tekintetében a megfelelőségértékelő szervezetekre teljesülniük kell a (2)–(7) bekezdésben és a 28. és 29. cikkben foglalt követelményeknek. Az említett követelmények a tagállamok által a 13. cikk (4) bekezdése szerint kijelölt testületekre ugyanígy alkalmazandók.

(2) A megfelelőségértékelő szervezet a nemzeti jogszabályok szerint jön létre, és jogi személyiséggel rendelkezik.

(3) A megfelelőségértékelő szervezetnek alkalmasnak kell lennie a vonatkozó ÁME-k által előírt valamennyi olyan megfelelőségértékelési feladatra, amelynek elvégzésére bejelentették, függetlenül attól, hogy ezeket a feladatokat maga a megfelelőségértékelő szervezet vagy a felelősségére egy, a nevében eljáró szervezet végzi el.

A megfelelőségértékelő szervezetnek – mindig és minden egyes megfelelőségértékelési eljárás, valamint a termékek minden olyan fajtája vagy kategóriája tekintetében, amelyre bejelentették – rendelkeznie kell a következőkkel:

a) a szükséges személyzettel, amely műszaki ismeretekkel, valamint elegendő és megfelelő tapasztalattal rendelkezik a megfelelőségértékelési feladatok elvégzéséhez;

b) azon vonatkozó eljárások leírásával, amelyek szerint a megfelelőségértékelés zajlik, biztosítva ezen eljárások átláthatóságát és reprodukálhatóságát. Rendelkeznie kell megfelelő stratégiákkal és eljárásokkal, amelyek segítségével a bejelentett megfelelőségellenőrző szervezetként végzett feladatok és az egyéb tevékenységek elkülönülnek egymástól;

2014. február 26., szerda

c) olyan eljárásokkal, amelyek segítségével tevékenysége végzése során megfelelően figyelembe tudja venni egy vállalkozás méretét, azon ágazatot, amelyben az tevékenykedik, a vállalkozás szerkezetét, az adott gyártástechnológia összetettségének fokát és a gyártási folyamat tömegtermelési vagy sorozatjellegét.

Rendelkeznie kell a megfelelőségértékelési tevékenységekkel kapcsolatos műszaki és adminisztrációs feladatok megfelelő ellátásához szükséges eszközökkel, továbbá valamennyi szükséges felszereléssel, illetve létesítménnyel.

(4) A megfelelőségértékelő szervezetek felelősségbiztosítást kötnek, kivéve, ha a felelősséget a nemzeti joggal összhangban az állam vállalja át, vagy ha a tagállam maga felel a megfelelőségértékelésért.

(5) A megfelelőségértékelő szervezet személyzetének be kell tartania a szakmai titoktartás követelményeit minden olyan információ tekintetében, amely a vonatkozó ÁME vagy az azt átültető nemzeti jogszabály rendelkezései alapján ellátott feladataik végrehajtása során jutott birtokukba, kivéve annak a tagállamnak az illetékes hatóságai irányában, ahol a szervezet a tevékenységét gyakorolja. A tulajdonjogokat védelem illeti.

(6) A megfelelőségértékelő szervezetek részt vesznek a vonatkozó szabványosítási tevékenységekben, valamint az alkalmazandó uniós szabályozás alapján létrehozott, a bejelentett megfelelőségértékelő szervezeteket koordináló csoport tevékenységeiben, illetve gondoskodnak arról, hogy az értékelést végző személyzetük tájékoztatást kapjon ezekről, továbbá általános útmutatóként alkalmazzák az említett csoport munkája eredményeként létrejött adminisztratív döntéseket és dokumentumokat.

(7) A megfelelőségértékelő szervezetek részt vesznek a(z) …/…/EU rendelet [ügynökségi rendelet] 25. cikke alapján létrehozott ad hoc ERTMS-munkacsoport tevékenységeiben, illetve gondoskodnak arról, hogy az értékelést végző személyzetük tájékoztatást kapjon ezekről. A szervezetek követik a munkacsoport tevékenysége nyomán kidolgozott iránymutatásokat. Amennyiben a megfelelőségértékelő szervezetek az iránymutatások tartalmát nem tartják megfelelőnek vagy alkalmazhatónak, a folyamatos fejlesztés érdekében észrevételeiket az ad hoc ERTMS-munkacsoport elé terjeszthetik vitára.

28. cikk

A megfelelőségértékelő szervezetek pártatlansága

(1) A megfelelőségértékelő szervezet olyan harmadik fél, amely független az általa értékelt szervezettől vagy az általa vizsgált termék gyártójától.

Ilyen szervezetnek tekinthető az a szervezet is, amely az általa értékelt termék tervezésében, gyártásában, rendelkezésre bocsátásában, összeszerelésében, használatában vagy karbantartásában részt vevő vállalkozásokat képviselő üzleti szerveződésekhez vagy szakmai szövetségekhez tartozik, feltéve hogy bizonyítottan független és mentes az érdekütközésektől.

(2) Biztosítani kell a megfelelőségértékelő szervezet, valamint annak felső szintű vezetése és az értékelést végző személyzet pártatlanságát.

(3) A megfelelőségértékelő szervezet, ennek felső szintű vezetése és a megfelelőségértékelést végző munkatársa nem lehet annak a terméknek a tervezője, gyártója, szállítója, üzembe helyezője, vásárlója, tulajdonosa, felhasználója vagy karbantartója, amelyet értékelnek, valamint nem lehet az érintett felek meghatalmazott képviselője sem. Ez nem zárja ki az olyan értékelt termékek felhasználását, amelyek a megfelelőségértékelő szervezet működéséhez szükségesek, illetve a termékek személyes célra történő használatát.

(4) A megfelelőségértékelő szervezet, ennek felső szintű vezetése és a megfelelőségértékelést végző munkatársa nem vehet részt közvetlenül e termékek tervezésében, gyártásában/kialakításában, forgalomba hozatalában, üzembe helyezésében, használatában vagy karbantartásában, és nem képviselheti az ilyen tevékenységben részt vevő feleket sem. Nem vehet részt olyan tevékenységben, amely veszélyeztetné a bejelentett megfelelőségértékelési tevékenységeikkel kapcsolatos döntéshozói függetlenségét vagy feddhetetlenségét. Ez különösen érvényes a szaktanácsadási szolgáltatásokra.

(5) A megfelelőségértékelő szervezetek biztosítják, hogy leányvállalataik és alvállalkozóik tevékenysége ne befolyásolja megfelelőségértékelési tevékenységeik bizalmas jellegét, objektivitását és pártatlanságát.

(6) A megfelelőségértékelő szervezetek és személyzetük a megfelelőségértékelési tevékenységeket az adott területtel kapcsolatos legmagasabb szintű szakmai feddhetetlenséggel és a szükséges műszaki szaktudással végzik el, és függetlenek minden olyan, különösen az ilyen tevékenységek eredményeiben érdekelt személyektől vagy személyek csoportjaitól eredő – főként pénzügyi – nyomásgyakorlástól és ösztönzéstől, amely befolyásolhatná döntésüket vagy megfelelőségértékelési tevékenységeik eredményeit.

29. cikk

A megfelelőségértékelő szervezetek személyzete

(1) A megfelelőségértékelési tevékenységek elvégzéséért felelős személyzetnek a következő ismeretekkel kell rendelkeznie:

a) alapos műszaki és szakmai képzettség, amely kiterjed az összes olyan megfelelőségértékelési tevékenységre, amelynek végrehajtására a szervezetet bejelentették***, valamint az akadálymentesítés kérdéseivel kapcsolatos képzésre***; **[Mód. 119]**

b) megfelelő ismeretek az általuk végzett értékelések követelményeiről, és megfelelő hatáskör az ilyen értékelések elvégzésére;

c) az alapvető követelmények, az alkalmazandó harmonizált szabványok, valamint az uniós jogi aktusok és végrehajtási rendeletek alkalmazandó rendelkezéseinek megfelelő ismerete és megértése;

d) az értékelés elvégzését bizonyító tanúsítványok, nyilvántartások és jelentések elkészítésének képessége.

(2) A megfelelőségértékelő szervezet felső szintű vezetésének és az értékelést végző személyzetének javadalmazása nem függhet az elvégzett értékelések számától vagy azok eredményétől.

30. cikk

A megfelelőség vélelme a megfelelőségértékelő szervezet esetében

Amennyiben a megfelelőségértékelő szervezet igazolja, hogy megfelel az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* hivatkozással közzétett vonatkozó harmonizált szabványokban vagy azok részeiben rögzített kritériumoknak, akkor vélelmezni kell, hogy megfelel a 27–29. cikkben meghatározott követelményeknek, amennyiben az alkalmazandó harmonizált szabványok kiterjednek az említett követelményekre.

31. cikk

A megfelelőségértékelő szervezetek leányvállalatai és alvállalkozói

(1) Amennyiben a bejelentett megfelelőségértékelő szervezet bizonyos megfelelőségértékeléssel kapcsolatos feladatokat alvállalkozásba ad, vagy leányvállalatot bíz meg velük, biztosítania kell, hogy az alvállalkozó vagy a leányvállalat megfeleljen a 27–29. cikkben meghatározott követelményeknek, továbbá ennek megfelelően tájékoztatnia kell erről a bejelentő hatóságot.

(2) A bejelentett szervezetek teljes felelősséggel tartoznak az alvállalkozók vagy leányvállalatok által elvégzett feladatokért, függetlenül azok székhelyétől.

(3) A bejelentett szervezetek tevékenységeit csak az ügyfél beleegyezésével lehet alvállalkozásba adni vagy leányvállalattal elvégeztetni.

(4) A bejelentett szervezetek a bejelentő hatóság számára elérhetővé teszik az alvállalkozó vagy a leányvállalat szakmai képesítésére és az általuk a vonatkozó ÁME szerint elvégzett munkával kapcsolatos dokumentumokat.

32. cikk

Akkreditált belső szervezetek

(1) Az engedélyért folyamodó társaság akkreditált belső szervezetet is megbízhat a 768/2008/EK határozat II. mellékletében meghatározott A1., A2., C1. vagy C2. modulban és a 2010/713/EK határozat I. mellékletében meghatározott CA1. és CA2. modulban rögzített eljárások végrehajtása céljából végzett megfelelőségértékelési tevékenységekkel. Az említett szervezet különálló, független részét képezi az engedélyért folyamodó társaságnak, és nem vehet részt az általa értékelt termék tervezésében, gyártásában, szállításában, üzembe helyezésében, használatában vagy karbantartásában.

(2) Az akkreditált belső szervezetnek a következő követelményeknek kell megfelelnie:

a) a 765/2008/EK rendelettel összhangban akkreditálták;

b) a szervezetnek és a szervezet munkatársainak szervezetileg azonosíthatóknak kell lenniük, és olyan jelentéstételi módszerekkel kell rendelkezniük azon vállalaton belül, amelynek részét képezik, amelyek biztosítják pártatlanságukat, és ezt bizonyítaniuk kell a megfelelő nemzeti akkreditáló testület felé;

c) sem a szervezet, sem a szervezet dolgozói nem felelnek az általuk értékelt termékek tervezéséért, gyártásáért, szállításáért, üzembe helyezéséért, üzemeltetéséért vagy karbantartásáért, és nem vehetnek részt semmilyen olyan tevékenységben, amely veszélyeztetné az értékelési tevékenységeikkel kapcsolatos döntéshozói függetlenségüket és feddhetetlenségüket;

d) a szervezet kizárólag annak a vállalatnak nyújthatja szolgáltatásait, amelynek részét képezi.

(3) Az akkreditált belső szervezeteket nem lehet bejelenteni a tagállamoknak vagy a Bizottságnak, azonban a vállalatnak, amelynek részét képezik vagy a nemzeti akkreditáló testületnek – a bejelentő hatóság kérésére – tájékoztatást kell adnia akkreditálásukról a bejelentő hatóságoknak.

33. cikk

Bejelentés iránti kérelem

(1) A megfelelőségértékelő szervezet bejelentés iránti kérelmet nyújt be a székhelye szerinti tagállam bejelentő hatóságához.

(2) A kérelemhez mellékelni kell a megfelelőségértékelési tevékenység, a megfelelőségértékelési modul vagy modulok, valamint azon termék vagy termékek leírását, amelyek tekintetében a szervezet szakmailag alkalmasnak tekinti magát, továbbá – amennyiben van ilyen – a nemzeti akkreditáló testület által kiállított akkreditálási tanúsítványt, amely tanúsítja, hogy a megfelelőségértékelő szervezet teljesíti a 27–29. cikkben rögzített követelményeket.

(3) Amennyiben az érintett megfelelőségértékelő szervezet nem tud akkreditálási tanúsítványt benyújtani, a bejelentő hatósághoz be kell nyújtania a 27–29. cikkben rögzített követelményeknek való megfelelése ellenőrzéséhez, elismeréséhez és rendszeres ellenőrzéséhez szükséges igazoló okmányok összességét.

34. cikk

Bejelentési eljárás

(1) A bejelentő hatóságok csak olyan megfelelőségértékelő szervezeteket jelenthetnek be, amelyek megfelelnek a 27–29. cikkben rögzített követelményeknek.

(2) Ezek a hatóságok a Bizottság által kifejlesztett és kezelt elektronikus bejelentési eszközön keresztül értesítik a Bizottságot és a többi tagállamot.

(3) A bejelentés tartalmazza a megfelelőségértékelési tevékenységek összes részletét, a megfelelőségértékelési modulra vagy modulokra, az érintett termékre vagy termékekre vonatkozó részletes információkat, valamint a megfelelő szakmai alkalmasság igazolását.

(4) Amennyiben a bejelentés nem a 33. cikk (2) bekezdésében említett akkreditálási tanúsítványon alapul, a bejelentő hatóság benyújtja a Bizottságnak és a többi tagállamnak a megfelelőségértékelő szervezet alkalmasságát igazoló dokumentumokat, valamint gondoskodik azokról a megfelelő intézkedésekről, amelyek biztosítják a szervezet rendszeres ellenőrzését és azt, hogy az továbbra is teljesítse a 27–29. cikkben megállapított követelményeket.

(5) Az érintett szervezet csak akkor láthatja el egy bejelentett megfelelőségértékelő szervezet tevékenységeit, ha sem a Bizottság, sem a többi tagállam – akkreditálási tanúsítvány használata esetén a bejelentést követő két héten belül, akkreditálás hiányában a bejelentést követő két hónapon belül – nem emelt kifogást.

(6) A Bizottságot és a többi tagállamot értesíteni kell a bejelentés bármely későbbi releváns változásáról.

35. cikk

Azonosító számok és a bejelentett minőségellenőrző szervezetek jegyzéke

(1) A Bizottság a bejelentett minőségellenőrző szervezetet azonosító számmal látja el.

A Bizottság egyetlen azonosító számot ad ki, még akkor is, ha a szervezetet több uniós jogi aktus szerint is bejelentik.

(2) A Bizottság nyilvánosan hozzáférhetővé teszi az ezen irányelv szerint bejelentett szervezetek jegyzékét, beleértve a hozzájuk rendelt azonosító számokat és azokat a tevékenységeket is, amelyekre bejelentették őket.

A Bizottság gondoskodik arról, hogy a jegyzék mindenkor naprakész legyen.

36. cikk

A bejelentés változásai

(1) Amennyiben a bejelentő hatóság megállapítása vagy értesülése szerint a bejelentett megfelelőségértékelő szervezet már nem teljesíti a 27–29. cikkben meghatározott követelményeket, vagy elmulasztja teljesíteni kötelezettségeit, akkor a bejelentő hatóság korlátozhatja, felfüggesztheti, illetve visszavonhatja a bejelentést attól függően, hogy a bejelentett szervezet milyen súlyos mértékben mulasztotta el teljesíteni a követelményeket vagy kötelezettségeit. Erről haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot és a többi tagállamot.

(2) A bejelentés korlátozása, felfüggesztése vagy visszavonása, illetve a bejelentett megfelelőségértékelő szervezet tevékenységének megszűnése esetén a bejelentő tagállam megteszi a szükséges lépéseket annak biztosítása érdekében, hogy vagy egy másik bejelentett megfelelőségértékelő szervezet feldolgozza az említett szervezet dokumentációját, vagy pedig kérésre az illetékes bejelentő vagy piacfelügyeleti hatóságok hozzáférhessenek ahhoz.

37. cikk

A bejelentett szervezet szakmai alkalmasságának vitatása

(1) A Bizottság kivizsgál minden olyan esetet, amikor kétség merül fel részéről, vagy mások kétségüket közlik vele a bejelentett megfelelőségértékelő szervezet alkalmasságával vagy azzal kapcsolatban, hogy a bejelentett megfelelőségértékelő szervezet folyamatosan eleget tesz-e a rá vonatkozó követelményeknek és teljesíti-e kötelezettségeit.

(2) A bejelentő tagállam kérésre a Bizottság rendelkezésére bocsátja az érintett szervezet bejelentésének vagy szakmai alkalmassága fenntartásának alapjául szolgáló összes információt.

(3) A Bizottság biztosítja a vizsgálatai során kapott különleges adatok bizalmas kezelését.

(4) Amennyiben a Bizottság meggyőződik róla, hogy a bejelentett megfelelőségértékelő szervezet nem, illetve már nem tesz eleget a rá vonatkozó bejelentés követelményeinek, tájékoztatja erről a bejelentő tagállamot, és felkéri a szükséges kiigazító intézkedések megtételére, szükség esetén akár a bejelentés visszavonására is.

38. cikk

A bejelentett szervezetek működési kötelezettségei

(1) A bejelentett szervezet a vonatkozó ÁME-ban előírt megfelelőségértékelési eljárások szerint végzi el a megfelelőségértékelést.

(2) A megfelelőségértékelést az arányosság elvével összhangban, a gazdasági szereplőkre háruló szükségtelen terhek elkerülésével kell elvégezni. A megfelelőségértékelő szervezetek a vállalkozás méretét, azt az ágazatot, amelyben tevékenykedik, a vállalkozás szerkezetét, az adott gyártástechnológia összetettségének fokát és a gyártási folyamat tömegtermelési vagy sorozat jellegét megfelelően figyelembe véve végzik tevékenységüket.

Mindemellett azonban azzal a céllal kell működniük, hogy felmérik a termék ezen irányelv rendelkezéseinek való megfelelését.

2014. február 26., szerda

(3) Amennyiben a bejelentett minőségellenőrző szervezet megállapítja, hogy a gyártó nem teljesítette a vonatkozó ÁME-ben, a megfelelő harmonizált szabványokban vagy a műszaki előírásokban megállapított követelményeket, akkor felszólítja a gyártót a megfelelő kiigazító intézkedések megtételére, és nem ad ki megfelelőségi tanúsítványt.

(4) Amennyiben a tanúsítvány kiadása után a megfelelőség figyelemmel kísérése során a bejelentett megfelelőségértékelő szervezet megállapítja, hogy egy termék már nem felel meg a vonatkozó ÁME-nek, a megfelelő harmonizált szabványoknak vagy a műszaki előírásoknak, akkor felszólítja a gyártót a megfelelő kiigazító intézkedések megtételére, és szükség esetén felfüggeszti vagy visszavonja a tanúsítványt.

(5) Amennyiben nem kerül sor kiigazító intézkedésekre, vagy azok nem érik el a kívánt hatást, a bejelentett megfelelőségértékelő szervezet adott esetben korlátozhatja, felfüggesztheti vagy visszavonhatja a tanúsítványt.

39. cikk

A bejelentett szervezetek tájékoztatási kötelezettsége

(1) A bejelentett szervezetek tájékoztatják a bejelentő hatóságot a következőkről:

a) a tanúsítványok elutasításáról, korlátozásáról, felfüggesztéséről vagy visszavonásáról;

b) azokról a körülményekről, amelyek a bejelentés hatályát és feltételeit érintik;

c) a piacfelügyeleti hatóságoktól kapott, a megfelelőségértékelési tevékenységekre vonatkozó tájékoztatási felkérésekről;

d) kérésre a bejelentésük hatálya alá tartozó megfelelőségértékelési tevékenységekről, valamint minden más elvégzett tevékenységről, többek között a határokon átnyúló tevékenységekről és a tevékenységek alvállalkozásba adásáról.

(2) A bejelentett szervezetek megfelelően tájékoztatják az ezen irányelv szerint bejelentett, hasonló megfelelőségértékelési tevékenységeket végző és ugyanazokkal a termékekkel foglakozó más szervezeteket a negatív és – kérésre – a pozitív megfelelőségértékelési eredményekről.

(3) A bejelentett szervezetek eljuttatják az Ügynökséghez az alrendszerek EK-hitelesítési nyilatkozatait, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek EK-megfelelőségi nyilatkozatait és használatra való alkalmasságuk EK-tanúsítványait.

40. cikk

Tapasztalatcsere

A Bizottság gondoskodik a tagállamok bejelentéssel kapcsolatos szakpolitikai intézkedésekért felelős nemzeti hatóságai közötti tapasztalatcsere megszervezéséről.

41. cikk

A bejelentett szervezetek koordinálása

A Bizottság biztosítja, hogy megfelelő koordináció és együttműködés jöjjön létre az ezen irányelv szerint bejelentett szervezetek között, és ez az együttműködés a bejelentett szervezetek ágazati csoportja formájában megfelelően működjön. Az Ügynökség a(z) …/…/EU rendelet [ügynökségi rendelet] 20. cikkével összhangban támogatja a bejelentett szervezetek tevékenységeit.

A tagállamok biztosítják, hogy az általuk bejelentett szervezetek közvetlenül vagy kijelölt képviselőkön keresztül részt vegyenek e csoport munkájában.

2014. február 26., szerda

VIII. FEJEZET

NYILVÁNTARTÁS

42. cikk

Járműszámozási rendszer

(1) Az Unió vasúthálózatán üzembe helyezett ~~járműveket a területileg illetékes nemzeti biztonsági hatóság a jármű első üzembe helyezése előtt~~ ***járműveket az Ügynökség az engedély kiadásakor*** európai járműszámmal (EJSZ) látja el. **[Mód. 120]**

(2) A járművet üzemeltető vasúttársaság gondoskodik arról, hogy a járművön fel legyen tüntetve a hozzá rendelt EJSZ***, és felelős a jármű megfelelő nyilvántartásba vételéért***. **[Mód. 121]**

(3) Az EJSZ-t a 2007/756/EK bizottsági határozat ([1]) rögzíti.

(4) A járműhöz csak egyszer rendelnek EJSZ-t, ha a 2007/756/EK határozat másképp nem rendelkezik.

(5) Az (1) bekezdésben foglaltak ellenére, az olyan járművek esetében, amelyeket az Unió 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.

43. cikk

Nemzeti járműnyilvántartás

(1) Minden tagállam nyilvántartást vezet a területén üzembe helyezett 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~~ ***nyilvánosnak*** kell ~~tenni [a vasúti rendszer Unión belüli biztonságáról szóló …/…/…] irányelv 16. és 21. cikkében kijelölt nemzeti biztonsági hatóságok és vizsgáló szervezetek számára; ugyancsak hozzáférhetővé kell tenni – minden jogos kérés esetében – az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([2]) 55. és 56. cikkében kijelölt szabályozó testületek, az Ügynökség, a vasúttársaságok és az pályahálózat-működtetők, valamint a járműveket nyilvántartásba vevő vagy a nyilvántartásban meghatározott személyek vagy szervezetek részére~~. ***lennie.*** **[Mód. 122]**

(2) A Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján közös előírásokat fogad el a tartalom, adatformátum, a funkcionális és műszaki felépítés, az üzemmód – beleértve az adatcserére vonatkozó rendszert –, az adatbeviteli szabályok és a nemzeti járműnyilvántartásba való betekintés vonatkozásában. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

(2a) A nyilvántartásnak az egyes járművekre vonatkozóan legalább a következő információkat kell tartalmaznia:

a) az EJSZ;

b) hivatkozások a hitelesítési nyilatkozatra és a kibocsátó szervezetre;

([1]) A Bizottság 2007. november 9-i 2007/756/EK határozata 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.).

([2]) ~~HL L 343., 2012.12.14., 32. o.~~

2014. február 26., szerda

c) a jármű üzemben tartójának és tulajdonosának azonosítása;

d) a jármű használatára vonatkozó korlátozások;

e) a karbantartással megbízott szervezet megnevezése. **[Mód. 123]**

(3) A nyilvántartásba vétel jogosultjának haladéktalanul be kell jelentenie azon tagállam ***nemzeti biztonsági*** hatóságának, amely tagállamban a ~~járművet üzembe helyezték~~ ***járművet használták***, a nemzeti járműnyilvántartásba felvett adatok bármilyen módosítását, a jármű megsemmisülését vagy az arra vonatkozó döntését, hogy a járművet már nem kívánja nyilvántartásba vetetni. **[Mód. 124]**

(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. **[Mód. 125]**

(5) Az először egy harmadik országban üzembe helyezett és később egy ~~tagállamban üzembe helyezett~~ ***tagállamban használt*** járművek esetében az adott tagállam biztosítja, hogy a jármű adatai lehívhatók legyenek a nemzeti ~~járműnyilvántartásból vagy egy nemzetközi megállapodás rendelkezései alapján~~ ***járműnyilvántartásból***. **[Mód. 126]**

(5a) A nemzeti járműnyilvántartásokat az 50a. cikkben említett átmeneti időszak végét követően bele kell vonni az európai járműnyilvántartásba, kivéve a 20. cikk (9a) bekezdésében említett esetekben az azon cikkben meghatározott feltételekkel. A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza a dokumentumtípus formátumát. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni. **[Mód. 127]**

43a. cikk

Európai járműnyilvántartás

(1) Az Ügynökség nyilvántartást vezet az Unióban üzembe helyezett járművekről. Az említett nyilvántartás megfelel az alábbi feltételeknek:

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

b) az Ügynökség vezeti és tartja naprakészen;

c) nyilvánosnak kell lennie.

(2) A Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján közös előírásokat fogad el a tartalom, adatformátum, a funkcionális és műszaki felépítés, az üzemmód – beleértve az adatcserére vonatkozó rendszert –, az adatbeviteli szabályok és az európai járműnyilvántartásba való betekintés vonatkozásában. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

(3) A nyilvántartásba vétel jogosultjának haladéktalanul be kell jelentenie az Ügynökségnek az európai járműnyilvántartásba felvett adatok bármilyen módosítását, a jármű megsemmisülését vagy az arra vonatkozó döntését, hogy a járművet már nem kívánja nyilvántartásba vetetni.

(4) A nyilvántartásnak az egyes járművekre vonatkozóan legalább a következő információkat kell tartalmaznia:

a) az EJSZ;

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

c) hivatkozás az engedélyezett járműtípusok 44. cikkben hivatkozott európai nyilvántartására;

d) a jármű üzemben tartójának és tulajdonosának azonosítása;

e) a jármű használatára vonatkozó korlátozások;

f) a karbantartással megbízott szervezet megnevezése.

Amikor az Ügynökség kibocsát, megújít, módosít, felfüggeszt vagy visszavon egy járműengedélyt, késedelem nélkül aktualizálja a nyilvántartást.

2014. február 26., szerda

(5) Az először egy harmadik országban használt és később egy tagállamban használt járművek esetében az adott tagállam biztosítja, hogy a jármű adatai, így például legalább a jármű üzembentartójával, a karbantartással megbízott szervezettel és a jármű használatára vonatkozó korlátozásokkal kapcsolatos adatok lehívhatók legyenek az európai járműnyilvántartásból vagy egy nemzetközi megállapodás rendelkezései alapján. **[Mód. 128]**

44. cikk

A járműtípusok forgalombahozatali engedélyeinek európai nyilvántartása

(1) Az Ügynökség a járműtípusoknak a 22. cikk szerint kiállított forgalombahozatali engedélyeiről nyilvántartást hoz létre és tart fenn. Ez a nyilvántartás megfelel az alábbi feltételeknek:

a) nyilvános és elektronikusan hozzáférhető;

b) megfelel a (3) bekezdésben hivatkozott közös előírásoknak.

~~c) össze van kapcsolva az összes nemzeti járműnyilvántartással.~~ **[Mód. 129]**

(2) A Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján közös előírásokat fogad el a tartalom, adatformátum, a funkcionális és műszaki felépítés, az üzemmód, az adatbeviteli szabályok és a járműtípusok forgalombahozatali engedélyeinek nyilvántartásába való betekintés vonatkozásában. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

(2a) A nyilvántartás legalább 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 adott járműtípus egymást követő engedélyeinek kelte és a rájuk való hivatkozás, ideértve bármilyen korlátozást vagy visszavonást is;

d) a mozgáskorlátozott és fogyatékos személyek számára készült konstrukciós elemek;

e) a jármű tulajdonosának és üzemben tartójának azonosítása;

Ha az Ügynökség kibocsát, megújít, módosít, felfüggeszt vagy visszavon egy járműtípus-üzembehelyezési engedélyt, késedelem nélkül aktualizálja a nyilvántartást. **[Mód. 130]**

45. cikk

Infrastruktúra-nyilvántartás

(1) Minden tagállam ~~infrastruktúra-nyilvántartást tesz közzé, melyben részletezi~~ ***gondoskodik*** az egyes alrendszerek vagy alrendszerrészek hálózati paramétereinek értékeit ***részletező infrastruktúra-nyilvántartás közzétételéről***. **[Mód. 131]**

(2) Az infrastruktúra-nyilvántartásban rögzített paraméterértékek és a forgalombahozatali járműengedélyekben szereplő paraméterértékek együttes vizsgálata alapján történik a jármű és az érintett hálózat műszaki összeegyeztethetőségének ellenőrzése.

(3) Az infrastruktúra-nyilvántartásban szerepelhetnek a helyhez kötött berendezések használatára vonatkozó feltételek vagy egyéb korlátozások***, például a hat hónapot meghaladóan alkalmazandó átmeneti korlátozások***. **[Mód. 132]**

(4) A tagállamok ***gondoskodnak*** az ~~infrastruktúra-nyilvántartást~~ ***infrastruktúra-nyilvántartásnak*** a 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozatnak ([1]) megfelelően ~~aktualizálják~~ ***történő aktualizálásáról***. **[Mód. 133]**

([1]) A Bizottság 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU végrehajtási határozata a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól (HL L 256., 2011.10.1., 1. o.).

2014. február 26., szerda

(5) Az infrastruktúra-myilvántartáshoz egyéb dokumentumok, például ***a mozgáskorlátozott és fogyatékossággal élő személyekre vonatkozó*** akadálymentesítési nyilvántartások is ~~kapcsolódhatnak~~ ***kapcsolódnak***. **[Mód. 134]**

(6) tartalom, adatformátum, a funkcionális és műszaki felépítés, az üzemmód, az adatbeviteli szabályok és az infrastruktúra-nyilvántartásokba való betekintés vonatkozásában. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

VIII. FEJEZET

ÁTMENETI ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

46. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit e cikk határozza meg.

(2) A Bizottság ***[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be*** ezen irányelv hatálybalépésének ~~időpontjától határozatlan időre~~ ***dátumát]-tól/től számított öt évre*** szóló felhatalmazást kap a 4. cikk (2) bekezdésében, az 5. cikk (10) bekezdésében***, a 8. cikk (2) bekezdésében, a 15. cikk (7a) bekezdésében, a 20. cikk (7) bekezdésében és a 22a. cikk (4) bekezdésében*** említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam lejárta előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra. **[Mód. 135]**

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (2) bekezdésében, az 5. cikk (10) bekezdésében***, a 8. cikk (2) bekezdésében, a 15. cikk (7a) bekezdésében, a 20. cikk (7) bekezdésében és a 22a. cikk (4) bekezdésében*** említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a határozatban megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(5) A 4. cikk (2) bekezdése, az 5. cikk (10) bekezdése***, a 8. cikk (2) bekezdése, a 15. cikk (7a) bekezdése, a 20. cikk (7) bekezdéseés a 22a. cikk (4) bekezdése*** alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az aktusról szóló értesítést követő két hónapos időtartamon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emel ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam leteltét megelőzően az Európai Parlament és a Tanács egyaránt tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy nem kíván kifogással élni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbítható.

47. cikk

Sürgősségi eljárás

(1) Az e cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok haladéktalanul hatályba lépnek és alkalmazandók, amennyiben nem emelnek ellenük kifogást a (2) bekezdésnek megfelelően. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusról az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak küldött értesítésben meg kell indokolni a sürgősségi eljárás alkalmazását.

(2) Az Európai Parlament vagy a Tanács a 46. cikk (5) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően kifogást emelhet a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen. Kifogás esetén a kifogásolásról szóló európai parlamenti vagy tanácsi határozat közlését követően a Bizottság haladéktalanul visszavonja az aktust.

2014. február 26., szerda

48. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját a 96/48/EK tanácsi irányelv ([1]) 21. cikke értelmében létrehozott bizottság segíti. Az említett bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak tekintendő.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 5. cikke alkalmazandó.

(4) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 8. cikkét kell alkalmazni.

49. 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 6., 11. és 16. 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.

49a. cikk

Szankciók

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 46. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e rendeletben az Ügynökség döntéseinek elfogadása tekintetében megállapított határidők be nem tartásáért kiszabott szankciókra vonatkozó szabályok megállapítása érdekében. Létrehoz továbbá egy kártérítési rendszert azokra az esetekre, amelyekben a(z) …/…/EU rendelet [ügynökségi rendelet] alapján kijelölt fellebbezési tanács az Ügynökség határozata ellen, a határozat címzettjének javára dönt. A jogkövetkezményeknek és a kártérítési rendszernek hatékonynak, arányosnak, megkülönböztetéstől mentesnek és visszatartó erejűnek kell lenniük. **[Mód. 136]**

50. cikk

Jelentés és tájékoztatás

(1) A Bizottság háromévente, és először ezen irányelv közzétételét követően ~~három~~ ***két*** év elteltével jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a vasúti rendszer átjárhatósága terén elért eredményekről. A jelentésnek a 7. cikkben felsorolt eseteknek és az V. fejezet alkalmazásának elemzését is tartalmaznia kell. ***A jelentés megállapításaitól függően a Bizottság javaslatot tesz a kölcsönös átjárhatóság végrehajtásának javítására és az Ügynökség abban játszott szerepének megerősítésére.*** **[Mód. 137]**

(1a) A Bizottság ezen irányelv közzétételét követően két év elteltével, valamint az egyes érintett szereplőkkel folytatott konzultációt követően jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az Ügynökség által új hatásköreinek ellátása tekintetében elért eredményekről és az Ügynökség működéséről. **[Mód. 138]**

(2) Az Ügynökség kidolgoz és rendszeresen naprakésszé tesz egy olyan eszközt, amely a tagállamok***, az Európai Parlament*** vagy a Bizottság kérésére áttekintés formájában képes bemutatni a vasúti rendszer átjárhatóságának szintjét. Ezen eszköznek a VII. fejezetben foglalt nyilvántartásokban található információt kell használnia. **[Mód. 139]**

([1]) A Tanács 1996. július 23-i 96/48/EK irányelve a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 235., 1996.9.17., 6. o.).

2014. február 26., szerda

50a. cikk

Átmeneti rendszer

A 20. cikk (9a) bekezdésének sérelme nélkül, ezen irányelv hatálybalépését követő négy év során a 20. cikkben és a 22. cikkben említett engedélyeket az Ügynökség adja ki. Az átmeneti időszakban a kérelmezők eldönthetik, hogy járműengedély iránti kérelmüket az Ügynökséghez vagy az illetékes nemzeti biztonsági hatósághoz nyújtják-e be.

Az Ügynökség rendelkezik az ahhoz szükséges szervezeti kapacitással és szakértelemmel, hogy az irányelv hatálybalépésének napjától számított legfeljebb négy éven belül a 18., 20. és 22. cikk szerinti valamennyi feladatát ellássa.

Ahhoz, hogy eleget tehessen kötelezettségeinek, az Ügynökség a 22b. cikkel összhangban együttműködési megállapodásokat köthet a nemzeti biztonsági hatóságokkal. **[Mód. 140]**

51. cikk

Átmeneti rendszer a járművek üzembe helyezésére

(1) A tagállamok a 2008/57/EK irányelv V. fejezetében meghatározott rendelkezéseket [~~két~~ ***egy*** évvel a hatálybalépés után]-(jé)ig továbbra is alkalmazhatják. **[Mód. 141]**

(2) A járműveknek az (1) bekezdés szerint – és a nemzeti megállapodások, különösen a RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) és RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) értelmében – kibocsátott üzembehelyezési engedélyei érvényben maradnak a kibocsátásuk feltételeinek megfelelően.

(3) Az (1) és a (2) bekezdés szerinti üzembehelyezési engedéllyel rendelkező járművek kizárólag forgalombahozatali járműengedély birtokában üzemelhetnek az engedélyük által nem érintett egy vagy több hálózaton. Az említett további hálózatokon való üzemelésre a 21. cikk rendelkezései vonatkoznak.

52. cikk

Egyéb átmeneti rendelkezések

A 2008/57/EK irányelv IV., V., VI., VII. és IX. melléklete az ezen irányelv 8. cikkének (2) bekezdésében, ***és 15. cikkének (7a) bekezdésében említett,*** kapcsolódó felhatalmazáson alapuló jogi aktusok ***és a*** 14. cikkének (8) bekezdésében, 15. cikkének (7) bekezdésében és 7. cikkének (3) bekezdésében említett ***végrehajtási*** aktusok alkalmazásának kezdőnapjáig marad alkalmazandó. **[Mód. 142]**

53. cikk

Ügynökségi ajánlások és vélemények

Az Ügynökség ezen irányelv alkalmazása céljából a(z) …/…/EU rendelet [ügynökségi rendelet] 15. cikkével összhangban ajánlásokat ad és véleményez. Ezek az ajánlások és vélemények az ezen irányelv értelmében elfogadott uniós intézkedések alapjául szolgálnak.

54. 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 7. cikk (1)–(4) bekezdésének, a 11. cikk (1) bekezdésének, a 13. cikknek, a 14. cikk (1)–(7) bekezdésének, a 15. cikk (1)–(6) bekezdésének, a 17–21. cikknek, a 22 cikk (3)–(7) bekezdésének, a 23–36. cikknek, a 37. cikk (2) bekezdésének, a 38. cikknek, a 39. cikknek, a 41–43. cikknek, a 45. cikk (1)–(5) bekezdésének, az 51. cikknek, valamint az I–III. mellékletnek legkésőbb [~~két~~ ***egy*** évvel a hatálybelépés után]-(jé)ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul eljuttatják a Bizottsághoz, valamint az említett rendelkezések és ezen irányelv közötti megfelelési táblázatot. A megfelelési táblázatra azért van szükség, hogy abból az összes érintett pontos képet kapjon az irányelvet átültető, nemzeti szinten alkalmazandó rendelkezésekről. **[Mód. 143]**

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A rendelkezéseknek tartalmazniuk kell egy arra vonatkozó nyilatkozatot is, hogy a hatályban lévő törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseknek az ezen irányelvvel hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásait erre az irányelvre történő hivatkozásként kell értelmezni. A tagállamok határozzák meg a hivatkozás és a nyilatkozat megfogalmazásának módját.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a legfontosabb rendelkezéseit, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

(3) Az ezen irányelv 13. cikkének, 14. cikke (1)–(7) bekezdésének, 15. cikke (1)–(6) bekezdésének, 17–21. cikkének, 42. cikkének, 43. cikkének, 45. cikke (1)–(5) bekezdésének és 51. cikkének 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 cikkek végrehajtására.

55. cikk

Hatályon kívül helyezés

A IV. melléklet A. részében felsorolt irányelvekkel módosított A 2008/57/EK irányelv [a hatálybalépés után ~~két~~ ***egy*** évvel]-án/-(j)én hatályát veszti, a IV. melléklet B. részében meghatározott irányelvek nemzeti jogba való átültetésének határidejére vonatkozó tagállami kötelezettségek sérelme nélkül. **[Mód. 144]**

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

56. cikk

Hatálybalépés

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

A 3–10. cikk, a 11. cikk (2), (3) és (4) bekezdése, a 12. cikk, valamint a 16. cikk [a hatálybalépés után két évvel]-tól/-(jé)től alkalmazandó.

57. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt …,

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*

2014. február 26., szerda

I. MELLÉKLET

Az uniós vasúti rendszer elemei

1. Hálózat

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában ~~az uniós hálózat az alábbiakat~~ ***az uniós hálózat az a), b) és c) pontban meghatározott nagysebességű hálózat és a d)–i) pontban meghatározott hagyományos hálózat alábbi elemeit*** foglalja magában:

a) ***a*** speciális konstrukciójú nagysebességű vonalak, amelyek általában 250 km/h vagy azt meghaladó sebességre vannak kialakítva, ***de amelyeken megfelelő körülmények között a 300 km/h-t meghaladó sebesség is elérhető;***

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

c) 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;

d) személyszállítási célú hagyományos vonalak;

e) vegyes szállításra szánt hagyományos vonalak (személyszállítás és árufuvarozás);

f) árufuvarozás céljára szolgáló, hagyományos vonalak;

g) személyszállítási csomópontok;

h) árufuvarozási csomópontok, beleértve a kombinált fuvarozási terminálokat;

i) a fent említett elemeket összekötő vonalak. **[Mód. 145]**

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. **[Mód. 145]**

2. Járművek

Ezen irányelv alkalmazásában az Unió vasúthálózatának egészén vagy egy részén valószínűsíthetően közlekedő járművekből áll, amelyhez tartoznak:

— a mozdonyok és személyszállító járművek, köztük a dízel vagy villamos vontatójárművek, önjáró dízel vagy villamos személyvonatok, személyszállító kocsik;

— legalább 250 km/h sebességgel történő működésre tervezett, olyan speciális konstrukciójú nagysebességű vonalakon közlekedő járművek, ahol megfelelő körülmények között a 300 km/h-t meghaladó sebesség is elérhető;

— vagy a nagysebességű vonalakon, a speciális konstrukciójú nagysebességű vagy a speciálisan nagysebességű forgalom céljára továbbfejlesztett vonalakon 200 km/h körüli sebességgel történő működésre tervezett járművek, 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, 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. **[Mód. 146]**

— teherkocsik, ideértve a ***teljes vasúti hálózatra tervezett alacsony járműveket és a*** tehergépkocsik szállítására tervezett járműveket; **[Mód. 147]**

— speciális járművek, köztük vasúti munkagépek.

A fenti kategóriák mindegyikét a következők szerint lehet tovább bontani:

— nemzetközi használatra szánt járművek;

— belföldi használatra szánt járművek.

A felsorolt járműveknek a különböző vasútvonalakon való biztonságos üzemelése érdekében az ÁME-k meghatározzák a vonatkozó követelményeket.

2014. február 26., szerda

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,

— pálya menti 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, felépítmények (hidak, alagutak stb.), vasúti közlekedéssel összefüggő állomásrészek (köztük a bejáratok, peronok, megközelítési zónák, kiszolgálóhelyiségek, mosdók és a tájékoztató rendszerek, valamint a mozgáskorlátozott és fogyatékos személyek számára készült akadálymentesítő elemek) , biztonsági és védelmi berendezések.

2.2. Energia

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

2.3. Pálya menti ellenőrző-irányító és jelző alrendszer

A biztonság garantálásához és a hálózaton közlekedésre jogosult szerelvények mozgásának ellenőrzéséhez és irányításához szükséges valamennyi pálya menti 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.

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 vasúti szolgáltatások bármely típusának 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, köztük mozgáskorlátozott és fogyatékos személyek akadálymentesítő elemei), 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.

2014. február 26., szerda

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 az Unió 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.

1.4.4. A vasúti rendszer működtetésénél tiszteletben kell tartani a zajártalomra vonatkozó hatályos rendelkezéseket.

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

2014. február 26., szerda

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.

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.

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.

2014. február 26., szerda

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.

Rendelkezésre kell állniuk olyan eszközöknek, amelyek veszély esetén lehetővé teszik az utasok számára, hogy értesítsék a mozdonyvezetőt***, illetve a vonatkísérőt,*** és ***kérhessék*** a ~~kísérőszemélyzetet~~ ***kísérőszemélyzet, hogy lépjen kapcsolatba a mozdonyvezetővel***. **[Mód. 148]**

A ~~peronajtókat~~ ***vonatokat úgy kell kialakítani, hogy biztonságosan be és ki lehessen szállni.*** Az ***ajtók nyitó- és zárómechanizmusainak, a peron és az ajtó közötti nyílás szélességének és a vonatok indításának garantálnia kell az*** az utazók biztonságát. ~~garantáló záró- és nyitórendszerrel~~ ***A vonatokat úgy*** kell ~~ellátni~~ ***megtervezni, hogy az utazók ne szorulhassanak be***. **[Mód. 149]**

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***, illetve a mozdonyvezető*** tájékoztathassa az utasokat. **[Mód. 150]**

Az utazókkal mind az állomásokon, mind pedig a vonatokon könnyen érthető és átfogó módon tájékoztatni kell a szükséges helyi szabályokról (belépési tilalom, be- és kijáratok, magatartási szabályok, mozgáskorlátozottak hozzáférése, a jelölések jelentése, veszélyes helyek stb.). **[Mód. 151]**

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 ***és topográfiai*** viszonyok figyelembevételével. **[Mód. 152]**

2.4.4. Ellenőrzések

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

2014. február 26., szerda

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.

2.6. Forgalomüzemeltetés és -irányítás

2.6.1. Biztonság

A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a mozdonyvezetők***, a műszaki járműszolgálat, a forgalmiszolgálat-vezető*** 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. **Az *egész Unióban törekedni kell a magas szintű képzés biztosítására, fejlett szakképesítésekkel*. [Mód. 153]**

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.

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.

2014. február 26., szerda

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.

2014. február 26., szerda

IV. MELLÉKLET

A. RÉSZ

A hatályon kívül helyezett irányelvek és későbbi módosításaiknak a listája

(az 55. cikkben említettek szerint)

2008/57/EK irányelv	(HL L 191., 2008.7.18., 1. o.)
2009/131/EK irányelv	(HL L 273., 2009.10.17., 12. o.)
2011/18/EU irányelv	(HL L 57., 2011.3.2., 21. o.)

B. RÉSZ

A nemzeti jogba való átültetésre vonatkozó határidők

(az 55. cikkben említettek szerint)

Irányelv	Az átültetés határideje
2008/57/EK irányelv	2010. július 19.
2009/131/EK irányelv	2010. július 19.
2011/18/EU irányelv	2011. december 31.

2014. február 26., szerda

V. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

2008/57/EK irányelv	Ezen irányelv
1. cikk	1. cikk
2. cikk, a)–z) pont	2. cikk, 1–24. pont
———	2. cikk, 25–41. pont
3. cikk	———
4. cikk	3. cikk
5. cikk, (1)–(3) bekezdés g) pont	4. cikk, (1)–(3) bekezdés g) pont
———	4. cikk, (3) bekezdés h) és i) pont
5. cikk, (4)–(8) bekezdés	4. cikk, (4)–(8) bekezdés
6. cikk	5. cikk
7. cikk	6. cikk
8. cikk	———
9. cikk	7. cikk
10. cikk	8. cikk
11. cikk	9. cikk
12. cikk	———
13. cikk	10. cikk
14. cikk	11. cikk
15. cikk, (1) bekezdés	A 18. cikk, (3) bekezdés és 19. cikk (2) bekezdés
15. cikk, (2) és (3) bekezdés	———
16. cikk	12. cikk
17. cikk	13. cikk és 14. cikk.
18. cikk	15. cikk
19. cikk	16. cikk
———	17. cikk

2008/57/EK irányelv	Ezen irányelv
———	18. cikk (kivéve a 18. cikk (3) bekezdését)
———	19. cikk és 20. cikk.
20. cikk	———
21. cikk	21. cikk
22–25. cikk	———
26. cikk	22. cikk
27. cikk	14. cikk, (8) bekezdés
28. cikk és VIII. melléklet	23–41. cikk
29. cikk	48. cikk
30. cikk és 31. cikk.	———
32. cikk	42. cikk
33. cikk	43. cikk
34. cikk	44. cikk
35. cikk	45. cikk
36. cikk	———
———	46. cikk és 47. cikk
37. cikk	49. cikk
38. cikk	54. cikk
39. cikk	50. cikk
———	51. cikk és 52. cikk.
———	53. cikk
40. cikk	55. cikk
41. cikk	56. cikk
42. cikk	57. cikk
I–III. melléklet	I–III. melléklet
IV. melléklet	8. cikk, (2) bekezdés
V. és VI. melléklet	15. cikk, (7) bekezdés

2014. február 26., szerda

2008/57/EK irányelv	Ezen irányelv
VII. melléklet	14. cikk, (8) bekezdés
VIII. melléklet	27., 28. és 29. cikk
IX. melléklet	7. cikk, (3) bekezdés
X. melléklet	IV. melléklet
XI. melléklet	V. melléklet