

32001L0016

L 110/1

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

2001.4.20.

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2001/16/EK IRÁNYELVE  
(2001. március 19.)  
a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 156. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(2)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(3)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően <sup>(4)</sup>,

mivel:

- (1) Annak érdekében, hogy az unió polgárai, a gazdasági szereplők, a regionális és helyi hatóságok teljes mértékben kihasználhassák a belső határok nélküli térség adta előnyöket, különösen indokolt a nemzeti vasúthálózatok összekapcsolódásának és kölcsönös átjárhatóságának, valamint az azokhoz történő hozzáférhetőség javítása a műszaki szabványok összehangolása területén szükségesnek bizonyuló intézkedések végrehajtása által, a Szerződés 155. cikke rendelkezéseinek megfelelően.
- (2) A Kiotóban 1997. december 12-én elfogadott jegyzőkönyv aláírásával az Európai Unió vállalta gáz kibocsátásának csökkentését. Ezek a célkitűzések a különböző közlekedési módok egyensúlyának kiigazítását, és ebből következően a vasúti közlekedés versenyképességének növelését teszik szükségessé.

(3) A Tanács arra irányuló stratégiája, hogy beépítse a környezeti kérdéseket és a fenntartható fejlődést a közösségi közlekedéspolitikába, kiemeli a közlekedés környezeti hatásainak csökkentése érdekében tett lépések szükségességét.

(4) A transzeurópai vasúthálózaton keresztül a vonatok kereskedelmi célú üzemeltetése különösen fontossá teszi az infrastruktúra és a járművek jellemzőinek tökéletes összeegyeztetőségét, illetve az infrastruktúra különböző működtetői és üzemeltetői információs és kommunikációs rendszerének hatékony összekapcsolódását. Ettől az összeegyeztetéstől és összekapcsolódástól függ a teljesítési szint, a biztonság, a szolgáltatás minősége és költsége éppúgy, mint – különösen – a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága.

(5) E célkitűzések megvalósítása érdekében a nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról <sup>(5)</sup> szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv elfogadásával kezdeti intézkedést hoztak.

(6) Az 1996-os, „Stratégia a Közösség vasútjainak fellendítésére” című fehér könyvében a Bizottság egy második intézkedést jelentett be a hagyományos vasúti ágazatban, majd tanulmány készítését rendelte el a nemzeti vasúti rendszerek integrációjáról, amelynek eredményeit 1998 májusában közzétette azzal az ajánlással, hogy olyan irányelvet fogadjanak el, amely a nagysebességű-ágazatban alkalmazott megközelítésen alapul. A tanulmány javaslatai között szerepelt az is, hogy a kölcsönös átjárhatóság akadályainak egyszerre történő leküzdése helyett a problémák fokozatos megoldását kell előtérbe helyezni, az egyes javasolt intézkedések költség-haszon arányán alapuló elsőbbségi sorrend szerint. Ez a tanulmány az eljárások és az alkalmazandó szabályok összehangolását, valamint az információs és kommunikációs rendszerek összekapcsolódását hatékonyabbnak ítélte, mint például az infrastruktúrára vonatkozó intézkedéseket.

<sup>(1)</sup> HL C 89. E, 2000.3.28., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL C 204., 2000.7.18., 13. o.

<sup>(3)</sup> HL C 317., 2000.11.6., 22. o.

<sup>(4)</sup> Az Európai Parlament 2000. május 17-i véleménye (HL C 59., 2001.2.23., 106. o.), a Tanács 2000. november 10-i közös álláspontja (HL C 23., 2001.1.24., 15. o.) és az Európai Parlament 2001. február 13-i határozata.

<sup>(5)</sup> HL L 235., 1996.9.17., 6. o.

- (7) A „Hagyományos vasúti rendszerek integrációjáról” szóló bizottsági közlemény javasolja ennek az irányelvnek az elfogadását, és megindokolja a hasonlóságokat és a főbb különbségeket a 96/48/EK irányelvhez képest. A főbb különbségek a területi hatály módosításában, a fenti tanulmány eredményeinek figyelembevétele érdekében a műszaki alkalmazási kör kibővítésében, valamint a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát hátráltató akadályok megszüntetésére vonatkozó fokozatos megközelítés elfogadásában rejlenek, amely magában foglalja az elsőbbségi sorrend és a kidolgozás időbeli ütemezésének létrehozását.
- (8) Figyelembe véve a fokozatos megközelítési módot és ebből következően az összes átjárhatósági műszaki előírás (ÁME) elfogadásához szükséges időtartamot, lépéseket kell tenni annak elkerülése érdekében, hogy a tagállamok a jelenlegi rendszerek különbözőségét fokozó új nemzeti rendelkezéseket fogadjanak el, vagy ilyen hatással járó új projekteket vállaljanak fel.
- (9) A fokozatos megközelítés elfogadása kielégíti annak a célkitűzésnek a különleges igényeit, amely az előregedett, jelentős átalakítási vagy felújítási beruházásokat igénylő nemzeti infrastruktúrával és gördülőállománnyal jellemezhető hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságára vonatkozik, és külön gondot kell fordítani arra, hogy a vasút gazdasági szempontból ne szenvedjen hátrányt más közlekedési módokkal szemben.
- (10) A vasúti intézkedéscsomagról szóló, 1999. március 10-i állásfoglalásában a Parlament kérte, hogy a vasúti ágazat fokozatos megnyitását a leggyorsabb és leghatékonyabb műszaki harmonizációs intézkedések kísérjék.
- (11) A Tanács 1999. október 6-i ülésén felkérte a Bizottságot, hogy terjesszen elő egy, a vasúti közlekedés kölcsönös átjárhatóságának fejlesztését és a szűk keresztmetszetek csökkentését célzó stratégiát, figyelemmel a hálózatok kölcsönös átjárhatóságát korlátozó műszaki, közigazgatási és gazdasági akadályok elhárítását, egyúttal biztosítva a biztonság magas szintjét és a személyzet képzését és képesítését.
- (12) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> alapján a vasútállomásoknak fokozott hozzáféréssel kell rendelkezniük a tagállamok vasúthálózataikhoz, amely másfelől megköveteli az infrastruktúra, a berendezések, a járművek, valamint a működtetési és üzemeltetési rendszerek kölcsönös átjárhatóságát, beleértve a személyzet képzésére vonatkozó, valamint a munkahelyi egészségvédelmi és biztonsági követelményeket, amelyek a kérdéses alrendszerek üzemeltetéséhez és karbantartásához, illetve az egyes ÁME-k bevezetéséhez szükségesek. Ennek az irányelvnek azonban nem célja a vasúti ágazat munkakörülményeinek közvetlen vagy közvetett összehangolása.
- (13) A tagállamok felelősek a vasúthálózatokra általánosan érvényes biztonsági, egészségügyi és fogyasztóvédelmi szabályok betartásáért a vasutak tervezése, kivitelezése, forgalomba helyezése és üzemeltetése során.
- (14) Jelentős eltérések vannak a vasutak által alkalmazott nemzeti jogszabályok, nemzeti szabályozások és műszaki előírások között, mivel ezek a nemzeti iparra jellemző egyedi technológiákat foglalják magukban, és sajátos méreteket, eszközöket, illetve jellemzőket írnak elő. Ez a helyzet nem teszi lehetővé, hogy a vonatok akadály nélkül közlekedhessenek a Közösség teljes hálózatán.
- (15) Ez a helyzet az évek során igen szoros kapcsolatok kialakuláshoz vezetett a nemzeti vasúti háttérpar és a nemzeti vasúti társaságok között, amely hátráltatta a piacok tényleges megnyitását. Világpiaci versenyképességük növelése érdekében ezek az ágazatok nyitott, versenyző európai piacot igényelnek.
- (16) Indokolt ezért meghatározni a hagyományos transzeurópai vasúti rendszerre vonatkozó, a Közösség egészében érvényes alapvető, lényegi követelményeket.
- (17) A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kiterjedtsége és összetettsége miatt gyakorlati okokból szükségesnek bizonyult annak alrendszerekre osztása. A Közösség egészében minden egyes alrendszerre vonatkozóan meg kell határozni az alapvető követelményeket, és az e követelményeknek való megfelelés érdekében ki kell dolgozni a műszaki előírásokat, különös tekintettel a rendszerelemekre és a kapcsolódási pontokra.
- (18) A hagyományos transzeurópai vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó rendelkezések végrehajtása költség-haszon szempontból indokolatlanul nem okozhat akadályokat az egyes tagállamok meglévő vasúthálózatának fenntartásában, azonban erőfeszítést kell tenni az átjárhatósági célkitűzés fenntartására.
- (19) Az átjárhatósági műszaki előírások hatással vannak azokra a feltételekre, amelyek mellett a felhasználók a vasúti közlekedést használják, ezért az őket érintő kérdésekben e felhasználókkal konzultálni kell.
- (20) Lehetővé kell tenni valamennyi érintett tagállam számára, hogy különleges esetekben ne alkalmazzanak bizonyos átjárhatósági műszaki előírásokat, feltéve hogy eljárások biztosítják az eltérés indokoltságát. A Szerződés 155. cikke előírja, hogy a kölcsönös átjárhatóság terén végzett közösségi tevékenységek vegyék figyelembe a projektek várható gazdasági életképességét.

(1) HL L 237., 1991.8.24., 25. o.

- (21) Az ÁME-k kidolgozása és alkalmazása a hagyományos vasúti rendszerre vonatkozóan nem hátráltathatja a technológiai innovációt, amelyet a gazdasági teljesítmény javítására kell fordítani.
- (22) Ki kell használni a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát, különösen az árufuvarozás terén, a különböző közlekedési módok nagyobb átjárhatósága feltételeinek megteremtése érdekében.
- (23) A vasúti ágazatban érvényes beszerzési eljárásokra vonatkozó rendelkezéseknek és különösen a 93/38/EGK irányelvnek <sup>(1)</sup> való megfelelés érdekében az ajánlatkérők és az ajánlattevők kötelesek a műszaki előírásokat belefoglalni az általános dokumentációba vagy az egyes szerződések rendelkező részébe és feltételeibe. Ebből a célból szükséges kidolgozni az európai előírások gyűjteményét, amely ezeknek a műszaki előírásoknak a hivatkozási alapjaként szolgál.
- (24) A Közösség érdekét szolgálja egy nemzetközi szabványügyi rendszer, amely képes létrehozni a nemzetközi kereskedelemben részt vevők által a gyakorlatban használt szabványokat, és amely a közösségi politika követelményeinek megfelel. Az európai szabványügyi testületeknek ezért a továbbiakban is együtt kell működniük a nemzetközi szabványügyi szervezetekkel.
- (25) A megrendelőknek meg kell határozniuk az európai előírások vagy egyéb szabványok teljesség tételéhez szükséges további követelményeket. Ezeknek az előírásoknak meg kell felelniük a közösségi szinten összehangolt, a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer elé állított alapvető követelményeknek.
- (26) A rendszerlemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának megállapítását szabályozó eljárások tekintetében a 93/465/EGK határozatban <sup>(2)</sup> foglalt modulok használata az irányadó. Amennyire lehetséges és az ipari fejlődés elősegítése érdekében indokolt az eljárásokat minőségbiztosítási rendszer beépítésével kidolgozni.
- (27) A kölcsönös átjárhatóság biztosítása érdekében a rendszerlemek megfelelősége nem csupán a Közösség piacán való szabad mozgásukkal, hanem elsősorban azzal a területtel függ össze, ahol felhasználják őket. Fel kell mérni a legfontosabb rendszerlemek alkalmazhatóságának színvonalát a biztonság, a rendelkezésre állás vagy a rendszer gazdaságossága szempontjából. Ebből következően a gyártónak nem kell a CE-jelölést feltüntetni azokon a rendszerlemezen, amelyek ezentúl ennek az irányelvnek a hatálya alá tartoznak. A megfelelőségi és/vagy alkalmazhatósági értékelés alapján elegendő a gyártó megfelelőségi nyilatkozata.
- (28) Ez nem érinti a gyártók azon kötelezettségét, hogy csatolják a CE-jelölést bizonyos részegységekhez, ezáltal igazolva, hogy azok megfelelnek az egyéb vonatkozó közösségi előírásoknak.
- (29) A hagyományos transzeurópai vasúti rendszert alkotó alrendszereket hitelesítési eljárásnak kell alávetni. A vizsgálat célja biztosítani, hogy a forgalomba helyezésért felelős hatóságok meggyőződjenek arról, hogy az eredmények a tervezési, kivitelezési és forgalomba helyezési szakaszokban megfelelnek a hatályos jogszabályoknak, illetve a műszaki és az üzemeltetési rendelkezéseknek. Célja emellett lehetővé tenni a gyártók számára, hogy egyenlő bánásmódra számíthassanak minden országban. Szükséges ezért egy olyan modult kidolgozni, amely meghatározza az alrendszerek EK-hitelesítésének alapelveit és feltételeit.
- (30) Az EK-hitelesítési eljárásnak az ÁME-ken kell alapulnia. Az ÁME-kre a 93/38/EGK irányelv 18. cikke vonatkozik. A megfelelőségértékelésre és a rendszerlemek alkalmazhatóságára vonatkozó eljárások, valamint az alrendszerek értékelésére vonatkozó eljárás ellenőrzéséért felelős bejelentett szervezeteknek, különösen az európai előírások hiányában, a lehető legszorosabban kell összehangolniuk döntéseiket.
- (31) Az ÁME-ket a Bizottság felkérésére az infrastruktúra működtetőinek, a vasútállalatoknak és a vasúti háttérparanak a képviselőiből álló közös testület fogalmazza meg. A kezdetektől fogva engedélyezhető, hogy harmadik országok, különösen a csatlakozni szándékozó országok képviselői megfigyelőként részt vehessenek a közös képviseleti testület ülésén.
- (32) A 91/440/EGK irányelv előírja a szállítási szolgáltatási műveletek és a vasúti infrastruktúra működtetéséhez kapcsolódó tevékenységek elkülönítését számvetési szempontból. Ennek következtében az említett szervezetként bejelentett és szakosodott szolgáltatásokat nyújtó vasúti infrastruktúra működtetői felépítésének meg kell felelnie az ilyen szervezetekre vonatkozó feltételeknek. Más szakosodott szervek is kijelölhetők, amennyiben megfelelnek ugyanezeknek a feltételeknek.
- (33) Az ennek az irányelvnek a végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 99/468/EK tanácsi határozattal <sup>(3)</sup> összhangban kell meghatározni.

(1) A Tanács 1993. június 14-i 93/38/EGK irányelve a vízügyi, energiaipari, szállítási és távközlési ágazatokban működő vállalkozások beszerzési eljárásainak összehangolásáról (HL L 199., 1993.8.9., 84. o.). A legutóbb a 98/4/EK irányelvvel (HL L 101., 1998.4.1., 1. o.) módosított irányelv.

(2) A Tanács 1993. július 22-i 93/465/EGK határozata a megfelelőségértékelési eljárások különböző szakaszainak moduljairól, és a CE megfelelőségi jelölés feltüntetését és használatát rögzítő, a műszaki harmonizációs irányelvekben használni kívánt szabályokról (HL L 220., 1993.8.30., 23. o.).

(3) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

(34) A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatósága közösségi szintű. Egyetlen tagállam sincs abban a helyzetben, hogy egyedül megtegye az átjárhatóság biztosításához szükséges lépéseket. A szubszidiaritás elvének megfelelően a javasolt intézkedések céljait a tagállamok nem tudják a megfelelő szinten megvalósítani és ezért, figyelembe véve a tervezett intézkedések nagyságrendjét és hatásait, azokat a Közösség szintjén lehet jobb hatékonysággal teljesíteni,

vagy korszerűsített transzeurópai szállítási hálózatnak az I. mellékletben ismertetett struktúrája, amely vasútvonalakból és helyhez kötött berendezésekből, illetve az adott infrastruktúrán való közlekedésre tervezett járművekből áll;

b) „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;

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

c) „alrendszerek” a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer megosztásának eredménye, amint azt a II. melléklet tartalmazza. Ezek az alrendszerek, amelyekre vonatkozóan alapvető követelményeket kell megállapítani, strukturáltak és funkcionálisak;

## I. FEJEZET

### Általános rendelkezések

#### 1. cikk

(1) Ez az irányelv a hagyományos transzeurópai vasúti rendszereknek a Közösség területén belüli kölcsönös átjárhatóságának megvalósításához szükséges feltételek létrehozását határozza meg, az I. mellékletben ismertetettek szerint. Ezek a feltételek a rendszerben az irányelv hatálybalépése után forgalomba helyezett részek tervezésére, kivitelezésére, forgalomba helyezésére, korszerűsítésére, felújítására, üzemeltetésére és karbantartására, illetve az üzemeltetésben részt vevő személyzet szakképzésére, illetve egészségügyi és biztonsági körülményeire vonatkoznak.

d) „kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek” a berendezések olyan elemi rendszerelemei, rendszerelemcsoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe. A „rendszerelem” fogalma materiális és immateriális javakat, például szoftvert, egyaránt magában foglal;

e) „alapvető követelmények” a III. mellékletben felsorolt valamennyi feltételt magukban foglalják, amelyeknek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer, az alrendszerek és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek, köztük a kapcsolódási pontok is kötelesek megfelelni;

(2) A fenti cél megvalósítása érdekében meg kell határozni a műszaki harmonizáció minimális szintjét, és lehetővé kell tenni a következőket:

f) „európai előírás” közös műszaki előírás, európai műszaki engedély vagy európai szabványt átültető nemzeti szabvány, a 93/38/EGK irányelv 1. cikkének (8)–(12) bekezdése értelmében;

a) a nemzetközi vasúti szállítási szolgáltatások elősegítése, jobbitása és fejlesztése az Európai Unión belül és harmadik országokkal;

g) „átjárhatósági műszaki előírások”, a továbbiakban ÁME-k: az egyes alrendszerekre vagy alrendszerrészekre vonatkozó előírások, az alapvető követelményeknek való megfelelés és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának biztosítása céljából;

b) hozzájárulás a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer építéséhez, felújításához, korszerűsítéséhez és üzemeltetéséhez szükséges berendezések és szolgáltatások belső piacának fokozatos kialakulásához;

c) a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának elősegítése.

#### 2. cikk

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában:

h) „közös képviselői testület” (KKT): az a szervezet, amelyben az infrastruktúra működtetőinek, a vasútvállalatoknak és a vasúti háttérparnak a képviselői vesznek részt, és amely felelős az ÁME-k kidolgozásáért. Az „infrastruktúra működtetői” azok, akikre a 91/440/EGK irányelv 3. és 7. cikke hivatkozik;

a) „hagyományos transzeurópai vasúti rendszer” a hagyományos vasúti szállítás vagy kombinált vasúti szállítás céljára épített

i) „bejelentett szervezetek” azok a szervezetek, amelyek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelésének vagy alkalmazhatóságának megállapításáért és az alrendszerek EK-hitelesítési eljárásának értékeléséért felelnek;

- j) „alapvető paraméterek” jelentik mindazokat a szabályozási, műszaki vagy üzemeltetési feltételeket, amelyek elengedhetetlenül fontosak az átjárhatósági képesség szempontjából, és amelyek a 21. cikk (2) bekezdésében előírt eljárásnak megfelelő döntést igényelnek, mielőtt a közös képviseleti testület elkészítené az ÁME-k bármely tervezetét;
- k) „különleges eset” a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer bármely része, amely földrajzi, topográfiai okokból, illetve a városi környezet vagy a meglévő rendszerrel való összeegyeztethetőségre vonatkozó korlátozások miatt az ÁME-kben akár időlegesen, akár véglegesen különös rendelkezéseket követel meg. Ide tartozhatnak különösen a Közösség többi részétől elszigetelt vasúti pályák és hálózatok, a rakeszelvény, a nyomtáv vagy a vágánytengely-távolság, a szigorúan helyi, regionális vagy történelmi célú használatra szánt járművek, illetve harmadik országokból származó vagy azokba szánt járművek, amennyiben nem lép át két tagállam közötti határt;
- l) „korszerűsítés” azok a nagyobb, alrendszereken vagy alrendszerrészekben végrehajtott módosítási munkálatok, amelyek elvégzése után a 14. cikk (1) bekezdése értelmében új forgalomba helyezési engedély szükséges;
- m) „felújítás” azok a nagyobb, egy alrendszer vagy alrendszerrész cseréjére irányuló munkák, amelyek befejezése után a 14. cikk (1) bekezdése értelmében új forgalomba helyezési engedély szükséges;
- n) „meglévő vasúti rendszer” a meglévő vasúti rendszer vonalából és helyhez kötött berendezéseiből álló struktúra, illetve az infrastruktúrán közlekedő különböző kategóriájú és származású járművek.

### 3. cikk

(1) Ez az irányelv az egyes alrendszerekre jellemző kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerrelemekre, a kapcsolódási pontokra és az eljárásokra, valamint a hagyományos transzeurópai vasutak kölcsönös átjárhatósági képességének megvalósításához szükséges általános összeegyeztethetőségi feltételekre irányuló rendelkezésekre vonatkozik.

(2) Ennek az irányelvnek a rendelkezéseit más vonatkozó közösségi rendelkezés sérelme nélkül kell alkalmazni. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerrelemek, köztük a kapcsolódási pontok esetében azonban az irányelv alapvető követelményeinek való megfelelés érdekében szükségessé válhat az e célból kidolgozott egyedi európai előírások használata.

### 4. cikk

(1) A hagyományos transzeurópai vasúti rendszernek, az alrendszereknek és a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő

rendszerrelemeknek, beleértve a kapcsolódási pontokat is, meg kell felelniük a vonatkozó alapvető követelményeknek.

(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, meg kell felelniük az alapvető követelményeknek.

## II. FEJEZET

### Az átjárhatósági műszaki előírások

#### 5. cikk

(1) Minden egyes alrendszerre egy ÁME vonatkozik. Amennyiben szükséges, különösen a vasútvonalak, a csomópontok vagy a járművek kategóriáinak külön kezelésére, vagy egyes átjárhatósági kérdések kiemelt fontosságú megoldása érdekében, egy alrendszerre több ÁME is vonatkozhat. Ebben az esetben ennek a cikknek a rendelkezései a kérdéses alrendszer részére is vonatkoznak.

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

(3) Az 1. cikkben említett célkitűzések megvalósításához szükséges mértékben minden ÁME:

- a) feltünteti a hatályát (az I. mellékletben említett hálózatrész vagy járművek; a II. mellékletben említett alrendszer vagy alrendszerrészek);
- b) meghatározza az egyes érintett alrendszerekre és a más alrendszerekkel való kapcsolódási pontokra vonatkozó alapvető követelményeket;
- c) kidolgozza az alrendszer és annak kapcsolódási pontjai által más alrendszerekkel szemben teljesítendő funkcionális és műszaki előírásokat. Szükség esetén ezek az előírások változhatnak az alrendszer felhasználása szerint, például vonal-, csomópont- és/vagy jármű-kategóriák szerint, az I. melléklet alapján;
- d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok hatálya alá tartozó kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerrelemek és kapcsolódási pontokat, amelyek szükségesek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszeren belüli kölcsönös átjárhatóság eléréséhez;
- e) megállapítja valamennyi érintett esetben a megfelelőség- vagy az alkalmazhatósági értékelésre vonatkozó eljárást. Ez magában foglalja különösen a 93/465/EGK határozatban meghatározott modulokat vagy – adott esetben – olyan egyedi eljárásokat, amelyek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerrelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának ellenőrzésekor és az alrendszerek EK-hitelesítésekor alkalmazandók;

- f) feltüntetik 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 alapvárásnak számít;
- g) feltüntetik az érintett személyzetre vonatkozó szakmai minősítési feltételeket, illetve a munkahelyi egészségügyi és biztonsági feltételeket, amelyek a fenti alrendszer üzemeltetéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME-k végrehajtásához szükségesek.

(4) Az egyes ÁME-ket a meglévő alrendszer vizsgálata alapján kell kidolgozni, és valamennyi ÁME feltüntet egy célzott alrendszert, amely reális időtartamon belül fokozatosan elérhető. Ennek megfelelően az ÁME-k fokozatos elfogadása és az azoknak való megfelelés biztosítása elősegíti a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságának fokozatos megvalósítását.

(5) Az ÁME-k megfelelő módon megőrzik minden egyes tagállam meglévő vasúti rendszerének kompatibilitását. E célból az ÁME-k valamennyi csoportjánál rendelkezni lehet különleges esetekről, az infrastruktúrával és a járművekkel kapcsolatban egyaránt; és különös figyelmet kell fordítani az rakszelvényre, a nyomtávra vagy a vágánytengely-távolságra, illetve a Közösségen kívülről érkező vagy oda tartó kocsikra. Valamennyi különleges esetben az ÁME-k meghatározzák a (3) bekezdés c)–g) pontjában említett ÁME-k elemeinek végrehajtási szabályait.

(6) Az ÁME-k nem akadályozhatják a tagállamokat az ÁME-k által nem érintett, a járművek mozgására szolgáló infrastruktúra használatára vonatkozó döntések meghozatalában.

## 6. cikk

(1) Az ÁME-tervezeteket a Bizottság felhatalmazásával a közös képviseleti testület fogalmazza meg, a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárással összhangban. Az ÁME-ket azonos eljárás keretében fogadják el és vizsgálják felül. Az ÁME-ket a Bizottság az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* teszi közzé.

(2) A közös képviseleti testületet, amelynek a VIII. mellékletben foglalt szabályoknak kell megfelelnie, a 21. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően kell kijelölni. Amennyiben a közös képviseleti testület nem felel meg ezeknek a szabályoknak, vagy nem rendelkezik egy adott ÁME kidolgozásához szükséges hatáskörrel, akkor egy másik meghatalmazott testületet kell kijelölni ugyanolyan eljárással. Ez utóbbi esetben a közös képviseleti testületnek kapcsolódnia kell a másik testület munkájához.

(3) A közös képviseleti testület, vagy az esettől függően, a szóban forgó meghatalmazott testület felelős az ÁME-k felülvizsgálatáért és korszerűsítéséért, valamint a 21. cikkben említett – a technológiai fejlődés és a társadalmi igények figyelembevételére utaló – ajánlások megtételéért a Bizottság felé.

(4) Az ÁME-tervezetek kidolgozása két szakaszban történik.

Először a közös képviseleti testület azonosítja az adott ÁME-k alapvető paramétereit, illetve a más alrendszerekkel való kapcsolódási pontokat, valamint az összes különleges esetet, amennyiben szükséges. A paraméterek és a kapcsolódási pontok mindegyikére a legéletképesebb megoldási alternatívákat kell javasolni, műszaki és gazdasági indoklással kísérve. A határozatot a 21. cikk (2) bekezdésében foglalt eljárásnak megfelelően kell meghozni, szükség esetén hivatkozva a különleges esetekre.

A közös képviseleti testület ezután kidolgozza az ÁME tervezetét ezen alapvető paraméterek alapján. Az adott esetnek megfelelően a közös képviseleti testület köteles figyelembe venni a műszaki haladást, a már elvégzett szabványosítási munkát, a már működő munkacsoportokat és az elismert kutatási munkát. Az ÁME-tervezethez csatolni kell az ÁME végrehajtásának becsült költségére és várható hasznára vonatkozó értékelést; ennek az értékelésnek fel kell tüntetnie az érintett üzemeltetőkre és gazdasági szereplőkre vonatkozó valószínűsíthető hatást.

(5) Az egyes ÁME-k (ideértve az alapvető paramétereket is) kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során tekintettel kell lenni a számításba vett összes műszaki megoldás és a köztük levő kapcsolódási pontok becsült költségére és hasznára a legéletképesebb megoldások megállapítása és végrehajtása érdekében. A tagállamok ebben az értékelési folyamatban a szükséges adatok rendelkezésre bocsátása révén vesznek részt.

(6) A 21. cikkben említett bizottságot rendszeresen tájékoztatni kell az ÁME-k előkészítési munkálatairól. E munkálatok során a bizottság kidolgozhat bármilyen rendelkezést vagy hasznos ajánlást az ÁME-k kialakítására és a költségmegtérülés elemzésére vonatkozóan. A bizottság egy tagállam kérésére előírhatja alternatív megoldások megvizsgálását és az alternatív megoldás költségeinek és előnyeinek az ÁME-tervezethez csatolt jelentésben történő bemutatását.

(7) Egy ÁME elfogadásakor az ÁME hatálybalépésének időpontját a 21. cikk (2) bekezdésében foglalt eljárás szerint kell megállapítani. Amennyiben különböző alrendszereket műszaki összeegyeztethetőségi megfontolások miatt egyszerre kell forgalomba helyezni, a vonatkozó ÁME-k hatálybalépésének ugyanarra a napra kell esnie.

(8) Az ÁME-k kidolgozása és felülvizsgálata során figyelembe kell venni a felhasználók véleményét azokra a jellemzőkre vonatkozóan, amelyek közvetlen hatással vannak azokra a feltételekre, amelyek mellett az alrendszereket használják.

Ennek érdekében a közös képviseleti testület vagy – értelemszerűen – a meghatalmazott testület az ÁME-k kidolgozása és felülvizsgálata szakaszaiban konzultál a felhasználókat képviselő szövetségekkel és szervezetekkel.

Az ÁME-tervezethez csatolni kell a konzultációk eredményeiről készített beszámolót.

A 21. cikkben említett bizottságnak kell véglegesítenie az első ÁME-re vonatkozó megbízás elfogadása előtt azoknak a szervezeteknek és szervezeteknek a listáját, amelyekkel konzultálni kell; e lista egy tagállam vagy a Bizottság kérésére felülvizsgálható vagy módosítható.

(9) Az ÁME-k kidolgozása és felülvizsgálata során figyelembe kell venni a szociális partnerek véleményét az 5. cikk (3) bekezdésének g) pontjában említett feltételekre vonatkozóan.

Ennek érdekében a szociális partnerekkel való konzultációt még azt megelőzően kell lefolytatni, hogy az adott ÁME-t benyújtják elfogadásra vagy felülvizgálatra a 21. cikkben említett bizottság felé.

A szociális partnerekkel a Bizottság 98/500/EK határozata<sup>(1)</sup> értelmében létrehozott ágazati párbeszédbizottság keretében kell konzultálni.

A szociális partnerek három hónapon belül kötelesek nyilvánosságra hozni a véleményüket.

#### 7. cikk

A tagállamoknak a következő esetekben és a következő körülmények fennállása esetén nem kell alkalmaznia egy vagy több ÁME-t, köztük a járművekre vonatkozókat:

- a) olyan javasolt új vonalak építése, meglévő vonalak korszerűsítése vagy az 1. cikk (1) bekezdésében említett bármely elem előrehaladott állapotú fejlesztése vagy végrehajtás alatt álló szerződések esetén, amelyek az ÁME-k kihirdetése idején már folyamatban vannak;
- b) meglévő vonalak felújítására vagy korszerűsítésére vonatkozó projektek esetén, amennyiben a rakszelvény, nyomtáv, vágánytengely-távolság vagy villamos feszültség ÁME-kben szereplő értéke nem egyezik meg a meglévő vonalak e jellemzőivel;
- c) javasolt új vonal vagy meglévő vonal tervezett felújítása vagy korszerűsítése esetén egy tagállam olyan területén, amelyet tenger választ vagy szigetel el a Közösség többi részének vasúthálózatától;
- d) meglévő vonal bármely tervezett felújítása, meghosszabbítása vagy korszerűsítése esetén, amennyiben az ÁME-k alkalmazása veszélyeztetné a projekt gazdasági életképességét és/vagy a vasúti rendszer összeegyeztethetőségét a tagállamon belül;

<sup>(1)</sup> A Bizottság 1998. május 20-i 98/500/EK határozata a szociális partnerek közötti európai szintű párbeszéd előmozdítására irányuló ágazati párbeszédbizottságok létrehozásáról (HL L 255., 1998.8.12., 27. o.).

e) amennyiben baleset vagy természeti csapás után a hálózat gyors helyreállításának körülményei gazdasági vagy műszaki szempontból nem teszik lehetővé a vonatkozó ÁME-k részleges vagy teljes körű alkalmazását;

f) a Közösség fő vasúthálózatának nyomtávától eltérő nyomtávot alkalmazó országokból érkező vagy azokba tartó kocsik esetében.

Az érintett tagállam valamennyi esetben előzetesen értesít a Bizottságot eltérési szándékáról, csatolva hozzá egy dokumentációt, amelyben ismerteti azokat az ÁME-eket vagy az ÁME-k olyan részeit, amelyeket nem kíván alkalmazni, illetve azokat a vonatkozó előírásokat is, amelyeket alkalmazni kíván. A 21. cikkben említett bizottság köteles megvizsgálni a tagállam által tervezett intézkedéseket. A b), d) és f) pontban említett esetekben a Bizottság hoz határozatot a 21. cikk (2) bekezdése szerinti eljárásnak megfelelően. Szükség esetén ajánlást kell kidolgozni az alkalmazandó előírásokról. A b) esetben azonban a Bizottság határozata nem érinti a rakszelvényt és a nyomtávot.

### III. FEJEZET

#### Kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem

#### 8. cikk

A tagállamok megteszik a szükséges lépéseket annak biztosítására, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremeket:

- a) csak akkor lehessen forgalomba hozni, ha lehetővé teszik a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megvalósítását, ugyanakkor megfelelnek az alapvető követelményeknek;
- b) a szándékolt felhasználási területükön alkalmazzák, és üzembe helyezésük, karbantartásuk megfelelő.

Ezek a rendelkezések nem akadályozhatják a rendszeremek más alkalmazás céljából történő forgalomba hozatalát.

#### 9. cikk

Saját területükön és erre az irányelvre való hivatkozással a tagállamok nem tilthatják, korlátozhatják vagy akadályozhatják a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremek forgalomba hozatalát a hagyományos transzeurópai 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 nyilatkozási eljárás részeként már elvégeztek.

## 10. cikk

(1) A tagállamok ezen irányelv alapvető követelményeinek megfelelőnek tekintik azokat a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket, amelyek rendelkeznek a megfelelést vagy alkalmazhatóságot igazoló EK-nyilatkozattal.

(2) Egy adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemnek a vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelését vagy – értelemszerűen – alkalmazhatóságát, a vonatkozó ÁME-ben meghatározott feltételekhez viszonyítva kell megállapítani, beleértve az esetlegesen létező európai előírásokat.

(3) Az európai előírásokra történő hivatkozásokat az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni, és az érintett ÁME-ben meg kell említeni. Amennyiben a vonatkozó európai előírásokat az ÁME elfogadása után teszik közzé, azokat az ÁME-k átdolgozásakor figyelembe kell venni.

(4) A tagállamok kötelesek közzétenni az európai szabványokat átültető nemzeti szabványaikra történő hivatkozásokat.

(5) Az ÁME közzététele előtti időszakot illetően az európai előírások hiányában és a 20. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül, a tagállamok tájékoztatják a többi tagállamot és a Bizottságot az alapvető követelmények megvalósítását szolgáló alkalmazott szabványok és műszaki előírások listájáról. A tájékoztatást legkésőbb 2002. március 20-ig meg kell tenni.

(6) Amennyiben az ÁME elfogadásakor még nem áll rendelkezésre európai előírás, és az előírásnak való megfelelés az átjárhatóság biztosításának alapvető előfeltételét képezi, az ÁME hivatkozhat az európai előírás tervezetének rendelkezésre álló legkidolgozottabb változatára, amelyet be kell tartani, vagy amely tartalmazza az adott tervezet egészét vagy egy részét.

## 11. cikk

Amennyiben valamely tagállam vagy a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az európai előírások nem felelnek meg az alapvető követelményeknek, a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárás szerint – és a 93/34/EK<sup>(1)</sup> irányelv által létrehozott bizottsággal történő egyeztetés után, amennyiben európai szabványok is érintettek – dönthetnek a kérdéses előírásoknak az azokat tartalmazó kiadványokból való részleges vagy teljes visszavonásáról, vagy módosíthatják azokat.

(1) Az Európai Parlament és a Tanács 1998. június 22-i 98/34/EK irányelve a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról (HL L 204., 1998.7.21., 37. o.). A 98/48/EK irányelvvel (HL L 217., 1998.8.5., 18. o.) módosított irányelv.

## 12. cikk

(1) Amennyiben egy tagállam úgy ítéli meg, hogy a megfelelést vagy alkalmazhatóságot igazoló EK-nyilatkozattal rendelkező és forgalomba hozott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlem a rendeltetés szerinti használat esetén valószínűsíthetően nem felel meg az alapvető követelményeknek, köteles megtenni minden szükséges lépést a rendszerlem alkalmazási területének korlátozására, használatának betiltására vagy forgalomból való kivonására. A tagállamok haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot a megtett intézkedésekről és döntésük indokairól, megjelölve, hogy a meg nem felelés oka:

- a) az alapvető követelmények be nem tartása;
- b) az európai előírások nem megfelelő használata olyan esetben, amikor ilyen előírás alkalmazására támaszkodnak;
- c) az európai előírások elégtelen volta.

(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.

(3) Amennyiben egy EK-megfeleléségi nyilatkozattal rendelkező kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlem nem felel meg, az illetékes tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket a nyilatkozat kiállítója ellen, és tájékoztatja erről a Bizottságot és a többi tagállamot.

(4) A Bizottság biztosítja, hogy a tagállamok értesüljenek az eljárás folyamatáról és eredményeiről.

## 13. cikk

(1) Egy adott kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlem EK-megfeleléségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozatához a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője köteles alkalmazni a vonatkozó ÁME-k által előírt rendelkezéseket.

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



(3) Amennyiben a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemekre a Bizottság más szempontokat érintő egyéb irányelvei is vonatkoznak, az EK-megfelelőségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozatnak azt is tartalmaznia kell, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek megfelelnek az említett egyéb irányelvek előírásainak is.

(4) Amennyiben sem a gyártó, sem a Közösségben letelepedett képviselője nem teljesítette az (1), (2) és (3) bekezdésből következő kötelezettségeit, úgy azok a kötelezettségek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemeket forgalomba hozó személyre hárulnak. Ezen irányelv szempontjából ugyanezen kötelezettségek érvényesek mindazokra, akik a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek vagy azok különböző származású részeit összeszerelik, vagy kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemeket gyártanak saját használatra.

(5) A 12. cikk rendelkezéseinek sérelme nélkül:

- a) Minden olyan esetben, amikor egy tagállam úgy ítéli meg, hogy az EK-megfelelőségi nyilatkozatot nem megfelelően dolgozták ki, a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője köteles a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemet a megfelelőség állapotába hozni, és megszüntetni a jogsértést a tagállam által előírt feltételek szerint;
- b) Amennyiben a megfelelőség hiánya tartósan fennáll, a tagállam köteles megtenni minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy korlátozza vagy megtiltsa a kérdéses kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlem forgalomba hozatalát, vagy biztosítsa annak visszavonását a piacról a 12. cikkben megfogalmazott eljárások szerint.

#### IV. FEJEZET

#### Alrendszerek

##### 14. cikk

(1) A tagállamok engedélyezik a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer területükön elhelyezkedő vagy ott üzemeltetett strukturális alrendszereinek forgalomba helyezését.

Ebből a célból a tagállamok kötelesek megtenni a szükséges lépéseket annak biztosítására, hogy ezek az alrendszerek csak akkor kerülhessenek forgalomba, ha tervezésük, kivitelezésük és üzembe helyezésük olyan módon történik, amely biztosítja a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelést a hagyományos transzeurópai vasúti rendszerbe való integrálás során. Különösen fontos az alrendszerek azzal a rendszerrel való összeegyeztethetőségének ellenőrzése, amelybe integrálásra kerülnek.

(2) A forgalomba helyezéskor és azt követően rendszeres időközönként minden tagállam ellenőrzi, hogy az alrendszereket a rájuk vonatkozó alapvető követelményekkel összhangban üzemeltetik és tartják karban.

(3) Felújítás vagy korszerűsítés esetén a pályavasúti társaság vagy vasúti vállalat üzemeltetője megküldi a beruházást ismertető dokumentációt az érintett tagállamnak. A tagállam megvizsgálja a dokumentációt, és a vonatkozó ÁME-ben feltüntetett végrehajtási stratégia figyelembevételével eldönti, hogy a munkálatok mértéke szükségessé teszi-e új engedély kiadását az ennek az irányelvnek az értelmében történő forgalomba helyezéshez. A forgalomba helyezés ilyen típusú engedélyeztetése minden olyan esetben szükséges, amikor a tervezett munkálatok hatással lehetnek a biztonsági szintre.

##### 15. cikk

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

##### 16. cikk

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

(2) A hagyományos transzeurópai vasúti rendszert alkotó valamely strukturális alrendszer kölcsönös átjárhatóságának hitelesítését az alapvető követelményekkel összhangban, a vonatkozó ÁME-kre való hivatkozással kell megállapítani.

(3) Az ÁME-k kihirdetését megelőző időszakot illetően a tagállamok a többi tagállamnak és a Bizottságnak minden egyes alrendszerre vonatkozóan megküldik az alapvető követelmények végrehajtása érdekében alkalmazott műszaki szabályok listáját. Ezt az értesítést legkésőbb 2002. március 20-ig kell elküldeni.

##### 17. cikk

Amennyiben úgy tűnik, hogy az ÁME-k nem elégítik ki teljes mértékben az alapvető követelményeket, úgy a tagállam kérésére vagy a Bizottság kezdeményezésére a 21. cikkben említett bizottsággal lehet konzultálni.

## 18. cikk

(1) Az EK-hitelesítési nyilatkozat kiállítása céljából az ajánlatkérő vagy annak meghatalmazottja felkéri az általa erre a célra kiválasztott bejelentett szervezetet, hogy alkalmazza a VI. mellékletben ismertetett EK-hitelesítési eljárást.

(2) A valamely alrendszer EK-hitelesítését végző bejelentett szervezet feladata a tervezési szakasznál kezdődik és lefedi a teljes gyártási időszakot, egészen az alrendszer forgalomba helyezése előtti átvételig. Ezenkívül lefedi a kérdéses alrendszernek azzal a rendszerrel való kapcsolódási pontjait, amelybe az beépítésre kerül, a vonatkozó AME-ben és a 24. cikkben előírt nyilvántartásokban rendelkezésre álló adatok szerint.

(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, beszabályozásra és karbantartásra vonatkozó utasításokat.

## 19. cikk

(1) Amennyiben egy tagállam úgy ítéli meg, hogy a műszaki dokumentációval kiegészített EK-hitelesítési nyilatkozat hatálya alá tartozó strukturális alrendszer nem felel meg teljes mértékben ennek az irányelvnek, és különösen nem felel meg az alapvető követelményeknek, kérheti további ellenőrzések elvégzését.

(2) A kiegészítő ellenőrzést kérő tagállam haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot a kért kiegészítő ellenőrzésekről és feltünteti annak indoklásait. A Bizottság haladéktalanul kezdeményezi a 21. cikk (2) bekezdésében előírt eljárást.

## V. FEJEZET

## Bejelentett szervezetek

## 20. cikk

(1) A tagállamok értesítik a Bizottságot és a többi tagállamot a 13. cikkben említett, a megfelelőség- vagy az alkalmazhatósági értékelésre vonatkozó eljárás elvégzéséért, valamint a 18. cikkben említett hitelesítési eljárásért felelős testületekről, jelezve az egyes testületek hatáskörét és a Bizottságtól előzetesen beszerzett

azonosítási számokat. A Bizottság az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* közzéteszi a testületek listáját, azonosítási számaikat és hatáskörüket, illetve a listát naprakészen tartja.

(2) A tagállamok a VII. mellékletben előírt feltételeket alkalmazzák a bejelentendő testületek értékelésére. Az európai szabványok szerinti értékelési feltételeket kielégítő testületek az említett feltételeknek megfelelőnek minősülnek.

(3) A tagállam visszavonja a jóváhagyást attól a testülettől, amely a VII. mellékletben említett feltételeknek már nem felel meg. Erről haladéktalanul értesíti a Bizottságot és a többi tagállamot.

(4) Amennyiben egy tagállam vagy a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy másik tagállam által bejelentett testület nem felel meg a vonatkozó feltételeknek, az ügyet a 21. cikkben előírt bizottság elé terjeszti, amely három hónapon belül véleményt ad. A bizottság véleményére tekintettel a Bizottság tájékoztatja az érintett tagállamot azokról a változtatásokról, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a bejelentett szervezet megtarthassa a ráruházott jogállását.

(5) Adott esetben a bejelentett szervezetek koordinációját a 21. és 22. cikk alapján kell végrehajtani.

## VI. FEJEZET

## Bizottság és munkaprogram

## 21. cikk

(1) A 96/48/EK irányelv 21. cikke értelmében létrehozott bizottság (a továbbiakban: a bizottság) a Bizottság munkáját segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozásnál az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikke alkalmazandó, tekintettel az említett határozat 8. cikkének előírásaira.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében előírt határidőt három hónapban kell megállapítani.

(3) A bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.

## 22. cikk

Ennek az irányelvnek a hatálybalépése után a bizottság megvitathat bármilyen, a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságára vonatkozó kérdést, beleértve a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer és a harmadik országok vasúti rendszerei közötti átjárhatósággal kapcsolatos kérdéseket.

## 23. cikk

(1) Az ÁME-k elfogadásának fontossági sorrendje a következő, a 6. cikk (1) bekezdésében előírt felhatalmazások elfogadási sorrendjének sérelme nélkül:

a) az ÁME-k első csoportja az ellenőrző-irányító és jelzőrendszerre, a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira, a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra (beleértve a II. és a III. mellékletben foglalt feltételeket figyelembe vevő, a határátlépéssel járó szolgáltatásokra vonatkozó személyzeti képesítéseket), teherkocsikra, valamint a járművek és az infrastruktúra okozta zajártalomra vonatkozik.

A járművek esetében először a nemzetközi használatra szánt állományra vonatkozóan kell az ÁME-eket kidolgozni;

b) a Bizottság és a közös képviseleti testület erőforrásainak figyelembevételével a következő szempontokat szintén meg kell vitatni: személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai, karbantartás, különös tekintettel a biztonsági kérdésekre, személykocsik, vontatóegységek és mozdonyok, infrastruktúra, energia és levegőszennyezés.

A járművek esetében először a nemzetközi használatra szánt állományra vonatkozóan kell az ÁME-eket kidolgozni.

(2) A bizottság a 21. cikk (2) bekezdésében előírt eljárást követve munkaprogramot köteles kidolgozni az (1) bekezdésben említett fontossági sorrend és az ezen irányelv által ráruházott más feladatok figyelembevételével.

Az (1) bekezdés a) pontja szerinti első munkaprogramban említett ÁME-k kidolgozását legkésőbb 2004. április 20-ig be kell fejezni.

(3) A munkaprogram a következő szakaszokból áll:

a) a közös képviseleti testület kinevezése;

b) az ÁME-k következetességének biztosítása érdekében a közös képviseleti testület tervezete és az alrendszerek listája alapján (II. melléklet) a hagyományos vasúti rendszer reprezentatív felépítésének kidolgozása. A felépítésnek elsősorban a rendszer különböző rendszerelemeit és azok kapcsolódási pontjait kell tartalmaznia, és az egyes ÁME-k alkalmazási területének hivatkozási alapjául kell szolgálnia;

c) szerkezeti modell elfogadása az ÁME-k kidolgozásához;

d) az ÁME-kben rögzített megoldások költség-haszon elemzését szolgáló módszer elfogadása;

e) az ÁME-k kidolgozásához szükséges felhatalmazások elfogadása;

f) az egyes ÁME-k alapparamétereinek elfogadása;

g) szabványosítási programtervezetek jóváhagyása;

h) ennek az irányelvnek a hatálybalépése és az ÁME-k közzététele, beleértve a 25. cikkben említett hivatkozási rendszer elfogadását, átmeneti időszak kezelését.

## VII. FEJEZET

## Infrastruktúra- és járműnyilvántartás

## 24. cikk

(1) A tagállamok kötelesek gondoskodni arról, hogy kiadják és évente frissítsék az infrastruktúrát és a járműveket rögzítő nyilvántartást. Ezeknek a nyilvántartásoknak fel kell tüntetniük az egyes érintett alrendszerek vagy alrendszerrészek fő jellemzőit (pl. az alpparamétereiket) 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.

(2) A nyilvántartások másolatát meg kell küldeni az érintett tagállam és a közös képviseleti testület részére, valamint hozzáférhetővé kell tenni a nyilvánosság számára.

## VIII. FEJEZET

## Átmeneti intézkedések

## 25. cikk

(1) A tagállamok által a 10. cikk (5) bekezdése és 16. cikk (3) bekezdése szerint megküldött információk, a szakmankénti műszaki dokumentumok és a vonatkozó nemzetközi egyezmények szövege alapján a közös képviseleti testület dolgozza ki a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságának jelenlegi szintjét garantáló műszaki szabályok hivatkozási rendszerének tervezetét. A bizottság megvizsgálja ezt a tervezetet és eldönti, hogy a tervezet megfelel-e hivatkozási rendszer céljára az ÁME-k elfogadásától függően.

(2) A fent említett hivatkozási rendszer elfogadása után a tagállamok tájékoztatják a bizottságot, amennyiben szándékukban áll olyan nemzeti rendelkezést elfogadni vagy területükön olyan projektet végrehajtani, amely eltér a hivatkozási rendszertől.

#### IX. FEJEZET

#### Záró rendelkezések

##### 26. cikk

Ennek az irányelvnek az alapján a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának megállapítására, a hagyományos transzeurópai vasúti rendszert alkotó alrendszerek ellenőrzésére hozott bármely határozat, illetve a 11., 12., 17. és 19. cikk értelmében hozott bármely határozat meghatározza az alapjául szolgáló részletes indokokat. A határozatról az érintett felet a lehető leghamarabb értesíteni kell, egyben tájékoztatni kell az érintett tagállam hatályos jogszabályai szerinti jogorvoslati lehetőségekről és a jogorvoslat gyakorlására rendelkezésre álló határidőről.

##### 27. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2003. április 20-ig megfeleljenek, kivéve az egyes ÁME-khez kapcsolódó egyedi rendelkezéseket, amelyeket az egyes ÁME-kre vonatkozó külön intézkedésekkel összhangban kell végrehajtani. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokat hivatalos

közvetételük alkalmával ilyen hivatkozásnak kell kísérni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

##### 28. cikk

A Bizottság kétévente, és először 2005. április 20-án jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatósága terén elért eredményekről. A jelentésnek a 7. cikkben felsorolt esetek elemzését is tartalmaznia kell.

A közös képviseleti testület kidolgoz és rendszeresen frissít egy olyan eszközt, amely a tagállamok vagy a Bizottság kérésére grafikon formájában tudja bemutatni a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságának szintjét. Az eszköznek a 24. cikkben előírt nyilvántartásokban található információt kell használnia.

##### 29. cikk

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

##### 30. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2001. március 19-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

N. FONTAINE

a Tanács részéről

az elnök

A. LINDH

## I. MELLÉKLET

## A HAGYOMÁNYOS TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER

## 1. INFRASTRUKTÚRA

A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer infrastruktúráját a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban <sup>(1)</sup> rögzített, vagy annak a 21. cikkében előírt felülvizsgálat eredményeként hozott bármely módosításában felsorolt transzeurópai közlekedési hálózat vonalain található infrastruktúra alkotja.

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában ez a hálózat a következő kategóriákra bontható:

- személyszállítási célú vonalak,
- vegyes szállításra szánt vonalak (személyszállítás és áru fuvarozás),
- kimondottan áru fuvarozás céljára tervezett vagy korszerűsített vonalak,
- személyszállítási csomópontok,
- áru fuvarozási csomópontok, többek között kombinált fuvarozási terminálok,
- a fent említett elemeket összekötő vonalak.

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.

## 2. JÁRMŰVEK

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

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

A fenti kategóriák mindegyikét a következők szerint kell megbontani:

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

megfelelően figyelembe véve a járművek helyi, regionális vagy távolsági felhasználását.

## 3. A HAGYOMÁNYOS TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

Az európai vasúti szolgáltatások minősége többek között az infrastruktúra (a legszélesebb értelemben véve, vagyis az érintett összes alrendszer helyhez kötött részei) és a járművek (amelybe beleértendők az összes érintett alrendszer fedélzeti elemei) jellemzőinek nagyfokú összeegyeztethetőségétől függ. A teljesítményszintek, a biztonság, a szolgáltatás minősége és költségei ettől az összeegyeztethetőségtől függenek.

---

(<sup>1</sup>) HL L 228., 1996.9.9., 1. o.

## II. MELLÉKLET

## ALRENDSZEREK

## 1. ALRENDSZEREK LISTÁJA

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a hagyományos transzeurópai vasúti rendszert alkotó rendszert a következő két alrendszerre lehet bontani:

## a) strukturális területek:

- infrastruktúra,
- energia,
- ellenőrző-irányító és jelzőrendszer,
- forgalmi szolgálat és forgalomirányítás,
- járművek;

## b) üzemeltetési területek:

- karbantartás,
- telematikai alkalmazások személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokhoz.

## 2. AZ ALRENDSZEREK ISMERTETÉSE

A vonatkozó ÁME tervezetének kidolgozása során a közös képviselői testület javaslatot tesz az átjárhatósággal kapcsolatos rendszerelemek és szempontok listájára minden egyes alrendszer vagy alrendszerész tekintetében.

Az átjárhatósághoz kapcsolódó szempontok és rendszerelemek kiválasztásának, illetve az ÁME-kbe történő bevonásuk sorrendjének érintése nélkül az alrendszerek különösen a következőket foglalják magukban:

2.1. **Infrastruktúra**

Pálya, váltók, felépítmények (hidak, alagutak stb.), kapcsolódó állomási infrastruktúra (peronok, megközelítési zónák, ideértve a mozgáskorlátozott személyek igényeit stb.), biztonsági és védelmi berendezések.

2.2. **Energia**

A villamosítási rendszer, a felsővezetékek és az áramszedők.

2.3. **Ellenőrző-irányító és jelzőrendszer**

A biztonság garantálásához és a hálózaton közlekedésre jogosult szerelvények mozgásának ellenőrzéséhez és irányításához szükséges valamennyi berendezés.

2.4. **Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás**

A különböző strukturális alrendszerek összehangolt üzemeltetését biztosító eljárások és a kapcsolódó berendezések, a rendes és a korlátozott üzemmód esetére egyaránt, különösen a vonatvezetés, a forgalomtervezés és a forgalomirányítás terén.

A határátlépéssel járó szolgáltatások végzéséhez szükséges szakképesítés.

### 2.5. Telematikai alkalmazások

Az I. melléklettel összhangban ez az alrendszer két elemből áll:

- a) személyszállítási alkalmazások, egyebek között az utasok utazás előtti és utazás alatti tájékoztatására szolgáló rendszerek, jegyfoglalási és fizetési rendszerek, poggyászkezelés és a vonatok vagy más utazási formák közötti csatlakozások kezelése;
- b) áru fuvarozási alkalmazások, egyebek között információs rendszerek (fuvarok és szerelvények valós idejű ellenőrzése), kocsirendezési és elosztási rendszerek, foglalási, fizetési és számlázási rendszerek, más közlekedési formákkal való csatlakozások kezelése és elektronikus kísérőokmányok készítése.

### 2.6. Járművek

Struktúra, irányítási és vezérlési rendszer az összes vonatberendezéshez, 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.

### 2.7. Karbantartás

A vasúti rendszer átjárhatóságát biztosító és a szükséges teljesítményt garantáló kötelező javításokat és megelőző karbantartásokat lehetővé tevő eljárások, a kapcsolódó berendezések, karbantartási logisztikai központok és tartalékok.

---

## III. MELLÉKLET

## ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

## 1. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

## 1.1. Biztonság

- 1.1.1. A biztonság szempontjából kritikus rendszerlemek és különösen a szerelvények mozgásában részt vevő rendszerlemek tervezésének, megépítésének vagy összeszerelésének, üzemeltetésének és ellenőrzésének olyannak kell lennie, hogy a hálózatra vonatkozóan előírt céloknak megfelelően – beleértve egyes korlátozott üzemmód által meghatározott helyzeteket is – garantálja a biztonságot.
- 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.
- 1.1.3. A felhasznált rendszerlemeknek használati időtartamuk alatt bírniuk kell a számukra meghatározott rendszer vagy kivételes terheléseket. Az esetleges véletlen meghibásodások biztonsági utóhatásait a megfelelő eszközökkel a legkisebbre kell csökkenteni.
- 1.1.4. A helyhez kötött létesítmények és a járművek tervezése és az igénybe vett anyagok kiválasztásakor arra kell törekedni, hogy tűz esetén a tűz és füst keletkezése, terjedése és hatása a lehető legnagyobb mértékig korlátozható legyen.
- 1.1.5. A felhasználók általi kezelésre szánt eszközöket úgy kell megtervezni, hogy azok abban az esetben se veszélyeztessék az eszköz biztonságos működését vagy a felhasználók egészségét és biztonságát, ha előre láthatóan olyan módon használják őket, amely nem felel meg a kiadott használati utasításnak.

## 1.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

A szerelvény mozgásában részt vevő rögzített és mozgó rendszerlemek felügyeletét és karbantartását úgy kell megszervezni, elvégezni és mennyiségileg meghatározni, hogy üzemeltetésük a rendeltetés szerinti feltételek mellett folytatható legyen.

## 1.3. Egészségvédelem

- 1.3.1. Nem szabad a vonatokon és a vasúti infrastruktúrában olyan anyagokat felhasználni, amelyek használati módjuknál fogva valószínűsíthetően veszélyeztethetik a hozzáférők egészségét.
- 1.3.2. Ezeket az anyagokat olyan módon kell kiválasztani, felhasználni és alkalmazni, amely korlátozza a káros és veszélyes gőzök és gázok kibocsátását, különösen tűz esetén.

## 1.4. Környezetvédelem

- 1.4.1. A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer létrehozásának és üzemeltetésének környezeti hatásait a rendszer tervezési szakaszában a Közösség érvényben levő rendelkezéseivel összhangban kell felmérni és figyelembe venni.
- 1.4.2. A vonatokban és az infrastruktúra létesítményeiben használt anyagoknak meg kell akadályozniuk a környezetre káros és veszélyes gőzök és gázok kibocsátását, különösen tűz esetén.
- 1.4.3. A járműveket és az energiaellátási rendszereket úgy kell tervezni és gyártani, hogy elektromágnesesség szempontjából összeegyeztethetők legyenek azokkal a létesítményekkel, berendezésekkel és köz-, illetve magán-hálózatokkal, amelyekkel esetlegesen interferálnának.
- 1.4.4. A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer működtetésénél tiszteletben kell tartani a zajártalomra vonatkozó hatályos rendelkezéseket.



- 1.4.5. A hagyományos transzeurópai vasúti rendszer üzemeltetése átlagos karbantartási állapot esetén nem okozhat megengedhetetlen mértékű talajrezgést a pálya közelében elhelyezkedő területeken.

#### 1.5. **Műszaki összeegyeztethetőség**

Az infrastruktúra és a helyhez kötött létesítmények műszaki jellemzőinek összhangban kell lenniük egymással és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszerben alkalmazott vonatok jellemzőivel.

Amennyiben a hálózat bizonyos szakaszain nehezen valósítható meg a megfelelőség biztosítása, úgy lehetőség van átmeneti, a jövőbeni megfelelőséget garantáló megoldások bevezetésére.

## 2. AZ EGYES ALRENDSZEREKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

### 2.1. **Infrastruktúra**

#### 2.1.1. Biztonság

Megfelelő lépéseket kell tenni annak érdekében, hogy megakadályozzák a létesítményekhez való hozzáférést vagy a jogosulatlan behatolást.

Intézkedéseket kell tenni a személyi sérülés kockázatával járó veszélyek korlátozására, különösen a vonatok állomásokon való áthaladásánál.

A mindenki számára hozzáférhető infrastruktúrát a személyi biztonságot kockáztató veszélyforrások legkisebbre való csökkentése mellett kell megtervezni és létrehozni (stabilitás, tűzvédelem, átjárás, evakuálás, peronok stb.).

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

### 2.2. **Energia**

#### 2.2.1. Biztonság

Az energiaellátási rendszer működtetése nem veszélyeztetheti a szerelvények vagy személyek (felhasználók, üzemeltető személyzet, a pálya mellett lakók és harmadik felek) biztonságát.

#### 2.2.2. Környezetvédelem

A villamos vagy a hőenergia-ellátási rendszerek működése a meghatározott értéken túl nem terhelheti a környezetet.

#### 2.2.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A villamos- és hőenergia-ellátási rendszereknek:

- biztosítaniuk kell, hogy a vonatok elérjék a meghatározott teljesítményszinteket,
- a villamosenergia-ellátási rendszereknek alkalmasnak kell lenniük az együttműködésre a vonatokra szerelt áramszedőkkel.

### 2.3. Ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek

#### 2.3.1. Biztonság

Az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereknek és eljárásoknak lehetővé kell tenniük, hogy a vonatok olyan biztonsági szinten közlekedjenek, amely megfelel a hálózatra vonatkozóan kitűzött céloknak. Az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereknek korlátozott üzemmód idején is biztosítaniuk kell a közlekedni engedélyezett vonatok biztonságos áthaladását.

#### 2.3.2. Műszaki összeegyeztethetőség

Az összeegyeztethetőség ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek elfogadása után gyártott vagy kifejlesztett minden új infrastrukturális elemet és járművet ezekhez a rendszerekhez kell igazítani.

A vonatok vezetőállásában üzembe helyezett ellenőrző-irányító és jelzőrendszereknek a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer teljes hálózatán lehetővé kell tenniük a meghatározott feltételek melletti folyamatos működést.

### 2.4. Járművek

#### 2.4.1. Biztonság

A járművek, illetve a köztük levő kapcsolóelemek szerkezetét úgy kell megtervezni, hogy ütközés vagy kisiklás esetén védjék az utasokat és a vezetőfülkét.

A villamos berendezések nem veszélyeztethetik az ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek biztonságát és működését.

A fékezési technikáknak és a kifejtett nyomásnak összeegyeztethetőnek kell lenniük a pálya, az építmények és a jelzőrendszerek konstrukciójával.

Megfelelő intézkedéseket kell hozni a feszültség alatt levő elemekhez való hozzáférés megakadályozására, a személyi biztonság védelme érdekében.

Rendelkezésre kell állniuk olyan eszközöknek, amelyek veszély esetén lehetővé teszik az utasok számára, hogy értesítsék a mozdonyvezetőt és a kísérszemélyzetet.

A peronajtókat az utazók biztonságát garantáló záró- és nyitórendszerrel kell ellátni.

Gondoskodni kell vészkijáratokról és azok jelzéséről.

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

A vonatok fedélzetén kötelező a megfelelő fényerejű és működési idejű vészvilágítási rendszer.

A vonatokat fel kell szerelni kihangosító rendszerrel, amely lehetővé teszi, hogy az utazószemélyzet és a forgalomirányítás tájékoztathassa az utasokat.

#### 2.4.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

A létfontosságú berendezések: a futó-, vontató-, fékberendezések és az ellenőrző-irányító rendszer tervezésének lehetővé kell tennie, hogy a vonat különleges korlátozó feltételek esetén is folytathassa útját, a működőképes berendezések károsítása nélkül.

#### 2.4.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A villamos berendezéseknek alkalmasnak kell lenniük az együttműködésre az ellenőrző-irányító és jelző-rendszerekkel.

Villamos vontatás esetén az áramszedők tulajdonságainak olyanoknak kell lenniük, hogy lehetővé tegyék a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer energiaellátási rendszerét használó közlekedést.

A járművek jellemzőinek olyanoknak kell lenniük, hogy lehetővé tegyék az azokon a vonalakon történő közlekedést, amelyeken tervezik az üzemeltetésüket.

### 2.5. **Karbantartás**

#### 2.5.1. Egészség és biztonság

A központokban alkalmazott műszaki berendezéseknek és eljárásoknak garantálniuk kell az alrendszer biztonságos működtetését, és nem jelenthetnek veszélyt egészségügyi és biztonsági szempontból.

#### 2.5.2. Környezetvédelem

A karbantartási központokban alkalmazott műszaki berendezések és eljárások nem léphetik túl a környezet szempontjából engedélyezett szennyezési szintet.

#### 2.5.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A hagyományos járművek karbantartási berendezéseinek lehetővé kell tenniük biztonsági és egészségvédelmi, valamint kényelemre irányuló műveletek elvégzését mindazon állományon, amelyhez tervezték őket.

### 2.6. **Forgalmi szolgálat és forgalomirányítás**

#### 2.6.1. Biztonság

A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a mozdonyvezetők és az utazószemélyzet képzését, illetve az irányító központok személyzetének képzését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a biztonságos üzemeltetés, tekintetbe véve a határátlépéssel járó és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.

A magas biztonsági szintet a karbantartási tevékenységek és rendszerességük, a karbantartási és irányítási központok személyzetének képzése és képzettsége, valamint az érintett üzemeltetők által az irányítási és karbantartási központokban bevezetett minőségbiztosítási rendszer útján kell elérni.

#### 2.6.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

A magas megbízhatósági és rendelkezésre állási szintet a rendszeres karbantartási tevékenység, a karbantartási és irányítási központok személyzetének képzése és képzettsége, valamint az érintett üzemeltetők által az irányítási és karbantartási központokban bevezetett minőségbiztosítási rendszer útján kell elérni.

#### 2.6.3. Műszaki összeegyeztethetőség

A hálózatüzemeltetési szabályokat, valamint a mozdonyvezetők és az utazószemélyzet, illetve a forgalomirányítók képzését oly módon kell összehangolni, hogy biztosítható legyen a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer hatékony üzemeltetése, tekintetbe véve a határátlépéssel járó és a belföldi szolgáltatások követelményeinek eltéréseit.

## 2.7. Telematikai alkalmazások személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokhoz

### 2.7.1. Műszaki összeegyeztethetőség

A telematikai alkalmazásokra vonatkozó alapvető követelmények garantálják a szolgáltatások minőségének egy minimális szintjét az utasok és áru fuvarozók részére, különösen a műszaki összeegyeztethetőség tekintetében.

Lépéseket kell tenni a következők biztosítása érdekében:

- az adatbázisok, szoftverek és adatátviteli jegyzőkönyvek fejlesztését úgy kell megoldani, hogy az lehetővé tegye a maximális adatcserét a különböző alkalmazások és üzemeltetők között, kivéve a bizalmas kereskedelmi adatok kezelését,
- az információk könnyen hozzáférhetőek legyenek a felhasználók számára.

### 2.7.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

Az adatbázisok, szoftverek és adatátviteli jegyzőkönyvek használati, kezelési, aktualizálási és karbantartási módjának biztosítania kell a rendszerek hatékonyságát és a szolgáltatás minőségét.

### 2.7.3. Egészség

Az adott rendszerek és felhasználók közötti kapcsolódási pontoknak ki kell elégíteniük a minimális ergonomiai és egészségvédelmi előírásokat.

### 2.7.4. Biztonság

Garantálni kell az adatok megfelelő integritását és megbízhatóságát a biztonsággal kapcsolatos információk tárolása és továbbítása során.

---

## IV. MELLÉKLET

**A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGE ÉS ALKALMAZHATÓSÁGA****1. A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK**

Az EK-nyilatkozat a 3. cikkben említettek szerint a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát lehetővé tevő rendszerelemekre vonatkozik. Ezek a kölcsönös átjárhatóságát lehetővé tevő rendszerlemek lehetnek:

**1.1. Többcélú rendszerlemek**

Olyan rendszerlemek, amelyek nem kizárólag a vasúti rendszerre jellemzőek, és mint ilyenek, használhatóak más területeken is.

**1.2. Különleges jellemzőkkel rendelkező többcélú rendszerlemek**

Olyan rendszerlemek, amelyek nem kizárólag a vasúti rendszerre jellemzőek, de amelyeknek vasúti célú felhasználás esetén meghatározott teljesítményszintet kell elérniük.

**1.3. Sajátos rendszerlemek**

Olyan rendszerlemek, amelyeket kizárólag vasúti alkalmazásra használnak.

**2. HATÁLY**

Az EK-nyilatkozat hatálya kiterjed:

- vagy az átjárhatósági rendszerlemek a bejelentett szervezet(ek) által a vonatkozó műszaki előíráshoz képest önmagában vizsgált belső megfelelésére,
- vagy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlem vasúti környezetben való alkalmazhatóságának felmérésére/megítélésére a bejelentett szervezet(ek) által, különösen olyan esetekben, amikor a kapcsolódási pontok is érintettek, összevetve a műszaki előírásokkal, különösen a funkcionális jellegűekkel.

A bejelentett szervezetek által a tervezési és a gyártási szakaszokban végzett felmérési eljárások a 93/465/EGK határozatban előírt modulokra épülnek, összhangban az ÁME-kben említett feltételekkel.

**3. AZ EK-NYILATKOZAT TARTALMA**

Az EK-megfeleléségi vagy alkalmazhatósági nyilatkozatot és a kísérő dokumentumokat keltezéssel kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint az utasításokat, és a következőket kell tartalmaznia:

- hivatkozások a vonatkozó irányelvre;
- a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének neve és címe (cégnév és teljes cím, illetve a meghatalmazott képviselő megjelölése esetén a gyártó vagy kivitelező cégneve is),
- a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlem leírása (márka, típus stb.),

- a megfelelőség vagy alkalmazhatóság megállapítása érdekében követett eljárás leírása (13. cikk),
  - a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem által teljesített valamennyi vonatkozó leírás, különösen a használati feltételek,
  - a megfelelőség vagy alkalmazhatóság tekintetében folytatott eljárásban részt vevő bejelentett szervezet vagy szervezetek neve és címe, a vizsgálati tanúsítvány keltezése, illetve, esettől függően, az igazolás érvényesség ideje és feltételei,
  - adott esetben hivatkozás az európai előírásokra,
  - a gyártó vagy a gyártónak a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője nevében kötelezettségvállalásra felhatalmazott aláíró azonosító adatai.
-

## V. MELLÉKLET

**ALRENDSZEREK HITELESÍTÉSI NYILATKOZATA**

Az EK-hitelesítési nyilatkozatot és a kísérő dokumentumokat keltezéssel kell ellátni, és alá kell írni.

A nyilatkozatot ugyanazon a nyelven kell írni, mint a műszaki dokumentációt, és a következőket kell tartalmaznia:

- irányelvre történő hivatkozások,
- a gyártó vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselőjének neve és címe (cégnév és teljes cím, illetve a meghatalmazott képviselő megjelölése esetén a gyártó vagy kivitelező cégneve is),
- az alrendszer rövid leírása,
- a 18. cikkben említett EK-hitelesítést végző bejelentett szervezet neve és címe,
- hivatkozás a műszaki dokumentációban található dokumentumokra,
- minden vonatkozó átmeneti vagy végleges rendelkezés, amelynek az alrendszer köteles megfelelni, és különösen, adott esetben, valamennyi üzemeltetési korlátozás és feltétel,
- ha időszakos érvényű: az EK-nyilatkozat érvényességének ideje,
- az aláíró személyazonossága.

---

## VI. MELLÉKLET

## ALRENDSZEREK HITELESÍTÉSI ELJÁRÁSA

## 1. BEVEZETÉS

Az EK-hitelesítési eljárás során a bejelentett szervezet az ajánlatkérő vagy annak a Közösség területén letelepedett meghatalmazottja kérésére ellenőrzi és tanúsítja, hogy az alrendszer:

- megfelel ennek az irányelvnek,
- megfelel a Szerződésből következő más rendeleteknek, és üzembe helyezhető.

## 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.

## 3. TANÚSÍTVÁNY

Az EK-hitelesítésért felelős bejelentett szervezet kiállítja az ajánlatkérő vagy annak 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 alrendszert felszerelik és/vagy működtetik.

## 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, vezérlőáramkörti 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 testület által az 5.3. és 5.4. részben meghatározottak szerint elkészített ellenőrzési, illetve vizsgálati jelentést a testület feladatával kapcsolatban.

## 5. ELLENŐRZÉS

- 5.1. Az EK-ellenőrzés célja annak biztosítása, hogy az alrendszer előállítása során a műszaki dokumentációból származó kötelezettségeket betartsák.



- 5.2. A gyártás ellenőrzéséért felelős bejelentett szervezetnek állandó hozzáférést kell biztosítani minden építési területhez, gyártóüzemhez, raktárterülethez, az esetleges előgyártási műhelyekhez, kísérleti berendezésekhez, illetve általánosságban minden olyan helyiséghez, amely esetében ezt szükségesnek ítéli meg feladatának végrehajtásához. Az ajánlatkérő vagy a Közösség területén letelepedett meghatalmazott képviselője köteles elküldeni vagy elküldetni az összes, ezt a célt szolgáló dokumentumot, elsősorban az alrendszerre vonatkozó műszaki dokumentációt és kivitelezési terveket.
- 5.3. Az ennek az irányelvnek való megfelelés érdekében a megvalósítás ellenőrzéséért felelős bejelentett szervezet időszaki felülvizsgálatot köteles végezni. Köteles felülvizsgálati beszámolót benyújtani a kivitelezésért felelős személyek felé. Kérheti, hogy az építési műveletek bizonyos szakaszainál jelen lehessen.
- 5.4. Ezenkívül a bejelentett szervezet előzetes bejelentés nélkül is felkeresheti a munkaterületet vagy a gyártóüzemeket. Az ilyen látogatások idején a bejelentett szervezet teljes vagy részleges felülvizsgálatot végezhet. A kivitelezés felelősei felé vizsgálati jelentést, illetve az esettől függően felülvizsgálati beszámolót kell benyújtania.

## 6. DOKUMENTÁCIÓ BENYÚJTÁSA

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

A dokumentációból egy példányt az ajánlatkérő köteles megtartani az alrendszer teljes élettartama alatt. Kérésre bármely más tagállamnak el kell küldeni a dokumentációt.

## 7. KÖZZÉTÉTEL

Minden bejelentett szervezet köteles rendszeresen közzétenni a vonatkozó információkat a következőkről:

- beérkezett EK-hitelesítés iránti kérelmek,
- kiadott megfelelési tanúsítványok,
- elutasított megfelelési tanúsítványok.

## 8. NYELV

Az EK-hitelesítési eljárásokkal kapcsolatos dokumentációkat és a levelezést annak a tagállamnak a hivatalos nyelvén kell folytatni, amelyben az ajánlatkérő vagy a Közösségen belüli meghatalmazott képviselője letelepedett, vagy amely nyelvet az ajánlatkérő elfogadja.

---

## VII. MELLÉKLET

**MINIMÁLIS FELTÉTELEK, AMELYEKRE A TAGÁLLAMOKNAK TEKINTETTEL KELL LENNIÜK A TESTÜLETEK BEJELENTÉSEKOR**

1. A testület, annak igazgatója és az ellenőrzések elvégzéséért felelős személyzet nem vehet részt közvetve vagy közvetlenül a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek vagy alrendszerek tervezésében, gyártásában, kivitelezésében, értékesítésében, karbantartásában vagy használatában. Ez nem zárja ki a gyártó vagy kivitelező és a testület közötti műszaki információcsere lehetőségét.
  2. Az ellenőrzésekért felelős testület és személyzet az ellenőrzéseket maximális szakmai feddhetetlenséggel és szakmai hozzáértéssel köteles elvégezni, és el kell utasítania mindennemű olyan nyomást és ösztönzést, különösen a pénzügyi jellegűeket, amelyek befolyásolhatják döntéseiket, illetve ellenőrzésük eredményét, különösen pedig akkor, ha azokkal olyan személyek vagy csoportok próbálkoznak, amelyeket az ellenőrzések eredményei érintenek.
  3. A testületnek olyan személyzetet kell alkalmaznia, valamint olyan eszközökkel kell rendelkeznie, amelyet az ellenőrzések végrehajtásával összefüggő műszaki és adminisztratív feladatok megfelelő végrehajtása megkíván; ezen kívül hozzáféréssel kell rendelkeznie a rendkívüli ellenőrzésekhez szükséges berendezésekhez.
  4. Az ellenőrzésért felelős személyzetnek rendelkeznie kell:
    - megfelelő műszaki és szakmai képzettséggel,
    - megfelelő ismerettel az általa végzett ellenőrzésekre vonatkozó követelményekről, valamint elegendő gyakorlattal ezen ellenőrzések terén,
    - jogosultsággal az olyan tanúsítványok, jegyzőkönyvek és jelentések kidolgozására, amelyek az elvégzett vizsgálatok hivatalos dokumentációját képezik.
  5. Biztosítani kell az ellenőrzésekért felelős személyzet függetlenségét. Sem a végrehajtott ellenőrzések száma, sem azok eredménye alapján a személyzetet tilos javadalmazásban részesíteni.
  6. Amennyiben a nemzeti jog szerint az adott állam nem viseli a felelősséget, vagy ha az ellenőrzéseket nem közvetlenül a tagállam végzi, a testületnek felelősségbiztosítással kell rendelkeznie.
  7. A testület személyzetét a szakmai titoktartás kötelezettsége terheli mindazon ismeretek tekintetében, amelyekre feladataiknak a jelen irányelvben vagy az irányelvet végrehajtó nemzeti jog bármely rendelkezésében foglaltak szerinti teljesítése során tesznek szert (ez alól kivételt jelentenek annak az államnak az illetékes közigazgatási hatóságai, amelynek területén tevékenységüket végzik).
-

## VIII. MELLÉKLET

## A KÖZÖS KÉPVISELETI TESTÜLETRE (KKT) VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

1. A Közösség általános szabványosítási eljárásaival összhangban a KKT köteles nyitottan és átláthatóan, konszenzus alapján és egyéni érdekektől mentesen dolgozni. Ebből a célból a KKT-ben képviselt mindhárom kategória – az infrastruktúra működtetői, a vasútállalatok és a vasúti háttérpar – valamennyi tagjának lehetőséget kell adni arra, hogy kifejezze véleményét az ÁME-k kidolgozása során a KKT eljárásrendje szerint és az ÁME-tervezet KKT által történő véglegesítése előtt.
  2. Amennyiben a KKT nem rendelkezik megfelelő szakértelemmel valamely ÁME kidolgozásához, erről haladéktalanul köteles értesíteni a Bizottságot.
  3. Az ÁME-k kidolgozásához a KKT köteles rugalmas és hatékony struktúrával rendelkező munkacsoportokat létrehozni. Ebből a célból korlátozni kell a szakértők számát. Biztosítani kell egyfelől az infrastruktúra működtetői és a vasútállalatok, másfelől a vasúti háttérpar közötti képviseleti egyensúlyt, valamint megfelelő egyensúlyt kell létrehozni a különböző nemzetek képviselői között. A harmadik országok szakértői megfigyelőként részt vehetnek a munkacsoportok munkájában.
  4. Az ezzel az irányelvvel kapcsolatban felmerülő és a KKT munkacsoportjai számára megoldhatatlan bármely nehézséget haladéktalanul jelenteni kell a Bizottságnak.
  5. A KKT munkájának ellenőrzéséhez szükséges minden munkaanyagot a Bizottság és a 21. cikkben említett bizottság rendelkezésére kell bocsátani.
  6. A KKT köteles mindent megtenni a tevékenysége során tudomására jutó bizalmas információk titkosságának megőrzéséért.
  7. A KKT köteles megtenni minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy tájékoztassa tagjait és a munkacsoportokban részt vevő összes szakértőt a 21. cikkben említett bizottság munkájának eredményeiről, illetve az említett bizottság és a Bizottság ajánlásairól.
-