

# EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

---

*Plenárisülés-dokumentum*

VÉGLEGES  
A6-0345/2007

25.9.2007

**\*\*\*I**

## **JELENTÉS**

a közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló európai  
parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról  
(COM(2006)0783 – C6-0474/2006 – 2006/0273(COD))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Josu Ortuondo Larrea

### **Eljárások jelölései**

- \* Konzultációs eljárás  
*leadott szavazatok többsége*
- \*\*I. Együttműködési eljárás (első olvasat)  
*leadott szavazatok többsége*
- II. Együttműködési eljárás (második olvasat)  
*leadott szavazatok többsége a közös álláspont jóváhagyásához; a Parlament összes képviselőjének többsége a közös álláspont elutasításához vagy módosításához*
- \*\*\* Hozzájárulási eljárás  
*a Parlament összes képviselőjének többsége, kivéve az EK-Szerződés 105., 107., 161. és 300., valamint az EU-Szerződés 7. cikke alá tartozó esetekben*
- \*\*\*I. Együtt döntési eljárás (első olvasat)  
*leadott szavazatok többsége*
- II. Együtt döntési eljárás (második olvasat)  
*leadott szavazatok többsége a közös álláspont jóváhagyásához; a Parlament összes képviselőjének többsége a közös álláspont elutasításához vagy módosításához*
- III. Együtt döntési eljárás (harmadik olvasat)  
*leadott szavazatok többsége az együttes szövegtervezet jóváhagyásához*

(Az eljárás típusa a Bizottság által javasolt jogalaptól függ.)

### **Módosító javaslatok jogalkotási szöveghez**

A Parlament módosító javaslataiban a módosított szöveg **félkövér dőlt betűkkel** van kiemelve. A *normál dőlt betűs* kiemelés jelzi az illetékes osztályoknak, hogy a jogalkotási szöveg mely részeiben javasolnak javításokat a végleges szöveg kidolgozásának elősegítése érdekében (például nyilvánvaló hibák vagy kihagyások egy adott nyelvi változatban). Az ilyen jellegű javasolt módosításokat egyeztetni kell az érintett osztályokkal.

## TARTALOMJEGYZÉK

	<b>Oldal</b>
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE .....	5
INDOKOLÁS .....	58
MELLÉKLET .....	61
ELJÁRÁS .....	63



## AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

a közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról  
(COM(2006)0783 – C6-0474/2006 – 2006/0273(COD))

(Együttdöntési eljárás: első olvasat)

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2006)0783),
  - tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére, valamint 156. és 71. cikkére, amely alapján a Bizottság benyújtotta javaslatát a Parlamenthez (C6-0474/2006),
  - tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0345/2007),
1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát annak módosított formájában;
  2. felhívja a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez abban az esetben, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja vagy a helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
  3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

A Bizottság által javasolt szöveg

A Parlament módosításai

Módosítás: 1  
(74) preambulumbekzdés

(74) A Bizottságot fel kell hatalmazni az **ÁME-k elfogadására és naprakésszé tételére**. Tekintve, hogy **ezek az intézkedések általános érvényűek és a jelen irányelv új elemekkel való beillesztése révén annak kiegészítésére vonatkoznak, az intézkedéseket** az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(74) A Bizottságot fel kell hatalmazni az **ezen irányelv végrehajtásához szükséges feltételeket és kritériumokat megállapító intézkedések meghatározására**. Tekintve, hogy **a meghatározandó intézkedések általános érvényűek és céljuk ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítása vagy annak nem alapvető fontosságú elem beillesztésével történő kiegészítése, azokat** az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott, ellenőrzéssel történő szabályozási eljárásnak megfelelően kell elfogadni. **Amikor sürgős kényszerítő okból az**

***ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásra meghatározott szokásos határidő nem tartható be, a Bizottságnak képesnek kell lennie alkalmazni az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (6) bekezdésében meghatározott sürgősségi eljárást az ezen irányelvben előírt intézkedések elfogadása céljából.***

#### Indokolás

*Hivatkozni kell a 2006/512/EK határozattal módosított 1999/468/EK határozat 5a. cikkében megállapított, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásra. A módosítás összehangolja a szükséges kiigazításokat az új komitológiai eljárással, amely bevezeti az új, „ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági” eljárást, és még átláthatóbbá teszi az ebben a javaslatban szereplő intézkedések elfogadását vagy felülvizsgálatát.*

#### Módosítás: 2

##### 1. cikk (1) bekezdés

1. Ez az irányelv a vasúti rendszernek a Közösség területén belüli kölcsönös átjárhatósága megvalósításához szükséges feltételek létrehozására irányul. Ezek a feltételek a rendszerben az irányelv hatálybalépése után 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. Ezek a feltételek a vonatkozó cikkeken – nevezetesen a 14. cikk (3) bekezdésében és a nyilvántartásokról szóló 24. cikkben – ismertetett korlátok mellett a meglévő vasúti rendszerre is vonatkoznak.

1. Ez az irányelv a vasúti rendszernek a Közösség területén belüli kölcsönös átjárhatósága megvalósításához szükséges ***létfontosságú*** feltételek létrehozására irányul ***a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv rendelkezéseivel összeegyeztethető módon***. Ezek a feltételek a rendszerben az irányelv hatálybalépése után 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. Ezek a feltételek a vonatkozó cikkeken – nevezetesen a 14. cikk (3) bekezdésében és a nyilvántartásokról szóló 24. cikkben – ismertetett korlátok mellett a meglévő vasúti rendszerre is vonatkoznak.

#### Módosítás: 3

##### 1. cikk (2) bekezdés a) pont

a) a ***nemzetközi*** vasúti szállítási szolgáltatások elősegítése, javítása és fejlesztése az Európai Unión belül és

a) a vasúti szállítási ***hálózat és*** szolgáltatások elősegítése, javítása és fejlesztése az Európai Unión belül és

harmadik országokkal;

harmadik országokkal;

*Indokolás*

*A javasolt irányelvnek hozzá kell járulnia az Európai Unión belüli és harmadik országokkal közös teljes vasúthálózat fejlesztéséhez.*

Módosítás: 4

1. cikk (2) bekezdés b) pont

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

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

*Indokolás*

*A javasolt irányelvnek hozzá kell járulnia az Európai Unión belüli teljes vasúthálózat fejlesztéséhez.*

Módosítás: 5

1. cikk (3) bekezdés (3) albekezdés

*A Bizottság a 21. cikk (3) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően új ÁME-k kidolgozását és/vagy a már elfogadott ÁME-k felülvizsgálatát célzó egy vagy több **megbízást fogad el** az eddigiekben nem szabályozott vasútvonalak és járművek szabályozása céljából.*

***Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására, beleértve annak kiegészítésére irányuló intézkedéseket, amelyek az eddigiekben nem szabályozott vasútvonalak és járművek szabályozása céljából új ÁME-k kidolgozását és/vagy a már elfogadott ÁME-k felülvizsgálatát célzó egy vagy több megbízás elfogadásával kapcsolatosak, a 21. cikk (4) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. Kényszerítő sürgősség esetén a Bizottság élhet a 21. cikk (4a) bekezdésében említett sürgősségi eljárással.***

*Indokolás*

*Hivatkozni kell a 2006/512/EK határozattal módosított 1999/468/EK határozat 5a. cikkében megállapított, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásra. A módosítás összehangolja a szükséges kiigazításokat az új komitológiai eljárással, és még inkább átláthatóvá teszi az ebben a javaslatban szereplő intézkedések elfogadását vagy*

Módosítás: 6

1. cikk (3) bekezdés (4) albekezdés

Az első megbízás pontosítja a legkésőbb 2012 januárjáig kidolgozandó új ÁME-k első csoportját és/vagy az ÁME-k módosításait, az egyedi esetek szabályozásának lehetősége tekintetében az 5. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül, valamint a bizonyos feltételekhez kötött eltérésekről rendelkező 7. cikk sérelme nélkül. Az első megbízást az ügynökség által a kidolgozandó új ÁME-k és/vagy a módosítandó meglévő ÁME-k meghatározása érdekében tett ajánlás alapján dolgozzák ki az egyes javasolt intézkedések várható költséghatékonyságától és a közösségi szinten hozott intézkedések arányosságának elvétől függően. Ennek érdekében megfelelően figyelembe kell venni az I. melléklet 4. pontját, és egyrészt a szerelvények folyamatos haladása és a műszaki harmonizáció célkitűzései, másrészt a figyelembe vett forgalom transzeurópai, nemzeti, területi vagy helyi szintje között biztosítandó egyensúlyt.

Az első **ilyen** megbízás pontosítja a legkésőbb 2012 januárjáig kidolgozandó új ÁME-k első csoportját és/vagy az ÁME-k módosításait, az egyedi esetek szabályozásának lehetősége tekintetében az 5. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül, valamint a bizonyos feltételekhez kötött eltérésekről rendelkező 7. cikk sérelme nélkül. Az első megbízást az ügynökség által a kidolgozandó új ÁME-k és/vagy a módosítandó meglévő ÁME-k meghatározása érdekében tett ajánlás alapján dolgozzák ki az egyes javasolt intézkedések várható költséghatékonyságától és a közösségi szinten hozott intézkedések arányosságának elvétől függően. Ennek érdekében megfelelően figyelembe kell venni az I. melléklet 4. pontját, és egyrészt a szerelvények folyamatos haladása és a műszaki harmonizáció célkitűzései, másrészt a figyelembe vett forgalom transzeurópai, nemzeti, területi vagy helyi szintje között biztosítandó egyensúlyt.

*Indokolás*

*A módosítás nyelvi pontosítást tartalmaz, így világosabbá teszi a szöveget.*

Módosítás: 7

1. cikk (3) bekezdés (5a) albekezdés (új)

***Mindaddig azonban, ameddig ezen irányelv hatályának a vasúti hálózat egészére történő kiterjesztése hatályba nem lép***

***a) üzembe helyezési engedélyeket kell kiállítani:***

***– azon járművek és a járművekre felszerelt vezérlő és jelző alrendszerek tekintetében,***



*amelyeket legalább részben a hálózatnak az ezen irányelv hatályának kiterjesztése alá még nem tartozó részén használnak, a hálózat említett része tekintetében,*

*– az infrastruktúra, energia és pálya menti vezérlő és jelző alrendszerek tekintetében a hálózatnak az ezen irányelv hatályának kiterjesztése alá még nem tartozó részén, a 2004/49/EK irányelv 8. cikkében említett nemzeti előírásokkal összhangban.*

*b) üzembe helyezési engedélyeket kell kiállítani azon járművek tekintetében, amelyeket alkalmanként használnak a hálózatnak az ezen irányelv hatályának kiterjesztése alá még nem tartozó részén, a hálózat e részének tekintetében ezen irányelv 19. cikkének a)–g) pontjaival és a 2004/49/EK irányelv 8. cikkében említett nemzeti szabályokkal összhangban.*

#### *Indokolás*

*E módosítás a biztonságról szóló irányelv 14. cikkének a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelvbe történő beemeléseinek következménye. E módosítás nélkül a vasúti hálózat egészében nem tartozna az irányelv hatálya alá: a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelv eredetileg csak a TEN-T vonalakkal foglalkozik, így alrendszerek más vonalakon történő üzembe helyezése nem tartozna az irányelv hatálya alá. Ez súlyos problémákat vetne fel, különösen a mobil alrendszerek és a vasúti járművek esetében, amelyek jelentős részét egyaránt működtetik TEN-T és más vonalakon.*

Módosítás: 8  
2. cikk ba) pont (új)

*ba) „vasúti jármű”: olyan jármű, amely kerekeken saját vonóerővel vagy más módon képes vasúti sínen közlekedni, ideértve a szerelvényeket (többrészes egységek), személykocsikat, vagonokat és más olyan gördülőállományt, amelyet a vasútsín-infrastruktúra megépítésére és karbantartására használnak. A vasúti járművek egy vagy több szerkezeti vagy funkcionális alrendszerből vagy ilyen alrendszerek részeiből állnak;*

*Indokolás*

*A módosítás meghatározza a „vasúti jármű” fogalmát, amely alapvető jelentőségű a szövegben. E fogalommeghatározás szövegezése jobban illene a 19. cikkben szereplő eljárásokhoz. A javasolt meghatározás eleget tesz e célkitűzésnek.*

Módosítás: 9  
2. cikk j) pont

j) „alapvető paraméterek”: az ÁME-kben meghatározandó mindazon szabályozási, műszaki vagy üzemeltetési feltételek, amelyek az átjárhatóság szempontjából **elengedhetetlenül** fontosak;

j) „alapvető paraméterek”: az ÁME-kben meghatározandó mindazon szabályozási, műszaki vagy üzemeltetési feltételek, amelyek az átjárhatóság szempontjából **alapvető fontosságúak**;

*Indokolás*

*Minden szabályozási, műszaki vagy üzemeltetési feltételt alapvető feltételként kell meghatározni.*

Módosítás: 10  
2. cikk n) pont

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

n) „meglévő vasúti rendszer”: a meglévő vasúti rendszer vonalaiból és helyhez kötött berendezéseiből álló struktúra, illetve az infrastruktúrán **a megfelelő ÁME hatálybalépésekor közlekedésre jogosult** különböző kategóriájú és származású, **meglévő vasúti járművek**;

Módosítás: 11  
2. cikk q) pont

q) „ajánlatkérő”: bármely olyan állami vagy **magántársaság**, amely **bizonyos átláthatósági és versenyfeltételek mellett** alrendszer tervezését és/vagy építését rendeli meg. **A kiépítendő és/vagy módosítandó alrendszertől függően lehet** vasúttársaság, a pályahálózat működtetője, üzemeltető, illetve egy adott projekt működtetésének koncessziótulajdonosa.

q) „ajánlatkérő”: bármely olyan állami vagy **magán jogi személy**, amely alrendszer tervezését és/vagy építését **és/vagy korszerűsítését és/vagy felújítását és/vagy megvalósítását** rendeli meg, **és amely** lehet vasúttársaság, a pályahálózat működtetője, üzemeltető, illetve egy adott projekt működtetésének koncessziótulajdonosa;

Módosítás: 12  
2. cikk r) pont

r) „üzembentartó” az a személy, aki – **tulajdonosként** vagy **rendelkezési joggal felruházva** – gazdaságosan és fenntartható módon közlekedési eszközként **üzemeltet egy járművet**;

r) „üzembentartó” az a személy **vagy jogi személy**, aki **vagy amely – jármű tulajdonosaként** vagy **annak használati jogával felruházva** – közlekedési eszközként **üzemelteti a járművet, és szerepel az ezen irányelv [...] cikkében említett nemzeti járműnyilvántartásban**;

Módosítás: 13  
2. cikk s) pont

s) „előrehaladott fejlesztési stádiumban lévő projekt”: bármely olyan projekt, amelynek a finanszírozásáról határozatot hoztak, és amelynek a tervezési/kiépítési szakasza már ott tart, hogy a műszaki előírások módosítása már elfogadhatatlan **lenne. Ez az akadályoztatás** lehet szerződéses, gazdasági, társadalmi vagy környezetvédelmi jellegű, és megfelelően meg kell indokolni.

s) „előrehaladott fejlesztési stádiumban lévő projekt”: bármely olyan projekt, amelynek a finanszírozásáról határozatot hoztak, és amelynek a tervezési/kiépítési szakasza már ott tart, hogy a műszaki előírások módosítása már elfogadhatatlan **vagy azért, mert a tervezés/kiépítés igen előrehaladott állapotban van, vagy azért, mert a módosítás költség-haszon aránya nem lenne megfelelő. A módosítás elutasításának alapjául szolgáló ok** lehet szerződéses, gazdasági, társadalmi vagy környezetvédelmi jellegű, és azt megfelelően meg kell indokolni, **figyelembe véve a vonatkozó ÁME-kben meghatározott átültetési kritériumokat.**

#### Indokolás

*A műszaki előírások módosítása elfogadhatatlannak tekintendő, ha a tervezés/kiépítés már igen előrehaladott szakaszban van, vagy ha a módosítás költség-haszon aránya nem lenne megfelelő.*

Módosítás: 14  
2. cikk ta) pont (új)

**ta) „nemzeti biztonsági hatóság”:**  
**biztonsági hatóság a 2004/49/EK irányelv 3. cikkének g) pontjában meghatározottak szerint.**

Módosítás: 15  
2. cikk ta) pont (új)

**ta) „típus”: járműleírás, amely meghatározza a szállítóeszköz konstrukciós és gyártási jellemzőit a 93/465/EGK határozat B. moduljában meghatározott típusvizsgálati tanúsítványok szerint.**

*Indokolás*

*Az engedélyezési eljárás járműtípus tekintetében történő bevezetése szükségessé teszi a „típus” fogalmának meghatározását.*

Módosítás: 16

4. cikk (2) bekezdés

2. A **93/38/EGK** irányelv **18. cikkének (4) bekezdésében** említett további műszaki előírásoknak, amelyek az európai előírások vagy más, a Közösségen belül érvényes szabványok kiegészítéséhez szükségesek, nem ütközhetnek az alapvető követelményekkel.

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

Módosítás: 17

5. cikk (2) bekezdés

2. Az alrendszereknek meg kell felelniük az ÁME-knek, amely megfelelőségnek az egyes alrendszerek használatának teljes időtartama alatt fenn kell állnia.

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

*Indokolás*

*Az alrendszerek hatályos ÁME-knek való megfelelősége.*

Módosítás: 18

5. cikk (3) bekezdés f) pont

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

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

alapelvárásnak számít;

alapelvárásnak számít. *A korszerűsített ÁME-knek összeegyeztethetőnek kell lenniük a korábbi változattal; ha ez nem lehetséges, az új ÁME-nek fel kell tüntetnie az ÁME korábbi változatának szabályai szerint üzembe helyezett alrendszerek tekintetében alkalmazandó átmeneti eljárást;*

*Indokolás*

*A módosítás célja a különféle ÁME-k közötti megfelelés biztosítása.*

Módosítás: 19

6. cikk (1) bekezdés (2) albekezdés

Az ezen irányelv nem alapvető módosítását célzó intézkedéseket, valamint az azt kiegészítő ÁME-eket a 21. cikk (4) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási eljárásnak megfelelően kell elrendelni.

Az ezen irányelv nem alapvető **fontosságú elemeinek** módosítását, **beleértve annak kiegészítését** célzó intézkedéseket, **amelyek az ÁME-k elfogadására vagy felülvizsgálatára vonatkoznak**, a 21. cikk (4) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási **bizottsági** eljárásnak megfelelően kell elrendelni. **Kényszerítő sürgősség esetén a Bizottság élhet a 21. cikk (4a) bekezdésében említett sürgősségi eljárással.**

*Indokolás*

*Hivatkozni kell a 2006/512/EK határozattal módosított 1999/468/EK határozat 5a. cikkében megállapított, új ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásra. A módosítás összehangolja a szükséges kiigazításokat az új komitológiai eljárással, és még inkább átláthatóvá teszi az ebben a javaslatban szereplő intézkedések elfogadását vagy felülvizsgálatát.*

Módosítás: 20

6. cikk (1) bekezdés (3) albekezdés

***Az ÁME-k elfogadása és felülvizsgálata ugyanezen eljárásnak megfelelően történik.*** Az ÁME-eket a Bizottság közzéteszi az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

Az ÁME-eket a Bizottság közzéteszi az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

## Indokolás

Ezen albekezdés szövegének egy részét törölték, mivel ismétlés. A törölt rendelkezést beépítették a 6. cikk (1) bekezdése második albekezdésének módosításába, amely bevezeti a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 2006. július 17-i 2006/512/EK határozat 6. cikkének (1) bekezdésében előírt új, „ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági” eljárást.

Módosítás: 21  
6. cikk (9) bekezdés

**9. Az egyes ÁME-k elfogadása és törölve  
felülvizsgálata során döntést hoznak arról,  
hogy a műszaki mellékleteket az ügynökség  
külön-külön közzéteheti-e, és melyek azok,  
amelyeket közzétehet, továbbá arról, hogy  
milyen nyelvi és frissítési szabályokat kell  
alkalmazni a szóban forgó mellékletek  
gyorsan fejlődő és technológiai jellege  
miatt (különösen az információs és  
kommunikációs technológiák esetében).  
Amennyiben ilyen helyzet áll elő, a nyelvi  
rendszer és a frissítésre vonatkozó eljárás  
az ÁME-t elfogadó intézkedésben szerepel.**

## Indokolás

Az ÁME-ket az EU valamennyi hivatalos nyelvén közzé kell tenni.

Módosítás: 22  
7. cikk (1) bekezdés a) pont

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

a) olyan javasolt új vonalak építése, meglévő vonalak felújítása vagy korszerűsítése, illetve az 1. cikk (1) bekezdésében említett bármely elem esetében, **amely „előrehaladott fejlesztési stádiumban”** van, vagy a rá vonatkozó szerződés teljesítése már megkezdődött, amikor ezeket az ÁME-ket közzéteszik;

Módosítás: 23  
7. cikk (1) bekezdés c) pont

c) javasolt új vonal vagy egy meglévő vonal tervezett felújítása vagy korszerűsítése esetén az adott tagállam területén, ha annak vasúthálózatát **tenger választja el** vagy **zárja**

c) javasolt új vonal vagy egy meglévő vonal tervezett felújítása vagy korszerűsítése esetén az adott tagállam területén, ha annak vasúthálózatát **különleges földrajzi**

*el* a Közösség többi részének vasúthálózatától;

*adottságok választják el* vagy *zárják el* a Közösség többi részének vasúthálózatától;

#### *Indokolás*

*Elzárás vagy elválasztás pl. a hegyvidékeken is elképzelhető.*

Módosítás: 24  
7. cikk (2) bekezdés

2. Az érintett tagállam minden esetben eljuttat a Bizottsághoz egy dossziét, amely tartalmazza a VIII. mellékletben felsorolt információkat. A Bizottság elemzi a tagállam által tervezett intézkedéseket és tájékoztatja a 21. cikkben említett bizottságot.

2. Az érintett tagállam minden esetben ***értesíti a Bizottságot a mentességi kérelemről, és*** eljuttat a Bizottsághoz egy dossziét, amely tartalmazza a VIII. mellékletben felsorolt információkat. A Bizottság elemzi a tagállam által tervezett intézkedéseket és tájékoztatja a 21. cikkben említett bizottságot. ***Az elemzés eredményeiről és a mentességi kérelem elfogadásáról vagy elutasításáról minden tagállamot tájékoztatni kell.***

#### *Indokolás*

*Minden tagállamot tájékoztatni kell az elemzés eredményeiről és a mentességi kérelem elfogadásáról vagy elutasításáról.*

Módosítás: 25  
7. cikk (2a) bekezdés (új)

***(2a) Az a) pont esetében az egyes ÁME-k hatálybalépését követő egy éven belül valamennyi tagállam megküldi a Bizottságnak a területét érintő azon projektek listáját, melyek előrehaladott fejlesztési stádiumban vannak.***

Módosítás: 26  
7. cikk (3) bekezdés

3. ***A*** c) és e) pontban megadott esetekben a Bizottság ellenőrzi, hogy a dosszié megfelelő-e és az általa végzett elemzésről tájékoztatja a tagállamot. A tagállam haladéktalanul alkalmazhatja az alternatív

3. ***Az a), c) és e) pontban megadott*** esetekben a Bizottság ellenőrzi, hogy a dosszié megfelelő-e és az általa végzett elemzésről tájékoztatja a tagállamot. ***Szükség esetén ajánlást készít az***

rendelkezéseket.

**alkalmazandó előírásokról.** A tagállam haladéktalanul alkalmazhatja az alternatív rendelkezéseket.

Módosítás: 27

7. cikk (4) bekezdés

4. Az **a)**, **b)**, **d)** és **f)** pontban említett esetekben a Bizottság a 21. cikk bekezdése szerinti eljárásnak megfelelően hoz határozatot az eltérési kérelem elfogadása esetén; **szükség esetén ajánlást kell kidolgozni az alkalmazandó előírásokra vonatkozóan.** A **b)** pontban megadott esetben azonban a Bizottság határozata nem érinti a rakszelvényt és a nyomtávot. A Bizottság a kérelem és az ahhoz csatolt teljes dokumentáció benyújtását követő hat hónapon belül hoz határozatot. A Bizottság határozatának meghozataláig a tagállam **nem** alkalmazhatja a kért eltérést.

4. (4) A **b)**, **d)** és **f)** pontban említett esetekben a Bizottság a 21. cikk bekezdése szerinti eljárásnak megfelelően hoz az eltérési kérelem elfogadása esetén. A **b)** pontban megadott esetben azonban a Bizottság határozata nem érinti a rakszelvényt és a nyomtávot. A Bizottság a kérelem és az ahhoz csatolt teljes dokumentáció benyújtását követő hat hónapon belül hoz határozatot. **Ilyen határozat hiányában a kérelmet elfogadottnak tekintik.** A Bizottság határozatának meghozataláig a tagállam **az f) pont szerinti esetben** alkalmazhatja a kért eltérést.

Módosítás: 28

9. cikk

Saját területükön és erre az irányelvre való hivatkozással a tagállamok nem tilthatják, korlátozhatják vagy akadályozhatják a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek forgalomba hozatalát a vasúti rendszerben történő felhasználás céljából, amennyiben azok megfelelnek ennek az irányelvnek. Különösen nem írhatnak elő olyan ellenőrzéseket, amelyeket a IV. mellékletben rögzített elemeket magában foglaló, az EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozathoz vezető eljárás részeként már elvégeztek.

**Különösen nem követelhetnek meg olyan ellenőrzéseket, amelyeket az EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozathoz vezető eljárás részeként már elvégeztek.**

Saját területükön és erre az irányelvre való hivatkozással a tagállamok nem tilthatják, korlátozhatják vagy akadályozhatják a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek forgalomba hozatalát a vasúti rendszerben történő felhasználás céljából, amennyiben azok megfelelnek ennek az irányelvnek. Különösen nem írhatnak elő olyan ellenőrzéseket, amelyeket a IV. mellékletben rögzített elemeket magában foglaló, az EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozathoz vezető eljárás részeként már elvégeztek.



## Indokolás

*Az utolsó bekezdést törölni kell, mivel megismétli az előző bekezdés tartalmát.*

Módosítás: 29

10. cikk (3 a) bekezdés (új)

***(3a) Beszerelhetők meglévő alrendszerekbe új értékelési vagy tanúsítási eljárás nélkül is az olyan sorozathoz vagy típushoz tartozó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tévő rendszerelemek pótalkatrészei, amelyek használatát már engedélyezték.***

Módosítás: 30

IV. fejezet, cím

ALRENDSZEREK

A. ALRENDSZEREK

## Indokolás

*A IV. fejezetet átstrukturálták, így az A. rész az alrendszerekre, a B. rész pedig a vasúti járművek üzembe helyezésére vonatkozik.*

Módosítás: 31

12. cikk (2) bekezdés

2. A Bizottság a lehető leggyorsabban köteles egyeztetni az érintett felekkel. Amennyiben az egyeztetés nyomán a Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés indokolt, arról haladéktalanul értesíti a kezdeményező tagállamot és a többi tagállamot. Amennyiben az egyeztetés nyomán a Bizottság azt állapítja meg, hogy az intézkedés nem indokolt, arról haladéktalanul értesíti a kezdeményező tagállamot és a gyártót, vagy annak a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjét. Amennyiben az (1) bekezdésben említett döntést az európai előírásokban fennálló hiányosság indokolja, a 11. cikkben meghatározott eljárást kell alkalmazni.

2. (2) A Bizottság a lehető leggyorsabban köteles egyeztetni az érintett felekkel, és ***kikérheti az ügynökség véleményét az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 881/2004/EK rendelet<sup>1</sup> 12. cikke szerint.*** Amennyiben az egyeztetés nyomán a Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés indokolt, arról haladéktalanul értesíti a kezdeményező tagállamot és a többi tagállamot. Amennyiben az egyeztetés nyomán a Bizottság azt állapítja meg, hogy az intézkedés nem indokolt, arról haladéktalanul értesíti a kezdeményező tagállamot és a gyártót, vagy annak a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjét. Amennyiben az (1) bekezdésben említett döntést az európai előírásokban fennálló hiányosság indokolja, a 11. cikkben meghatározott

eljárást kell alkalmazni.

---

**HL L 164., 2004.4.30., 1. o. Helyesbítés:  
HL L 220., 2004.6.21., 3. o.**

#### *Indokolás*

*A döntéshozatal érdekében alapvetően fontos, hogy a Bizottság konzultálhasson az ügynökséggel a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségét vagy alkalmasságát illető kérdésekben.*

Módosítás: 32

13. cikk (2) bekezdés

2. Egy adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának megállapítását az a bejelentett szervezet köteles elvégezni, amelyhez a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője a kérelmet benyújtotta.

2. (2) **Amennyiben az adott ÁME előírja**, egy adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának megállapítását az a bejelentett szervezet köteles elvégezni, amelyhez a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője a kérelmet benyújtotta.

Módosítás: 33

14. cikk (1) bekezdés

1. *A* tagállamok engedélyezik a vasúti rendszer területükön elhelyezkedő vagy ott üzemeltetett strukturális alrendszerének üzembe helyezését.

Ebből a célból a tagállamok megtesznek minden szükséges lépést annak biztosítására, hogy ezeket az alrendszereket csak akkor lehessen üzembe helyezni, ha tervezésük, kivitelezésük és beszerelésük olyan módon történik, amely biztosítja a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelést a vasúti rendszerbe való integrálás során. Minden tagállam különösen ellenőrzi ezen alrendszerek összeegyeztethetőségét azzal a rendszerrel, amelybe azokat integrálják.

1. (1) ***A IV. fejezet B. része rendelkezéseinek sérelme nélkül*** a tagállamok engedélyezik a vasúti rendszer területükön elhelyezkedő vagy ott üzemeltetett strukturális alrendszerének üzembe helyezését.

Ebből a célból a tagállamok megtesznek minden szükséges lépést annak biztosítására, hogy ezeket az alrendszereket csak akkor lehessen üzembe helyezni, ha tervezésük, kivitelezésük és beszerelésük olyan módon történik, amely biztosítja a rájuk vonatkozó, ***ezen irányelvben meghatározott*** alapvető követelményeknek való megfelelést a vasúti rendszerbe való integrálás során. Minden tagállam különösen ellenőrzi ezen alrendszerek összeegyeztethetőségét azzal a rendszerrel, amelybe azokat integrálják.

Módosítás: 34

14. cikk (2) bekezdés

2. Az üzembe **helyezés**kor minden tagállam ellenőrzi, hogy figyelembe veszik-e az annak biztosítására kidolgozott ÁME-előírásokat, hogy az alrendszereket a rájuk vonatkozó alapvető követelményekkel összhangban üzemeltessék és tartsák karban. Ezen alrendszerek üzembe helyezését követően az ellenőrzést a vasútbiztonsági irányelv 10. és 11. cikkének megfelelően a biztonsági tanúsítványok és biztonsági engedélyek odaítélése keretében végzik el.

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

2. Az **alrendszerek** üzembe **helyezés**ekor minden tagállam ellenőrzi, hogy figyelembe veszik-e az annak biztosítására kidolgozott ÁME-előírásokat, hogy az alrendszereket a rájuk vonatkozó alapvető követelményekkel összhangban üzemeltessék és tartsák karban. **E célból a vonatkozó strukturális és funkcionális ÁME-kben meghatározott értékelési és hitelesítési eljárásokat alkalmazzák, mielőtt ezek tekintetében üzembe helyezési engedélyt adnak ki. Az I. melléklet 1.1. és 2.1. bekezdéseiben leírt infrastruktúrákhoz kapcsolódó alrendszerek üzembe helyezését követően az ellenőrzést a 2004/49/EK vasútbiztonsági irányelv 10. és 11. cikkének megfelelően a biztonsági tanúsítványok és biztonsági engedélyek odaítélése keretében végzik el. A vasúti járművekkel kapcsolatos alrendszerek üzembe helyezését követően ellenőrzést végeznek a következők megadása tekintetében:**

**- karbantartási célokból a járműüzemeltetőkkel kapcsolatos tanúsítványok, melyeket a 2004/49/EK irányelv 14b. cikkével összhangban állapítanak meg,**

**- működési célokból a szállítóeszközök fenntartóival kapcsolatos tanúsítványok és biztonsági tanúsítványok a vasútbiztonsági irányelv 10. cikke értelmében, a fenntartók és a vasúttársaságok tekintetében.**

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

Módosítás: 35

14. cikk (3) bekezdés

3. **Felújítás vagy korszerűsítés esetén** az ajánlatkérő megküldi a beruházást ismertető dokumentációt az érintett tagállamnak. A tagállam megvizsgálja a dokumentációt, és az alkalmazandó ÁME-ben feltüntetett

3. **Alrendszer felújításának vagy korszerűsítésének az adott ÁME-vel összhangban kell történnie, amely feltünteteti azon feltételeket és körülményeket is, melyek új értékelést vagy engedélyezést**

végrehajtási stratégia figyelembevételével eldönti, hogy a munkálatok nagysága szükségessé teszi-e új engedély kiadását az ennek az irányelvnek az értelmében történő üzembe helyezéshez.

*Az új üzembe helyezési engedély minden olyan esetben szükséges, amikor a tervezett munkálatok hatással lehetnek az érintett alrendszer általános biztonsági szintjére. **Ha új engedélyre van szükség, a tagállam határozza meg, hogy az ÁME-t milyen mértékben szükséges a projektre alkalmazni. A tagállam** döntéséről értesíti a Bizottságot és bemutatja:*

*– annak indokát, hogy az ÁME-t miért nem alkalmazták teljes egészében;*

*– az ÁME helyett alkalmazott műszaki jellemzőket;*

*– azon szervezeteket, amelyeknek e műszaki jellemzők fennállása esetén a 18. cikkben említett hitelesítési eljárás alkalmazása a feladata.*

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

*Amennyiben a tagállam úgy dönt, hogy nincs szükség üzembe helyezési engedélyre vagy amennyiben az ÁME-t az e bekezdés alapján csak részben alkalmazták, a 7. cikk értelmében az eltérésre vonatkozó kérelem vagy arról való értesítés nem kötelező.*

*tesznek szükségessé. Amennyiben ezt előírja az alrendszer sorozatot vagy annak első üzembe helyezését korszerűsítés vagy felújítás tekintetében engedélyező tagállam vagy más olyan tagállam vagy tagállamok, ahol ezeket használni fogják, az ajánlatkérő megküldi a beruházást ismertető dokumentációt az érintett tagállamnak. A tagállam megvizsgálja a dokumentációt, és az alkalmazandó ÁME-ben feltüntetett végrehajtási stratégia figyelembevételével eldönti, hogy a munkálatok nagysága szükségessé teszi-e új engedély kiadását az ennek az irányelvnek az értelmében történő üzembe helyezéshez. **Ezt a határozatot a dokumentáció kérelmező által történő megküldésének napját követő három hónapon belül kell meghozni.***

*Új üzembe helyezési engedély minden olyan esetben szükséges, amikor a tervezett munkálatok hatással lehetnek az érintett alrendszer általános biztonsági szintjére. **Az új engedély szükségességéről határozó tagállam egyidejűleg jelzi, hogy az ÁME-t milyen mértékben szükséges a projektre alkalmazni, és döntéséről értesíti a Bizottságot, bemutatva:***

*– az ÁME helyett alkalmazott műszaki jellemzőket;*

*– azon szervezeteket, amelyeknek e műszaki jellemzők fennállása esetén a 18. cikkben említett hitelesítési eljárás alkalmazása a feladata.*

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

**4. A járművek üzembe helyezésének engedélyezésekor a tagállamok felelősek annak biztosításáért, hogy minden egyes járművet alfanumerikus azonosító kóddal lássanak el. A kódot minden járművön fel kell tüntetni, és be kell jegyezni a nemzeti járműnyilvántartásba, amely megfelel a következő kritériumoknak:**

**a) a nyilvántartás megfelel az (5) bekezdésben meghatározott közös előírásoknak;**

**b) nyilvántartást a vasúttársaságotól független szervezet vezeti és frissíti;**

**c) a nyilvántartást hozzáférhetővé kell tenni a közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (vasútbiztonsági irányelv)<sup>22</sup> 16. és 21. cikkében kijelölt biztonsági hatóságok és vizsgáló szervezetek számára; ugyancsak hozzáférhetővé kell tenni – minden jogos kérés esetében – a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>23</sup> 30. cikkében kijelölt szabályozó testületek, az ügynökség, a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők részére.**

**Az először egy harmadik országban üzembe helyezett járművek esetében a tagállamok elfogadhatják azokat a járműveket, amelyeket egyértelműen azonosítottak egy eltérő kódrendszer szerint. Azt követően azonban, hogy egy tagállam engedélyezte az ilyen járművek üzembe helyezését a területén, lehetővé kell tennie az alábbi 5. cikk c), d) és e) pontjában felsorolt vonatkozó adatok lehívását a nyilvántartásból.**

<sup>22</sup> HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

<sup>23</sup> HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A legutóbb a 2002/844/EK irányelvvel módosított irányelv (HL

*Indokolás*

*A következetesség érdekében ezt a rendelkezést egy új szakaszba kell átemelni.*

Módosítás: 37  
14. cikk (5) bekezdés

**5. A nyilvántartásra vonatkozó közös előírásokat a 21. cikk (3) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően, az ügynökség által elkészített előírás-tervezetek alapján kell elfogadni. Ezeknek az előírás-tervezeteknek tartalmazniuk kell a következőket: tartalom, adatformátum, funkcionális és műszaki felépítés, üzemmód, adatbeviteli szabályok és betekintés. A nyilvántartásnak legalább a következő információkat kell tartalmaznia:**

- a) hivatkozások az EK-hitelesítési nyilatkozatra és a kibocsátó szervezetre;**
- b) hivatkozás a 24. cikkben említett járműnyilvántartásra;**
- c) a jármű tulajdonosának vagy birtokosának azonosítása;**
- d) a jármű használatára vonatkozó bármilyen korlátozás;**
- (e) a karbantartásáért felelős jogalany.**

**Amennyiben az üzembe helyezés engedélyezése idején ez az információ nem áll rendelkezésre, azt később is be lehet nyújtani, legkésőbb azonban az előtt, hogy a vasúttársaság a járművet használni kezdi.**

*Indokolás*

*A következetesség érdekében ezt a rendelkezést egy új szakaszba kell átemelni.*

Módosítás: 38  
14. cikk (6) bekezdés

**6. Az ezen irányelv hatálybalépése után törölve  
üzembe helyezett teherszállító vagonok és  
utasszállító kocsik esetében az ÁME  
állapítja meg pontosan, hogy elegendő  
lesz-e egyetlen közösségi tagállam üzembe  
helyezési engedélye és milyen  
feltételekkel.**

*Indokolás*

*A következetesség érdekében ezt a rendelkezést egy új szakaszba kell átemelni.*

Módosítás: 39  
14. cikk (7) bekezdés

**7. Az irányelv hatálybalépése előtt üzembe törölve  
helyezett, és az ezen irányelv 18. cikkében  
előírt EK-hitelesítési nyilatkozattal nem  
rendelkező járművek esetében a  
vasútbiztonsági irányelv alkalmazandó.  
Különösen:  
– ha egy tagállam biztonsági hatósága  
megköveteli, kiegészítő üzembe helyezési  
engedélyt kell beszerezni a vasútbiztonsági  
irányelv 14. cikkének rendelkezéseivel  
összhangban;  
– ellenkező esetben a vasútbiztonsági  
irányelv 10. cikkével összhangban a  
vasúttársaságnak megadott biztonsági  
tanúsítvány szolgál a használatban lévő  
jármű üzembe helyezési engedélyeként.**

*Indokolás*

*A következetesség érdekében ezt a rendelkezést egy új szakaszba kell átemelni.*

Módosítás: 40  
14. cikk (8) bekezdés

**8. Abban az esetben, ha a jármű törölve  
rendelkezik a 18. cikkben előírt EK-  
hitelesítési nyilatkozattal, a biztonsági  
hatóság által az üzembe helyezési  
engedély kiadása céljából ellenőrzött  
kritériumok csak a következőket  
érinthetik:**

- az érintett jármű és infrastruktúra közötti műszaki összeegyeztethetőséget;
- a 17. cikk (2) bekezdésében említett nyitott kérdésekre alkalmazandó szabályokat;
- a vonatkozó ÁME-ben megfelelően meghatározott különleges esetekben alkalmazandó szabályokat;
- Ezen irányelv 7. cikkének megfelelően az eltérésekről küldött értesítéseket.

(A 14. cikk (8) bekezdése a módosításokkal együtt a 19b. (új) cikkbe kerül)

#### Indokolás

A következetesség érdekében ezt a rendelkezést egy új szakaszba kell átemelni.

Módosítás: 41

15. cikk, (1) albekezdés

A 19. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül a tagállamok területükön ezen irányelvre való hivatkozással nem tilthatják meg, korlátozhatják vagy akadályozhatják a vasúti rendszer részét képező strukturális alrendszerek létrehozását, üzembe helyezését és üzemeltetését, amennyiben azok megfelelnek az alapvető követelményeknek. Különösen nem írhatnak elő olyan ellenőrzéseket, amelyeket már elvégeztek az EK-hitelesítési nyilatkozathoz vezető eljárás részeként, amely eljárás elemeit az V. melléklet rögzíti.

A 19. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül a tagállamok területükön ezen irányelvre való hivatkozással nem tilthatják meg, korlátozhatják vagy akadályozhatják a vasúti rendszer részét képező strukturális alrendszerek létrehozását, üzembe helyezését **vagy** üzemeltetését, amennyiben azok megfelelnek az alapvető követelményeknek. Különösen nem írhatnak elő olyan ellenőrzéseket, amelyeket már elvégeztek az EK-hitelesítési nyilatkozathoz vezető eljárás részeként, amely eljárás elemeit az V. melléklet rögzíti, **vagy amelyeket már elvégeztek akár az üzembe helyezési engedélynek ezen irányelv hatályba lépését megelőzően történő megadásakor, akár másik tagállamban való üzembe helyezésre vonatkozó kiegészítő engedély megadásakor.**

Módosítás: 42

15. cikk (2) albekezdés

**Különösen nem követelhetnek meg olyan ellenőrzéseket, amelyeket az EK-hitelesítési nyilatkozathoz vezető eljárás**

**törölve**



*részeként már végrehajtottak.*

*Indokolás*

*Az utolsó bekezdést törölni kell, mivel az megismétli az előzőt.*

Módosítás: 43

16. cikk (1) bekezdés

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

1. (16) A tagállamok a **bármely tagállamban üzembe helyezésre engedélyezett** strukturális **alrendszereket** tekintik kölcsönösen átjárhatónak és a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek megfelelőnek, **az adott tagállamra jellemző infrastrukturális jellemzőknek való megfelelésüktől eltekintve. A tagállamok továbbá a vasúti rendszer azon strukturális alrendszereit tekintik kölcsönösen átjárhatónak és a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek megfelelőnek**, amelyek rendelkeznek az EK-hitelesítési nyilatkozattal.

*Indokolás*

*Az EK hitelesítési nyilatkozat igazolja az ÁME-kkel való megfelelést, ez azonban nem elegendő, mivel megfelelési problémák lehetnek az ÁME-kkel nem összeférhető meglévő infrastruktúrával. Megfelelően figyelembe veendő az ÁME-ben nem szereplő szempontok (a 17. cikk (2) bekezdése) és ÁME hiányában egyedi esetek vagy eltérések (a 16. cikk (3) bekezdése).*

Módosítás: 44

16. cikk (3) bekezdés (1) albekezdés

Az ÁME-k hiányában, amikor a 7. cikk szerint eltérésről adtak értesítést, vagy amikor különleges esetben a vonatkozó ÁME-ben nem található **műszaki** szabály alkalmazása válik szükségessé, a tagállamok minden egyes alrendszerre nézve elküldik a Bizottság részére az alapvető követelmények végrehajtására alkalmazott **műszaki** szabályok listáját.

Az ÁME-k hiányában, **vagy** amikor a 7. cikk szerint eltérésről adtak értesítést, vagy amikor különleges esetben a vonatkozó ÁME-ben nem található szabály alkalmazása válik szükségessé, a tagállamok minden egyes alrendszerre nézve elküldik a Bizottság részére az alapvető követelmények végrehajtására alkalmazott szabályok listáját. **Az említett listát a tagállamok az alrendszereknek azon meglévő rendszernek való megfelelése ellenőrzésére is**

**felhasználják, amelybe ezeket beépítik, ha az említett rendszer nem áll összhangban a megfelelő ÁME-kkel.**

#### Indokolás

*Ez a módosítás a Parlament jelentéstervezetében szereplő 34. módosítást egészíti ki. A 14. cikk (1) bekezdése szerint a tagállamoknak ellenőrizniük kell az alrendszerek kompatibilitását azon rendszerrel, melybe azokat beépítették. A meglévő infrastruktúrára vonatkozó olyan szabályokról, melyek nem összeférhetők az ÁME-kkel, értesítést kell közölni még az ÁME-k megléte esetén is.*

#### Amendment 45

##### 16. cikk (3) bekezdés (2) albekezdés

Erről **a körülményektől függően** értesítést küldenek legkésőbb az ezen irányelv hatályba lépését követő **két évet** követően, és azt követően minden egyes alkalommal vagy az eltérésről szóló értesítés során, vagy a vonatkozó ÁME **közzétételét** követően, amikor a műszaki szabályok listája változik. A tagállamok ugyanakkor kijelölik az e műszaki szabályok tekintetében a 18. cikkben említett hitelesítési eljárás végrehajtásáért felelős szervezeteket.

Erről értesítést küldenek legkésőbb az ezen irányelv hatályba lépését követő **hat hónapot** követően, és azt követően **a körülményektől függően** minden egyes alkalommal vagy az eltérésről szóló értesítés során, vagy a vonatkozó ÁME **közzétételét** követően, amikor a műszaki szabályok listája változik. A tagállamok ugyanakkor kijelölik az e műszaki szabályok tekintetében a 18. cikkben említett hitelesítési eljárás végrehajtásáért felelős szervezeteket.

#### Justification

*A tagállamok minden egyes alrendszer esetében elküldik a Bizottságnak az általuk az alapvető követelmények részét képező, hatályos műszaki szabályok jegyzékét.*

#### Módosítás: 46

##### 17. cikk (3) bekezdés

3. Amennyiben egy tagállam vagy a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ÁME sürgős módosítást igényel, kikéri az ügynökség szakvéleményét. A Bizottság a **21. cikk (2)** bekezdésében említett eljárás alapján a bizottsággal folytatott konzultációt követően határoz, hogy e szakvélemény felhasználható-e az ÁME **felülvizsgálatáig**; amennyiben ez a helyzet

3. Amennyiben egy tagállam vagy a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az ÁME sürgős módosítást igényel, kikéri az ügynökség szakvéleményét. A Bizottság a **21. cikk (4)** bekezdésében említett eljárás alapján a bizottsággal folytatott konzultációt követően határoz, hogy e szakvélemény felhasználható-e az ÁME **felülvizsgálatának a 6. cikkben említett**

áll fenn, az ügynökség közzéteszi szakvéleményét.

**eljárás szerinti elfogadásáig**; amennyiben ez a helyzet áll fenn, az ügynökség közzéteszi szakvéleményét.

#### Indokolás

*A módosítás a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 2006. július 17-i 2006/512/EK határozatban előírt, „ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással” összhangban elvégzi a szükséges kiigazítást. A módosítás még átláthatóbbá teszi az ebben a javaslatban szereplő intézkedések elfogadását vagy felülvizsgálatát.*

Módosítás: 47

18. cikk (3) bekezdés

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

3. A bejelentett szervezet felelős az EK-hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentáció összeállításáért. Ebben a műszaki dokumentációban szerepelnie kell az alrendszer jellemzőire vonatkozó minden szükséges dokumentumnak és – az esettől függően – a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségét igazoló valamennyi dokumentumnak, **különös figyelemmel az ergonómiára, a biztonságra és az egészségvédelemre**. Emellett tartalmaznia kell a használati feltételekre és korlátozásokra vonatkozó valamennyi részt, valamint a szervizelésre, folyamatos vagy rutinellenőrzésekre, besabályozásra és karbantartásra vonatkozó utasításokat.

#### Indokolás

*A „bejelentett szervezet” adja ki az alrendszerek hitelesítési tanúsítványait, így fontos felügyeleti szereppel bír. Az alrendszerek vagy más alrendszerek kapcsolódási pontjainak ellenőrzése keretében kötelező jelleggel tiszteletben kell tartani továbbá a munkavédelmi előírásokat is, mivel végső soron ez a vasúti rendszer biztonságának elengedhetetlen feltétele.*

Módosítás: 48

19. cikk (3) bekezdés b) pont

(d) az ÁME hiányossága. Ebben az esetben elvégzik az ÁME felülvizsgálati eljárását a 6. cikk (1) bekezdésével összhangban.

(b) az ÁME hiányossága. Ebben az esetben elvégzik az ÁME felülvizsgálati eljárását a 6. cikk (1) bekezdésével **vagy a 17. cikk (3) bekezdésével** összhangban.

Módosítás: 49  
IV. fejezet, cím a 19. cikk után (új)

**B. VASÚTI JÁRMŰVEK ÜZEMBE  
HELYEZÉSE**

Módosítás: 50  
19 a. cikk (új)

**19a. cikk**

**Járművek üzembe helyezésének  
engedélyezése**

- 1. Amennyiben ez a fejezet nem tartalmaz más rendelkezést, a járművek minden tagállamban történő üzembe helyezését engedélyezni kell.**
- 2. A valamelyik tagállamban vasúti járművet üzembe helyezni szándékozó ajánlatkérő kérelmet nyújt be az illetékes nemzeti biztonsági hivatalhoz.**
- 3. Az ÁME-konform járműveket a 19b. vagy 19c. cikk alapján kell engedélyezni.**
- 4. A nem ÁME-konform járműveket a 19d. vagy 19e. cikk alapján kell engedélyezni.**
- 5. A valamelyik már engedélyezett járműtípussal megegyező járműveket a 19f. cikk alapján kell engedélyezni.**
- 6. Az egy tagállam által megadott engedélyt minden további tagállamnak el kell ismernie a további engedélyekről szóló 19c. és 19e. cikkek rendelkezéseinek sérelme nélkül. Amennyiben valamelyik tagállam úgy dönt, hogy a 19c. vagy 19e. cikkeknek megfelelően további engedélyekre van szükség, ezt a döntést kellőképpen indokolni, a kérelmezőt pedig erről tájékoztatni kell.**
- 7. Az üzembe helyezési engedélyre vonatkozó kérelmeket az illetékes nemzeti biztonsági hatóság bírálja el a 19b. és 19c., vagy a 19d. és 19e. cikkek alapján. Az üzembe helyezési engedély előírhat**

*használati és egyéb feltételeket.*

**8. Amennyiben az előírt határidőn belül nem születik határozat, a vasúti jármű üzembe helyezését engedélyezettnek tekintik.**

**9. Az illetékes nemzeti biztonsági hatóság által vasúti jármű üzembe helyezéséről hozott elutasító határozatot megfelelően indokolni kell. A kérelmezőnek az értesítés kézhezvételét követően egy hónap áll rendelkezésére a határozat felülvizsgálata iránti, kellőképpen megindokolt kérelem benyújtására, illetve az Európai Vasúti Ügynökség véleményének kikérésére, mely ilyen esetben a kérelem benyújtásától számított egy hónapon belül kiadandó, és erről értesíteni kell mind a kérelmezőt, mind az engedély megadását elutasító biztonsági hatóságot. A biztonsági hatóságnak ezt követően a kérelem kézhezvételét és/vagy adott esetben az ügynökség véleményének kézhezvételét követően egy hónap áll rendelkezésére határozatának megerősítésére vagy megváltoztatására.**

**10. A Közösség fő vasúthálózatának nyomtávjától eltérő nyomtávot alkalmazó országokból valamely tagállamba érkező vagy valamely tagállamból ilyen országokba tartó kocsik esetében, amelyekre a 7. cikk (5) bekezdése értelmében eltérés tárgyát képezheti, vagy amelyek specifikus esetet jelentenek, a 18b. és 18c. cikkeken említett nemzeti szabályok nemzetközi megállapodásokat is tartalmazhatnak, amennyiben ezek a közösségi szabályozással összeegyeztethetőek.**

**11. Az ÁME-knek megfelelő vagy az azoknak nem megfelelő járművek üzembe helyezését illetően a jelen irányelv hatálybalépése előtt – köztük nemzetközi megállapodások, különösen a RIC és a RIV értelmében – kibocsátott engedélyek érvényben maradnak a kibocsátásuk feltételeinek megfelelően.**

Módosítás: 51

**19b. cikk**

*Az ÁME-nek megfelelő járművek üzembe helyezésének engedélyezése*

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

**2. Az eredeti engedélyt a nemzeti biztonsági hatóság az alábbiak szerint adja meg:**

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

**(b) a 17. cikkben előírt EK-hitelesítési nyilatkozattal rendelkező járművek esetében a nemzeti biztonsági hatóság által az üzembe helyezési engedély kiadása céljából ellenőrzött kritériumok csak a következőket érinthetik:**

- a jármű releváns alrendszereinek műszaki kompatibilitása,
- a jármű és az érintett hálózat műszaki kompatibilitása,
- első üzembe helyezés esetén a nyitott kérdésekre alkalmazandó nemzeti szabályok,
- a vonatkozó ÁME-kben megfelelő módon meghatározott egyedi esetekben alkalmazandó nemzeti szabályok.

**3. A specifikus esetek és nyitott kérdések nélkül a releváns alrendszerek valamennyi részletére kiterjedő ÁME-knek teljes mértékben megfelelő járművek üzembe helyezéséhez nincs szükség további engedélyezésre mindaddig, amíg ezek a többi tagállamban ÁME-konform hálózatokon közlekednek.**

Módosítás: 52  
19c. cikk (új)

### 19c. cikk

*További engedélyek az ÁME-knek megfelelő járművek üzembe helyezésére*

**1. Ha egy jármű üzembe helyezését valamelyik tagállam engedélyezte, a többi tagállam eldöntheti, hogy különleges esetekben, nyitott kérdésekben és/vagy olyan járművek esetében, amelyek nem ÁME-konform hálózatokon is közlekedhetnek, szükséges-e további engedélyezés a területükön történő üzembe helyezéshez.**

**2. Ilyen esetben a további üzembe helyezési engedélyhez szükséges, az illetékes nemzeti biztonsági hatóságok által ellenőrizendő kritériumok csak a következőkre vonatkozhatnak:**

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

**– az adott ÁME-kben kellően meghatározott egyedi esetekben alkalmazandó nemzeti szabályok,**

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

**a) annak okirati bizonyítása, hogy a vasúti jármű üzembe helyezését egy vagy több másik tagállam engedélyezte, illetve a IV. fejezetnek megfelelően kibocsátott releváns hitelesítési nyilatkozatok másolata,**

**b) az eredeti engedélyt megadó tagállam és adott esetben más tagállamok által elfogadott műszaki adatok, karbantartási program és működési jellemzők.**

**Adatrögzítővel felszerelt járművek esetében, és amennyiben a megfelelő ÁME erre konkrétan nem tér ki, az adatrögzítő és az adatolvasási és kiértékelési folyamat műszaki leírása,**

*valamint az ehhez szükséges, kizárólag a baleseti nyomozó szerv által használható szoftver,*

*c) a korábbi üzemeltetéssel és karbantartással, valamint adott esetben az engedélyezés utáni műszaki módosításokkal kapcsolatos nyilvántartások,*

*d) a műszaki és működési jellemzőket kapcsolatos dokumentáció annak igazolására, hogy a vasúti jármű megfelel a működési helye szerinti infrastruktúrának és helyhez kötött berendezéseknek (többek között az éghajlati feltételeknek, az energiaellátási rendszernek, a vezérlő- és jelzőrendszernek, a nyomtávnak és infrastrukturális szelvényeknek, a maximális engedélyezett tengelyterhelésnek és egyéb hálózati kikötéseknek, zajszintkorlátozásoknak), illetve adott esetben az ilyen összeférhetőség garantálása érdekében a kérelmező számára szükséges eltérések.*

*4. A (3) bekezdés a) és b) pontjában említett adatokat a nemzeti biztonsági hatóság nem kérdőjelezheti meg, kivéve, ha bizonyítani tudja, hogy a biztonságra nézve komoly kockázatot jelentenek. A 19g. cikkben említett referenciadokumentum elfogadását követően a nemzeti biztonsági hatóság e tekintetben nem hivatkozhat egyetlen, az e dokumentumban felsorolt, az A. csoportba tartozó szabályra sem.*

*5. A nemzeti biztonsági hatóságnak a kérelem és a műszaki dokumentáció benyújtását követően legfeljebb egy hónap áll rendelkezésére, hogy amennyiben szükségesnek ítéli meg, további kiegészítő információkat kérjen annak érdekében, hogy a 2004/49/EK irányelv 6. cikkének (3a) bekezdése értelmében kockázatelemzést lehessen készíteni, vagy hálózati vizsgálatot lehessen végrehajtani annak ellenőrzésére, hogy a (2c) és (2d) bekezdésben említett információk összhangban vannak-e a hatályos nemzeti*



*szabályokkal a Bizottságnak a vasútbiztonsági irányelv 8. cikke vagy ugyanezen irányelv 16. cikke szerint bejelentettek értelmében. Ugyanakkor, az ezen irányelv 19g. cikkében említett referenciadokumentum elfogadása után a nemzeti biztonsági hatóság ilyen ellenőrzést csak az e dokumentumban szereplő B. vagy C. csoporthoz tartozó nemzeti szabályok alapján végezhet.*

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

*7. Az e cikkel összhangban benyújtott, üzembe helyezési engedély iránti kérelmeket a hatáskörrel rendelkező illetékes nemzeti biztonsági hatóság bírálja el, mielőbb és legfeljebb:*

*i) két hónappal a kérelem benyújtását követően;*

*ii) adott esetben, az i) pontban meghatározott időn túl, egy hónappal a nemzeti biztonsági hatóság által az (5) bekezdés szerint kért kiegészítő információk benyújtását követően;*

*iii) adott esetben, az i) és ii) pontban meghatározott időn túl, egy hónappal a nemzeti biztonsági hatóság által az (5) bekezdés szerint kért vizsgálatok eredményeinek benyújtását követően;*

*iv) az előírt határidőn belüli határozat hiányában a vasúti jármű üzembe helyezését engedélyezettnek tekintik.*

Módosítás: 53  
19d. cikk (új)

### **19d. cikk**

*A nem ÁME-konform járművek üzembe helyezésének eredeti engedélyezése*

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

**2. Az eredeti engedélyt a nemzeti biztonsági hatóság az alábbiak szerint adja meg:**

- a bármelyik ÁME által szabályozott műszaki szempontok tekintetében, a IV. fejezetben meghatározott EK-hitelesítési eljárást kell alkalmazni;
- az egyéb műszaki szempontok tekintetében az ezen irányelv 16. cikkének (3) bekezdése és a vasútbiztonsági irányelv 8. cikke szerint bejelentett nemzeti szabályok alkalmazandók.

*Az eredeti engedély csak a kiállító tagállam hálózatára érvényes.*

Módosítás: 54  
19e. cikk (új)

### **19e. cikk**

*További engedélyek a nem ÁME-konform járművek üzembe helyezésére*

**1. Az olyan járművek esetében, amelyek üzembe helyezését valamelyik tagállam engedélyezte, e cikknek megfelelően a többi tagállam dönthet úgy, hogy területén az üzembe helyezéshez további engedélyekre van szükség. Amennyiben valamely tagállam úgy határoz, hogy kiegészítő engedély szükséges, az ajánlatkérő e tekintetben felkérheti az ügynökséget a 881/2004/EK rendelet 10. cikkének értelmében műszaki véleményezésre, és ha azt megfelelőnek ítéli, a vasútbiztonsági irányelv 17. cikkének (3) bekezdésében foglaltak szerint fellebbezési eljárást**

*kezdeményezhet.*

**2. A kérelmező benyújtja a nemzeti biztonsági hatóság részére a vasúti jármű vagy a vasútijármű-típus műszaki dokumentációját, a hálózaton való tervezett felhasználás részleteivel együtt. A dokumentáció az alábbi információkat tartalmazza:**

**a) annak okirati bizonyítása, hogy a vasúti jármű eredeti üzembe helyezését másik tagállam engedélyezte, illetve dokumentáció az annak érdekében követett eljárásról, hogy igazolják a vasúti jármű hatályos biztonsági előírásoknak való megfelelését, adott esetben ideértve a 7. cikk értelmében engedélyezett eltéréseket;**

**b) az eredeti engedélyt megadó tagállam és adott esetben más tagállamok által elfogadott műszaki adatok, karbantartási program és működési jellemzők; Adatrögzítővel felszerelt járművek esetében az adatrögzítő és az adatolvasási és kiértékelési folyamat műszaki leírását, valamint az ehhez szükséges, kizárólag a baleseti nyomozó szerv által használható szoftvert;**

**c) a korábbi üzemeltetéssel és karbantartással, valamint adott esetben az engedélyezés utáni műszaki módosításokkal kapcsolatos nyilvántartások;**

**d) a műszaki és működési jellemzőket illető dokumentáció annak igazolására, hogy a vasúti jármű megfelel a működési helye szerinti infrastruktúráknak és helyhez kötött létesítményeknek (többek között az éghajlati feltételek, az energiaellátási rendszer, a vezérlő- és jelzőrendszer, a nyomtáv és infrastrukturális szelvény, a maximális engedélyezett tengelyterhelés, zajszintkorlátozások és egyéb hálózati kikötések), illetve adott esetben az ilyen összeférhetőség garantálása érdekében a kérelmező számára szükséges eltérések.**

**3. A (2) bekezdés a) és b) pontjában említett adatokat a nemzeti biztonsági**

*hatóság nem kérdőjelezheti meg, kivéve, ha bizonyítani tudja, hogy a biztonságra nézve komoly kockázatot jelentenek. A 19g. cikkben említett referenciadokumentum elfogadását követően a nemzeti biztonsági hatóság e tekintetben nem hivatkozhat egyetlen, az e dokumentumban felsorolt, az A csoportba tartozó szabályra sem.*

*4. A nemzeti biztonsági hatóságnak a kérelem és a műszaki dokumentáció benyújtását követően legfeljebb három hónap áll rendelkezésére, hogy amennyiben szükségesnek ítéli meg, további kiegészítő információkat kérjen, annak érdekében, hogy a 2004/49/EK irányelv 6. cikkének (3a) bekezdése értelmében kockázatelemzést lehessen készíteni, vagy hálózati vizsgálatot lehessen végrehajtani annak ellenőrzésére, hogy a (2c) és (2d) bekezdésben említett információk összhangban vannak-e a hatályos nemzeti szabályokkal a Bizottságnak a vasútbiztonsági irányelv 8. cikke vagy ugyanezen irányelv 16. cikke szerint bejelentettek értelmében. Ugyanakkor, az ezen irányelv 19g. cikkében említett referenciadokumentum elfogadása után a nemzeti biztonsági hatóság ilyen ellenőrzést csak az e dokumentumban szereplő B vagy C csoporthoz tartozó nemzeti szabályok alapján végezhet.*

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

*6. Az e cikkel összhangban benyújtott, üzembe helyezési engedély iránti*

*kérelmeket a hatáskörrel rendelkező illetékes nemzeti biztonsági hatóság bírálja el, a lehető leghamarabb és legfeljebb:*

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

*ii) adott esetben, az i) pontban meghatározott időn túl, két hónappal a nemzeti biztonsági hatóság által az (5) bekezdés szerint kért kiegészítő információk vagy kockázatelemzések benyújtását követően;*

*iii) adott esetben, az i) és ii) pontban meghatározott időn túl, két hónappal a nemzeti biztonsági hatóság által a (4) bekezdés szerint kért vizsgálatok eredményeinek benyújtását követően;*

*iv) az előírt határidőn belüli határozat hiányában a vasúti jármű üzembe helyezését engedélyezettnek tekintik.*

*7. A tagállamok járműsorozatokra érvényes engedélyeket adhatnak ki már létező járművek üzembe helyezésére. E célból a nemzeti biztonsági hatóságok értesítik a kérelmezőt a követendő eljárásról.*

Módosítás: 55  
19f. cikk (új)

### **19f. cikk**

#### **Járműtípusok engedélyezése**

**1. A tagállamok engedélyt adhatnak ki különböző járműtípusokra.**

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

**3. A valamely tagállamban már engedélyezett típusnak megfelelő járművet az említett tagállam a kérelmező által kiadott típusmegfelelőségi nyilatkozat alapján engedélyezi, további ellenőrzés nélkül. Amennyiben azonban megváltoznak az ÁME-k és azon nemzeti szabályok vonatkozó rendelkezései, amelyek alapján a járműtípust**

*engedélyezték, a tagállamok dönthetnek arról, hogy a már kiadott típusengedélyek érvényesek maradnak-e vagy megújítandók. A nemzeti biztonsági hatóságok által a típusengedély megújítása esetén ellenőrzött követelmények csak a megváltozott szabályokat érinthetik. A típusengedély megújítása nem érinti a korábban engedélyezett típusok alapján már megadott járműengedélyeket.*

*4. A típusmegfelelőségi nyilatkozat modelljét a Bizottság az ügynökség tervezete alapján és a 21. cikk (3) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban, [ ] belül fogadja el.*

*5. A típusmegfelelőségi nyilatkozatot a következőknek megfelelően kell elkészíteni:*

- a) az ÁME-knek megfelelő járművek esetében a vonatkozó ÁME-kben meghatározott ellenőrzési eljárások;*
- b) az ÁME-knek nem megfelelő járművek esetében a 93/465/EGK határozat C, D vagy E moduljában meghatározott ellenőrzési eljárások;*

*6. A kérelmező egyidejűleg több tagállamban is kérhet típusengedélyt. Ilyen esetben a nemzeti biztonsági hatóságok együttműködnek az eljárás egyszerűsítése és az adminisztrációs formák minimalizálása érdekében.*

*7. A típusengedélyeket a jóváhagyott típusok európai nyilvántartásában regisztrálják, a 23c. cikkben említettek szerint. Az említett nyilvántartás feltünteteti azon tagállamot vagy tagállamokat, amely(ek)ben a járműtípus engedélyezett.*

Módosítás: 56  
19 g. cikk (új)

### **19g. cikk**

*A nemzeti szabályok osztályozása*

*1. A 19a. cikkben említett meglévő vasúti járművek üzembe helyezésre vonatkozó engedélyezési eljárás megkönnyítése*

*érdekében a nemzeti szabályokat a VIa. melléklettel összhangban osztályozzák.*  
*2. A 22. cikk (3) bekezdésében előírtak sérelme nélkül ezen irányelv hatálybalépését követően legkésőbb hat hónappal az ügynökség felülvizsgálja a VIa. melléklet 1. szekciójában leírt paramétereket, és helyénvalónak ítélt ajánlásait megteszi a Bizottságnak.*  
*3. Az ügynökség elősegíti a 881/2004/EK rendelet 8a. cikke szerinti referenciadokumentum elfogadásához szükséges nemzeti szabályok elfogadását, osztályozását és hozzárendelését. A nemzeti hatóságok együttműködnek e feladatban az ügynökséggel.*  
*3. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítását és kiegészítését célzó, a referenciadokumentum elfogadásával kapcsolatos intézkedéseket, illetve az ügynökség ajánlása alapján a frissítést célzó határozatokat a 21. cikk (4) bekezdésében előírt, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban fogadják el. Kényszerítő sürgősség esetén a Bizottság élhet a 21. cikk (4a) bekezdésében említett sürgősségi eljárással.*

Módosítás: 57  
20. cikk (4) bekezdés

4. Amennyiben egy tagállam vagy a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy másik tagállam által bejelentett szervezet nem felel meg a vonatkozó feltételeknek, a Bizottság konzultál az érintett felekkel. A bizottsággal a 21. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően folytatott konzultációt követően a Bizottság tájékoztatja az érintett tagállamot azokról a változtatásokról, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a bejelentett szervezet megtarthassa a ráruházott jogállását.

4. Amennyiben egy tagállam vagy a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy másik tagállam által bejelentett szervezet nem felel meg a vonatkozó feltételeknek, a Bizottság konzultál az érintett felekkel **és az ügynökséggel a 881/2004/EK rendelet 13. cikke szerint, és kikérheti az ügynökség véleményét.** A bizottsággal a 21. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően folytatott konzultációt követően a Bizottság tájékoztatja az érintett tagállamot azokról a változtatásokról, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a

bejelentett szervezet megtarthassa a ráruházott jogállását.

*Indokolás*

*Döntéshozatal esetén igen fontos, hogy a Bizottság konzultálhasson az ügynökséggel és kikérhesse annak véleményét a bejelentett szervezetek hivatalosan elfogadott jogállásával kapcsolatos kérdésekben.*

Módosítás: 58

21. cikk (4a) bekezdés (új)

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

*Indokolás*

*A módosítás – amennyiben szükséges – a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 2006. július 17-i 2006/512/EK határozatban előírt, „ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági” eljárással összhangban elvégzi a szükséges kiigazítást.*

Módosítás: 59

21. cikk (7) bekezdés

7. Az ezen irányelv nem alapvető ***módosítását célzó, II.–VIII. mellékletben található*** intézkedéseket az e cikk (4) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

7. Az ezen irányelv nem alapvető ***fontosságú elemeinek azok kiegészítésével történő módosítására irányuló*** intézkedéseket, amelyek a II.–VIII. ***mellékletre vonatkoznak***, az e cikk (4) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

*Indokolás*

*A módosítás a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 2006. július 17-i 2006/512/EK határozatban előírt, „ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással” összhangban elvégzi a szükséges kiigazítást. A módosítás még átláthatóbbá teszi az ebben a javaslatban szereplő intézkedések elfogadását vagy felülvizsgálatát.*



**1. A tagállamok kötelesek gondoskodni arról, hogy kiadják és rendszeresen frissítsék az infrastruktúrát és a járműveket rögzítő nyilvántartást. Ezeknek a nyilvántartásoknak fel kell tüntetniük az egyes érintett alrendszerek vagy alrendszerrészek fő jellemzőit (pl. az alapvető paramétereket) és azok viszonyát a vonatkozó ÁME-kben előírt jellemzőkhöz. Ebből a célból az egyes ÁME-k pontosan megjelölik, hogy milyen információkat kell tartalmazniuk az infrastruktúráról és a járművekről szóló nyilvántartásoknak.**

**törölve**

**2. E nyilvántartások másolatait el kell küldeni az érintett tagállamok és az ügynökség részére, és azokba betekintést kell engedni az érdekelt feleknek, beleértve legalább az ágazat szakmai szereplőit.**

**3. Az ügynökség kidolgozza a infrastruktúra- és járműnyilvántartás végrehajtási útmutatójának tervét; az útmutató meghatározza a nyilvántartások tartalmát és a javaslatot tesz annak formájára, frissítésének időközeire és használatának módjára. Az útmutató meghatározza e cikk alkalmazásának módját azon infrastruktúra és járművek tekintetében, amelyeket ezen irányelv hatálybalépése előtt helyeztek üzembe. A Bizottság az útmutatót azután fogadja el, hogy a 21. cikk (2) bekezdésében említett eljárás alapján konzultált a bizottsággal.**

#### **24a. cikk**

##### **Járműszámozási rendszer**

**1. A közösségi vasúti rendszerben üzembe helyezett minden szállítóeszköz európai járműszámot (EJSZ) kap az eredeti üzembe helyezési engedély kibocsátásakor.**

**2. Az eredeti engedély kérelmezője felelős a kérdéses szállítóeszközön az ahhoz rendelt EJSZ feltüntetéséért.**

**3. A forgalmi szolgálatról és forgalomirányításról szóló ÁME felsorolja az EJSZ megfelelő azonosításához és működtetéséhez szükséges előírásokat.**

**4. Egy EJSZ csak egyszer adható ki valamely szállítóeszköz számára, hacsak a forgalmi szolgálatról és forgalomirányításról szóló ÁME másként nem rendelkezik.**

**5. Az (1) bekezdéstől eltérve első alkalommal harmadik országban üzembe helyezett szállítóeszközök esetén egy-egy tagállam beleegyezhet az említett szállítóeszközök üzemben tartásába, amennyiben ezeket egyértelműen azonosítják, a közösségitől eltérő számozási rendszernek megfelelően. Azonban amennyiben egy tagállam engedélyezte ilyen szállítóeszközök területén való forgalomba helyezését, az említett szállítóeszközökre vonatkozóan a 24b. cikk (2) bekezdésében előírt információkat szerepeltetni kell az engedélyező tagállam járműjegyzékében.**

Módosítás: 62  
24b. cikk (új)

#### **24b. cikk**

##### **Nemzeti járműnyilvántartás**

**1. Minden tagállam nyilvántartást vezet a területén engedélyezett vasúti járművekről. Az említett nyilvántartás megfelel az alábbi feltételeknek:**

**a) nyilvántartást a vasúttársaságoktól független szervezet vezet és tartja naprakészen;**

**b) a nyilvántartás hozzáférhető a 2004/49/EK irányelv 16. és 21. cikkében előírt biztonsági hatóságok és nyomozati szervek számára; indokolt kérelem alapján szintén hozzáférhető a 2001/14/EK irányelv**

**30. cikkében kijelölt szabályozási szervek számára, az ügynökség, a vasúttársaságok, az infrastruktúrakezelők és minden olyan személy vagy szervezet számára, amely szállítóeszközt vesz nyilvántartásba vagy szerepel a nyilvántartásban.**

**2. A nyilvántartásra vonatkozó közös előírásokat a 21. cikk (3) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően, az ügynökség által elkészített előírás-tervezetek alapján kell elfogadni. Ezen előírás-tervezetek feltüntetik az adatok tartalmát és formáját, a funkcionális és a műszaki architektúrát, az üzemeltetési módot, ideértve az adatcsere módozatait is, illetve az adatbeviteli és -lekérdezési szabályokat. A nyilvántartás minden egyes szállítóeszköz tekintetében legalább a következő információkat tartalmazza:**

- (a) hivatkozások az EK-hitelesítési nyilatkozatra és a kibocsátó szervezetre;**
- (b) hivatkozás az engedélyezett járműtípusok 24c. cikkben előírt európai nyilvántartására;**
- (c) a szállítóeszköz tulajdonosának, fenntartójának és a megfelelő EJSZ-nek a feltüntetése;**
- (d) a szállítóeszköz használatára vonatkozó korlátozások;**
- (e) a karbantartásáért felelős jogalany. Ha ezen információk nem állnak rendelkezésre az üzembe helyezés engedélyezésekor, ezek később is megadhatók, legkésőbb a szállítóeszköz vasúttársaság által történő használatba vételekor.**

**3. A nyilvántartó haladéktalanul bejelenti minden olyan tagállam hatóságának, amelyben a járművet engedélyezték, a nemzeti járműnyilvántartásban szereplő adatok bármilyen módosítását, a szállítóeszköz megsemmisülését vagy a nyilvántartásból való törlését.**

**4. Az egyes tagállamok EJSZ-einek összekötéséig minden egyes tagállam frissíti saját nyilvántartását a rá vonatkozó adatok tekintetében a más tagállamok által a saját**

*nyilvántartásaikban tett módosításokkal.*

Módosítás: 63  
24c. cikk (új)

**24c. cikk**

***Jóváhagyott járműtípusok európai  
nyilvántartása***

***1. Az ügynökség a tagállamok által az Európai Közösség vasúthálózatán üzembe helyezésre engedélyezett járműtípusokról nyilvántartást hoz létre és tart fenn. Az említett nyilvántartás megfelel az alábbi feltételeknek:***

***(a) nyilvános és elektronikus úton bárki számára hozzáférhető;***

***(b) megfelel a (4) bekezdésben megállapított közös előírásoknak;***

***(c) minden nemzeti járműnyilvántartással össze van kötve.***

***2. A nyilvántartás az alábbi adatokat tartalmazza minden egyes járműtípus tekintetében:***

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

***(b) az eredeti előállító vagy gyártó neve és minden olyan szervé, amely később tervezési változtatást vagy korszerűsítést hajtott végre a járművön;***

***(c) dátumok, hivatkozások és kibocsátó tagállamok az adott járműtípus egymást követő engedélyezései tekintetében, ideértve a korlátozásokat és a visszavonásokat is.***

***3. Típusengedély valamely tagállamban történő kiadásakor, módosításakor, felfüggesztésekor vagy visszavonásakor az említett tagállam nemzeti biztonsági hatósága tájékoztatja az ügynökséget, hogy az utóbbi frissíthesse nyilvántartását.***

***4. A nyilvántartásra vonatkozó közös előírásokat a 21. cikk (3) bekezdésében említett eljárással összhangban fogadják el az ügynökség által készített előírás-tervezet alapján. Ezen előírás-tervezetek magukban***

***foglalják az adatok tartalmát és formáját, a funkcionális és a műszaki architektúrát, az üzemmódot, illetve az adatbeviteli és -lekérdezési szabályokat.***

*Indokolás*

*A szállítóeszközök kölcsönös elismerésének megkönnyítése és járműtípusonként történő engedélyezési rendszer előnyeinek kihasználása céljából étre kell hozni az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartását.*

Módosítás: 64

24. cikk (2a) bekezdés (új)

***2a. Az ügynökség európai szinten összegyűjti az infrastruktúrát és a vasúti járműveket rögzítő nemzeti nyilvántartásokat, amely összeállítás tartalmazza a 24b. cikk (2) bekezdésének a)–e) pontjában említett adatokat. Ezt az összeállítást a honlapján vagy más megfelelő formában közzéteszi.***

*Indokolás*

*Minden lehetőség figyelembevételére érdekében egy új bekezdést hoztak létre.*

Módosítás: 65

25. cikk (2a) bekezdés (új)

***2a. Az ügynökséget 2015. január 1-je előtt megbízzák az ÁME-nek megfelelő és a közösségi vasúti rendszerben üzembe helyezendő szállítóeszközök engedélyezésével. Ez a hatáskör-átruházás a tagállamok nemzeti hatóságaival együttműködésben történik.***

*Indokolás*

*Az ügynökség szerepe hosszú távon megerősítendő. A járművek engedélyeinek kiadása feladatát át kell ruházni az ERA-ra. A célkitűzés a költségek csökkentése a teljes vasúti ágazat tekintetében, amint az ERA befejezi az ÁME-k műszaki harmonizálásával kapcsolatos munkát (ti. a légi közlekedési ágazatban az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség felel a típusjövahagyásért és az Európai Unión belüli működés szempontjából jövahagyott egyes*

*légijárműmodellek, motorok vagy alkatrészek tanúsításáért).*

Módosítás: 66  
25a. cikk (új)

#### **25a. cikk**

*A tagállamok az alkalmazandó közösségi jog, különösen az állami támogatásról szóló közösségi szabályok és a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>1</sup> sérelme nélkül előmozdíthatják a már üzembe helyezett, a kölcsönös átjárhatóság feltételeinek eleget tévő járművek és vasúti infrastruktúra utólagos korszerűsítését.*

---

*1 HL L 204., 1998.7.21., 37. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.*

#### *Indokolás*

*Az EU vasúti rendszerében a járművek kölcsönös átjárhatóságát elősegítendő, a tagállamok számára engedélyezni kell, hogy ösztönzőket alkalmazzanak a meglévő járművek és vasúti infrastruktúra utólagos korszerűsítése érdekében. Ez a gyakorlat lehetővé teszi adott esetben a vasúti járművek és infrastruktúra korszerűsítését, a piaci integrációt, ugyanakkor hozzájárul a fenntarthatóbb szállítási módokra történő áttéréshez.*

Módosítás: 67  
28. cikk (1) albekezdés

A Bizottság **három** évente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a vasúti rendszer átjárhatósága terén elért eredményekről. A jelentésnek a 7. cikkben felsorolt esetek elemzését is tartalmaznia kell.

**1.** A Bizottság **kétévente** jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a vasúti rendszer átjárhatósága terén elért eredményekről **és a tagállamokban ezen a területen elfogadott intézkedések és cselekvések hatásáról.** A jelentésnek a 7. cikkben felsorolt esetek elemzését is tartalmaznia kell. **A tagállamok kétévente jelentést tesznek az Ügynökségnek és a Bizottságnak az átjárhatóság terén tett előrelépésekről, beleértve a végrehajtásának mennyiségi és minőségi szempontjait is.**

**2. A jelentés tartalmazza továbbá az ügynökségi feladatok lehetséges kiterjesztésének elemzését, az ÁME-nek megfelelő járművek engedélyezésére vonatkozó eljárások további egyszerűsítése és központosítása céljából. E felülvizsgálati eljárásra a tagállamokkal együttműködésben kerül sor.**

### Indokolás

*Alapvető fontosságú nyomon követni a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága terén elért előrelépéseket és a megfelelő cselekvések tervezése érdekében rendszeres jelentéseket készíteni. Az Ügynökség és/vagy a Bizottság által a tagállamoktól, az iparágtól vagy más érdekelt felektől gyűjtött adatok olyan különböző eszközök alapjául szolgálnának, amelyek több információáramlást és nagyobb átláthatóságot biztosítanak a kölcsönös elfogadás céljából. Ez a módosítás az Ügynökség hosszú távú szerepével kapcsolatos előző módosítás kiegészítése.*

Módosítás: 68

I. melléklet, 1.1. szakasz, harmadik bekezdés

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

Ez az infrastruktúra magában foglalja a forgalomirányítási, helymegállapítási és navigációs rendszereket: a hálózaton történő távolsági személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokat, **illetve a villamosított vonalakon a villamos rendszerek által elfogyasztott villamos energia számlázását egyaránt** támogató adatfeldolgozási és távközlési műszaki létesítményeket, amelyek feladata biztosítani a hálózat biztonságos és összehangolt üzemeltetését, valamint a hatékony forgalomirányítást.

Módosítás: 69

I. melléklet, 1.2. szakasz

#### 1.2. JÁRMŰVEK

A járművek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer egészén vagy egy részén valószínűsíthetően közlekedő állományból állnak, amelyhez a következők tartoznak:

- dízel vagy villamos motorvonatok;

#### 1.2. JÁRMŰVEK

A járművek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer egészén vagy egy részén valószínűsíthetően közlekedő állományból állnak, amelyhez a következők tartoznak:

- dízel vagy villamos motorvonatok;

- dízel vagy villamos vontatójárművek;
- személykocsik;
- teherkocsik, ideértve a tehergépkocsik szállítására tervezett járműveket.

Idetartoznak a vasúti infrastruktúra építését és karbantartását szolgáló mobil berendezések, de ezek nem elsődleges fontosságúak.

A fenti kategóriák mindegyikét a következőképpen kell megbontani:

- nemzetközi használatra szánt járművek,
- belföldi használatra szánt járművek.

- dízel vagy villamos vontatójárművek;
- személykocsik;

teherkocsik, ideértve a tehergépkocsik szállítására tervezett járműveket.

***Magában foglalja továbbá a nagy sebességű transzeurópai hálózatok egészén vagy egy részén közlekedni képes valamennyi olyan járművet, amelynek maximális sebessége alacsonyabb, mint 190 km/h.***

Idetartoznak a vasúti infrastruktúra építését és karbantartását szolgáló mobil berendezések, de ezek nem elsődleges fontosságúak.

A fenti kategóriák mindegyikét a következőképpen kell megbontani:

- nemzetközi használatra szánt járművek,
- belföldi használatra szánt járművek.

Módosítás: 70

I. melléklet, 2.1. szakasz, második bekezdés, második francia bekezdés

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

- a speciálisan nagysebességű forgalom céljára továbbfejlesztett vonalak, amelyek **190 km/h feletti** sebességre vannak kialakítva,

Módosítás: 71

I. melléklet, 2.1. szakasz, harmadik bekezdés

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

Ez az infrastruktúra magában foglalja a forgalomirányítási, helymegállapítási és navigációs rendszereket: az ezeken a vonalakon történő személyszállítási **és adott esetben teherszállítási** szolgáltatásokat, **illetve a villamosított vonalakon a villamos rendszerek által elfogyasztott villamos energia számlázását egyaránt** támogató adatfeldolgozási és távközlési műszaki létesítményeket, amelyek feladata biztosítani a hálózat biztonságos és összehangolt üzemeltetését, valamint a hatékony forgalomirányítást.



Módosítás: 72

I. melléklet, 2.2. szakasz, második francia bekezdés

- vagy **200 km/h körüli** sebességgel az 1. szakaszban említett vonalakon, ha ezeknek a vonalaknak a teljesítményszintjével összeegyeztethetők.

- vagy **190 km/h feletti** sebességgel az 1. szakaszban említett vonalakon, ha ezeknek a vonalaknak a teljesítményszintjével összeegyeztethetők.

Módosítás: 73

II. melléklet, 2.2. szakasz

A villamosítási rendszer és a felsővezetékek.

A villamosítási rendszer, a felsővezetékek és **a villamosított vonalakon a villamos rendszerek által elfogyasztott villamos energia számlázására vonatkozó adatok nyilvántartásához és átadásához szükséges, helyhez kötött létesítmények.**

Módosítás: 74

II. melléklet, 2.6. szakasz

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

Struktúra, irányítási és vezérlési rendszer az összes vonatberendezéshez, **az egyes vasúti jármű-szerkezeteket alkotó és a következőket magukban foglaló alrendszerek:** áramszedők, vontató és energiaátalakító egységek, fékmű, kapcsolókészülék és futómű (forgóváz, tengely stb.) és felfüggesztés, ajtók, **ember és gép közötti** kapcsolódási pontok, passzív vagy aktív biztonsági eszközök, az utasok és az utazószemélyzet egészségét biztosító eszközök **és a fogyatékkal élők vagy mozgáskorlátozottak megfelelő ellátása.**

Módosítás: 75

III. melléklet 1.1.2. pont

1.1.2. A kerék/sín érintkezésre vonatkozó paramétereknek meg kell felelniük a szükséges futóstabilitási követelményeknek, amelyek biztosítják a legnagyobb engedélyezett sebesség melletti biztonságos közlekedést.

1.1.2. A kerék/sín érintkezésre vonatkozó paramétereknek meg kell felelniük a szükséges futóstabilitási követelményeknek, amelyek biztosítják a legnagyobb engedélyezett sebesség melletti biztonságos közlekedést. **A fékberendezés paramétereinek garantálniuk kell a legnagyobb engedélyezett sebességet és**

***vészhelyzet esetén a megadott  
féktávolságon belüli megállást.***

*Indokolás*

*Biztonsági szempontból a vonatok megállítása fontosabb, mint a legnagyobb engedélyezett sebesség melletti közlekedés.*

Módosítás: 76

III. melléklet, 2.1.1. pont, negyedik albekezdés

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

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

*Indokolás*

*Pontosabb szövegezés.*

Módosítás: 77

VI. melléklet, 2. pont

2. SZAKASZOK

A rendszeren a következő szakaszok mindegyikében ellenőrzést kell végrehajtani:

- általános tervezés,
- az alrendszer megépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a rendszerelemek összeszerelése és az általános beállítások,
- az alrendszer átvételi próbája.

2. SZAKASZOK

A rendszeren a következő szakaszok mindegyikében ellenőrzést kell végrehajtani:

- általános tervezés,
- az alrendszer megépítése, ezen belül különösen az építőmérnöki tevékenységek, a gyártás, a rendszerelemek összeszerelése és az általános beállítások;
- az alrendszer átvételi próbája.

***Olyan esetekben, ahol a tervezési szakaszban (a típusvizsgálatokat is ideértve) vagy a kivitelezési szakaszban a kérelmező a kivitelező vagy a gyártó, illetve azok Közösségen belül letelepedett engedélyezett képviselője, ezen ellenőrzés eredményeként a kérelmező által választott bejelentett szervezet közbelső hitelesítési nyilatkozatot (ISV) ad ki. A kérelmező ezt követően az adott szakasz(ok) tekintetében az ISV-ről EK-nyilatkozatot készít.***

### 3. TANÚSÍTVÁNY

Az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezet kiállítja az ajánlatkérő vagy **a kivitelező vagy azoknak** a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője számára **a megfelelőségi** tanúsítványt, majd az ajánlatkérő vagy képviselője kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállam felügyeleti szerve számára, amelyben az alrendszer felszerelik és/vagy működtetik.

### 3. TANÚSÍTVÁNY

Az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezet kiállítja az ajánlatkérő vagy **annak** a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője számára **az ellenőrzési** tanúsítványt, majd az ajánlatkérő vagy képviselője kiállítja az EK-hitelesítési nyilatkozatot azon tagállam felügyeleti szerve számára, amelyben az alrendszer felszerelik és/vagy működtetik.

***Az EK-ellenőrzésekért felelős bejelentett szervezet ellenőrzi az alrendszer tervezését és kivitelezését. Adott esetben a bejelentett szervezet figyelembe veszi a közbelső hitelesítési nyilatkozatokat (ISV), és – figyelemmel az EK ellenőrzési tanúsítvány kibocsátására***

- ellenőrzi, hogy az alrendszerre:***
- megfelelő tervezési és kivitelezési ISV-tanúsítványok vonatkoznak, melyeket a kivitelező vagy a gyártó bocsátott ki;***
- vagy hogy az alrendszert a kivitelezőnek vagy a gyártónak kiadott, tervezési ISV-vel érintett valamennyi szempontnak megfelelően készítették;***
- ellenőrzi, hogy megfelelően teljesülnek-e az adott ÁME követelményei;***
- ellenőrzi a tervezési vagy kivitelezési ISV-tanúsítványokban nem szereplő tervezési és kivitelezési elemeket.***

### *Justification*

*In the light of the amended version of Article 18(1) proposed by the Commission in its draft of 13 December 2006, the developments linked to Directive 2007/32/EC of 1 June 2007 must be taken into account by introducing a two-stage procedure:*

- the first to be carried out by the constructor or manufacturer and the notified body it has chosen,*
- the second to be carried out by the contracting entity and the notified body it has chosen.*

*These two stages are justified because:*

*- when the constructor/manufacturer starts the first stage, it does not necessarily know which contracting entities will purchase the subsystem it plans to design and manufacture (for example, equipment sold from a catalogue);*

*- when a contracting entity subsequently purchases one or more examples of the subsystem, it frequently requests certain specific features (in particular as regards the rolling stock and the control-command and signalling subsystems) in the light of its marketing approach, its clientele, or the characteristics of the lines it intends to use. The final tests envisaged by paragraph 2 of Annex VI must therefore take account of the choices made by the contracting entity;*

*- the maintenance file prepared by the constructor/manufacturer is often modified by the contracting entity, which may prefer to strike a different balance between preventive and curative maintenance on the basis of its own experience and its analysis of the choices made by the constructor/manufacturer, who, in the hope of securing a large volume of maintenance work, may err on the side of over-cautious maintenance instructions. This file is essential in order to obtain authorisation for placing in service.*

Módosítás: 79

VI. melléklet, 4. pont

#### 4. MŰSZAKI DOKUMENTÁCIÓ

A hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az infrastruktúra esetében: építési tervek, a földmunkák és a megerősítési munkálatok jóváhagyási jegyzőkönyvei, betonozási vizsgálati és ellenőrzési jelentések,
- más alrendszerek esetén: a kivitelezéssel megegyező általános és részletes tervrajzok, elektromos kapcsolási rajzok és a hidraulikus rendszer rajzai, vezérlőáramkörü ábrák, adatfeldolgozó és automatikus rendszerek leírása, üzemeltetési és karbantartási kézikönyvek stb.,
- az alrendszerbe beépített kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek listája, a 3. cikkben foglalt hivatkozás szerint,
- az EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozatok példánya, amelyekkel a fent említett rendszerelemeket az irányelv 13. cikke értelmében el kell látni, csatolva hozzá, adott esetben, a vonatkozó

#### 4. MŰSZAKI DOKUMENTÁCIÓ

A hitelesítési nyilatkozatot kísérő műszaki dokumentációnak a következőket kell tartalmaznia:

- az infrastruktúra esetében: építési tervek, a földmunkák és a megerősítési munkálatok jóváhagyási jegyzőkönyvei, betonozási vizsgálati és ellenőrzési jelentések,
- más alrendszerek esetén: a kivitelezéssel megegyező általános és részletes tervrajzok, elektromos kapcsolási rajzok és a hidraulikus rendszer rajzai, vezérlőáramkörü ábrák, adatfeldolgozó és automatikus rendszerek leírása, üzemeltetési és karbantartási kézikönyvek stb.,
- az alrendszerbe beépített kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek listája, a 3. cikkben foglalt hivatkozás szerint,
- az EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozatok példánya, amelyekkel a fent említett rendszerelemeket az irányelv 13. cikke értelmében el kell látni, csatolva hozzá, adott esetben, a vonatkozó

számítási feljegyzéseket és a közös műszaki előírások alapján a bejelentett szervezetek által elvégzett próbákról és vizsgálatokról felvett jegyzőkönyvek,

- az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezet által kiadott és ellenjegyzett tanúsítvány, csatolva a vonatkozó számítási feljegyzéseket, amelyben igazolja, hogy a projekt megfelel ennek az irányelvnek és megemlíti az esetleges, a tevékenységek végrehajtása során észrevételezett és vissza nem vont fenntartásait; az igazoláshoz csatolni kell az ugyanezen szervezet által az 5.3. és 5.4. részben meghatározottak szerint a szervezet feladatának keretében elkészített ellenőrzési, illetve vizsgálati jelentést.

számítási feljegyzéseket és a közös műszaki előírások alapján a bejelentett szervezetek által elvégzett próbákról és vizsgálatokról felvett jegyzőkönyvek,

**- adott esetben, a közbenső hitelesítési nyilatkozat(ok) (ISV) és – ilyen esetben – EK-megfelelőségi nyilatkozat(ok), amelyek az ISV-t kísérik, ideértve az érvényességüket illetően a bejelentett szervezet által végzett ellenőrzés eredményét is;**

- az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezet által kiadott és ellenjegyzett tanúsítvány, csatolva a vonatkozó számítási feljegyzéseket, amelyben igazolja, hogy a projekt megfelel ennek az irányelvnek és megemlíti az esetleges, a tevékenységek végrehajtása során észrevételezett és vissza nem vont fenntartásait; az igazoláshoz csatolni kell az ugyanezen szervezet által az 5.3. és 5.4. részben meghatározottak szerint a szervezet feladatának keretében elkészített ellenőrzési, illetve vizsgálati jelentést.

#### *Indokolás*

*Lásd a 152. módosítás indokolását (VI. melléklet, 3. pont).*

Módosítás: 80  
VI. melléklet, 5.4.a. pont (új)

***5.4.a. A bejelentett szervezet nyomon követi azokat az alrendszereket, melyekre kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemet szereltek fel annak a tervezett vasúti környezetben történő felhasználásra való alkalmasságának a megvizsgálására – ha a megfelelő ÁME így rendelkezik –, összhangban a IV. melléklet 2. bekezdésével.***

***E vizsgálati időszakban, amikor a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemre nem egyértelműen vonatkozik használati alkalmasságról szóló EK-nyilatkozat, a bejelentett szervezet ideiglenes ellenőrzési tanúsítványt adhat ki minden egyes alrendszer tekintetében,***

**amelyen egyértelműen feltünteti azokat az egyedi feltételeket, amelyeket tiszteletben kell tartani az üzemeltetést, a karbantartást és a nyomon követést illetően.**

#### *Justification*

*With the directives today in force, a legal difficulty exists: for assessing the suitability for use of an interoperability constituent according to Art. 10.2 and Annex IV § 2, it is necessary to mount it in several subsystems before it may be covered by the corresponding EC declaration. But, according to Annex VI § 1 and 4, the notified body should not deliver a EC certificate of verification for these subsystems, because they include interoperability constituents without the mandatory EC declaration of suitability for use; and, even if it did it, a Member State, according to Art. 19, should take appropriate measures. The proposed paragraph solves the problem.*

Módosítás: 81

VI. melléklet, 6. pont, első bekezdés

*Az alrendszer működőképességének hitelesítéséért felelős bejelentett szervezet által kiadott megfelelőségi tanúsítvány alátámasztására a (4) bekezdésben említett teljes dokumentációt be kell nyújtani az ajánlatkérőnek vagy a kivitelezőnek vagy azok Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének. A dokumentációt csatolni kell az EK-hitelesítési nyilatkozathoz, amelyet az ajánlatkérő vagy a kivitelező az érintett tagállam felügyeleti szervéhez köteles benyújtani.*

***A felelős bejelentett szervezet által kiadott ISV-tanúsítvány alátámasztására vagy az alrendszer működőképességének hitelesítéséért felelős bejelentett szervezet által kiadott megfelelőségi tanúsítvány alátámasztására a 4. pontban említett teljes dokumentációt be kell nyújtani a kivitelezőnek vagy a gyártónak, az ajánlatkérőnek vagy a kivitelezőnek vagy azok Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének. A dokumentációt csatolni kell az ISV-nyilatkozathoz és/vagy az EK-hitelesítési nyilatkozathoz, amelyet az ajánlatkérő vagy a kivitelező az érintett tagállam felügyeleti szervéhez köteles benyújtani.***

Módosítás: 82

VI. melléklet, 7. pont, második és harmadik francia bekezdés

– kiadott ***megfelelőségi tanúsítványok***,  
– elutasított ***megfelelőségi tanúsítványok***.

– kiadott ***vagy elutasított közbenső hitelesítési nyilatkozat (ISV)***;  
– ***kiadott vagy elutasított hitelesítési tanúsítványok***.

Módosítás: 83

VIa. melléklet (új)

## *Via. melléklet*

*A meglévő járművek üzembe helyezésével kapcsolatosan ellenőrizendő paraméterek és a nemzeti szabályok osztályozása*

### **1. PARAMÉTEREK JEGYZÉKE**

#### *(1) Általános információk*

*– a hatályos nemzeti jogi kerettel kapcsolatos információk*

*– egyedi nemzeti feltételek*

*– karbantartási könyv*

*– üzemeltetési napló*

#### *(2) Az infrastruktúrával kapcsolatos jellemzők*

*– áramszedők*

*– az áramellátással kapcsolatos fedélzeti berendezések és az elektromágneses összeférhetőséggel összefüggő hatás*

*– rakszelvény és nyomtáv*

*– különböző biztonsági berendezések, például ellenőrző és irányító berendezés, a pálya és a vonat közötti kommunikációs rendszerek, elektromágneses összeférhetőség, hőnfutásjelzés*

*– kavicságy-felverődés, oldalszelek*

*– a villamosított vonalakon a villamos rendszerek által elfogyasztott villamos energia számlázására vonatkozó adatok nyilvántartásához és továbbításához szükséges, helyhez kötött berendezések*

#### *(3) A járművekre vonatkozó jellemzők*

*– a járművek dinamikája*

*– a járművek felépítménye*

*– ütközők és vontatókészülékek*

*– forgóvázak és futóművek*

*– tengelyek és tengelyágyak*

*– fékberendezések*

*– felülvizsgálatot kívánó műszaki rendszerek, pl. sűrített levegős rendszer*

- *elülső és oldalsó üvegek*
- *ajtók*
- *átjárók*
- *vezérlőrendszerek (szoftver)*
- *ivó- és szennyvízrendszerek*
- *környezetvédelem*
- *tűzvédelem*
- *az alkalmazottak munkahelyi egészsége és biztonsága és utasbiztonság*
- *tartályok és tartálykocsik*
- *nyomóürítéses tartályok*
- *a rakomány rögzítése*
- *jelzés*
- *hegesztési technikák*
- *oldalszéllal szembeni ellenállás és a kavicságyra gyakorolt hatás*
- *ütközésállóság*
- *zajkibocsátás (belső és külső)*
- *vészfékrendszerek és vészfék-rásegítők*
- *figyelmeztető berendezés*
- *az irányító személyzet számára pedálok és fogantyúk;*

*A lista bővíthető, minden bővítés feltétele azonban egy érintett tagállam bejelentése vagy az Európai Vasúti Ügynökség javaslata, illetve a Bizottság által végzett ellenőrzés.*

## **2. A SZABÁLYOK OSZTÁLYOZÁSA**

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

### **A. csoport**



***Az A. csoportba tartoznak:***

- a nemzetközi szabványok,***
- azok a nemzeti szabályok, amelyek a vasúti biztonság terén a többi tagállam nemzeti szabályaival egyenértékűek.***

***B. csoport***

***A B. csoportba tartozik minden olyan szabály, amely nem tartozik az A. vagy a C. csoport hatálya alá, illetve amelyeket nem tudtak egyik csoportba sem besorolni.***

***C. csoport***

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

#### *Justification*

*Takes over the rapporteur's Amendment 54, adding details in paragraphs 1(2) [addition of characteristics at the end of the list] and 1(3) [addition of characteristics at the end of a list + addition of a paragraph stipulating that it should be possible to extend the list subject to certain conditions]. It is in line with current standards to add 'at the workplace' in connection with the health and safety of workers. A further category which should also be introduced in this connection is the 'health and safety of passengers'. However, all these missing characteristics in practice ensure the safe use of rolling stock under special operating conditions and thereby contribute substantially to safety and environmental protection.*

## INDOKOLÁS

E javaslat a közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának<sup>1</sup> javítására irányuló új bizottsági kezdeményezés részét képezi. A bizottsági javaslatcsomag „A mozdonyok Közösségben történő közlekedésének megkönnyítése” című közleményt tartalmazza, amelyhez mellékeltek egy iránymutató dokumentumot, amelynek célja a vasút terén a közösségi szabályozási keret műszaki részének javítása<sup>2</sup>; a csomag részét képezi három jogalkotási javaslat is.

A Bizottság javaslatai között szerepel egy irányelv a közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról<sup>3</sup>, amely összevonja a kölcsönös átjárhatóságról szóló érvényes irányelveket, azaz a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszerről szóló 96/48/EK irányelvet és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszerről szóló 2001/16/EK irányelvet; a második irányelv a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv módosításáról szól<sup>4</sup>, ezenkívül pedig előterjesztettek egy rendeletet is az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló 881/2004/EK rendelet módosításáról<sup>5</sup>.

### **1. A mozdonyok közlekedésének megkönnyítése az EU-ban: a járművek kölcsönös elfogadása az EU-ban**

#### *A probléma meghatározása*

A mozdonyokra és a vontatóegységekre<sup>6</sup> vonatkozó nemzeti szabályokat tekintik jelenleg az új vasút megteremtése és az európai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága előtt álló fő akadálnak. Mivel a tagállamok saját mérlegelésükben nem dönthetik el, hogy az általuk az üzembe helyezésre kiadott engedélyek egy másik tagállam területén is érvényesek legyenek, közösségi kezdeményezésre van szükség, hogy a nemzeti eljárások harmonizálásán és egyszerűsítésén keresztül, valamint a kölcsönös elismerés elvének alkalmazásával oldják meg ezt a problémát.

#### *A kölcsönös elfogadás meghatározása*

A járművek kölcsönös elfogadása az a folyamat, amelynek során egy vasúti jármű, amelyet az egyik tagállamban való üzembe helyezés céljából engedélyeztek, az ÁME-k és/vagy a nemzeti műszaki szabályok szerinti ellenőrzést követően (a 2001/16/EK irányelv 16. cikkével összhangban), a másik tagállamban is engedélyt kap, kellően figyelembe véve az első tagállamban elvégzett összes ellenőrzést.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> „kölcsönös átjárhatóság”: a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer olyan képessége, amely lehetővé teszi az ezeken a vonalakon előírt teljesítményt elérő vonatok biztonságos és zavartalan haladását. Ez a képesség azokon a szabályozási, műszaki és üzemeltetési feltételeken nyugszik, amelyeknek meg kell felelni az alapvető követelmények teljesítése érdekében (2. cikk b) pont, 96/48/EK és 2001/16/EK irányelv).

<sup>2</sup> COM(2006)0782 végleges és SEC(2006)1640.

<sup>3</sup> COM(2006)0783 végleges

<sup>4</sup> COM(2006)0784 végleges

<sup>5</sup> COM(2006)0785 végleges

<sup>6</sup> Dízel többfunkciós egységek (DMU-k) és elektronikus többfunkciós egységek (EMU-k).

<sup>7</sup> Lásd a Bizottság elemzését a „Teljes körű hatásvizsgálat” c. dokumentumban, SEC(2006) 1641.

A kölcsönös elfogadás vagy a harmonizáción, vagy pedig a kölcsönös elismerés elvének alkalmazásán keresztül érhető el. A járművek tekintetében különbséget kell tenni a forgalomba hozatal és az üzembe helyezés között. Ez utóbbi esetben biztosítani kell, hogy a jármű kompatibilis a nemzeti vasúti infrastruktúrával.

### *A jelenlegi helyzet*

A kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelvek csak az új, üzembe helyezett járműveket szabályozzák, míg a vasútbiztonsági irányelv lefedi ezt a rést azzal, hogy 14. cikkében kifejezetten szabályozza azt az esetet, amikor a használatban lévő járművek nem rendelkeznek EK-igazolással. Ezért a kölcsönös elismerés elvét alkalmazni lehet a meglévő járművekre (amelyeket a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelvek még nem szabályoznak), legalább azon jellemzők tekintetében, amelyek nem közvetlenül kapcsolódnak a különleges infrastruktúrához<sup>1</sup> (lásd a Bizottság politikai opcióiról szóló mellékletet).

## **2. A Bizottság javaslata a közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról - COM(2006)0783 végleges**

A javaslat egységes szerkezetbe foglalja, átdolgozza és összevonja a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszerre (96/48/EK irányelv) és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszerre (2001/16/EK irányelv) vonatkozó, kölcsönös átjárhatóságról szóló érvényes irányelveket. Több lényegi és technikai javítást is tartalmaz a közösségi vasúti rendszer versenyképességének ösztönzése és a különböző igazgatási költségek csökkentése érdekében.

A nagy sebességű és hagyományos vasúti rendszerek közötti átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) kialakítására vonatkozó alapvető követelmények és eljárások tekintetében az új irányelv összevonja és adott esetben összehangolja a hagyományos és nagy sebességű európai hálózatokat szabályozó megfelelő rendelkezéseket. Az irányelv alkalmazási körét fokozatosan kiterjesztik az egész hálózatra és az összes járműre, amennyiben a hatásvizsgálat igazolja ennek gazdasági előnyeit.

Az üzembe helyezés (14. cikkben javasolt) engedélyezési eljárását egyszerűsítik, és az az eljárás központosítása nélkül nagy mértékben a kölcsönösen elismert határozatokon alapul, azaz a nemzeti és közösségi hatásköröket az Európai Vasúti Ügynökségre ruházzák.

A vagonok és utasszállító kocsik esetében a Közösség egyik tagállama által kiállított egyetlen üzembe helyezési engedély elégséges, és megfelel az ÁME feltételeinek. Az irányelv hatálybalépése előtt üzembe helyezett és EK hitelesítési nyilatkozattal nem rendelkező járművek esetében a vasútbiztonsági irányelvet kell alkalmazni. Az EK hitelesítési nyilatkozattal rendelkező járművek esetében minden részletre kiterjedően meghatározzák azokat a kritériumokat, amelyeket az engedély kiadása céljából egy biztonsági hatóság ellenőrizhet, és ezek közé tartoznak a jármű és az adott infrastruktúra kompatibilitása, a nyitott kérdésekre vonatkozó szabályok, az ÁME-ken alapuló különleges esetek és az irányelvvel összhangban lévő eltérések.

---

<sup>1</sup> Ezt az opciót javasolta a Bizottság munkacsoportja, és ezt építették be a vasútbiztonsági irányelv módosításáról szóló bizottsági javaslatba.

Egyszerűsítés történt az egyes technikai jellegű ÁME-k elfogadása és a valószínűleg gyorsan változó ÁME-k elfogadása tekintetében, pl. az információs és kommunikációs rendszerekre vonatkozókkal kapcsolatban. Ezenkívül egy új eljárásra tettek javaslatot „az ÁME sürgős módosítására” vonatkozóan (17. cikk), amelynek keretében kikérhető az Európai Vasúti Ügynökség szakvéleménye, mielőtt a Bizottság dönt az ÁME szokásos eljárás szerinti felülvizsgálatáig.

### **3. Az előadó főbb javaslatai**

A kölcsönös átjárhatóság alapvető fontosságú a vasúti rendszer versenyképessége és a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) kialakítása szempontjából Európában.

Az előadó üdvözli a Bizottság új kezdeményezését, amely az Európai Unión belül nyitottabb és versengőbb piacok keretében mozdítja elő a vasutak kölcsönös átjárhatóságát. A kölcsönösen átjárható vasúti hálózatok, valamint az ilyen hálózatokhoz való hozzáférés céljából konkrét intézkedéseket kell hozni a továbbra is fennálló akadályok műszaki és működési akadályok megszüntetése érdekében, így biztosítva a polgárok magas szintű és fenntartható mobilitását és az EU régióinak összekapcsolódását.

A kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó jelenlegi szabályozási keret felülvizsgálatának javasolt módosításai ösztönözni kívánják a vonatok szabad mozgását, és csökkenteni hivatottak a mozdonyok és járművek jóváhagyásával kapcsolatos igazgatási és technikai jellegű terheket, miközben gondoskodni kell a magas szintű biztonságról. A javasolt módosítások különösen a mozdonyokra és vontatóegységekre alkalmazandó jóváhagyási eljárásokkal kapcsolatos szabályozási környezet egyszerűsítésére szolgálnak.

#### *Fogalommeghatározások és eltérések az ÁME-től*

A bizottsági szöveg érthetőségének javítása érdekében új fogalommeghatározásokat javasoltak (2. cikk) a „vasúti járművekre” és a „járművekre”. A szöveget kiegészítették az arra vonatkozó korlátozással, amikor „a projekt előrehaladott fejlesztési stádiumban van”, valamint a költség-haszon arányra vonatkozó számítással, annak a lehetőségnek a korlátozása érdekében, hogy önkényesen eltérést kérelmezzenek az ÁME-k alkalmazása alól. Ezenkívül a projekt gazdasági életképessége alapján az eltérés iránti kérelmet a Bizottság fogadja el, amelynek feladata, hogy valamennyi tagállamot tájékoztassa az elfogadról vagy elutasításról (7. cikk).

#### *Átültetés és az ÁME-k felülvizsgálata*

Egy ÁME felülvizsgálatakor vagy visszavonásakor adott esetben különleges rendelkezéseket kell előírni az új ÁME-kbe és az új helyzetbe való átültetésre. Az alapvető követelményeknek ki kell terjedniük a vasúti rendszer, az alrendszerek és kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megújítására és korszerűsítésére is a meglévő ÁME-knek és nemzeti szabályoknak megfelelően.

#### *A vasúti járművek és járművek kölcsönös elfogadása: átfogó megközelítés*

A vasúti járművek és járművek kölcsönös elfogadására különböző eltérő nemzeti követelmények vonatkoznak a tagállamokban, az ilyen berendezések üzembe helyezésének engedélyezését átfogóbb formában osztályozzák. A járművek üzembe helyezésének engedélyezése a kölcsönös elismerés elvén és az ÁME-k műszaki harmonizációján keresztül érhető el, valamint az EK-nyilatkozatok hitelesítésével vagy a nemzeti biztonsági hatóságok korlátozott ellenőrzéseivel.

A tagállamok a rájuk vonatkozó alapvető követelmények teljesítésekor azokat a strukturális alrendszeret veszik számításba, amelyek üzembe helyezését egy másik tagállamban engedélyezték, kivéve olyan ügyekkel kapcsolatban, amelyek az adott tagállamra jellemző infrastrukturális jellemzőkkel való összeegyeztethetőségre vonatkoznak. Azt a feltételt kell alkalmazni, amely szerint az üzembe helyezés előtt minden járműnek legalább egy engedélyt kell szereznie egy tagállamtól. A vasútbiztonsági irányelv 14. cikkének és a „nemzeti szabályok osztályozására” és a „referenciadokumentumra” vonatkozó rendelkezéseinek átültetése ebbe az irányelvbe az új jogalkotási szöveg egységessége érdekében volt szükséges<sup>1</sup>. Ezzel az összevonással a következő engedélyezési eljárásokra tesznek javaslatot:

- az ÁME-knek megfelelő járművek üzembe helyezése
- az ÁME-knek nem megfelelő járművek üzembe helyezése
- kiegészítő engedélyk olyan járművek üzembe helyezésére, amelyek nem felelnek meg az ÁME-knek egy másik tagállamban.

*Az új, ellenőrzéssel történő komitológiai eljáráshoz való igazodás*

A jelentéstervezet tartalmaz egy módosítást, amelyre azért van szükség, hogy összhangba hozzák az irányelvet a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról (komitológia) szóló, 2006. július 17-i 2006/512/EK határozattal bevezetett változásokkal. E módosítások elvégzik a szükséges kiigazításokat, és nagyobb átláthatóságot teremtenek.

\*\*\*

---

<sup>1</sup> Ezt a nézetet erősíti meg a közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló két rövid iránymutató dokumentum is, amelyet a Belső Politikák Főigazgatóságának Politikai Egysége készített. IP/B/TRAN/FWC/2006-156/lot [2]/C[1]/SC[1] sz., Kölcsönös átjárhatóság, 1. rész; és IP/B/TRAN/FWC/2006-156/lot [2]/C[1]/SC[2] sz., Kölcsönös átjárhatóság, 2. rész.

## MELLÉKLET

### 1. A Bizottság politikai megközelítése

A hatásvizsgálat alapján a Bizottság úgy döntött, hogy javaslatot tesz a járművek kölcsönös elfogadásának javítására, mégpedig a következő politikai opciók kombinációján keresztül:

- Nem szabályozási megközelítés: iránymutatások közzététele a meglévő járművek kölcsönös elfogadására és a tagállamok felkérése, hogy alkalmazzák ezeket, és ruházzák az Ügynökségre a nemzeti szabályok osztályozásával és a kölcsönösen elfogadható szabályok kijelölésével kapcsolatos feladatokat<sup>1</sup>
- Szabályozási megközelítés: a meglévő járművekre alkalmazandó eljárások pontosítása és a tagállamoknak a járművek területükön való engedélyezésével kapcsolatos szerepének korlátozása és/vagy pontosítása.

### 2. Az ÁME-k kialakítása

Néhány átjárhatósági műszaki előírás (ÁME) végrehajtása és elfogadása, amelyek a kölcsönös átjárhatóság megvalósításának fő eszközei, folyamatban van. Ezek a vasúti rendszer és alrendszerek valamennyi részére alkalmazandók, miközben a költség-haszon elemzést, valamint a tagállamokkal, szociális partnerekkel és a felhasználókkal folytatott konzultációt két szakaszban irányozzák elő (az alapvető paraméterek tervezete és az ÁME tervezete), mielőtt az 1999/468/EK határozatban rögzített eljárással összhangban (komitológia) elfogadnák.

A nagy sebességű vasúti rendszerről szóló 96/48/EK irányelv szerint (1999 áprilisáig kellett végrehajtani) öt ÁME-t dolgoztak ki, amelyek a karbantartási alrendszerrel, az ellenőrző-irányító alrendszerrel, az infrastruktúra alrendszerrel, az energia alrendszerrel, a működési alrendszerrel és a járművek alrendszerével foglalkoztak. A felülvizsgálat folyamatban van, amely kiterjed a hagyományos vasúti ÁME-kre, és különleges karbantartási követelményeket fog beépíteni az előírásokba.

A hagyományos vasúti rendszerről szóló 2001/16/EK irányelv keretében (2003 áprilisáig kell végrehajtani) az első elfogadott ÁME várhatóan ebben az évben lép hatályba. Az AEIF (a Vasutak Átjárhatóságának Európai Szövetsége) által kidolgozott ÁME-k a járművekre és az infrastruktúrára visszavezethető zajproblémákkal, a fuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos telematikai alkalmazásokkal, az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerekkel, a járművekkel-teherszállító vagonokkal, valamint a forgalmi szolgálattal és forgalomirányítással foglalkoznak. A vasúti alagutak biztonságáról és a mozgáskorlátozott személyek hozzáféréséről szóló ÁME-k felülvizsgálata jelenleg folyik.

Az Ügynökség keretmegbízására vonatkozó legutóbbi javaslattervezetben (2007) a következők szerepelnek:

---

<sup>1</sup> . Lásd: COM(2006)0782 végleges és SEC(2006)1640.

- A hagyományos vasút terén már elfogadott ÁME felülvizsgálata a fuvarozás telematikai alkalmazásai, a zaj, az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek, a járművek-teherszállító vagonok, valamint a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás tekintetében.
- A nagy sebességű vasút terén már elfogadott ÁME felülvizsgálata z ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek tekintetében.
- A még nem elfogadott ÁME-tervezetek tekintetében
  - nagy sebességű vasútra vonatkozó ÁME, felülvizsgálva az infrastruktúra, az energia, a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás, a járművek tekintetében; nagy sebességű és hagyományos vasútra vonatkozó ÁME a vasúti alagutak biztonságáról; nagy sebességű és hagyományos vasútra vonatkozó ÁME a mozgáskorlátozott személyek hozzáféréséről.
- Új ÁME-k kidolgozása a mozdonyokról és vontatóegységekről, utasszállító kocsikról, infrastruktúráról, energiáról, a személyszállításra vonatkozó telematikai alkalmazásokról.

## ELJÁRÁS

<b>Cím</b>	A közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága		
<b>Hivatkozások</b>	COM(2006)0783 - C6-0474/2006 - 2006/0273(COD)		
<b>Az Európai Parlamentben történő előterjesztés dátuma</b>	13.12.2006		
<b>Illetékes bizottság</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 17.1.2007		
<b>Véleménynyilvánításra felkért bizottság(ok)</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ITRE 17.1.2007		
<b>Nem nyilvánított véleményt</b> A határozat dátuma	ITRE 27.2.2007		
<b>Előadó(k)</b> A kijelölés dátuma	Josu Ortuondo Larrea 23.1.2007		
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	12.4.2007	5.6.2007	10.9.2007
<b>Az elfogadás dátuma</b>	11.9.2007		
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+: 37	-: 0	0: 0
<b>A zárószavazáson jelen lévő képviselők</b>	Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin		
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jeanine Hennis-Plasschaert, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov, Willem Schuth, Catherine Stihler, Ari Vatanen		
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)</b>	Ralf Walter		
<b>Benyújtás dátuma</b>	25.9.2007		