

IRÁNYELVEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2008/110/EK IRÁNYELVE

(2008. december 16.)

a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv (vasúti biztonsági irányelv) módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

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

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

- (1) A vasúti személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások egységes piacának létrehozását célzó erőfeszítések folytatása érdekében az Európai Parlament és a Tanács elfogadta a 2004/49/EK irányelvet ⁽³⁾, amely a vasutak biztonságára vonatkozó közös keretszabályozást hoz létre.
- (2) A közösségi vasúti rendszer új vagy korszerűsített részei tekintetében a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ és a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁵⁾, a használatban lévő járművek tekintetében pedig a 2004/49/EK irányelv foglalkozott eredetileg a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezési eljárásaival. A jobb szabályozással összhangban, valamint a közösségi jogszabályok egyszerűsítése és korszerűsítése céljából a vasúti járművek üzembe helyezésének engedé-

lyezésére vonatkozó valamennyi rendelkezést egyetlen jogi aktusba kell foglalni. Következésképpen a 2004/49/EK irányelv jelenlegi 14. cikkét el kell hagyni, a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv helyébe lépő, a Közösségben a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (átdolgozás) ⁽⁶⁾ (a továbbiakban: a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv) pedig ki kell egészíteni a már használatban lévő járművek üzembe helyezésének engedélyezésére vonatkozó új rendelkezéssel.

- (3) Az 1999. évi nemzetközi vasúti fuvarozási egyezmény (COTIF) 2006. július 1-jei hatályba lépése új szabályokat vezetett be a járművek használatára vonatkozó szerződések tekintetében. Az egyezményhez csatolt CUV-függelék (egységes szabályok a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre) értelmében a kocsik üzembentartói többé nem kötelesek nyilvántartásba vetetni a kocsikat egy vasúttársaságnál. A vasúttársaságok közötti korábbi „Regolamento Internazionale Veicoli” (RIV) megállapodás (szabályzat a nemzetközi forgalomban a kölcsönös teherkocsi használatról) megszűnt, és annak részben a vasúttársaságok és a kocsik üzembentartói közötti új, magán- és önkéntes megállapodás (általános szerződési feltételek a vasúti kocsik használatáról, GCU) lépett a helyébe, amely értelmében az utóbbiak felelnek a kocsijaik karbantartásáért. E módosítások tükrözése és a vasúttársaságok biztonsági tanúsítványai tekintetében a 2004/49/EK irányelv végrehajtásának megkönnyítése érdekében meg kell határozni az „üzembentartó” és a „karbantartásért felelős szervezet” fogalmát, valamint az e szervezetek és a vasúttársaságok közötti kapcsolatot.
- (4) Az „üzembentartó” fogalom meghatározásának a lehető legközelebb kell állnia az 1999. évi COTIF-egyezményben használt fogalom meghatározáshoz. Számos szervezet lehet jármű-üzembentartó, így például a tulajdonos, egy kocsiparkkal üzemelő társaság, egy vasúttársaságnak járműveket hasznóbérbe adó társaság, egy vasúttársaság, illetve az infrastruktúrája karbantartása céljából járműveket alkalmazó infrastruktúra-működtető. E szervezetek felelnek a járművekért, azoknak a vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők által szállítóeszközként való használata tekintetében. A félreértések elkerülése érdekében az üzembentartót egyértelmű módon nyilvántartásba kell venni a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 33. cikkében meghatározott nemzeti járműnyilvántartásban.

⁽¹⁾ HL C 256., 2007.10.27., 39. o.⁽²⁾ Az Európai Parlament 2007. november 29-i véleménye (HL C 297. E, 2008.11.20., 133. o.), a Tanács 2008. március 3-i közös álláspontja (HL C 122. E, 2008.5.20., 10. o.) és az Európai Parlament 2008. július 9-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2008. december 1-i határozata.⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/49/EK irányelve a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (Vasútbiztonsági irányelv) (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.) Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.⁽⁴⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o.⁽⁵⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o.⁽⁶⁾ HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

- (5) A meglévő vasúti jogszabályokkal való összhang biztosítása, illetve a felesleges adminisztratív terhek elkerülése érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a muzeális, a múzeumi és a turista vasutakat kizárják ezen irányelv hatálya alól.
- (6) Egy jármű üzembe helyezése vagy a hálózaton való használata előtt a nemzeti járműnyilvántartásban meg kell határozni a karbantartásért felelős szervezetet. A karbantartásért felelős szervezet lehet vasúttársaság, infrastruktúra-működtető vagy üzembentartó.
- (7) Lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy eleget tegyenek azon kötelezettségüknek, amely szerint azonosítaniuk kell a karbantartásért felelős szervezetet, illetve azt alternatív intézkedések révén tanúsítaniuk kell harmadik országokban nyilvántartásba vett és az adott ország előírásainak megfelelően karbantartott járművek esetében, továbbá a Közösség fő vasútvonalainak nyomtávjától eltérő nyomtávú hálózatokon vagy vonalakon használt járművek esetében, amelyekre vonatkozóan a karbantartásért felelős szervezet azonosításának teljesítését alternatív módon harmadik országokkal kötött nemzetközi megállapodások biztosítják, valamint a muzeális, a múzeumi és a turistavasutak által vagy, különleges, illetve katonai felszerelési szállítmányok céljára használt és a nemzeti biztonsági hatóság eseti, a szolgáltatás elvégzése előtt megszerzendő engedélyéhez kötött járművek esetében. Ezekben az esetekben az érintett tagállamnak lehetővé kell tenni, hogy az illetékesége alá tartozó hálózaton elfogadhasson járműveket a hozzájuk rendelt, karbantartásért felelős szervezet, illetve annak tanúsítványa nélkül is. Az ilyen eltérésekhez azonban az érintett tagállam alaki határozatára, valamint az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) által a biztonsággal kapcsolatos teljesítményről szóló jelentés keretében végzett elemzésre van szükség.
- (8) Amikor egy vasúttársaság vagy infrastruktúra-működtető olyan járműveket használ, amelyek tekintetében nem vettek nyilvántartásba karbantartásért felelős szervezetet vagy az nem rendelkezik tanúsítvánnyal, az ilyen jármű használatához kapcsolódó valamennyi kockázatot a vasúttársaságnak vagy az infrastruktúra-működtetőnek kell kezelnie. A vasúttársaság vagy infrastruktúra-kezelő a biztonsági rendszerére vonatkozó tanúsítvány révén, illetve adott esetben saját biztonsági tanúsítása vagy engedélye révén bizonyítja, hogy képes a kockázatok kezelésére.
- (9) Tehervagonok esetében a karbantartásért felelős szervezetet az Ügynökség által kidolgozandó és a Bizottság által elfogadandó rendszer alapján kell tanúsítani. Amennyiben a karbantartásért felelős szervezet vasúttársaság vagy infrastruktúra-működtető, ezt a tanúsítási eljárást bele kell foglalni a biztonsági tanúsítvány vagy engedély kiállítására céljából végzett eljárásba. Az ilyen szervezet számára kiállított tanúsítvány garantálja, hogy a szervezet a felelőssége alá tartozó valamennyi tehervagon vonatkozásában megfelel ezen irányelv karbantartási követelményeinek. A tanúsítvány a Közösség egész területén érvényes, és annak a testületnek kell kiadnia, amely képes az e szervezetek által létrehozott karbantartási rendszerek ellenőrzésére. Mivel a tehervagonokat gyakran használják nemzetközi forgalomban, és mivel a karbantartásért felelős szervezetek nem egyetlen tagállamban található műhelyekben kívánják elvégezni a karbantartást, a tanúsító testületnek képesnek kell lennie arra, hogy ellenőrzéseit a Közösség teljes területén végezze.
- (10) A karbantartási követelmények kidolgozására a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv összefüggésében kerül sor, elsősorban a „gördülőállomány”-ra vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások (ÁME) részeként. Ezen irányelv hatályba lépésének következtében biztosítani kell az ÁME és a karbantartásért felelős szervezetre vonatkozó, a Bizottság által elfogadandó tanúsítási követelmények közötti koherenciát. A Bizottság ezt adott esetben a vonatkozó ÁME módosítása útján hajtja végre, a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvben előírt eljárás alkalmazásával.
- (11) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a közösségi vasutak biztonságának további javítását, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az intézkedés léptéke miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket fogadhat el a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ezen irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (12) A 2004/49/EK irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ⁽¹⁾ összhangban kell elfogadni.
- (13) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen a 2004/49/EK irányelv mellékleteinek felülvizsgálatára és kiigazítására, a közös biztonsági módszerek és a közös biztonsági célkitűzések elfogadására és felülvizsgálatára, valamint egy karbantartási tanúsítási rendszer létrehozására is. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és a 2004/49/EK irányelv nem alapvető fontosságú elemei módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítését, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében előírt ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (14) Azon tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek vasúti rendszerrel, és erre a közeljövőben sincs kilátás, ezen irányelv átültetése és végrehajtása aránytalan és értelmetlen kötelezettséget róna. Ezért az ilyen tagállamokat arra az időre, amíg nem rendelkeznek vasúti rendszerrel mentesíteni kell ezen irányelv átültetésének és végrehajtásának kötelezettsége alól.

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

- (15) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás⁽¹⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.
- (16) Következésképpen a 2004/49/EK irányelvet módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Módosítások

A 2004/49/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (2) bekezdése a következő pontokkal egészül ki:

- „d) a nemzeti hálózaton közlekedő, muzeális járművek, amennyiben eleget tesznek a biztonságos járműközlekedést garantáló nemzeti biztonsági előírásoknak és szabályoknak;
- e) saját hálózatukon közlekedő muzeális és múzeumi, valamint turistavasutak, beleértve a műhelyeket, járműveket és a személyzetet is.”

2. A 3. cikk a következő fogalom meghatározásokkal egészül ki:

- „s) »üzembentartó«: az a személy vagy szervezet, aki vagy amely a járművet, mint szállítóeszközt hasznosítja, akár tulajdonosa, akár használati joga van felette, továbbá a Közösségben a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozás) (*), a továbbiakban: a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv, 33. cikkében meghatározott nemzeti járműnyilvántartásban ily módon nyilvántartásba van véve;
- t) »karbantartásért felelős szervezet«: egy jármű karbantartásáért felelős szervezet, amely a nemzeti járműnyilvántartásban ily módon nyilvántartásba van véve;
- u) »jármű«: vontató eszközzel rendelkező vagy nem rendelkező, saját kerekein vasúti sínen közlekedő vasúti jármű. Egy jármű egy vagy több strukturális és funkcionális alrendszerből, vagy ezen alrendszerek egy vagy több részéből áll.

(*) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.”

⁽¹⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

3. A 4. cikk (4) bekezdésében a „kocsik üzemeltetőinek” kifejezés helyébe az „az üzembentartóinak” kifejezés lép.

4. Az 5. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) 2009. április 30. előtt felül kell vizsgálni az I. mellékletet, különösen annak érdekében, hogy az tartalmazza a közös biztonsági mutatók közös meghatározásait és a balesetek költségei kiszámításának közös módszereit. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

5. A 6. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság 2008. április 30. előtt elfogadja a legalább a (3) bekezdés a) pontjában leírt módszereket tartalmazó közös biztonsági módszerek első csoportját. Ezeket a közös biztonsági módszereket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni.

A Bizottság 2010. április 30. előtt elfogadja a (3) bekezdésben leírt módszerek fennmaradó részét tartalmazó közös biztonsági módszerek második csoportját. Ezeket a közös biztonsági módszereket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni.

Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

- b) a (3) bekezdés c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) amennyiben az ÁME nem tartalmazza azokat, az annak ellenőrzésére szolgáló módszerek, hogy a vasúti rendszer strukturális alrendszereinek üzemeltetése és karbantartása megfelel-e a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek.”;

- c) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A közös biztonsági módszereket rendszeres időközönként felül kell vizsgálni, figyelembe véve az alkalmazásuk során szerzett tapasztalatokat, a vasútbiztonság általános fejlődését és a tagállamoknak a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelezettségeit. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést, a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

6. A 7. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (3) bekezdés első és második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A közös biztonsági célok tervezetének első csoportja a tagállamok meglévő céljainak és biztonsággal kapcsolatos teljesítményének a vizsgálatán alapul, és biztosítja, hogy a vasúti rendszer jelenlegi biztonsági színvonala egyik tagállamban se csökkenjen. A Bizottság 2009. április 30. előtt elfogadja e közös biztonsági célokat, és azokat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A közös biztonsági célok tervezetének második csoportja a közös biztonsági célok első csoportjából és az azok végrehajtásából nyert tapasztalatokon alapul. Ezeknek tükrözniük kell azokat a kiemelt területeket, ahol a biztonságot tovább kell javítani. A Bizottság 2011. április 30. előtt elfogadja e közös biztonsági célokat, és azokat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

- b) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A közös biztonsági célokat rendszeres időközönként felül kell vizsgálni, figyelembe véve a vasútbiztonság általános fejlődését. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

7. A 10. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A biztonsági tanúsítvány célja annak bizonyítása, hogy a vasúttársaság létrehozta biztonsági rendszerét, és a kockázatok kezelése és a hálózaton biztonságos szállítási szolgáltatás nyújtása érdekében képes megfelelni az ÁME-ben és más vonatkozó közösségi jogszabályokban, valamint a nemzeti biztonsági szabályokban meghatározott követelményeknek.”;

- b) a (2) bekezdés b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) igazolás az adott hálózaton történő biztonságos szolgáltatásnyújtáshoz szükséges különleges követelmények teljesítése érdekében a vasúttársaság által elfogadott rendelkezések elfogadásáról. A követelmények között szerepelhet a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásoknak és a nemzeti biztonsági szabályoknak az alkalmazása – beleértve a hálózatok üzemeltetésére vonatkozó szabályokat is –, valamint a személyzet bizonyítványainak jóváhagyása és a vasúttársaságok által használt járművek üzembe helyezésének engedélyezése. Az igazolás alapja a vasúttársaság által a IV. melléklet szerint benyújtott dokumentáció.”

8. A szövegbe a következő cikket kell beilleszteni:

„14a. cikk

A járművek karbantartása

(1) Az üzembe helyezése vagy a hálózaton való használata előtt valamennyi járműnek rendelkeznie kell egy hozzárendelt karbantartásért felelős szervezettel, amelyet a nemzeti járműnyilvántartásban nyilvántartásba kell venni a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelv 33 cikkének megfelelően.

(2) A karbantartásért felelős szervezet vasúttársaság, infrastruktúra-működtető vagy üzemeltető lehet.

(3) A vasúttársaságok és az infrastruktúra-működtetők 4. cikkben előírt, a vonatok biztonságos üzemeltetésére vonatkozó feladatának sérelme nélkül a szervezet egy karbantartási rendszer révén biztosítja, hogy a járművek, amelyek karbantartásáért felelős, biztonságos üzemi állapotban legyenek. Ennek érdekében a karbantartásért felelős szervezet biztosítja, hogy a járművek karbantartása az alábbiakkal összhangban történjék:

a) az egyes járművek karbantartási naplója;

b) a hatályos előírások, beleértve a karbantartási szabályokat és az ÁME-ket.

A karbantartást a karbantartásért felelős szervezet saját maga, vagy a szerződött karbantartó műhelyek segítségével végzi.

(4) A tehervagonok esetében minden karbantartásért felelős szervezetnek rendelkeznie kell egy, az 5. cikknek megfelelően vagy a biztonsági hatóság által akkreditált vagy elismert szerv által kibocsátott tanúsítvánnyal. Az akkreditációs folyamatnak az EN 45000 sorozatú európai szabványokhoz hasonló, a függetlenségre, hozzáértésre és pártatlanságra vonatkozó követelményeken kell alapulnia. Az elismerési folyamatnak szintén a függetlenségre, hozzáértésre és pártatlanságra vonatkozó követelményeken kell alapulnia.

Amennyiben a karbantartásért felelős szervezet egy vasúttársaság vagy egy infrastruktúra-működtető, az 5. cikk értelmében elfogadandó követelményeknek való megfelelést az érintett nemzeti biztonsági hatóság ellenőrzi a 10. vagy 11. cikkben említett eljárások alapján, és azt az említett eljárásokban meghatározott tanúsítványokkal erősíti meg.

(5) A Bizottság az Ügynökség ajánlása alapján 2010. december 24-ig intézkedést fogad el a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezet tanúsítási rendszerének létrehozására. Az e rendszer alapján megadott tanúsítványok megerősítik a (3) bekezdésben említett követelményeknek való megfelelést.

Az intézkedés magában foglalja az alábbiakra vonatkozó követelményeket:

- a) a szervezet által létrehozott karbantartási rendszer;
- b) a szervezet részére megadott tanúsítvány formátuma és érvényessége;
- c) a tanúsítási rendszer működéséhez szükséges, a tanúsítványok kiadásáért és az ellenőrzésért felelős szervezetek vagy szervezetek akkreditációjára vagy elismerésére vonatkozó kritériumok;
- d) a tanúsítási rendszer alkalmazásának időpontja, beleértve a meglévő karbantartásért felelős szervezetek számára megállapított egyéves átmeneti időszakot is.

Az ezen az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A Bizottság az Ügynökség ajánlása alapján 2018. december 24-ig felülvizsgálja ezen intézkedést annak érdekében, hogy az minden járműre kiterjedjen, és hogy szükség esetén naprakészé tegye a tehervagonok karbantartásával kapcsolatban alkalmazandó tanúsítási rendszert.

(6) Az 5. cikknek megfelelően megadott tanúsítványok a Közösség egész területén érvényesek.

(7) Az Ügynökség legkésőbb az adott intézkedés hatálybalépését követő három éven belül a Bizottságnak benyújtott jelentésben értékeli az (5) bekezdésnek megfelelően végrehajtott tanúsítási folyamatot.

(8) A következő esetekben a tagállamok úgy is dönthetnek, hogy a karbantartásért felelős szervezetek azono-

sítására és tanúsítására vonatkozó kötelezettségeiknek alternatív intézkedésekkel tesznek eleget:

- a) a harmadik országokban nyilvántartásba vett és az adott ország előírásainak megfelelően karbantartott járművek.
- b) a Közösség fő vasútvonalainak nyomtávjától eltérő nyomtávú hálózatokon vagy vonalakon használt járművek, amelyek esetében a (3) bekezdésben említett követelmények teljesítését harmadik országokkal kötött nemzetközi megállapodások biztosítják.
- c) a 2. cikk (2) bekezdésében megnevezett járművek, illetve a nemzeti biztonsági hatóság eseti, a szolgáltatás elvégzése előtt megszerzendő engedélyéhez kötött különleges és katonai felszerelési szállítmányok. Ebben az esetben egy legfeljebb 5 évre szóló eltérést engedélyezhető.

Az ilyen alternatív intézkedéseket az érintett nemzeti biztonsági hatóság által megadott eltérések segítségével kell végrehajtani:

- a) járműveknek a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 33. cikke értelmében történő nyilvántartásba vételekor, amennyiben karbantartásáért felelős szervezetek azonosításáról van szó;
- b) biztonsági tanúsítványoknak és engedélyeknek az ezen irányelv 10. és 11. cikke alapján, vasúttársaságok és infrastruktúra-működtetők részére történő kibocsátásakor, amennyiben karbantartásáért felelős szervezetek azonosításáról vagy tanúsításáról van szó.

Az ilyen eltéréseket az ezen irányelv 18. cikkében említett éves jelentésben fel kell tüntetni és meg kell indokolni. Amennyiben megállapítható, hogy felesleges biztonsági kockázatnak teszik ki a közösségi vasúti hálózatot, az Ügynökség erről haladéktalanul értesíti a Bizottságot. A Bizottság kapcsolatba lép az érintett felekkel, és adott esetben felszólítja a tagállamot az eltérést biztosító határozat visszavonására.”

9. A 16. cikk (2) bekezdése a következőképpen módosul:

a) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a vasúti rendszert alkotó strukturális alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezése a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 15. cikkének megfelelően, valamint annak ellenőrzése, hogy azok üzemeltetése és karbantartása megfelel-e az azokra vonatkozó alapvető követelményeknek;”;

b) a b) pontot el kell hagyni;

2. cikk

c) a g) pont helyébe a következő szöveg lép:

„g) annak ellenőrzése, hogy a járműveket a nemzeti járműnyilvántartásban megfelelően nyilvántartásba vették, és az ott szereplő biztonsággal kapcsolatos információk pontosak és naprakészek;”

Végrehajtás és átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2010. december 24-ig megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

10. A (18) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„e) a 14a. cikk (8) bekezdése szerint engedélyezett eltérések.”

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

11. A 26. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„26. cikk

A mellékletek kiigazítása

A mellékleteket hozzá kell igazítani a tudományos és műszaki fejlődéshez. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak a Ciprusi Köztársaságra és a Máltai Köztársaságra, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti rendszert.

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

3. cikk

Hatálybalépés

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

12. A 27. cikk a következőképpen módosul:

a) a cikkbe a következő bekezdést kell beilleszteni:

„(2a) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.”;

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

b) a (4) bekezdést el kell hagyni

Kelt Strasbourgban, 2008. december 16-án.

13. A II. melléklet 3. pontját el kell hagyni.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről

az elnök

B. LE MAIRE