HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2017/1474 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ HATÁROZATA

(2017. június 8.)

az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az átjárhatósági műszaki előírások kidolgozásával, elfogadásával és felülvizsgálatával kapcsolatos konkrét célkitűzések tekintetében történő kiegészítéséről

(az értesítés a C(2017) 3800. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

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

mivel:

(1) Az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke meghatározza az átjárhatósági műszaki előírások (a továbbiakban: ÁME-k) tartalmát és egyes általános célkitűzéseit, az irányelv azonban nem határozza meg az összes ÁME tekintetében a konkrét célkitűzéseket, hanem felhatalmazza a Bizottságot, hogy fogadjon el e célból felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat.

(2) E határozat a kölcsönös átjárhatóság javítása érdekében az ÁME-kbe beépítendő konkrét célkitűzések koherens egészét határozza meg, lehetővé téve a vasúti személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatásoknak az Unión belül és harmadik országokkal történő előmozdítását, javítását és fejlesztését, hozzájárulva egyúttal az egységes európai vasúti térség kialakításához és a belső piac fokozatos kiépítéséhez.

(3) Az ÁME-k e konkrét célkitűzéseit az Európai Unió Vasúti Ügynökségéhez (a továbbiakban: az Ügynökség) benyújtott kérelmek révén – az (EU) 2016/797 irányelv 5. cikkének (2) bekezdése szerint – kell végrehajtani. E kérelmeknek a Bizottság saját prioritásain és az erőforrásoknak az Ügynökségen belüli elérhetőségén kell alapulnia. Valamennyi konkrét célkitűzés tekintetében az Ügynökség ajánlásainak tartalmazniuk kell a tervezett műszaki megoldásokkal kapcsolatos költség-haszon elemzéseket és hatásvizsgálatokat, amelyek alapján a Bizottság ki tudja választani a legéletképesebb megoldásokat, és az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikke (3) bekezdésében foglalt vizsgálóbizottsági eljárás keretében elfogadott végrehajtási jogi aktusok útján létre tudja hozni az ÁME-ket.

(4) Az alkalmazás hatóköre tekintetében a meglévő ÁME-k megfelelő módon kiterjednek az (EU) 2016/797 irányelv II. mellékletében meghatározott valamennyi alrendszerre. A „minőségi jogalkotás” elvével összhangban azonban a jogi aktusok számának csökkentése és az ÁME-k közötti koherencia további növelése érdekében a konkrét ÁME-k hatókörét felül kell vizsgálni, és néhányat közülük – adott esetben – át is kell alakítani vagy össze kell vonni az ismétlődések elkerülése érdekében, valamint azért, hogy közvetlenebb kapcsolat jöjjön létre az alrendszerek, az alapvető követelmények és az ÁME-k között. Ehhez figyelembe kell venni a vasúttal kapcsolatos jogszabályokban szükséges stabilitást.

(5) A jogszabályok koherenciájának biztosítása érdekében figyelembe kell venni az ÁME-k közötti, valamint az ÁME-k és a meglévő stratégiák, szakpolitikák és jogszabályok közötti lehetséges hatásokat és kapcsolódási pontokat. Ezenkívül azt is meg kell vizsgálni, hogy a javasolt megoldásokat, illetve a konkrét elemeket magukba az ÁME-kbe vagy a kapcsolódó dokumentumokba és jogszabályokba kell-e beépíteni. Mindemellett az ÁME-knek – amikor csak lehetséges – meg kell őrizniük azokat az ÁME-rendelkezéseket, amelyek megszüntetik a kölcsönös átjárhatóság műszaki korlátait, különös tekintettel azokra a rendelkezésekre, amelyek a járműveknek az EU-szerte történő szabad mozgását segítik elő.

(6) Az ÁME-k felülvizsgálata során figyelembe kell venni a vasúti ágazatnak a nem egyértelmű követelményekkel kapcsolatos tapasztalatait, illetve az ÁME-kből következő egyéb nem szándékos hatásokat és költségeket, ideértve különösen a vasúti teherszállítási folyosók tekintetében szerzett tapasztalatokat vagy az ÁME-k gyér forgalmú vonalakon való alkalmazásából leszűrt tapasztalatokat.

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

(7) Ezenkívül az ÁME-k felülvizsgálatánál azt is figyelembe kell venni, hogy megfelelő egyensúly kialakítására van szükség a szabályokon alapuló megközelítés és a kockázat alapú megközelítés között; az előbbi a műszaki összeegyeztethetőség előmozdítását teszi lehetővé(különösen az alrendszerek közötti, valamint a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és az alrendszerek közötti kapcsolódási pontok tekintetében), míg az utóbbi a műszaki fejlődés és az innovatív megoldások előmozdítását (különösen a funkciók és teljesítmények meghatározása során).

(8) Az ÁME-k felülvizsgálata során figyelembe kell venni a vasúti rendszerrel, valamint a kapcsolódó kutatási és innovációs tevékenységekkel kapcsolatos fejleményeket (különösen, de nem kizárólagosan a Shift2Rail közös vállalkozást), mozgásteret hagyva az innovatív megoldásoknak, valamint beépítve e megoldásokat, ha elérik az Ügynökség által meghatározott megfelelő kidolgozottsági szintet.

(9) Az uniós vasúthálózatok 1 520 mm-es nyomtávjának és az e hálózatokon üzemeltetett járművek műszaki koherenciája tekintetében az adott ÁME-knek figyelembe kell venniük a harmadik országok vasúthálózatainak 1 520 mm-es nyomtávja tekintetében alkalmazandó műszaki követelmények alakulását is.

(10) Az ÁME-k előmozdításának és Unión kívüli lehetséges elfogadásának elősegítése, valamint a harmadik országok hálózatai és az Unió közötti összeegyeztethetőség megkönnyítése érdekében az ÁME-k önkéntesen vállalt rendelkezéseket is tartalmazhatnak, amelyek figyelembe veszik a más földrajzi területekkel közös – például a nehéz szerelvények nagyobb tengelyterhelésével kapcsolatos – követelményeket.

(11) Annak érdekében, hogy az ÁME-k lépést tudjanak tartani a szabványok és más műszaki dokumentumok változásaival, oly módon kell az e dokumentumokra való hivatkozásokat magukban foglalniuk, hogy lehetővé váljon azok időben történő frissítése, egyúttal biztosítva legyenek a szabványok vagy a szabványok verziói között szükséges átmenetek.

(12) Az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (3) bekezdésének f) pontja értelmében a legtöbb ÁME az alkalmazásával kapcsolatos stratégiát meghatározó rendelkezést tartalmaz annak érdekében, hogy lehetővé váljon a fokozatos átmenet az aktuális helyzet és az adott ÁME-nek való megfelelőséget biztosító helyzet között. E rendelkezések konkrét alkalmazása tekintetében azonban bizonytalanság tapasztalható a vasúti ágazatban. Az ÁME-k alkalmazására vonatkozó stratégiákat ezért felül kell vizsgálni és – amennyire lehetséges, valamint az egyes ÁME-k jellegének függvényében – le kell egyszerűsíteni és következetessé kell tenni a különböző ÁME-kben, különös tekintettel a járművekre vonatkozó ÁME-kre. Fontolóra kell venni továbbá annak lehetőségét, hogy az átmeneti időszakban az adott ÁME-t és annak korábbi verzióját vegyesen alkalmazzák. Továbbá az ÁME-kben meg kell határozni és az ÁME-k között koherenssé kell tenni a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre és az alrendszerre vonatkozó tanúsítványok érvényességi idejét is.

(13) Az (EU) 2016/797 irányelv 4. cikke (3) bekezdésének h) pontja szerint az ÁME-k a meglévő alrendszerekre és járművekre vonatkozó, különösen azok korszerűsítésével és felújításával kapcsolatos rendelkezéseket is tartalmazhatnak. E rendelkezések a már kiadott engedélyek esetében jogbizonytalansághoz vezethetnek, ezért különös figyelmet kell fordítani az előzetes költség-haszon elemzésére, valamint az olyan módosítási munkálatok meghatározására, amelyek új engedély iránti kérelmet tesznek szükségessé.

(14) A járművek forgalomba hozatalával és üzembe helyezésével kapcsolatos folyamatok hatékonyságának biztosítása érdekében az ÁME-knek biztosítaniuk kell az egyértelműséget a tekintetben, hogy egy adott jármű mely paramétereit kell ellenőrizni az (EU) 2016/797 irányelv 21. és 24. cikke szerint folytatott engedélyezési eljárások részeként, illetve mely paramétereket kell ellenőrizni a vasúti társaságoknak a jármű forgalombahozatali engedélyének kiadását követően és a jármű első használatát megelőzően a járművek és az általuk használt útvonalak közötti összeegyeztethetőség biztosítása érdekében. Az ÁME-knek azokat az eljárásokat is egyértelműsíteniük kell, amelyeket a vasúti társaságoknak a teljes vonatok közötti összeegyeztethetőség biztosítása érdekében kell betartaniuk, ideértve a kombinált szállítási egységeket, azon útvonalakat, amelyeken használni fogják őket, valamint – amennyire lehetséges – a pályahálózat-működtetők által megadott információkat és azokat a feltételeket, amelyek alapján a vasúti társaságok hálózati hozzáférést kaphatnak a próbaüzemek végrehajtásához.

(15) Az (EU) 2016/797 irányelv 5. cikke (2) bekezdésének az alapvető paraméterek és az alrendszerek közötti kapcsolódási pontok meghatározásáról szóló a) pontja szerinti követelményeken kívül az ÁME-knek az alapvető paraméterek és az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében meghatározott alapvető követelmények közötti kapcsolódásokat felsoroló táblázatait is frissíteni kell a valamennyi ÁME közötti koherens megközelítés biztosítása érdekében.

(16) A karbantartás keretében történő pótlás egyszerű megvalósításának biztosítása, valamint a méretgazdaságosság lehetővé tétele, illetve a karbantartási költségek és az elavulás csökkentése érdekében javítani kell a vasúti rendszer modularitását. Ebből a célból a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tévő rendszerelemeket felül kell vizsgálni és – adott esetben – növelni kell számukat, ösztönözve ezzel a kész kereskedelmi termékek és alkatrészek használatát, és kihasználva a szabványosítás kínálta előnyöket.

(17) A megfelelőség-értékeléssel foglalkozó szervezetek értesítése jelentős adminisztrációs terhet ró a tagállamokra és a Bizottságra. A hatékonyság növelése és a késedelmek csökkentése érdekében a további értesítésekkel kapcsolatban egyszerűsített eljárásra kell javaslatot tenni, ha valamely ÁME egy korábbi verziójáról már értesített,

megfelelőség-értékeléssel foglalkozó szervezet szaktudására már nincs, vagy csak korlátozott mértékben van igény. A bizonytalanság elkerülése érdekében valamennyi ÁME-nek meg kell határoznia, hogy a teljes értesítési eljárás szerint kell-e eljárni, vagy az értesítés automatikusan kiterjeszthető-e a módosított ÁME-re, illetve lehet-e egyszerűsített eljárást alkalmazni, és ha igen, milyen feltételekkel.

(18) mivel egyes esetekben a szerepek és a felelősségi körök kérelmezők és értesített szervezetek közötti elosztása nem elég pontos, ami a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé rendszerelemek és alrendszerek megfelelőségének értékelése során zavarhoz, illetve az eljárások eltérő értelmezéséhez és végrehajtásához vezet, felül kell vizsgálni ezen eljárásokat, a Bizottságnak pedig ezzel párhuzamosan végrehajtási jogi aktusokat kell elfogadnia, felülvizsgálva a megfelelőség-értékelés ad hoc moduljait az (EU) 2016/797 irányelv 24. cikkének (6) bekezdésével összhangban. Ezenkívül szükséges az egyes kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és alrendszerek tekintetében engedélyezett modulok felülvizsgálata és – amennyiben lehetséges – észszerűsítése a folyamat hatékonyságának javítása és a felesleges költségek elkerülése érdekében.

(19) A biztonsággal kapcsolatos kérdések lehetséges megoldásainak vizsgálata során valamennyi lehetséges okot figyelembe kell venni, ideértve – amennyiben lehetséges – az olyan, biztonságot érintő eseményekkel kapcsolatos kérdéseket, mint az utasok biztonsága egy robbanást követően.

(20) A vasúti digitalizálás gerincét az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (a továbbiakban: ERTMS), a személyszállítási szolgáltatásokhoz használt telematikai alkalmazások és az árufuvarozási szolgáltatásokhoz használt telematikai alkalmazások képezik. Éppen ezért a vasúti ágazat digitalizálásának támogatása érdekében a megfelelő ÁME-ket – szükség esetén – módosítani kell.

(21) Számos ÁME esetében vannak azonban még nyitott kérdések. Ezek a nyitott kérdések olyan elemek, amelyek alapvető követelményekhez kapcsolódnak, ezért szükség van az összehangolásukra, a szóban forgó ÁME-k azonban még nem fedték le őket. Ezért a nemzeti szabályok számának csökkentése érdekében foglalkozni kell ezekkel a nyitott kérdésekkel, mégpedig a teljes mértékű kölcsönös átjárhatóság elérése és az egységes piac működéséhez való hozzájárulás céljából.

(22) Az (EU) 2016/797 irányelv 6. cikkének megfelelően módosítani kell az ÁME-ket, ha úgy tűnik, hogy hiányosságok állnak fenn velük kapcsolatban.

(23) Az 1302/2014/EU bizottsági rendeletet ([1]) (a mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME) és a 321/2013/EU bizottsági rendeletet ([2]) (a teherkocsikra vonatkozó ÁME) tovább kell fejleszteni a folyamatos kölcsönös átjárhatóság biztosítása érdekében a vasúti rendszer vonzerejének és hatékonyságának fokozása mellett. A legfőbb pontok, amelyekben javulásra van szükség, a következők: az 1 520 mm-es nyomtávval rendelkező vasúthálózatokra vonatkozó rendelkezések bevezetése, a személyszállító vonatok összetételét megkönnyítő opcionális rendelkezések bevezetése, ideértve a személyszállító kocsikra vonatkozó nemzetközi rendelkezésekkel (Regolamento Internazionale delle Carrozze, RIC) való visszamenőleges összeegyeztethetőséget, az automatikusan változtatható nyomtávú rendszereket, a személyszállító kocsik könnyű megközelíthetőségét, a teherszállítás termelékenységének növelésére irányuló – az automatikus összekapcsoló rendszerekhez hasonló – intézkedéseket, valamint a teherszállító kocsik beazonosításának összehangolását. A mozdonyvezetők védelmének fokozására irányuló intézkedéseket is meg kell vizsgálni, ideértve a mozdonyvezetők vezetési és pihenőidejét, a vezetőfülkék kialakítását és a vonatkozó követelményeket, különös tekintettel a munkahelyi egészség és biztonság, valamint az üzemi biztonság kérdésére, ideértve a vezetőfülkében lévő zajszint kérdését is.

(24) A veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozásáról szóló szabályzatot (a továbbiakban: RID) ([3]) a 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([4]) hozta létre az Európai Unió területén. A RID szakértői bizottsága 2013-ban olyan rendelkezést vezetett be a RID szabályzatba, amely lehetővé teszi, hogy – önkéntes alapon – kisiklásérzékelő eszközöket szereljenek a teherkocsikra. A RID bizottsága által létrehozott munkacsoport a szóban forgó eszközökkel kapcsolatos költségekre és előnyökre vonatkozó számos tanulmány alapján azt javasolta, hogy a Bizottság vizsgálja felül valamennyi vonatkozó ÁME-t annak érdekében, hogy azokban foglalt műszaki követelmények, üzemeltetési szempontok és megfelelőség-értékelési eljárások kiterjedjenek a kisiklásérzékelő funkcióra is ([5]). A rendelkezéseket a járművek és az infrastruktúra oldaláról is meg kell vizsgálni annak érdekében, hogy kisiklás esetén a lehető legkisebb legyen a személyek és a környezet biztonságát érintő hatás, figyelembe véve az adott személyek szerepét és feladatát. Különösen a vasúti pályák szélén kiálló – vasúti jelzőkhöz hasonló – tárgyakkal történő érintkezést kell elkerülni vagy más kockázatcsökkentő intézkedéseket elfogadni, mivel ezek baleset esetén átszúrhatják a veszélyes árukat szállító tartályokat.

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

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

([3]) Az 1999. június 3-án Vilniusban kötött Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosított C. függeléke.

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.) a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.).

([5]) A RID szakértői bizottságának a kisiklásérzékeléssel foglalkozó munkacsoportja 5. üléséről készült jelentés II. melléklete (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Berne, 2016. április 19–20.).

(25) Az 1304/2014/EU bizottsági rendelet ([1]) (a zajszintre vonatkozó ÁME) tekintetében a szakértők általában véve egyetértenek abban, hogy a vasúti zaj csökkentésének az egyik leghatékonyabb módja az, ha utólagosan kompozit féktuskókkal szerelik fel a meglévő teherkocsikat. Ez a műszaki megoldás akár 10 dB-lel is csökkenti a vasúti zaj szintjét, ami az emberi fül számára hallható zaj 50 %-os csökkenésének felel meg. Ennek megfelelően a vasúti szállítással járó zaj csökkentése érdekében a meglévő teherkocsikat utólagosan kompozit féktuskókkal kell felszerelni, vagy más megfelelő megoldásokat kell elfogadni. Ezeket a megoldásokat fokozatosan, becsült költségeik és hasznuk figyelembevételével érdemes bevezetni.

(26) A teherkocsikra vonatkozó ÁME felülvizsgálatából származó ellentmondások kiigazítása érdekében a zajszintre vonatkozó ÁME-nek tartalmaznia kell egy, a kompozit féktuskókkal kapcsolatos zajtesztet a vasúti áruszállítással járó zaj kezelése érdekében, ideértve szükség szerint a pálya menti ellenőrzéseket, vagy – amennyiben lehetséges – a kompozit féktuskók akusztikai vizsgálata során motorfékpadon végzett vizsgálatot.

(27) Az ERTMS törzshálózati folyosók tekintetében alkalmazandó európai megvalósítási tervét ([2]) 2017. január 5-én fogadták el, a TEN-T iránymutatások 47. cikkével összhangban. Az (EU) 2016/919 bizottsági rendeletet ([3]) (az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME) ki kell igazítani az ERTMS-nek az uniós vasúti hálózaton keresztül történő koherens megvalósítása érdekében, figyelembe véve az ERTMS európai megvalósítási tervét.

(28) Az Ügynökség és az ágazat által 2015. december 18-án elfogadott, az ERTMS-sel kapcsolatos hosszú távú kilátásokra vonatkozó jelentés ([4]) meghatározza az ERTMS üzleti lehetőségeinek támogatásához alapvető fontosságú technológiai elemeket. Ezen elemek közé tartoznak többek között a következők: az automatikus vonatüzemeltetés 3. szintje, a fékezési görbe optimalizálása, az új generációs telekommunikációs rendszer és a műholdas helymeghatározás. Az ETCS és a GSMR előírásainak figyelembe kell venniük ezeket az elemeket és adott esetben – az ERTMS szükséges stabilitásának a figyelembevétele mellett – módosítani kell az előírásokat. A más ÁME-kre gyakorolt hatást is figyelembe kell venni.

(29) Az összekapcsolt mozdonyok és a többrészes egységek fokozottabb használata tekintetében az 1301/2014/EU bizottsági rendeletet ([5]) (az energia alrendszerre vonatkozó ÁME) felül kell vizsgálni a követelmények tekintetében a több felsővezetékkel érintkező áramszedő ilyen járművek használatából eredő egyidejű üzemeltetése esetén. A kapcsolódó üzemeltetési kérdéseket is meg kell vizsgálni. Az energia alrendszerre vonatkozó ÁME-nek és más ÁME-knek tartalmazniuk kell adott esetben olyan rendelkezéseket is, amelyek célja a folyamatos kölcsönös átjárhatóság biztosítása az érintett alrendszerek energia-hatékonyságának javítása mellett.

(30) Az 1299/2014/EU bizottsági rendeletnek ([6]) (az infrastruktúrára vonatkozó ÁME) tartalmaznia kell a folyamatos kölcsönös átjárhatóság biztosítására irányuló rendelkezéseket is, amelyek egyúttal lehetővé teszik az infrastruktúra-karbantartási költségek csökkentését többek között időalapú karbantartás, érzékelők és az állapot megfigyelését szolgáló technológiák használatán keresztül.

(31) Az 1300/2014/EU bizottsági rendeletnek ([7]) az eszközleltárról szóló 7. cikke (3) bekezdésével és a nemzeti végrehajtási tervekről szóló 8. cikke (5) és (7) bekezdésével összhangban módosítani kell az 1300/2014/EU rendeletet (a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME), hogy tartalmazza az akadálymentesség korlátainak meghatározását és kiküszöbölését, valamint az akadálymentesség javulásának a nyomon követése terén elért legutóbbi fejleményeket. A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME végrehajtásának előmozdítására irányuló közös európai prioritásokat szintén meg lehet határozni a nemzeti végrehajtási tervek alapján. Ennek magában kell foglalnia az olyan állandó strukturális megoldások felülvizsgálatát is, amelyekre a személyszállító kocsikban szükség lehet a csökkent mozgásképességű személyek különleges szolgáltatásokhoz való egyenlő hozzáférésének biztosításához, ideértve különösen az étkezőkocsik megközelítését.

(32) A 2012/757/EU bizottsági határozatot ([8]) (a forgalomüzemeltetéssel és -irányítással foglalkozó ÁME) rendszeresen ellenőrizni kell és – indokolt esetben – felül kell vizsgálni annak biztosítása érdekében, hogy folyamatosan időszerű legyen, valamint hogy biztosítsa az üzemeltetési követelmények optimális összehangolását, biztonságát és kölcsönös átjárhatóságát a vasúti társaságok és pályahálózat-működtetők közötti kapcsolódási pontok szintjén, különösen a határokon átnyúló üzemelések tekintetében. Az ÁME-nek figyelembe kell továbbá vennie i. az ERTMS – (28) preambulumbekezdésben említett – üzleti lehetőségeinek támogatásához szükséges ERTMS

([1]) A Bizottság 1304/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a „járművek – zaj” alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról, a 2008/232/EK határozat módosításáról és a 2011/229/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 356., 2014.12.12., 421. o.).

([2]) A Bizottság (EU) 2017/6 végrehajtási rendelete (2017. január 5.) az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer európai megvalósítási tervéről (HL L 3., 2017.1.6., 6. o.).

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

([4]) Európai Vasúti Ügynökség, ERA-REP-150, 2015. december 18.

([5]) A Bizottság 1301/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének „energia” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 179. o.).

([6]) A Bizottság 1299/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszerének infrastruktúra alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 1. o.).

([7]) A Bizottság 1300/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az uniós vasúti rendszernek a fogyatékossággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 110. o.).

([8]) A Bizottság 2012/757/EU határozata (2012. november 14.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2007/756/EK határozat módosításáról (HL L 345., 2012.12.15., 1. o.).

technológiai elemekkel kapcsolatos fejleményeket; ii. a biztonsági kultúrával és emberi tényezőkkel kapcsolatos fejleményeket; valamint iii. a vonatok és útvonalak összeegyeztethetőségével kapcsolatos fejleményeket.

(33) Ezenkívül – az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) 36. cikke alapján – a Bizottság a biztonság szempontjából kritikus feladatokat végző teljes személyzet számára szükséges készségek és képesítések meghatározásával kapcsolatos ajánlások kiadására, valamint azoknak a forgalomüzemeltetéssel és -irányítással foglalkozó ÁME-be és más vonatkozó jogszabályokba való beépítésére kéri majd az Ügynökséget. Szükséges, hogy ezen ajánlások ne pusztán a mozdonyvezetőkre terjedjenek ki, hanem más, a vonaton szolgálatot teljesítő és a biztonsággal kapcsolatos, szakképzést igénylő feladatokat ellátó munkavállalókra, valamint azokra is, akik a vasúti rendszer üzemeltetésében és karbantartásában vesznek részt.

(34) Miután a tűz kockázatával járó események kezelése tekintetében tűzoltó pontokkal kapcsolatos követelményeket vezettek be az 1303/2014/EU bizottsági rendeletbe ([2]) (a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME), és miután visszajelzések érkeztek az ágazattól, a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME üzemeltetéssel kapcsolatos követelményeit felül kell vizsgálni az evakuálási képesség értékelésének összehangolása tekintetében, például két oldalirányú vagy függőleges irányú vészkijárat távolsága vonatkozásában. Értékelni kell továbbá azt is, hogy van-e szükség olyan rendelkezésekre, amelyek célja egyfelől a vonaton szolgálatot teljesítő személyzet tagjai, másfelől a pályahálózat-működtető és a segélynyújtó szolgáltatások közötti kommunikáció biztosítása, illetve, hogy a kapcsolódó rendelkezéseket be kell-e építeni.

(35) Az 1305/2014/EU bizottsági rendeletnek ([3]) (a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME) tartalmaznia kell a vasúti – kombinált vagy multimodális – teherkocsik cseréjét, valamint az árufuvarozási folyosók és az eseménybejelentés fejlesztését előmozdító információkat, figyelembe véve az egyéb érintett eszközökkel való kapcsolódásokat is. Tartalmaznia kell továbbá a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME műszaki alapkövetelményei korszerűsítésével kapcsolatos eljárásnak az 1305/2014/EU rendelet mellékletének 7.2. pontjában említett, a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-vel kapcsolatos változáskezelési eljárással összhangban lévő egyszerűsítését. Ezenkívül vizsgálatot kell folytatni a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME adatainak a biztonsággal kapcsolatos alkalmazásokkal történő megosztása lehetőségéről, például a veszélyes áruk vagy kivételes rakományok tekintetében. Az ÁME-t a tekintetben is módosítani kell, hogy az Ügynökség értékelhesse az európai vasúti ágazat által alkalmazott informatikai eszközöknek az ÁME követelményei szerinti megfelelőségét. Mindemellett az 1305/2014/EU rendelet mellékletének 2.3.2. pontja, amely alapján a vezető vasúti társaságoknak szerződéses megállapodások keretében kell az érdekelt felek számára információkat nyújtaniuk, korlátozhatja a vasúti rendszerek digitalizálását, éppen ezért ezt is felül kell vizsgálni.

(36) A 454/2011/EU bizottsági rendeletet ([4]) (személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME) felül kell vizsgálni a digitális jegyek használatának további előmozdítása érdekében, ideértve a résztvevők közötti kifizetések ellenőrzését és rendezését, különösen az iparági ösztönzésű „Full Service Model” (teljeskörű szolgáltatási modell) kezdeményezés kidolgozásának tekintetében. Az ÁME-nek figyelembe kell vennie a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME módosításait, valamint a személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME-vel kapcsolatban létrehozott változáskezelési eljárásban szereplő, változtatás iránti megfelelő kérelmeket is. A központosított adatstruktúrák kezelésével kapcsolatos feladatok megosztását szintén felül kell vizsgálni, figyelembe véve az Ügynökség mint rendszerfelügyeleti hatóság, valamint a személyszállítási telematikai alkalmazások irányításával kapcsolatos dokumentumban ([5]) meghatározott és az ágazat által a személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME végrehajtásának meggyorsítása érdekében létrehozott irányító testület új feladatai és felelősségi köreit. Elő kell mozdítani a közös menetjegyrendszer és a multimodális utazási információs rendszerek létrehozását is, különösen a vonatkozó vasúti utazási adatoknak a multimodális értékláncon keresztüli hozzáférése és az érdekelt felekkel történő megosztása révén. Ezenkívül a személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME-nek törekednie kell az integrált mobilitási szolgáltatások létrehozásának előmozdítására. Az ÁME-t a tekintetben is módosítani kell, hogy az Ügynökség értékelhesse az európai vasúti ágazat által alkalmazott informatikai eszközöknek az ÁME követelményei szerinti megfelelőségét,

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/796 rendelete (2016. május 11.) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 138., 2016.5.26., 1. o.).

([2]) A Bizottság 1303/2014/EU rendelete (2014. november 18.) az Európai Unió vasúti rendszeréhez tartozó vasúti alagutak biztonságára vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról (HL L 356., 2014.12.12., 394. o.).

([3]) A Bizottság 1305/2014/EU rendelete (2014. december 11.) az Európai Unió vasúti rendszerének a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai elnevezésű alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 62/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 356., 2014.12.12., 438. o.).

([4]) A Bizottság 454/2011/EU rendelete (2011. május 5.) a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 123., 2011.5.12., 11. o.).

([5]) A személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME V. mellékletében hivatkozott B.61. sz. dokumentum.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Tárgy és hatály

E határozat azokat a konkrét célkitűzéseket határozza meg, amelyek alapján az új átjárhatósági műszaki előírásokat (a továbbiakban: ÁME-k) ki kell dolgozni, illetve amelyek alapján a meglévő ÁME-ket módosítani kell.

2. cikk

Az Ügynökség feladatai

Az ÁME-k és azok módosításainak kidolgozása során a Bizottság – az (EU) 2016/797 irányelv 5. cikke (2) bekezdésének megfelelően – az Ügynökséget az e határozat 3–14. cikkében meghatározott konkrét célkitűzések betartására kéri.

Az első albekezdésben említett konkrét célkitűzésekkel kapcsolatos becsült költségek és előnyök felmérését követően az Ügynökség ajánlásokat fogalmaz meg a Bizottság felé.

3. cikk

Konkrét közös célkitűzések

(1) Az ÁME-k hatálya a teljes uniós vasúti rendszerre kiterjed, mégpedig a duplikációk elkerülése mellett, az alrendszerek, alapvető követelmények és az ÁME-k közötti közvetlenebb kapcsolat biztosításával, valamint az ÁME-k alkalmazására vonatkozó stratégiák koherens meghatározásának lehetővé tételével.

Ebből a célból ki kell dolgozni a különböző forgatókönyveket és az azokhoz kapcsolódó hatásvizsgálatokat.

(2) Valamennyi ÁME földrajzi és műszaki hatályát az (EU) 2016/797 irányelv 1. cikkének (3)–(5) bekezdésében meghatározott követelmények figyelembevétele érdekében felül kell vizsgálni.

(3) Az ÁME-ket adott esetben a szabályalapú és a kockázatalapú megközelítés közötti megfelelő egyensúly biztosítása érdekében is felül kell vizsgálni.

(4) Az alapvető paraméterek és az alkalmazandó alapkövetelmények közötti kapcsolatot valamennyi ÁME tekintetében felül kell vizsgálni, ahogy a többi alrendszerrel való kapcsolódási pontokat is.

(5) Az ÁME-knek – adott esetben – olyan rendelkezéseket kell tartalmazniuk, amelyek

a) figyelembe veszik az ÁME-kre gyakorolt lehetséges hatásokat, a más ÁME-kkel való kapcsolódási pontokat, valamint a meglévő vonatkozó stratégiákat, szakpolitikákat és uniós jogszabályokat, és biztosítják közöttük az összhangot. Az ÁME-knek – amikor csak lehetséges – meg kell őrizniük az átjárhatóság műszaki korlátainak megszüntetésére irányuló hatályban lévő rendelkezéseket;

b) figyelembe veszik az uniós vasúti rendszerrel, a kapcsolódó kutatási és innovációs tevékenységekkel kapcsolatos fejleményeket, és a megfelelő kidolgozottsági szint elérését követően be is építik azokat;

c) megválaszolják a fennmaradt nyitott kérdéseket;

d) figyelembe veszik a harmadik országok vasúthálózatának 1 520 mm-es nyomtávjára vonatkozó műszaki követelmények alakulását;

e) az (EU) 2016/797 irányelvben felsoroltakon kívül összehangolják a különböző ÁME-k meghatározásait;

f) a folyamatosan változó szabványokra és más műszaki dokumentumokra való hivatkozásokat oly módon építik be, hogy lehetővé váljon időben történő módosításuk;

g) felülvizsgálják a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek számát, és – szükség szerint – növelik azt;

h) jelzik, hogy az ÁME egy korábbi verziója alapján már értesített megfelelőségértékelő szervezetet újra kell-e értesíteni, és hogy lehet-e egyszerűsített értesítési eljárást alkalmazni. Valamennyi esetben meg kell határozni az alkalmazandó vonatkozó feltételeket;

i) figyelembe veszik az ágazati bevált gyakorlatokat és felülvizsgálják az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és alrendszerek megfelelőség-értékelési eljárásaiban előírt modulokat;

j) csökkentik a kisiklás kockázatát, valamint kisiklás esetén az emberekre és a környezetre gyakorolt biztonsági hatást;

k) a biztonsággal kapcsolatos kérdések lehetséges megoldásainak vizsgálata során e kérdések valamennyi lehetséges okát figyelembe veszik, ideértve – amennyiben lehetséges – a biztonságot érintő eseményekkel összefüggő kérdéseket, a biztonság vagy a kölcsönös átjárhatóság veszélyeztetése nélkül;

l) javítják az érintett alrendszerek energiahatékonyságát.

(6) Az információs és kommunikációs rendszerekkel kapcsolatos ÁME-k figyelembe veszik a nyílt forráskódú és nyílt adatarchitektúrával kapcsolatos követelményeket.

(7) Egyértelművé kell tenni az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és alrendszerek megfelelőség-értékelésével kapcsolatos modulok alkalmazását, ideértve az ÁME-k vonatkozó fejezetei tartalmának, valamint annak a lehetséges felülvizsgálatát, hogy szükség van-e új vagy módosított ad-hoc modulokra vagy a 768/2008/EK európai parlamenti és tanácsi határozat ([1]) II. mellékletében meghatározott standard modulok felé való elmozdulásra. Ebből a célból a következők meghatározására irányuló vizsgálatot kell folytatni:

i. a megfelelőség-értékelési eljárásokban részt vevő érdekelt felek szerepei és felelősségei;

ii. a hatály kiterjesztése a bejelentett nemzeti műszaki szabályokra vonatkozó megfelelőség-értékelési eljárásokra;

iii. a ii. pontban említett eljárások elemei, ideértve a műszaki dokumentáció tartalmát, valamint az értékelési fázisok sorrendjének megállapítását;

iv. az ellenőrzési tanúsítványok sablonjai és érvényességi idejük a vonatkozó ÁME vagy a nemzeti szabályok szerinti tanúsítás esetén;

v. azok a feltételek, amelyek mentén az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek tanúsítását a hatályon kívül helyezett ÁME-k szerint el lehet végezni;

vi. a felügyeleti eljárás és a megújítási ellenőrzések elemei, amennyiben minőségirányítási rendszeren vagy rendszereken alapuló értékelési eljárás alkalmazandó, ideértve azokat a feltételeket is, amelyek szerint a kérelmező telephelyein tett váratlan látogatásokat intézni kell.

4. cikk

A mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME tekintetében alkalmazandó konkrét célkitűzések

(1) Felül kell vizsgálni az 1302/2014/EU rendelet (a mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME) automatikusan változtatható nyomtávú rendszerekkel kapcsolatos rendelkezéseit, többek között a műszaki előírások és a megfelelőség-értékelési eljárások tekintetében is.

(2) Szükség esetén a személyszállító kocsik utasok általi megközelítését előmozdító rendelkezéseket is be kell építeni a mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME-be, figyelembe véve az infrastruktúrával való kapcsolódási pontokat.

(3) A mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek opcionális modalitásokat kell tartalmaznia:

a) a járművek nagy felhasználási területen való engedélyezésének megkönnyítésére; és

b) a személyszállító vonatok összeállításának megkönnyítésére, ideértve a személyszállító kocsikra vonatkozó nemzetközi rendelkezésekkel (Regolamento Internazionale delle Carrozze, RIC) való visszamenőleges összeegyeztethetőséget.

(4) A mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek – adott esetben – tartalmaznia kell a mozdonyvezetők fokozott védelmére irányuló követelményeket is, mind a munkahelyi egészség és biztonság, mind pedig az üzemi biztonság tekintetében. Meg kell határozni a mozdonyvezetők vezetési és a pihenőidejének ellenőrzését szolgáló eszközökkel kapcsolatos előírásokat.

(5) A mozdonyokra és személyszállító vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek figyelembe kell vennie a mobil alrendszerek forgalombahozatali eljárását érintő változásokat az (EU) 2016/797 irányelv 20–26. cikkében foglaltak szerint, ideértve a szóban forgó irányelv 4. cikke (3) bekezdésének i) pontjában és 23. cikkében említett engedélyezett járművek első használatát megelőző ellenőrzéseket is.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 768/2008/EK határozata (2008. július 9.) a termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről (HL L 218., 2008.8.13., 82. o.).

5. cikk

A teherkocsikra vonatkozó ÁME tekintetében alkalmazandó konkrét célkitűzések

(1) Az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (16) bekezdésének sérelme nélkül a 321/2013/EU rendeletnek (a teherkocsikra vonatkozó ÁME) fel kell sorolnia az engedélyezendő és az Unió vasúti hálózatain üzemeltetendő, 1 520 mm nyomtávval rendelkező járműveket.

(2) Felül kell vizsgálni a teherkocsikra vonatkozó ÁME automatikusan változtatható nyomtávú rendszerekkel kapcsolatos rendelkezéseit, többek között a műszaki előírások és a megfelelőség-értékelési eljárások tekintetében.

(3) A teherkocsikra vonatkozó ÁME-nek tartalmaznia kell olyan rendelkezéseket, amelyek célja a rugalmasság és a hatékonyság növelése a vonatok összeállítása és az intermodális áruszállítás fejlesztése terén. Szükség esetén az automatikus kapcsolásra vonatkozó rendelkezéseket is be kell építeni az ÁME-be.

(4) A teherkocsikra vonatkozó ÁME-nek biztosítania kell a következetességet, valamint azt, hogy ne legyenek átfedések a veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozásáról szóló szabályzattal (RID) a járművekre alkalmazandó műszaki előírások tekintetében. Meg kell vizsgálni a kisiklásérzékelő funkció beépítését a műszaki követelmények, az üzemeltetési szempontok és a megfelelőség-értékelési eljárások tekintetében.

(5) A teherkocsikra vonatkozó ÁME-nek tartalmaznia kell olyan előírásokat, amelyek célja a teherszállító kocsik beazonosításának javítása. Szükség esetén vezeték nélküli technológiák használatát és az ezekre vonatkozó szabványokat is be kell építeni az ÁME-be.

(6) A teherkocsikra vonatkozó ÁME-nek figyelembe kell vennie a mobil alrendszerek forgalombahozatali eljárását érintő változásokat az (EU) 2016/797 irányelv 20–26. cikkében foglaltak szerint, ideértve az ezen irányelv 4. cikke (3) bekezdésének i) pontjában és 23. cikkében említett engedélyezett járművek első használatát megelőző ellenőrzéseket is.

6. cikk

A zajszintre vonatkozó ÁME tekintetében alkalmazandó konkrét célkitűzések

(1) Az 1304/2014/EU rendeletnek (a zajszintre vonatkozó ÁME) tartalmaznia kell olyan rendelkezéseket, amelyek célja a vasúti szállítással járó zaj hatékony kezelése a meglévő teherkocsik kompozit féktuskókkal való utólagos felszerelése vagy egyéb megoldások révén.

(2) A kompozit féktuskók akusztikai teljesítményének ellenőrzésére irányuló eljárást is be kell építeni a zajszintre vonatkozó ÁME-be. Lehetővé kell tenni a 321/2013/EU rendelet G. függelékében említett kompozit féktuskók használatát. Adott esetben további vizsgálatra lehet szükség akár pálya menti ellenőrzés, akár a kompozit féktuskók akusztikai vizsgálata során motorfékpadon végzett vizsgálat keretében.

7. cikk

Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME tekintetében alkalmazandó konkrét célkitűzések

(1) Felül kell vizsgálni az (EU) 2016/919 rendeletet (az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME) a műszaki alapkövetelmények korszerűsítésével kapcsolatos eljárás egyszerűsítése érdekében, összhangban az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-vel kapcsolatos változáskezelési eljárásban szereplő változtatás iránti kérelmekkel.

(2) Felül kell vizsgálni az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-t az ERTMS-nek az uniós vasúti hálózaton történő koherens alkalmazása érdekében. A költséghatékony alkalmazás érdekében egyszerű, vonaton kiépített architektúrára és kevesebb szoftververzióra van szükség.

(3) Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-nek módosítania kell az ETCS- és GSMR-előírásokat az új projektekkel és korábbi beruházásokkal kapcsolatos költség-haszon elemzés figyelembevétele mellett. Az ÁME-nek – az ERTMS-sel kapcsolatos hosszú távú kilátásokra vonatkozó jelentésben meghatározott technológiai elemek kezelése érdekében – tartalmaznia kell mind műszaki, mind áttérési szabályozási keretet.

(4) Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-nek ki kell dolgoznia egy eljárást a hibák gyors kijavítására a pálya menti és a vonaton lévő alrendszerek közötti összeegyeztethetőség figyelembevétele mellett. Ezen eljárásnak tartalmaznia kell olyan korrekciós intézkedéseket, amelyek biztosítják az ERTMS végrehajtásának összeegyeztethetőségét anélkül, hogy veszélyeztetnék az ERTMS stabilitását. Adott esetben olyan további intézkedéseket is tartalmaznia kell az ÁME-nek, amelyek célja a pálya menti és a vonaton lévő alrendszerek közötti műszaki összeegyeztethetőség biztosítása.

(5) Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-nek lehetővé kell tennie olyan technológiák átvitelét, amelyeket a pálya menti és a vonaton lévő alrendszerek is használni tudnak, kezdve a GSMR-től egészen az új generációs kommunikációs rendszerekig, figyelembe véve a vasút-specifikus és az általános telekommunikációs szabványok közötti egyensúlyt.

8. cikk

Az energia alrendszerre vonatkozó ÁME tekintetében alkalmazandó konkrét célkitűzések

Felül kell vizsgálni az 1301/2014/EU rendeletet (az energia alrendszerre vonatkozó ÁME) a több felsővezetékkel érintkező áramszedő kapcsolt mozdonyok és több egység használatából eredő egyidejű üzemeltetése vonatkozásában alkalmazandó műszaki követelmények tekintetében. Szükség esetén a kapcsolódó üzemeltetési kérdéseket is be kell építeni az ÁME-be.

9. cikk

Az infrastruktúrára vonatkozó ÁME tekintetében alkalmazandó konkrét célkitűzések

(1) Az 1299/2014/EU rendeletbe (az infrastruktúrára vonatkozó ÁME) olyan rendelkezéseket kell foglalni, amelyek nemcsak az alrendszeren belüli és – adott esetben – más alrendszerekkel való folyamatos átjárhatóság biztosítására irányulnak, hanem lehetővé teszik az infrastruktúrával kapcsolatos karbantartási költségek csökkentését is, különösen időalapú karbantartás, érzékelők és az állapot figyelemmel kísérését biztosító technológiák révén.

(2) Az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-nek tartalmaznia kell automatikusan változtatható nyomtávú rendszerekkel kapcsolatos rendelkezéseket is, többek között a műszaki előírások és a megfelelőség-értékelési eljárások tekintetében.

10. cikk

A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME tekintetében alkalmazandó konkrét célkitűzések

(1) Felül kell vizsgálni az 1300/2014/EU rendeletet (mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME), mégpedig a rendelet 7. cikkében említett eszközleltárra vonatkozó követelmények meghatározása érdekében.

A vonatkozó adatok szolgáltatásáért felelős szervezetek kijelölésével kapcsolatos, és az eszközleltár tagállamok általi létrehozásának ütemtervét meghatározó rendelkezéseket is be kell vezetni az ÁME-be.

Az említett rendelkezéseknek az Ügynökség e rendelet 7. cikke (2) bekezdésében említett ajánlásain, valamint a tagállamok által létrehozott eszközleltárak végrehajtásából származó bevált gyakorlatokon kell alapulniuk.

(2) A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-nek a csökkent mozgásképességű személyek számára biztosított akadálymentesség további javítása érdekében meg kell határoznia a közös prioritásokat és kritériumokat, az 1300/2014/EU rendelet 8. cikkében említett nemzeti végrehajtási tervekben bemutatott stratégiák összehasonlító jellegű felülvizsgálata alapján.

E prioritásoknak és kritériumoknak figyelembe kell venniük a szóban forgó tervek kidolgozásából és végrehajtásából származó bevált gyakorlatokat.

(3) A mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME-nek a személyszállító vonatok biztonságos megközelíthetősége érdekében egyértelmű leírást kell adnia a kézi és elektromos irányítású kerekesszékekről, valamint az innovatív elektromos kerekesszékekre vonatkozó követelményekről.

11. cikk

A forgalomüzemeltetéssel és -irányítással foglalkozó ÁME tekintetében alkalmazandó konkrét célkitűzések

(1) A 2012/757/EU határozat (a forgalomüzemeltetéssel és -irányítással foglalkozó ÁME) üzemeltetési alapelveket és közös üzemeltetési szabályokat határoz meg a nemzeti szabályok számának csökkentése érdekében.

(2) A forgalomüzemeltetéssel és -irányítással foglalkozó ÁME-nek tartalmaznia kell olyan rendelkezéseket, amelyek célja a teljes vonatok és az azok által használandó útvonalak közötti összeegyeztethetőség biztosítása.

(3) A forgalomüzemeltetéssel és -irányítással foglalkozó ÁME-nek figyelembe kell vennie a szabványosított kommunikációs módszerek és protokollok, valamint a szabványosított adatmegosztó rendszerek kidolgozását.

(4) A forgalomüzemeltetéssel és -irányítással foglalkozó ÁME-nek figyelembe kell vennie az (EU) 2016/797 irányelv 47., 48. és 49. cikkében meghatározott nyilvántartások kidolgozását.

(5) A forgalomüzemeltetéssel és -irányítással foglalkozó ÁME-nek meg kell határoznia az üzemeltetéssel kapcsolatos nyitott kérdések hatókörét, továbbá el kell különítenie az alkalmazandó nemzeti szabályokat és az uniós jog alapján összehangolásra váró szabályokat annak érdekében, hogy – a műszaki harmonizáció optimális szintjének meghatározása mellett – lehetővé váljon egy kölcsönösen átjárható rendszer felé történő elmozdulás.

(6) A forgalomüzemeltetéssel és -irányítással foglalkozó ÁME-nek biztosítania kell a pályahálózat-működtetők és a vasúti társaságok biztonságirányítási rendszereit érintő üzemeltetési követelmények koherens összekapcsolásának kialakítását. Ennek keretében megfelelő módon figyelembe kell venni a biztonsági kultúra és az emberi tényezők szempontjait.

(7) Adott esetben a forgalomüzemeltetéssel és -irányítással foglalkozó ÁME-nek meg kell határoznia a biztonság szempontjából kritikus feladatot ellátó valamennyi személyzeti tag tekintetében szükséges – a vonatkozó jogszabályok által le nem fedett – készségeket és képesítéseket.

12. cikk

A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME tekintetében alkalmazandó konkrét célkitűzések

(1) Az 1303/2014/EU rendelet üzemeltetési követelményeit felül kell vizsgálni az evakuálási képesség értékelésének harmonizációja tekintetében, például két oldalirányú vagy függőleges irányú vészkijárat távolsága vonatkozásában.

(2) Szükség esetén egyfelől a vonaton szolgálatot teljesítő személyzet, másfelől a pályahálózat-kezelő és a segélyszolgálatok közötti kommunikációra vonatkozó rendelkezéseket is be kell építeni az ÁME-be.

13. cikk

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME tekintetében alkalmazandó konkrét célkitűzések

(1) Felül kell vizsgálni az 1305/2014/EU rendeletet (a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME) a műszaki alapkövetelmények korszerűsítésével kapcsolatos eljárás egyszerűsítése érdekében, összhangban a rendelet melléklete 7.2. pontjában említett, a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME-vel kapcsolatos változáskezelési eljárással.

(2) A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME-ben meghatározott üzenetek tartalmát és felépítését a kocsik és vonatok összeállításának cseréje vonatkozásában szintén felül kell vizsgálni és – adott esetben – egyszerűsíteni kell.

(3) Felül kell vizsgálni továbbá a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME-ben meghatározott üzenetek tartalmát és felépítését a kombinált és multimodális szállítás vonatkozásában, és – amennyiben ezek nem állnak rendelkezésre – létre kell hozni őket a logisztikai és üzemeltetési folyamatok előmozdítása érdekében.

(4) A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME-nek – adott esetben – tartalmaznia kell olyan adatokat, amelyeknek a biztonsági alkalmazásokkal való megosztása megoldható.

(5) A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME adatbázisai és a vasúti teherszállítás teljesítményének javításához használt eszközök közötti kapcsolódásokat ugyancsak felül kell vizsgálni.

(6) A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME-nek biztosítania kell, hogy az Ügynökség értékelhesse az európai vasúti ágazat által alkalmazott informatikai eszközöknek az ÁME követelményei szerinti megfelelőségét.

(7) A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME nem írhat elő olyan követelményeket a vasúti társaságok számára, amelyek akadályozhatják a vasúti rendszerek digitalizációs folyamatát.

14. cikk

A személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME tekintetében alkalmazandó konkrét célkitűzések

(1) Felül kell vizsgálni a 454/2011/EU rendeletet (a személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME) a műszaki alapkövetelmények korszerűsítésével kapcsolatos eljárás egyszerűsítése érdekében, összhangban a rendelet melléklete 7.5.2. pontjában említett, a személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME-vel kapcsolatos változáskezelési eljárással.

(2) A személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME földrajzi hatályának meg kell egyeznie a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME földrajzi hatályával.

(3) A személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME-nek – adott esetben – figyelembe kell vennie az (EU) 2016/797 irányelv III. melléklete 1.6. pontjában meghatározott „akadálymentesítésre" vonatkozó alapvető követelményt.

(4) A személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME-nek figyelembe kell vennie a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME felülvizsgálatát, különösen az eszközleltárak tekintetében, valamint – szükség esetén – az iparág által irányított „Full Service Model" (a teljeskörű szolgáltatás modellje) kezdeményezést.

(5) A személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME-nek meg kell határoznia a központosított adatstruktúrák kezelésével összefüggő feladatok megosztását az Ügynökség és az ágazat által a személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME végrehajtásának meggyorsítására létrehozott irányító testület új feladatainak és felelősségi köreinek figyelembevétele érdekében.

(6) A személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME-nek elő kell mozdítania a közös menetjegyrendszer, az integrált jegyrendszer, valamint a multimodális utazási információs és foglalási rendszerek létrehozását.

(7) A személyszállítási telematikai alkalmazásokra vonatkozó ÁME-nek biztosítania kell, hogy az Ügynökség értékelhesse az európai vasúti ágazat által alkalmazott informatikai eszközöknek az ÁME követelményei szerinti megfelelőségét.

15. cikk

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

Kelt Brüsszelben, 2017. június 8-án.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER