



Brüsszel, 2013.1.30.  
COM(2013) 32 final

**A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK,  
AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK  
BIZOTTSÁGÁNAK**

**a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága terén elért eredményekről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

# A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

## a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága terén elért eredményekről

(EGT-vonatkozású szöveg)

### 1. BEVEZETÉS

Ez a jelentés a vasúti biztonságról szóló irányelv végrehajtása és az európai vasúti rendszer átjárhatóságának megvalósítása terén a Bizottság által 2009 szeptemberében elfogadott jelentés<sup>1</sup> óta elért eredményeket mutatja be. A jelentés a 2008/57/EK irányelv<sup>2</sup> 39. cikkére reflektál.

A jelentés továbbá az Európai Vasúti Ügynökség által 2012. március 1-jén kiadott, az Európai Unióban a vasúti átjárhatóság terén elért eredményekről szóló kétéves jelentés<sup>3</sup> megállapításaira is támaszkodik.

### 2. AZ ÁTJÁRHATÓSÁGRÓL SZÓLÓ AKTUSOK ÁTTEKINTÉSE

#### 2.1. Az átjárhatósági irányelvek

##### 2.1.1. Áttekintés

A 2008/57/EK átdolgozott irányelv 2008. július 19-én lépett hatályba. A 96/48/EK<sup>4</sup> és a 2001/16/EK irányelv<sup>5</sup> 2010. július 19-étől hatályát veszítette.

A 2008/57/EK irányelv módosítása a következő aktusokkal történt:

- a Bizottság 2009. október 16-i 2009/131/EK irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv VII. mellékletének módosításáról<sup>6</sup>;
- a Bizottság 2011. március 1-jei 2011/18/EU irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv II., V. és VI. mellékletének módosításáról<sup>7</sup>.

##### 2.1.2. Az átjárhatósági irányelvek átültetése

A 2008/57/EK és a 2009/131/EK irányelv nemzeti jogba való átültetésének határideje 2010. július 19. volt. A 2011/18/EU irányelv nemzeti jogba való átültetésének határideje 2011. december 31. volt.

<sup>1</sup> A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a vasúti biztonságról szóló irányelv és a vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvek végrehajtása terén elért eredményekről szóló jelentésről. COM(2009) 464 végleges.

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2008. június 17-i 2008/57/EK irányelve a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról. HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

<sup>3</sup> <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Interoperabilitybiennialreport-2011.aspx>

<sup>4</sup> A Tanács 1996. július 23-i 96/48/EK irányelve a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról. HL L 235., 1996.9.17., 6–24. o.

<sup>5</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2001. március 19-i 2001/16/EK irányelve a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról. HL L 110., 2001.4.20., 1–27. o.

<sup>6</sup> HL L 273., 2009.10.17., 12–13. o.

<sup>7</sup> HL L 57., 2011.3.2., 21–28. o.

2012. november 20-ig Németország kivételével valamennyi tagállam jelezte, hogy nemzeti intézkedéseket vezetett be a 2008/57/EK irányelv végrehajtására; az Egyesült Királyság és Franciaország által jelentett intézkedések azonban csak részlegesnek tekinthetők, ugyanis egyelőre nem vonatkoznak a Csatorna-alagútra. Az említett időpontig Németország kivételével valamennyi tagállam jelezte, hogy nemzeti intézkedéseket vezetett be a 2009/131/EK irányelv végrehajtására, továbbá Lengyelország és Szlovénia kivételével valamennyi tagállam beszámolt a 2011/18/EU irányelv végrehajtását célzó nemzeti intézkedések elfogadásáról.

A Bizottság kiemelt figyelemmel kíséri ezen átjárhatósági irányelvek tagállamok általi átültetését. Ha a tagállamok elmulasztják a nemzeti végrehajtási intézkedések bejelentését, a Bizottság hivatalosan is felszólítja a mulasztást elkövető tagállamokat az érintett irányelvek átültetésére. 2012. augusztus 31-ig a Bizottság öt tagállam ellen indított kötelezettségszegési eljárást a nemzeti végrehajtási intézkedések bejelentésének elmulasztása miatt.

A Bizottság szervezeti egységei az Európai Vasúti Ügynökség támogatásával jelenleg is ellenőrzik, hogy a nemzeti végrehajtási aktusok megfelelnek-e az említett irányelveknek. Esetleges meg nem felelés esetén a tagállamokat további pontosítások benyújtására szólítják fel. Ha a meg nem felelés tényét a további elemzés is megerősíti, az érintett tagállam ellen hivatalos kötelezettségszegési eljárás indul.

A vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvekhez jelentős mennyiségű másodlagos jogszabály is tartozik. Az átjárhatósági műszaki előírásokon (ÁME-k; lásd a 2.3. szakaszt) túl a Bizottság a következő aktusokat fogadta el:

- a Bizottság 2007. november 9-i 2007/756/EK határozata a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (4) és (5) bekezdésében előírt nemzeti járműnyilvántartás közös előírásainak elfogadásáról<sup>8</sup>;
- a Bizottság 2010. november 9-i 2010/713/EU határozata az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve alapján elfogadott, az átjárhatósági műszaki előírások keretében alkalmazandó megfelelőségértékelési, alkalmazhatósági és EK-hitelesítési eljárások moduljairól<sup>9</sup>;
- a Bizottság 2011. február 10-i 2011/107/EU határozata a nemzeti járműnyilvántartás közös előírásainak elfogadásáról szóló 2007/756/EK határozat módosításáról<sup>10</sup>;
- a Bizottság 2011. március 1-jei 201/2011/EU rendelete az engedélyezett vasúti jármű típusmegfelelési nyilatkozatának modelljéről<sup>11</sup>;
- a Bizottság 2011. március 9-i 2011/155/EU határozata a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében említett referenciadokumentum közzétételéről és kezeléséről<sup>12</sup>;
- a Bizottság 2011. március 29-i 2011/217/EU ajánlása a strukturális alrendszerek és járművek üzembe helyezésének a 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében történő engedélyezéséről<sup>13</sup>;

<sup>8</sup> HL L 305., 2007.11.23., 30–51. o.

<sup>9</sup> HL L 319., 2010.12.4., 1–52. o.

<sup>10</sup> HL L 43., 2011.2.17., 33–54. o.

<sup>11</sup> HL L 57., 2011.3.2., 8–9. o.

<sup>12</sup> HL L 63., 2011.3.10., 22–25. o.

<sup>13</sup> HL L 95., 2011.4.8., 1–29. o.

- a Bizottság 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU végrehajtási határozata a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól<sup>14</sup>;
- a Bizottság 2011. október 4-i 2011/665/EU végrehajtási határozata az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról<sup>15</sup>.

## **2.2. Átjárhatósági műszaki előírások**

### *2.2.1. A jelenlegi helyzet*

Az ÁME-k a Bizottság megbízása alapján az Európai Vasúti Ügynökség által kidolgozott átjárhatósági műszaki előírások. Az alrendszereknek és az átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeknek meg kell felelniük a vonatkozó ÁME-nek ahhoz, hogy teljesítsék a 2008/57/EK irányelvben lefektetett alapvető követelményeket, és biztosítsák a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát.

A nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerre vonatkozó ÁME-k első sorozatát 2002-ben adták ki. Ezek többsége 2008-ban átdolgozáson esett át.

Az ÁME-k második sorozatát, amely elsősorban a hagyományos transzeurópai vasúti rendszerekkel és olyan transzverzális kérdésekkel foglalkozik, mint a vasúti alagutak biztonsága vagy a mozgáskorlátozott személyek hozzáférése, 2006 és 2011 között tették közzé.

A Bizottság által elfogadott ÁME-k 2012. december 31-i állapot szerinti teljes jegyzéke az I. mellékletben található.

A kölcsönös átjárhatóságról szóló jelenleg hatályos irányelvekben előírtaknak megfelelően ezt a jogi keretrendszert tovább kell fejleszteni az ÁME-k hibáinak javítása és nyitott kérdéseinek lezárása, valamint az ÁME-k földrajzi hatókörének az egész Európai Unió vasúti rendszerére való kiterjesztése révén.

Ez alapján az Ügynökség jelenleg a következő ÁME-eket vizsgálja felül: a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra (OPE), az áruszállító kocsik alrendszerére (WAG), a hagyományos mozdonyokra és személyszállító járművekre (LOC&PAS), az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre (CCS), a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai (TAP) és a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai (TAF) alrendszerekre, a mozgáskorlátozott személyek általi megközelíthetőségre (PRM), a vasúti alagutak biztonságára (SRT), az infrastruktúrára (INF), valamint az energiaellátásra (ENE) vonatkozó ÁME.

Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME-t illetően a 2012. április 16-án aláírt egyetértési megállapodás rögzíti az érintett felek azon megállapodását, hogy az Ügynökség által az előírásokra vonatkozóan ugyanazon a napon ajánlott „3. alapkonfiguráció” alapján bevezetik az európai vasúti forgalomirányítási rendszert (ERTMS). Más szóval, minden érintett fél elismeri, hogy az előírások már tartalmazzák az alapvető fontosságú elemeket. Az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME ilyen értelemben módosított változatának elfogadására 2012. november 6-án került sor.

A telematikai alkalmazások kapcsán és az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME (CCS TSI) példáját követve az Ügynökség egy változáskezelő rendszert állított fel és alkalmaz a telematikai alkalmazásokra vonatkozó két ÁME-hez csatolt műszaki dokumentumok kezeléséhez, valamint nyomon követi azok végrehajtását. Ezenfelül mindkét ÁME végrehajtását egy irányítóbizottság és ágazati szakértők támogatják, és nyomon követésük egy főterv szerint történik.

<sup>14</sup> HL L 256., 2011.10.1., 1–25. o.

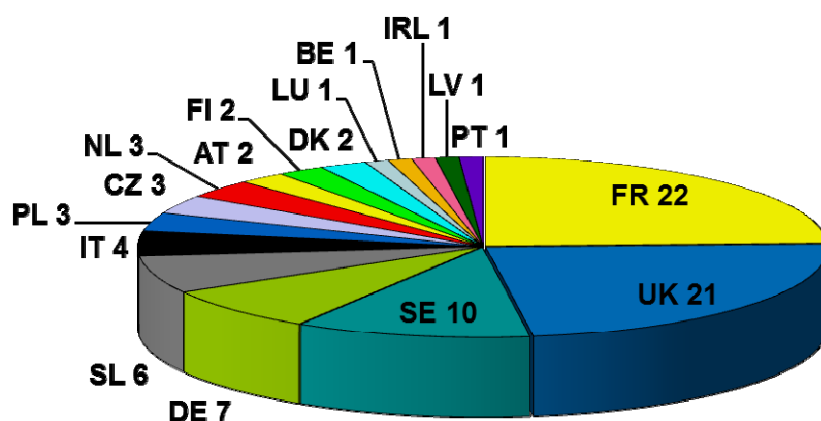
<sup>15</sup> HL L 264., 2011.10.8., 32–54. o.

### 2.2.2. Az ÁME-ktől való eltérések elemzése

Az eltérések – a kölcsönös átjárhatóságról szóló jelenleg hatályos irányelvekben előírt bizonyos feltételek teljesülése esetén – kivételeket tesznek lehetővé az ÁME-k alkalmazása alól. 2007 és 2012. augusztus 31. között a Bizottság 17 tagállamtól 90 eltérési értesítést kapott, amelyek összesítése az alábbi diagramon látható.

## A kölcsönös átjárhatóságról szóló 96/48/EK, 2001/16/EK és 2008/57/EK irányelv értelmében 2007 óta kérelmezett eltérések

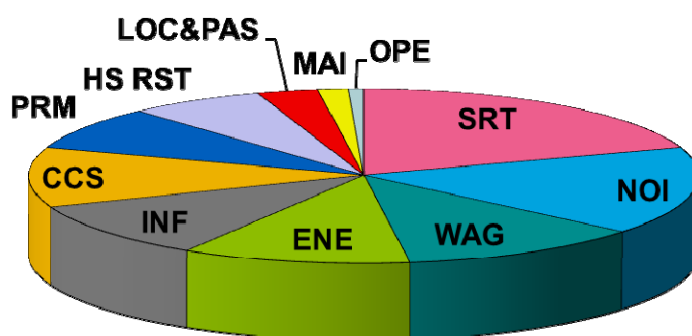
### Tagállam szerinti megoszlás (2012. szeptember 3-i állapot)



Amint az a következő diagramon is látható, ezek az eltérések szinte az összes hatályos ÁME-t érintik. Legnagyobb számban a vasúti alagutak biztonságára (27 eltérés), a „járművek – zaj” alrendszerre (22) és az áruszállító kocsik alrendszerére (16) vonatkozó ÁME-vel kapcsolatban érkeztek eltérések.

# A kölcsönös átjárhatóságról szóló 96/48/EK, 2001/16/EK és 2008/57/EK irányelv értelmében 2007 óta kérelmezett eltérések

## ÁME szerinti megoszlás (2012. szeptember 3-i állapot)



A tagállamok által a Bizottsághoz benyújtott eltérések arra mutattak rá, hogy az ÁME-ktől való eltérések alapjául szolgáló feltételek közül időnként túl széles körben alkalmazzák<sup>16</sup> azt a koncepciót, amelynek „fejlesztése előrehaladott állapotban van” (a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelv 9. cikke (1) bekezdésének a) pontja). Ez az uniós jogszabály értelmében eredetileg tervezettnél szélesebb körű eltérési kéréseket eredményezett.

Ezen eltérések tartalmának elemzése azt mutatja, hogy a 2008/57/EK irányelv 9. cikke az ÁME-ktől való eltérés alkalmazására lehetőséget adó esetek pontosításával, a kérelmezési eljárás felülvizsgálatával, és bizonyos esetekben a kérelem tartalmának egyszerűsítésével egyszerűsíthető és javítható lenne.

### **2.3. A nyilvántartások**

#### *2.3.1. Nemzeti járműnyilvántartás (a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelv 33. cikke)*

A nemzeti járműnyilvántartásra vonatkozó előírás elfogadására a 2007/756/EK bizottsági határozattal, módosítására pedig a 2011/107/EU bizottsági határozattal került sor. A tagállamok által kijelölt nyilvántartó szervek által vezetett nemzeti járműnyilvántartásokat kötelezően össze kell kapcsolni egy központi keresőprogrammal, a virtuális járműnyilvántartással.

A nemzeti járműnyilvántartások és a virtuális járműnyilvántartás általános alkalmazásában használt szoftver az Európai Vasúti Ügynökség fejlesztése. A nyilvántartó szervek számára a szoftver díjmentes. A nemzeti járműnyilvántartások általános alkalmazását és a virtuális járműnyilvántartást a 2011/107/EU bizottsági határozattal bevezetett módosításoknak megfelelően frissítették. Az Európai Vasúti Ügynökség jelenleg a nemzeti

<sup>16</sup> Olyan esetekben például, amikor a projektet oly módon át lehetett volna alakítani az ÁME-knek megfelelővé, hogy az alig vagy egyáltalán nem lett volna hatással a projekt ütemtervére, illetve költségeire.

járműnyilvántartások és a virtuális járműnyilvántartás közötti kapcsolatok kiépítésében nyújt támogatást a nyilvántartó szerveket.

### *2.3.2. Az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása (ERATV – a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelv 34. cikke)*

A nemzeti járműnyilvántartásokra vonatkozó ERATV-előírást a Bizottság 20011/665/EU határozata fogadta el. Az ERATV-t az Európai Vasúti Ügynökség fogja vezetni, és ugyancsak az Ügynökség teszi közzé a nemzeti biztonsági hatóságok által átadott információkat.

Az Európai Vasúti Ügynökség jelenleg dolgozik a nyilvántartáshoz szükséges szoftveralkalmazás kifejlesztésén. A tervek szerint az alkalmazás üzembe helyezésére 2012 végéig sor kerül.

### *2.3.3. Infrastruktúra-nyilvántartás (RINF – a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelv 35. cikke)*

Az RINF-előírást a Bizottság 2011/633/EU határozata fogadta el. A tagállamok által kijelölt szervek által vezetett infrastruktúra-nyilvántartásokat össze kell kötni a közös felhasználói felülettel.

A közös felhasználói felület megfelelő műszaki megoldásának meghatározása érdekében az Európai Vasúti Ügynökség megvalósíthatósági tanulmányt készít.

## **2.4. Szabványosítás**

2011. január 28-án a Bizottság M 483. számmal a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK irányelv értelmében az európai szabványügyi testületeknek címzett programozási és szabványosítási felhatalmazást adott ki. Ez a felhatalmazás a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságához kapcsolódó vasúti berendezésekre vonatkozó, 1998. november 13-i M 275. számú felhatalmazás és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó, 2003. május 22-i M 334. számú felhatalmazás helyébe lép.

A 2008/57/EK irányelv értelmében összehangolt szabványok jegyzéke 2011. július 20-án jelent meg a Hivatalos Lapban.

## **3. A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁG MEGVALÓSÍTÁSA TERÉN ELÉRT ELŐREHALADÁS**

### **3.1. A kölcsönös átjárhatóság megvalósítása**

Az Európai Vasúti Ügynökség által 2012. március 1-jén kiadott, az Európai Unióban a vasúti átjárhatóság terén elért eredményekről szóló kétéves jelentés részletes információkkal szolgál a vasúti átjárhatóság terén elért eredményekről. Az eredmények méréséhez az Ügynökség három fő mutatócsoportot állított össze: az intézmények (elsősorban a nemzeti biztonsági hatóságok és a bejelentett szervezetek számára), a jog (ÁME-k továbbfejlesztésére és a nyitott kérdések lezárására) és az alrendszerek vonatkozásában (EK-tanúsítványok, járműengedélyek és helyhez kötött berendezések engedélyei stb.).

### **3.2. A kölcsönös átjárhatóság megvalósulásának további akadályai**

#### *3.2.1. Az ÁME-k hatálya és alkalmazása*

Az ÁME-kben fennmaradó nyitott kérdések és az ÁME-k korlátozott földrajzi hatálya lassíthatja az európai vasúti rendszer jövőbeni integrációját, mivel ezek akadályozzák a kölcsönös átjárhatóságot. Ezért alapvető fontosságú lenne a nyitott kérdéseket ésszerűen rövid időn belül lezárni és az ÁME-k hatályát az Unió teljes vasúti rendszerére kiterjeszteni.

Az Ügynökség 2011-ben külső tanácsadók segítségével utólagos elemzésben vizsgálta hét tagállamban a mozgáskorlátozott személyek hozzáféréséről szóló ÁME végrehajtását. Az értékelés számos fontos döntési pontot fedett fel a mozgáskorlátozott személyek hozzáféréséről szóló ÁME alkalmazásáról (illetve alkalmazásának hiányáról). Meglévő infrastruktúrák és járművek esetében a projekteket (a kölcsönös átjárhatósági irányelv értelmében) korszerűsítésként vagy felújításként osztályozzák attól függően, hogy „jelentős” vagy „nagyobb” módosításról van-e szó. Megfigyelhető, hogy e két kifejezés értelmezése széles skálán mozog, ami nagy eltéréseket eredményez a mozgáskorlátozott személyek hozzáféréséről szóló ÁME alkalmazásában. Ez hozzájárult az ÁME korlátozott alkalmazásához, és feltartotta a hozzáférhetőbb vasúti rendszer megvalósításának előrehaladását.

Amióta a mozgáskorlátozott személyek hozzáféréséről szóló ÁME 2008 júliusában hatályba lépett, a tagállamok korszerűsítés vagy felújítás esetén gyakran hivatkoztak a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelv 20. cikkére annak önkényes eldöntése érdekében, hogy teljes körűen alkalmazzanak-e egy ÁME-t vagy sem. Így mivel a végrehajtásról szóló 7. fejezet rendelkezései értelmében korszerűsítés vagy felújítás esetén a mozgáskorlátozott személyek hozzáféréséről szóló ÁME-t kellene alkalmazni, és az alkalmazásától kizárólag eltérés (az irányelv 9. cikke) révén vagy különleges esetekben (a mozgáskorlátozott személyek hozzáféréséről szóló ÁME 7.4. fejezete) lehetne eltekinteni, ez a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelv 20. cikkének szélesebb körű alkalmazása miatt mégsem így történik. A helyzet orvoslása érdekében a negyedik vasúti csomagra vonatkozó javaslataiban a Bizottság foglalkozik ezzel a problémával, többek között a korszerűsítés vagy felújítás eseteivel kapcsolatos, ÁME-kbe belefoglalandó elemek pontosabb meghatározásával.

### 3.2.2. Vasúti járművek üzembe helyezése

A 2008/57/EK irányelv minden tagállam számára előírja a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezését, azoknak az eseteknek a kivételével, amikor az első engedélyezés teljes körű kölcsönös elfogadása egy másik tagállamban megállapítható. Ebben a rendszerben a hosszadalmas engedélyezési folyamat és annak költségei komoly terhet róttak a gyártókra és a vasúttársaságokra.

A Bizottság szervezeti egységei és az Európai Vasúti Ügynökség által 2010-ben elvégzett munka minden szereplő számára lehetővé tette, hogy egyeztessék ezen irányelv vasúti járművek üzembe helyezésére vonatkozó rendelkezéseinek értelmezését. Ez vezetett a strukturális alrendszerek és járművek üzembe helyezésének a 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében történő engedélyezéséről szóló, 2011. március 29-i bizottsági ajánláshoz.

Azonban e munka folyamán olyan új problémák is felmerültek, mint a kockázatértékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerek megvalósításával összefüggő nehézségek vagy a biztonságot veszélyeztető tényezők feltérképezése az ÁME-kben, hogy ezzel – a nemzeti szabályokat kiváltva – lehetővé váljon az ÁME-k módszeres használata.

A Bizottság szervezeti egységei ezért az érdekelt felek által az engedélyezési folyamat során tapasztalt problémák elemzésére és a további javításra szoruló területek azonosítására 2011 szeptemberében egy, az összes érdekelt felet tömörítő munkacsoportot hoztak létre. A munkacsoport öt alkalommal ülésezett, és 2012 júniusában fejezte be a munkáját<sup>17</sup>.

A munkacsoport három problémátípust határozott meg:

<sup>17</sup> A munkacsoport zárójelentése a következő címen érhető el: [http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report\\_TF\\_Railway\\_Vehicles\\_Auth.aspx](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report_TF_Railway_Vehicles_Auth.aspx)

- az Unió vasúti jogszabályainak alkalmazása nem minden esetben megfelelő;
- az Unió vasúti jogszabályainak értelmezése nem minden esetben helyes;
- az Unió vasúti jogszabályai tovább javíthatók.

Ezért az EU vasúti jogszabályai végrehajtásának szorosabb nyomon követése, valamint a fokozott tájékoztatási és képzési tevékenység mellett a járművek üzembe helyezésére vonatkozó uniós folyamatot is felül kell vizsgálni. A Bizottság a negyedik csomagról szóló javaslataiban foglalkozik ezzel a problémával.

### 3.2.3. *Nemzeti szabályok*

További akadályt jelent a járművek engedélyezésére vonatkozó nemzeti jogi keretrendszerek átláthatóságának és a nemzeti szabályok nyilvános elérhetőségének hiánya. Az Európai Vasúti Ügynökségnek a nemzeti szabályok osztályozására és kereszthivatkozásokkal való ellátására irányuló jelenlegi erőfeszítései mind a két szempont vonatkozásában megoldást fognak nyújtani.

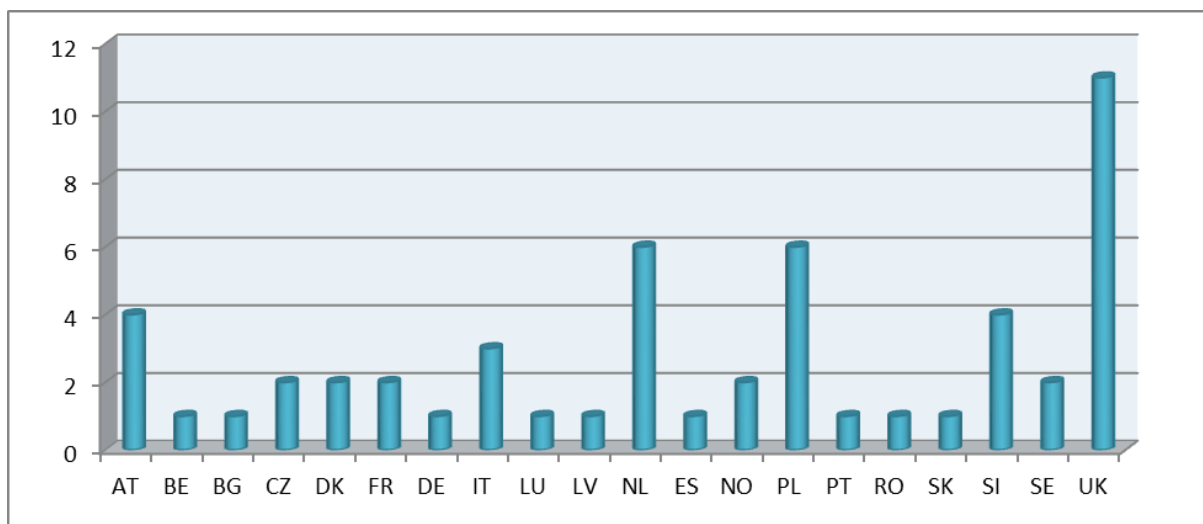
Végül a redundáns, illetve az ÁME-knek ellentmondó nemzeti szabályok fennmaradásának problémájára is továbbra is megoldást kell találni – első körben a tagállamoknak, majd az Európai Vasúti Ügynökségnek. Ameddig ugyanis az ÁME-k hatóköre nem terjed ki a teljes uniós vasúti rendszerre, a tagállamok továbbra is sok nemzeti szabályról küldenek értesítést. Azt követően, hogy az ÁME-k lefedték az Unió teljes vasúti rendszerét, és megtörtént nyitott kérdések lezárása, a tagállamoknak hatályon kívül kell helyezniük az ÁME-kkel ellentétes vagy redundáns nemzeti szabályokat. A Bizottság negyedik jogszabálycsomagja mindezt egyértelművé teszi. Ezenkívül növelni kell az Ügynökség hatáskörét a tagállamokkal szemben annak érdekében, hogy hatályon kívül helyezhetőek legyenek a következetlenséget/megkülönböztetést/aránytalanságot tartalmazó nemzeti szabályok. Ezért a negyedik csomag lehetővé teszi az Ügynökség számára, hogy állásfoglalásokat adjon egy-egy tagállam részére, amelyben megindokolja, miért nem célszerű hatályba léptetni vagy alkalmazni valamely, az ÁME-kkel vagy bármely más uniós jogszabállyal ellentétes, illetve redundáns nemzeti szabályt.

### 3.2.4. *Bejelentett szervezetek*

2012. november 20-án az Unióban és Norvégiában 53 bejelentett szervezet működött a 2008/57/EK irányelv értelmében, az alábbi diagram szerinti eloszlásban<sup>18</sup>:

---

<sup>18</sup> Forrás: NANDO  
[http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir\\_id=30](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&sort=country&dir_id=30)



A bejelentett szervezetek közötti uniós szintű verseny kialakulásának fő akadálya a kérelmező nyelve. A bejelentett szervezet munkanyelveitől eltérő nyelvű országból érkező kérelmezők aligha költenek további összegeket a fordításra. Ebből következik, hogy a bejelentett szervezetek közötti valódi verseny a nyelvi régiókon belül, nem pedig az Unió szintjén zajlik.

Az elmúlt években szerzett, többek között a bejelentett szervezetek szakmai alkalmasságának eltérő szintjéről tanúskodó tapasztalatok alapján úgy tűnik, hogy javítani kell a bejelentett szervezetek tevékenységének nyomon követését és koordinálását. A 2008/57/EK irányelv felülvizsgálata alkalmat fog adni a termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről szóló 768/2008/EK határozat – különösen a bejelentett szervezetekre vonatkozó – rendelkezéseinek alkalmazására.

#### 4. KÖVETKEZTETÉSEK

A vasúti kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó uniós szabályozási keretnek köszönhetően elért eredményeknek az új vállalkozások létrejöttének elősegítésével, a piacra lépés költségeinek csökkentésével, és végső soron a vasút más közlekedési módokhoz viszonyított versenyképességének javításával ösztönözni fogják a belső vasúti piac további fejlődését.

Az ebben a jelentésben elvégzett elemzések a következőket mutatják:

A kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó másodlagos jogszabályok (ÁME-k és egyéb jogszabályi intézkedések) a transzeurópai vasúti rendszer tekintetében mostanra teljessé váltak. Amint azt a jelenlegi jogi keret előírja, az ÁME-k túlnyomó többsége 2015-re várhatóan az Európai Unió teljes vasúti rendszerére kiterjed majd. Ezt követően az ÁME-k rendszeres felülvizsgálatra kerülnek annak érdekében, hogy lépést tudjanak tartani a technikai fejlődéssel, a piaci tendenciákkal és a társadalmi követelményekkel.

Az ÁME-k jövőbeni felülvizsgálatainak a szabályozási környezetet is le kell egyszerűsíteniük, így biztosítva a vasúti jogszabályok relevanciáját, eredményességét és arányosságát. Meg kell fontolni például az önkéntes európai szabványok kiterjedtebb használatát.

Ezenkívül az ÁME-k kiterjesztése és az azokkal kapcsolatos nyitott kérdések lezárása az Ügynökség és a tagállamok számára lehetővé teszi majd a redundáns, illetve az ÁME-kkel össze nem egyeztethető nemzeti szabályok azonosítását és hatályon kívül helyezését. Ezt az egyszerűsítési folyamatot – amelyre már a jelenlegi jogi keret is lehetőséget ad –, a negyedik csomagról szóló javaslataiban a Bizottság tovább erősíti és még egyértelműbbé teszi.

A Bizottság továbbá a negyedik csomagban pontosításokat javasol az ÁME-k meglévő alrendszerek felújítása vagy korszerűsítése során történő alkalmazása tekintetében.

Ugyanebben a csomagban a kölcsönös átjárhatósági jogszabályoknak a termékek forgalomba hozatalának új keretrendszerével történő összehangolásával a Bizottság a bejelentett szervezetek szerepének és helyes működésének jelentőségét is hangsúlyozza.

Végezetül a negyedik csomag megoldást kínál a jelenlegi járműengedélyeztetési folyamat során tapasztalt nehézségekre is azáltal, hogy egész Európában érvényes, egységes engedélyeztetést vezet be a járművek forgalomba hozatalára. Ennek következtében meg fog erősödni az Ügynökség szerepe, és a nemzeti biztonsági hatóságok fokozott erőfeszítéseket fognak tenni felügyeleti feladataik terén.

**I. melléklet**

<b>ÁME</b>	<b>Dokumentum száma</b>	<b>Közzététel (HL)</b>	<b>Alkalmazás dátuma</b>
<b>Strukturális alrendszerekre vonatkozó ÁME-k(*): infrastruktúra (INF), energiaellátás (ENE), ellenőrző-irányító és jelző (CCS), jármű (RST, WAG, NOI)</b>			
a nagysebességű vasúti rendszer „infrastruktúra” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2002/732/EK határozata	L 245., 2002.9.12., 143. o.	2002.12.1.
a nagysebességű vasúti rendszer „infrastruktúra” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2008/217/EK határozata	L 77., 2008.3.19., 1. o.	2008.7.1.
a nagysebességű vasúti rendszer „energiaellátás” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2002/733/EK határozata	L 245., 2002.9.12., 280. o.	2002.12.1.
a nagysebességű vasúti rendszer „energiaellátás” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2008/284/EK határozata	L 104., 2008.4.14., 1. o.	2008.10.1.
a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2002/731/EK határozata	L 245., 2002.9.12., 37. o.	2002.12.1.
a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME helyesbítése	–	L 275., 2002.10.11., 3. o.	2002.12.1.
a nagysebességű	A Bizottság 2004/447/EK határozata	L 155., 2004.4.30.,	2004.4.31.

ÁME	Dokumentum száma	Közzététel (HL)	Alkalmazás dátuma
transzeurópai vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata		67. o.	
a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2006/860/EK határozata	L 342., 2006.12.7., 1. o.	2006.11.7.
a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2007/153/EK határozata	L 67., 2006.12.7., 13. o.	2007.3.6.
a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2008/386/EK határozata	L 136., 2008.5.24., 11. o.	2008.6.1.
a nagysebességű vasúti rendszer „jármű” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2002/735/EK határozata	L 245., 2002.9.12., 402. o.	2002.12.1.
a nagysebességű vasúti rendszer „jármű” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2008/232/EK határozata	L 84., 2008.3.26., 132. o.	2008.9.1.
a nagysebességű vasúti rendszer „jármű” alrendszerére vonatkozó ÁME helyesbítése	-	L 104., 2008.4.14., 80. o.	2008.9.1.

<b>ÁME</b>	<b>Dokumentum száma</b>	<b>Közzététel (HL)</b>	<b>Alkalmazás dátuma</b>
a hagyományos vasúti rendszer „mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2011/291/EU határozata	L 139., 2011.5.26., 1. o.	2011.6.1.
a hagyományos vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2006/679/EK határozata	L 284., 2006.10.16., 1. o.	2006.9.28.
a hagyományos vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2006/860/EK határozata	L 342., 2006.12.9., 1. o.	2006.11.7.
a hagyományos vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2007/153/EK határozata	L 67., 2007.3.7., 13. o.	2007.3.6.
a hagyományos vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2008/386/EK határozata	L 136., 2008.5.24., 11. o.	2008.6.1.
a hagyományos vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2010/79/EK határozata	L 37., 2010.2.10., 74. o.	2010.4.1.
a hagyományos vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2009/561/EK határozata	L 194., 2009.7.25., 60. o.	2009.7.22.

ÁME	Dokumentum száma	Közzététel (HL)	Alkalmazás dátuma
a hagyományos vasúti rendszer „járművek – zaj” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2006/66/EK határozata	L 37., 2006.2.8., 1. o.	2006.6.23.
a hagyományos vasúti rendszer „járművek – zaj” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2011/229/EU határozata	L 99., 2011.4.13., 1. o.	2011.4.5.
a hagyományos vasúti rendszer „járművek – teherkocsik” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2006/861/EK határozata	L 344., 2006.12.8., 1. o.	2007.1.31.
a hagyományos vasúti rendszer „járművek – teherkocsik” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2009/107/EK határozata	L 45., 2009.2.14., 1. o.	2009.7.1.
a hagyományos vasúti rendszer „infrastruktúra” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2011/275/EU határozata	L 126., 2011.5.14., 53. o.	2011.6.1.
a hagyományos vasúti rendszer „energiaellátás” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2011/274/EU határozata	L 126., 2011.5.14., 1. o., 2. o.	2011.6.1.
a nagysebességű vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2012/88/EU határozata	L 51., 2012.2.23., 1. o, 65. o.	2012.7.26.
a nagysebességű vasúti rendszer „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2012/696/EU határozata		

ÁME	Dokumentum száma	Közzététel (HL)	Alkalmazás dátuma
felülvizsgálata			
<b>Funkcionális alrendszerekre vonatkozó ÁME-k: forgalmi szolgálat és forgalomirányítás (OPE), személyszállítási és fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai (TAP, TAF), karbantartás (MAI)</b>			
a nagysebességű vasúti rendszer „üzemeltetés” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2002/734/EK határozata	L 245., 2002.9.12., 370. o.	2002.12.1.
a nagysebességű vasúti rendszer „üzemeltetés” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2008/231/EK határozata	L 84., 2008.3.26., 1. o.	2008.9.1.
a hagyományos és nagysebességű vasúti rendszerek „forgalmi szolgálat és forgalomirányítás” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2010/640/EK határozata	L 280., 2010.10.26., 29. o.	2010.10.25.
a hagyományos vasúti rendszer „forgalmi szolgálat és forgalomirányítás” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2011/314/EU határozata	L 144., 2011.5.31., 1. o.	2012.1.1.
a nagysebességű vasúti rendszer „karbantartás” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2002/730/EK határozata	L 245., 2002.9.12., 1. o.	2002.12.1.
a nagysebességű vasúti rendszer „karbantartás” alrendszerére vonatkozó ÁME	-	L 275., 2002.10.11., 5. o.	2002.12.1.

ÁME	Dokumentum száma	Közzététel (HL)	Alkalmazás dátuma
helyesbítése			
a hagyományos vasúti rendszer „forgalmi szolgálat és forgalomirányítás” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 2006/920/EK határozata	L 359., 2006.12.18., 1. o.	2007.2.11.
a hagyományos vasúti rendszer „forgalmi szolgálat és forgalomirányítás” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2008/231/EK határozata	L 84., 2008.3.26., 1. o.	2008.9.1.
a hagyományos vasúti rendszer „forgalmi szolgálat és forgalomirányítás” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2009/107/EK határozata	L 45., 2009.2.14., 1. o.	2009.7.1.
a hagyományos és nagysebességű vasúti rendszerek „forgalmi szolgálat és forgalomirányítás” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 2012/757/EK határozata	L 345., 2012.12.15. 1. o.	2014.1.1.
a hagyományos vasúti rendszer „füvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 62/2006/EK rendelete	L 13., 2006.1.18., 1. o.	2006.1.19.
a hagyományos vasúti rendszer „füvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszerére	A Bizottság 328/2012/EU rendelete	L 106., 2012.4.18., 14. o.	2012.5.20.

ÁME	Dokumentum száma	Közzététel (HL)	Alkalmazás dátuma
vonatkozó ÁME felülvizsgálata			
a vasúti rendszer „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszerére vonatkozó ÁME	A Bizottság 454/2011/EU rendelete	L 123., 2011.5.12., 11. o.	2011.5.13.
a vasúti rendszer „személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai” alrendszerére vonatkozó ÁME felülvizsgálata	A Bizottság 665/2012/EU rendelete	L 194., 2012.7.21., 1. o.	2012.7.22.
<b>Transzverzális ÁME-k: mozgáskorlátozott személyek általi megközelíthetőség (PRM), vasúti alagutak biztonsága (SRT), számos ÁME módosítása (gyűjtőirányelvek)</b>			
a hagyományos és nagysebességű vasúti rendszerben a vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME	A Bizottság 2008/163/EK határozata	L 64., 2008.3.7., 1. o.	2008.7.1.
a hagyományos és nagysebességű vasúti rendszerben a mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó ÁME	A Bizottság 2008/164/EK határozata	L 64., 2008.3.7., 72. o.	2008.7.1.
1. gyűjtőirányelv	A Bizottság 2012/462/EU határozata	L 217., 2012.8.14., 1. o.	2013.1.24.
2. gyűjtőirányelv	A Bizottság 2012/463/EU határozata	L 217., 2012.8.14., 11. o.	2013.1.24.
3. gyűjtőirányelv	A Bizottság 2012/464/EU határozata	L 217., 2012.8.14., 20. o.	2013.1.24.

(\*) A strukturális alrendszerekre (pl. járművekre, infrastruktúrára) vonatkozó ÁME-k funkcionális (pl. karbantartási) követelményeket is tartalmazhatnak.