



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

Regionális Fejlesztési Bizottság

2013/0015(COD)

16.10.2013

VÉLEMÉNY

a Regionális Fejlesztési Bizottság részéről

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (átdolgozás) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

Előadó: Marie-Thérèse Sanchez-Schmid

PA_Legam

RÖVID INDOKOLÁS

Bevezetés:

A vasúti ágazat napjainkban számos tagállamban hanyatlóban van, miközben egyre nagyobb szükség van az árufuvarozásra és személyszállításra, a környezeti és energetikai kihívások pedig fenntartható szállítási megoldásokat kívánnak Európától. Mi áll e hanyatlás hátterében? A vonat túlságosan drága és a vasúthálózat nem kellően kiterjedt ahhoz, hogy előnybe kerüljön versenytársaival: a gépjárművekkel, a hajókkal vagy a repülőgépekkel szemben.

Az Európai Bizottság ezért 2013. január 30-án bemutatta negyedik vasúti csomagját, amelynek célja az egységes európai vasúti térség létrehozásának megvalósítása a verseny erősítése és a vasúti közlekedés költségeinek csökkentése révén.

E reformok jelentős hatást gyakorolnak a tagállamokra, a régiókra, a helyi közösségekre, a vasúti rendszer szereplőire, az utasokra és a polgárokat, és létrejön a más uniós szakpolitikák gazdasági kohézióra gyakorolt hatásainak értékeléséért felelős REGI bizottság, hogy átfogó véleményt készítsen ezekről a reformokról.

A vasúti rendszer Európai Unió belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv átdolgozásának célja a járművek és az állomány forgalomba hozatala széttagoltságának és költségeinek csökkentése. E javaslatok lehetővé teszik a vasút uniós szintű kölcsönös átjárhatóságának javítását, egyúttal továbbra is optimális biztonsági színvonalat garantálva.

Az eljárások egyszerűsítése és a műszaki harmonizáció szükséges előfeltételei egy egységes európai vasúti térség létrehozásának és az ágazat verseny előtti megnyitásának. A kölcsönös átjárhatóság egyúttal az uniós területi kohézió szempontjából nélkülözhetetlen határokon átnyúló vasúti közlekedés javításának is elengedhetetlen feltétele.

Az egyes nemzeti vasúti rendszerek valójában még ma is magukon viselik az egykori háborús Európa történelmi bélyegét. Akkoriban e rendszereket szándékosan heterogén módon alakították ki a nemzetgazdaságok és különösen a nemzeti terület külföldi fegyveres támadásokkal szembeni védelme érdekében.

Az Európai Bizottság szerint az Európai Unió belüli jelenleg több mint 11 000 nemzeti műszaki és biztonsági szabály létezik. Az Európai Vasúti Ügynökség (az Ügynökség) jelenleg normatív szerepet tölt be: feladata a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó minimumkövetelmények kidolgozása a nemzeti szabályok sokaságának csökkentése és a vonatok biztonságos és zavartalan haladásának lehetővé tétele érdekében.

A járművek üzembehelyezési engedélyét saját nemzeti területükre vonatkozóan az egyes nemzeti biztonsági hatóságok állítják ki. Az egyes hatóságok által alkalmazott jármű-engedélyezési és biztonsági tanúsítási eljárások jelentősen eltérnek. Az eljárás gyakran hosszadalmas és költséges.

A rendelkezésre álló adatok szerint az engedélyezési eljárás költségei országonként elérik a mozdonyok árának 10%-át. Ha a mozdonyokat három tagállamban használják, az összköltség körülbelül 30%-ig emelkedhet.

Az Európai Bizottság javaslatát „forradalminak” minősítették. A Bizottság meg kívánja szüntetni az „üzembe helyezés” engedélyezését, kizárólag a „forgalomba hozatal” fogalmát megtartva, és a vonatok üzembe helyezését és üzemeltetését a vasúttársaságra bízni.

További újítás: a Bizottság „normatív” tevékenységei mellett „működési” feladatkört kíván az Ügynökségre ruházni: az állomány megfelelőségét igazoló tanúsítványok összegyűjtését követően az Ügynökség állítaná ki a „forgalombahozatali engedélyeket”.

Módosításokra vonatkozó ajánlások:

Az előadó üdvözlí az Európai Bizottság javaslatait, amelyek a kérelmezők szempontjából az eljárások tényleges egyszerűsítése és a járművek tanúsításával kapcsolatos valódi európai megközelítés irányába mutatnak.

A javasolt módosítások az Ügynökség által kiállított és Európa egész területén érvényes „forgalombahozatali” engedéllyel kapcsolatosak. Ez az engedély túlbecsüli az Ügynökség kapacitását, feltételezve, hogy helyettesíteni tud 27 nemzeti biztonsági hatóságot, fel tudja dolgozni a még létező valamennyi nemzeti szabályt és el tudja végezni a szükséges ellenőrzéseket.

Ezenfelül az üzembe helyezés túlságosan nagy költségeket és felelősséget róhat a vasúttársaságokra, és visszatartó erővel bírhat az új piaci belépők számára.

A javasolt szerkezet: A módosítások nagyban támaszkodnak a Tanács június 10-i ülésén elért kompromisszumra, amely egyensúlyt teremt az európai szintű döntések és a nemzeti szakértelem között. Ennélfogva a járműengedélyezés területén az Ügynökség egyablakos rendszerré válik. A kérelmezőnek kérelmében meg kell neveznie a jármű „használati területét”. Az Ügynökség ellenőrzi az ÁME-k betartását és a „használati terület” helye szerinti nemzeti biztonsági hatóságok részére továbbítja a nemzeti szabályokkal való műszaki összeegyeztethetőség ellenőrzésére irányuló kérelmeket.

A hatóságok egy hónapon belül további igazoló dokumentumokat kérhetnek, és négy hónapon belül meg kell vizsgálniuk és értékelniük kell a dokumentációt. Az Ügynökség ezt követően a nemzeti biztonsági hatóság véleménye alapján határozatot hoz.

Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok eltérő véleménye esetén a fellebbezési tanács jár el.

További módosítások: Az előadó ezenfelül a 27 nemzeti nyilvántartás helyett európai járműnyilvántartás létrehozását javasolja. Tisztázza továbbá, hogy csak a járműveken végzett „jelentős” változtatások esetén van szükség új engedély beszerzésére. Az új ÁME költségeinek és hasznának elemzését alaposan értékelni kell.

A pótalkatrészek esetében szintén harmonizációt kell végezni az európai piac zavartalanabb működése érdekében. Végül, az ERTMS-rendszerek engedélyezéséért továbbra is az Ügynökségnek kell felelnie, csak így biztosítható ugyanis e rendszer Európa-szerte összehangolt bevezetése.

Jelentős újítás, hogy hasonló vasúti rendszerek esetén a „használati terület” új eljárás nélkül kiterjeszhető a legközelebbi határon túli vasútállomásig.

Az átállás határideje: Tekintettel az ERA és a nemzeti biztonsági hatóságok előtt álló átalakítási feladatok mértékére, javasolt az átültetés határidejét két évről három évre meghosszabbítani. Ennek ellenére két év után a Bizottságnak jelentést kell készítenie az Európai Parlament és a Tanács részére az Ügynökség által az új hatáskörei teljesítése terén elért eredményekről.

MÓDOSÍTÁSOK

A Regionális Fejlesztési Bizottság felhívja a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy jelentésébe foglalja bele a következő módosításokat:

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 1 bevezető hivatkozás

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és **különösen annak 4. cikke (2) bekezdése c) pontjára**, 91. cikke (1) bekezdésére, valamint 170. és 171. cikkére,

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Annak érdekében, hogy az Unió polgárai, a gazdasági szereplők, a regionális és helyi hatóságok teljes mértékben kihasználhassák a belső határok

Módosítás

(2) Annak érdekében, hogy az Unió polgárai, a gazdasági szereplők, a regionális és helyi hatóságok teljes mértékben kihasználhassák a belső határok

nélküli térség adta előnyöket, különösen indokolt a nemzeti vasúthálózatok összekapcsolódásának és kölcsönös átjárhatóságának, valamint az azokhoz történő hozzáférhetőségnek a javítása a műszaki szabványok összehangolása területén szükségesnek bizonyuló intézkedések végrehajtásával.

nélküli térség **és a területi kohéziós célkitűzések megvalósítása** adta előnyöket, különösen indokolt a nemzeti vasúthálózatok összekapcsolódásának és kölcsönös átjárhatóságának, valamint az azokhoz történő hozzáférhetőségnek a javítása a műszaki szabványok összehangolása területén szükségesnek bizonyuló intézkedések végrehajtásával.

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 14 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.**

Módosítás

(14) Biztonsági okokból minden egyes üzembe helyezett járművet azonosító kóddal szükséges ellátni. Ezt követően a járművet fel kell venni **az európai** járműnyilvántartásba. **A nyilvántartásnak nyilvánosan elérhetőnek kell lennie.**

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat 14 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.**

Módosítás

(14) Biztonsági okokból minden egyes üzembe helyezett járművet azonosító kóddal szükséges ellátni. Ezt követően a járművet fel kell venni **az európai** járműnyilvántartásba. **A nyilvántartásba az Európai Unión belül betekintést szükséges biztosítani.**

A nemzeti jármű nyilvántartásoknak az adatformátum tekintetében egymással összhangban kell lenniük. Ezért azokat közös üzemeltetési és műszaki előírásokkal kell szabályozni.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Ez az irányelv meghatározza az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megvalósításához szükséges feltételeket [az uniós vasúti rendszer biztonságáról szóló .../.../...] 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.

Módosítás

(1) Ez az irányelv meghatározza az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megvalósításához szükséges feltételeket [az uniós vasúti rendszer biztonságáról szóló .../.../...] 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 nyomán optimális mértékű műszaki harmonizáció valósulhat meg, ami hozzájárul a vasúti rendszer kiépítéséhez, felújításához, korszerűsítéséhez és üzemeltetéséhez szükséges berendezések és szolgáltatások uniós belső piacának fokozatos megteremtéséhez.***

Indokolás

Az irányelvben a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozóan előírányzott jelenlegi célokat (jelenleg az 1. cikk (2) bekezdésének b) pontja) fenn kell tartani, mivel ezek jelölik ki az irányelv általános irányát (optimális mértékű műszaki harmonizáció és a berendezések, szolgáltatások és üzemeltetés belső piacának fokozatos megteremtése).

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 3 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

b) hálózatok, amelyek csak helyi, városi vagy elővárosi személyszállításra szolgálnak, valamint a kizárólag ilyen hálózatokon működő vasúttársaságok.

Indokolás

A „működésében különálló” kitétel nem igazán egyértelmű. A „csak személyszállításra szolgálnak” kifejezés elegendő ahhoz, hogy egyértelműen beazonosíthatók legyenek az irányelv hatálya alá nem tartozó vasútvonalak.

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

2. „kölcönös átjárhatóság”: egy vasúti rendszer azon képessége, amely lehetővé teszi az ezeken a vonalakon előírt teljesítményt elérő vonatok biztonságos és zavartalan haladását.

Módosítás

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

Indokolás

Ez a hatályos európai jogi keretben szereplő mondat a fokozott egyértelműség érdekében továbbra is szükséges.

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 12 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

12. „korszerűsítés”: az alrendszert vagy az alrendszer egy részét módosító munkálat, amelynek eredményeképpen **módosul az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció, ha van ilyen, és** javul az alrendszer általános teljesítménye;

12. „korszerűsítés”: az alrendszert vagy az alrendszer egy részét, **egy járművet vagy a jármű egy részét** módosító **jelentős** munkálat, amelynek eredményeképpen javul az alrendszer általános teljesítménye; **valamennyi ÁME meghatározza az érintett alrendszerek vagy jármű „jelentős” módosításait;**

Indokolás

Annak érdekében, hogy módosítás esetén ne legyen szükség minden esetben új EK-hitelesítési nyilatkozatra (számos kisebb módosítás történt, amely nem feltétlenül érintette a műszaki dokumentációt), az ÁME-knek tartalmazniuk kell az új EK-hitelesítési nyilatkozatot szükségessé tevő „jelentős” feltétel magyarázatát.

Módosítás 9

**Irányelvre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 13 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

13. „felújítás”: egy alrendszernek vagy **az alrendszer** egy részének cseréjére irányuló olyan munkálatok, amelyek az alrendszer általános teljesítményét nem változtatják meg;

13. „felújítás”: egy alrendszernek vagy egy **járműnek vagy ezek egy** részének cseréjére irányuló olyan **jelentős** munkálatok, amelyek az alrendszer **vagy a jármű** általános teljesítményét nem változtatják meg; **valamennyi ÁME meghatározza az érintett alrendszerek vagy jármű „jelentős” felújításait;**

Módosítás 10

**Irányelvre irányuló javaslat
2 cikk – 1 bekezdés – 39 a pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

39a. „használati terület”: a jármű tervezett használati területe, azaz azon egy vagy több tagállamban található hálózatok vagy vonalak, illetve hálózat-

vagy vonalcsoportok, amelyeken a jármű közlekedni fog.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat 4 cikk – 4 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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;

Módosítás

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; ***ide tartozik [az Európai Vasúti Ügynökségről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről] szóló rendelet 41. cikkével összhangban szabványosítás hatálya alá vonandó vasúti pótalkatrészek meghatározása is.***

Indokolás

Valamennyi ÁME-nek tartalmaznia kell azon pótalkatrészek jegyzékét, amelyeket az Európai Vasúti Ügynökségről szóló rendelet 41. cikkére vonatkozó bizottsági javaslatnak megfelelően a vasúti berendezések belső piacának megteremtése érdekében szabványosítani kell.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat 5 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) Az egyes ÁME-k (ideértve az alapvető paramétereket is) kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során tekintettel kell lenni az összes számításba vett műszaki megoldás és a köztük levő kapcsolódási pontok becsült költségére és hasznára, hogy a leginkább életképes megoldásokat állapítsák meg és hajtsák végre. A tagállamok ebben az értékelési folyamatban az előírt adatok biztosítása

révén vesznek részt.

Indokolás

A jelenlegi irányelv e szakaszát (1. melléklet 4.2. pont) bele kell foglalni a javaslatba annak érdekében, hogy valamennyi átjárhatósági műszaki előírás esetében elvégezzék az összes számításba vett műszaki megoldás becsült költségének és hasznának értékelését és a leginkább életképes, többek között a helyi és regionális hatóságok számára előnyös megoldásokat hajtsák végre.

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat 6 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A képviseleti szervezetek hálózatának valamely tagja kérelmezőként járhat el, és a Bizottság révén kérheti valamely ÁME hiányosságainak véleményezését. A Bizottság határozatáról tájékoztatja a kérelmezőt, és elutasító döntését megindokolja.

Indokolás

Gyakran a vasúti szereplők ismerik fel először az ÁME-k hibáit, ezért lehetővé kell tenni számukra, hogy kérelmezhessék a Bizottságnál a valamely ÁME-t érintő megállapított hiányosságokra vonatkozó vélemények összegyűjtését.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat 15 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(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** a szóban forgó alrendszernek az ahhoz a rendszerhez való

(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 foglalja** a szóban forgó alrendszernek az ahhoz a rendszerhez való kapcsolódási

kapcsolódási pontjai hitelesítését, amelybe integrálják, a vonatkozó ÁME-ben rendelkezésre álló információk és a 44. és 45. cikkben meghatározott nyilvántartások alapján.

pontjai hitelesítését, amelybe integrálják, a vonatkozó ÁME-ben rendelkezésre álló információk és a 44. és 45. cikkben meghatározott nyilvántartások alapján.

Indokolás

Elengedhetetlen, hogy a jelenlegi irányelvhez hasonlóan a kapcsolódási pontok is a szöveg hatálya alá tartozzanak.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat 18 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A nemzeti biztonsági hatóság engedélyezi az adott tagállam területén található vagy ott üzemeltetett energia- és infrastruktúra-alrendszerek üzembe helyezését.

Módosítás

A nemzeti biztonsági hatóság engedélyezi az adott tagállam területén található vagy ott üzemeltetett energia- és infrastruktúra-alrendszerek üzembe helyezését. ***A pálya menti ERTMS-berendezések esetében a nemzeti biztonsági hatóság konzultációt folytat a döntéshozó szerv szerepét betöltő Európai Vasúti Ügynökséggel. Minden egyéb helyhez kötött berendezés tekintetében a nemzeti biztonsági hatóság hoz döntést.***

Indokolás

Egyértelműbb, ha közvetlenül a „pálya menti ERTMS-berendezésekre” hivatkozunk. A helyhez kötött nemzeti berendezések üzembe helyezésének engedélyezése az egyes nemzeti biztonsági hatóságok feladata. Az ERTMS-re vonatkozó összehangolt megközelítés biztosítása érdekében az Ügynökségnek engedélyeznie kell a pálya menti ERTMS-berendezéseket.

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat 20 cikk – 1 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1b) 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;

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;

d) a jármű az (1a) bekezdésben említett területi hálózattal való műszaki összeegyeztethetősége, a vonatkozó ÁME-k, a nemzeti szabályok és [a vasúti rendszer Unión belüli biztonságáról szóló] .../.../... irányelv 6. cikkében meghatározott biztonsági módszerek alapján.

Amennyiben az (1b) bekezdés b) és d) pontjában említett műszaki összeegyeztethetőséget alátámasztó dokumentációhoz vizsgálatokat kell végezni, az érintett nemzeti biztonsági hatóságok ideiglenes engedélyt állíthatnak ki a kérelmező részére, hogy a járművet a hálózaton gyakorlati ellenőrzések céljából használhassa. Az infrastruktúra kezelője a kérelmezővel konzultálva minden lehetséges módon arra törekszik, hogy ezekre a vizsgálatokra a kérelmező kérésének kézhezvételét követő három hónapon belül sor kerüljön. A nemzeti biztonsági hatóság adott esetben meghozza az ahhoz szükséges intézkedéseket, hogy a vizsgálatokat az előírt határidőn belül elvégezhessek.

Módosítás 17

Irányelvre irányuló javaslat 20 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.**

Módosítás

(2) A járművek forgalomba hozatalára vonatkozó engedélyek kiadásáról az Ügynökség dönt. Az **engedély a következőket tartalmazza:**

a) forgalombahozatali engedély. Ez az engedély valamennyi tagállamban érvényes és Európa-szerte feljogosít kereskedelmi ügyletek lebonyolítására.

b) a járműnek az (1a) bekezdésben említett területen történő használatára vonatkozó engedély. Ez az engedély tanúsítja a járműnek és az érintett területen található 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-e a vonatkozó ÁME-knek és a paraméterekhez kapcsolódó nemzeti szabályok összességének.

c) a jármű használatának feltételei és egyéb megkötések.

Módosítás 18

Irányelvre irányuló javaslat 20 cikk – 2 a bekezdés (új)

(2a) Az engedélyek kiállításához az Ügynökségnek a következő feladatokat kell elvégeznie:

a) az (1b) bekezdés a), b) és c) pontjában felsorolt dokumentációs elemek értékelése, hogy a vonatkozó ÁME alapján meggyőződhessen a dokumentáció teljességéről, relevanciájáról és koherenciájáról;

b) a dokumentáció értékelése során a tervezett használati terület szerint érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal történő egyeztetés annak érdekében, hogy meggyőződjön az (1b) bekezdés d) pontja és az (1b) bekezdés a), b) és c) pontjában foglalt elemek tekintetében, a dokumentáció vonatkozó nemzeti szabályok szerinti teljességéről, relevanciájáról és koherenciájáról.

A fenti értékelések során és megalapozott aggály esetén az Ügynökség vagy a nemzeti biztonsági hatóságok kérhetik a hálózaton vizsgálatok elvégzését. E vizsgálatok megkönnyítése érdekében az érintett nemzeti biztonsági hatóságok ideiglenes engedélyt állíthatnak ki a kérelmező részére a járműnek a hálózaton végzett vizsgálatok során történő használatára. Az infrastruktúra kezelője köteles minden szükséges erőfeszítést megtenni annak biztosítására, hogy az ilyen vizsgálatokra az Ügynökség vagy a nemzeti biztonsági hatóság kérését követően három hónapon belül sor kerüljön.

Módosítás 19

**Irányelvre irányuló javaslat
20 cikk – 2 b bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2b) A kérés kézhezvételét követő hónapban az Ügynökségnek tájékoztatnia kell a kérelmezőt arról, hogy a benyújtott dokumentáció teljes, vagy ésszerű határidőn belül további vonatkozó információk benyújtását kell kérnie. A dokumentáció teljességét, relevanciáját és koherenciáját illetően az Ügynökség az (1b) bekezdés d) pontjában szereplő elemeket is értékelheti.

Módosítás 20

**Irányelvre irányuló javaslat
20 cikk – 2 c bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2c) Az Ügynökség a forgalombahozatali járműengedély megadására vonatkozó határozat meghozatala előtt teljes körűen figyelembe veszi a (2a) bekezdés értelmében elvégzett értékeléseket. Az Ügynökségnek előre rögzített, ésszerű határidőn belül, de legkésőbb a vonatkozó információk beérkezésétől számított négy hónapon belül ki kell állítania a forgalombahozatali engedélyt, vagy tájékoztatnia kell a kérelmezőt elutasító határozatáról, és azt meg kell indokolnia.

Módosítás 21

**Irányelvre irányuló javaslat
20 cikk – 2 d bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2d) Az Ügynökség teljes körű felelősséggel tartozik az általa kiállított engedélyekért. Ezzel összefüggésben az Ügynökséget vagy alkalmazottait érintő bírósági eljárás esetében az

Ügynökségnek maradéktalanul együtt kell működnie az érintett tagállamok illetékes hatóságaival.

Módosítás 22

**Irányelvre irányuló javaslat
20 cikk – 2 e bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2e) Amennyiben az Ügynökség nem ért egyet egy vagy több nemzeti biztonsági hatóságnak a (2a) bekezdés b) pontja szerint készített kedvezőtlen értékelésével, erről tájékoztatja az említett hatóságot vagy hatóságokat, és eltérő véleményét megindokolja.

Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság vagy hatóságok közösen törekednek egy valamennyi fél számára elfogadható értékelés kidolgozására. Szükség esetén, ha az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság vagy hatóságok így határoznak, a folyamatba a kérelmező is bevonható. Amennyiben az attól számított 15 napon belül sem sikerül minden fél számára elfogadható értékelést kialakítani, hogy az Ügynökség tájékoztatta a nemzeti biztonsági hatóságot vagy hatóságokat eltérő véleményéről, az Ügynökség végleges határozatot hoz, kivéve, ha a nemzeti biztonsági hatóság vagy hatóságok az ügyet a(z) .../.../EU rendelet [Ügynökség létrehozásáról szóló rendelet] 51. cikkével létrehozott fellebbezési tanács elé utalták. A fellebbezési tanács a nemzeti biztonsági hatóság vagy hatóságok kérelmétől számított 15 napon belül dönt az Ügynökség határozattervezetének megerősítéséről.

Amennyiben a fellebbezési tanács egyetért az Ügynökséggel, az Ügynökség haladéktalanul meghozhatja határozatát.

Amennyiben a fellebbezési tanács jóváhagyja a nemzeti biztonsági hatóság kedvezőtlen értékelését, az Ügynökség a kedvezőtlen értékelés tárgyát képező hálózat érintett feleit kizáró használati területre vonatkozóan adja meg az engedélyt.

Amennyiben az Ügynökség a (2a) bekezdés b) pontja alapján nem ért egyet egy vagy több nemzeti biztonsági hatóság kedvező értékelésével, erről tájékoztatja az említett hatóságot vagy hatóságokat, és eltérő véleményét megindokolja. Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság vagy hatóságok közösen törekednek egy valamennyi fél számára elfogadható értékelés kidolgozására. Szükség esetén, ha az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság vagy hatóságok így határoznak, a folyamatba a kérelmező is bevonható. Amennyiben az attól számított 15 napon belül sem sikerül minden fél számára elfogadható értékelést kialakítani, hogy az Ügynökség tájékoztatta a nemzeti biztonsági hatóságot vagy hatóságokat eltérő véleményéről, az Ügynökség végleges határozatot hoz.

Módosítás 23

Irányelvre irányuló javaslat 20 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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:

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

j. a jármű a) pontban említett

Módosítás

törölve

alrendszereinek műszaki összeegyeztethetősége, a vonatkozó ÁME-k, nemzeti szabályok és nyilvántartások alapján;

k. 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.

Módosítás 24

**Irányelvre irányuló javaslat
20 cikk – 5 bekezdés – 1 albekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Az Ügynökség a (2) bekezdésben említett döntéseket előre rögzített, ésszerű határidőn belül, de legkésőbb a vonatkozó információk beérkezésétől számított négy hónapon belül meghozza. **Ezek az engedélyek az összes tagállamra érvényesek.**

Módosítás

Az Ügynökség a (2) bekezdésben említett döntéseket előre rögzített, ésszerű határidőn belül, de legkésőbb a vonatkozó információk beérkezésétől számított négy hónapon belül, **fellebbezés esetén pedig öt hónapon belül** meghozza.

Módosítás 25

**Irányelvre irányuló javaslat
20 cikk – 5 bekezdés – 2 albekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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.

Ügynökséggel.

A Bizottság legkésőbb az ezen irányelv hatálybalépését követő két éven belül végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza az engedélyezési eljárás részletes szabályait, többek között a következőket:

a) a forgalombahozatali járműengedélyekhez kapcsolódó követelmények leírását és magyarázatát, valamint a szükséges dokumentumok jegyzékét tartalmazó, kérelmezőknek szóló részletes iránymutatásokat;

b) az engedélyezési folyamatra vonatkozó részletes eljárási szabályokat, ideértve a folyamat egyes szakaszainak tartalmát és az azokkal kapcsolatos határidőket;

c) a pályázati dokumentáció értékelésére vonatkozó kritériumokat.

Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

Módosítás 26

Irányelvre irányuló javaslat 20 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) Az Ügynökség járművek csoportjára is kiadhat forgalombahozatali járműengedélyt. Ezek az engedélyek az összes tagállamra érvényesek.

Módosítás

(6) Az Ügynökség járművek csoportjára is kiadhat forgalombahozatali járműengedélyt. Ezek az engedélyek *a „forgalmazás” tekintetében* az összes tagállamra, *a „használat” tekintetében pedig az (1a) bekezdésben említett összes érintett használati területre* érvényesek

Módosítás 27

Irányelvre irányuló javaslat 20 cikk – 6 a bekezdés (új)

(6a) A kérelmező az Ügynökség elutasító válasza esetén a kedvezőtlen válasz kézhezvételétől számított egy hónapon belül kérheti az Ügynökségtől a határozat felülvizsgálatát. Az Ügynökség a kérelem beérkezésétől számított egy hónapon belül megerősítheti vagy felülbíráhatja saját döntését.

Módosítás 28

Irányelvre irányuló javaslat 20 cikk – 8 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(8) Forgalombahozatali járműengedéllyel már rendelkező, meglévő járművek **jelentős** felújításakor vagy korszerűsítésekor, **amennyiben a tervezett munkálatok kedvezőtlen hatással lehetnek az érintett alrendszer általános biztonsági szintjére, vagy ha a vonatkozó ÁME ilyen döntés meghozatalát írja elő.**

Módosítás 29

Irányelvre irányuló javaslat 20 cikk – 8 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(8a) Az engedély – a nemzeti biztonsági hatóságokkal folytatott konzultációt követően – a használati terület kiterjesztésének követelménye nélkül minden esetben érvényes a hasonló tulajdonságú hálózatokkal rendelkező szomszédos tagállamokhoz tartozó vasútállomásokig közlekedő járművekre is, amennyiben ezek az állomások a határ közelében található. A konzultációra eseti alapon is sor kerülhet, vagy arról a

nemzeti biztonsági hatóságok közötti, határokon átnyúló megállapodás is rendelkezhet.

Módosítás 30

Irányelvre irányuló javaslat
20 cikk – 9 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

*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 kérekor a kérelmezőnek igazolnia kell kérelmében a jármű és az érintett hálózatok vagy vasútvonalak műszaki összeegyeztethetőségét.***

Módosítás

*A forgalombahozatali járműengedélyben **feltüntetik** 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. **Az eredeti kérelmező vagy egy másik kérelmező kérésére a kérdéses információk a forgalombahozatali engedély kiállítását után más hálózatokra vagy vasútvonalakra is kiterjeszhetők.***

Módosítás 31

Irányelvre irányuló javaslat
21 cikk – 1 bekezdés – 1 a albekezdés (új) és 1 b albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Az első albekezdés alkalmazásában a vasúttársaság az infrastruktúra kezelőjével együttműködve vizsgálatokat végezhet.

Az infrastruktúra kezelője a kérelmezővel konzultálva minden lehetséges módon arra törekszik, hogy ezekre a vizsgálatokra a kérelmező kérésének kézhezvételét követő három hónapon belül sor kerüljön.

Módosítás

Módosítás 32

Irányelvre irányuló javaslat 21 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A vasúttársaság tájékoztatja az Ügynökséget, a pályahálózat működtetőjét és a nemzeti biztonsági hatóságot a járművek üzembe helyezésével kapcsolatos döntéseiről. A döntéseket rögzíteni kell a 43. cikkben említett **nemzeti** járműnyilvántartásban.

Módosítás

(2) A vasúttársaság tájékoztatja az Ügynökséget, a pályahálózat működtetőjét és a nemzeti biztonsági hatóságot a járművek üzembe helyezésével kapcsolatos döntéseiről. A döntéseket rögzíteni kell a 43. cikkben említett járműnyilvántartásban.

Módosítás 33

Irányelvre irányuló javaslat 21 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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:

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

o) a vonatkozó ÁME azt előírja.

Módosítás

törölve

Módosítás 34

Irányelvre irányuló javaslat 42 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Az Unió vasúthálózatán üzembe helyezett járműveket **a területileg illetékes nemzeti biztonsági hatóság a jármű első**

Módosítás

(1) Az Unió vasúthálózatán üzembe helyezett járműveket **az Ügynökség az engedély kiadásakor európai**

üzembe helyezése előtt európai
járműszámmal (EJSZ) látja el.

járműszámmal (EJSZ) látja el.

Módosítás 35

Irányelvre irányuló javaslat 42 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A *járművet üzemeltető vasúttársaság* gondoskodik arról, hogy a járművön fel legyen tüntetve a *hozzá rendelt EJSZ*.

Módosítás

(2) A *nyilvántartásba vétel jogosultja* gondoskodik arról, hogy a járművön fel legyen tüntetve a *megfelelő európai járműszám*. A *járművet üzemeltető vasúttársaság ellenőrzi a jármű megjelölését*.

Indokolás

Mivel az engedélyt az Ügynökség állítja ki, az európai járműszám kiadása is az ő feladata kell, hogy legyen. A vasúttársaságnak nem áll módjában szabályozni a feltüntetendő európai járműszámot. Kizárólag a nyilvántartásba vétel jogosultja (azaz a jármű üzemeltetője vagy tulajdonosa) rendelkezik ezzel az információval.

Módosítás 36

Irányelvre irányuló javaslat 43 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Nemzeti járműnyilvántartás

Módosítás

Európai járműnyilvántartás

Módosítás 37

Irányelvre irányuló javaslat 43 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(1) *Az Ügynökség* nyilvántartást vezet *az Unió területén üzembe* helyezett járművekről. Ez a nyilvántartás megfelel az alábbi feltételeknek:

Módosítás 38

Irányelvre irányuló javaslat 43 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) *a vasúttársaságtól független szervezet* vezeti és tartja naprakészen;

Módosítás

b) *az Ügynökség* vezeti és tartja naprakészen;

Módosítás 39

Irányelvre irányuló javaslat 43 cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) hozzáférhetővé 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 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.*

Módosítás

c) *nyilvánosan* hozzáférhetővé kell tenni;

Módosítás 40

Irányelvre irányuló javaslat 43 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottság felhatalmazáson alapuló

Módosítás

(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.

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.

Módosítás 41

Irányelvre irányuló javaslat 43 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(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.

Módosítás 42

Irányelvre irányuló javaslat 43 cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5a) A nemzeti járműnyilvántartásokat legkésőbb az ezen irányelv hatálybalépését követő két éven belül be kell illeszteni az európai járműnyilvántartásba. A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza a formanyomtatvány formátumát. Ezeket a végrehajtási aktusokat a 48. cikk (3) bekezdése szerinti vizsgálóbizottsági eljárással kell elfogadni.

Módosítás 43

Irányelvre irányuló javaslat 44 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

- a) az európai járműszám;***
- b) hivatkozás az EK-hitelesítési nyilatkozatra és a kiállító szervre;***
- c) hivatkozás az engedélyezett járműtípusok 44. cikkben hivatkozott európai nyilvántartására;***
- d) a jármű üzemeltetőjének megnevezése;***
- e) a jármű használatára vonatkozó korlátozások;***
- f) a karbantartással megbízott szervezet megnevezése.***

Forgalombahozatali járműengedély kiállítása, megújítása, módosítása, felfüggesztése vagy visszavonása esetén az Ügynökség haladéktalanul frissíti a nyilvántartást.

Indokolás

Az európai járműnyilvántartás tartalmát pontosan meg kell határozni, feltüntetve a járművekre vonatkozó információkat, aminek célja a hatékonyság javítása, valamint a felhasználók kereskedelmi és üzemeltetési szükségleteinek támogatása. Ahhoz, hogy a nyilvántartás megfelelően rendeltetési céljának, az Ügynökségnek haladéktalanul frissítenie kell azt.

Módosítás 44

Irányelvre irányuló javaslat 50 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A Bizottság háromévente, és először ezen irányelv közzétételét követően három 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.

Módosítás

(1) A Bizottság háromévente, és először ezen irányelv közzétételét követően három 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.***

Módosítás 45

**Irányelvre irányuló javaslat
50 cikk – 1 a bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(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 európai Ügynökség által új hatásköreinek ellátása tekintetében elért eredményekről és az Ügynökség működéséről.

Módosítás 46

**Irányelvre irányuló javaslat
51 cikk – 1 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

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

Módosítás 47

Irányelvre irányuló javaslat 54 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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]** 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 .

Módosítás 48

Irányelvre irányuló javaslat 55 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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 **[három]** 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 .

Módosítás 49

Irányelvre irányuló javaslat 56 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

A módosítás a magyar nyelvű változatot nem érinti.

Módosítás 50

Irányelvre irányuló javaslat I melléklet – 2 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2a. A KÖLTSÉGEK ELLENŐRZÉSE

A javasolt intézkedések költség-haszon elemzése során figyelembe veszik a következőket:

- a javasolt intézkedés költsége,*
- a hatálynak a hálózat és a járművek meghatározott alkategóriáira történő kiterjesztésével járó haszon a kölcsönös átjárhatóság szempontjából,*
- az állóeszköz-beruházási költségek és díjak csökkentése a nagyságrendi megtakarítások és a járművek jobb kihasználása révén,*
- a beruházási és a karbantartási/üzemeltetési költségek csökkentése az építőipari és a karbantartást végző vállalkozások közötti fokozott verseny révén,*
- a vasúti rendszer műszaki fejlesztéseinek köszönhető környezeti előnyök,*
- az üzembiztonság javítása.*

Az értékelésben szerepel továbbá az egyes érintett üzemeltetőket és gazdasági szereplőket, többek között a helyi és regionális hatóságokat érintő várható

hatás mértéke.

ELJÁRÁS

Cím	A vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatósága (átdolgozott szöveg)
Hivatkozások	COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD)
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 7.2.2013
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	REGI 7.2.2013
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Marie-Thérèse Sanchez-Schmid 19.2.2013
Az elfogadás dátuma	14.10.2013
A zárószavazás eredménye	+ : 31 - : 0 0 : 0
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Luís Paulo Alves, Francesca Barracciu, Victor Boștinaru, Nikos Chrysogelos, Danuta Maria Hübner, María Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva Kekuš, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Iosif Matula, Jan Olbrycht, Wojciech Michał Olejniczak, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Andrea Cozzolino, Cornelia Ernst, Catherine Grèze, Karin Kadenbach, Maurice Ponga, Elisabeth Schroedter, Richard Seeber, Patrice Tirolien, Giommara Uggias, Derek Vaughan
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (187. cikk (2) bekezdés)	Edvard Kožušník