

32004L0050

2004.4.30.

AZ EURÓPAI UNIÓ HIVATALOS LAPJA

L 164/114

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2004/50/EK IRÁNYELVE
(2004. április 29.)**

**a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK tanácsi irányelv
és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2001/16/EK európai
parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME-k) dolgozott ki,
amelyeket a Bizottság 2002. május 30-án fogadott el.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. és 156. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽³⁾,

A Szerződés 251. cikkében említett eljárásnak megfelelően ⁽⁴⁾, az egyeztető bizottság által 2004. március 23-án jóváhagyott együttes szövegtervezet figyelembevételével,

mivel:

(1) A Szerződés 154. és 155. cikke szerint a Közösségnek hozzá kell járulnia a közlekedési ágazaton belül a transzeurópai hálózatok létrehozásához és fejlesztéséhez. E célkitűzések elérése érdekében a Közösségnek végre kell hajtania minden olyan intézkedést, amely a hálózatok kölcsönös átjárhatóságának biztosításához szükséges, különösen a műszaki szabványosítás területén.

(2) A vasúti ágazatban a kezdeti intézkedést a 96/48/EK irányelv ⁽⁵⁾ elfogadásával hozták meg. Az említett irányelv célkitűzéseinek végrehajtása érdekében az irányelv keretében közös képviseleti testületnek kijelölt, a Vasutak Kölcsönös Átjárhatóságának Európai Szövetsége (AEIF)

(3) 1999. szeptember 10-én a Bizottság elfogadott egy jelentést az Európai Parlament és a Tanács részére, amely előzetesen értékelte a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megvalósításában elért előrehaladást. 2000. május 17-i állásfoglalásában ⁽⁶⁾ az Európai Parlament felszólította a Bizottságot, hogy nyújtsa be javaslatokat a 96/48/EK irányelv módosítására a 2001/16/EK irányelvhez használt minta alapján ⁽⁷⁾.

(4) A 96/48/EK irányelvhez hasonlóan a 2001/16/EK irányelv közösségi eljárásokat vezet be az ÁME-k elkészítésére és elfogadására, és közös szabályokat állapít meg az ÁME-knek való megfelelésértékelésére. Az ÁME-k első csoportjának elkészítésére megbízást adtak az AEIF részére, amelyet egyúttal a közös képviseleti testületnek jelöltek ki.

(5) A nagysebességű ágazatban az ÁME-k kidolgozása során végzett munka, a 96/48/EK irányelv egyedi projektekre történő alkalmazása és az említett irányelv szerint létrehozott bizottság munkája számos tanulsággal járt, amelyek hatására a Bizottság úgy döntött, hogy módosításokat javasol a vasúti átjárhatóságról szóló két irányelvben.

(6) Az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (ügynökségi rendelet) ⁽⁸⁾ és a közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (vasút-biztonsági irányelv) ⁽⁹⁾ elfogadása azt jelenti, hogy a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv egyes rendelkezéseit módosítani kell. Az ügynökség létrehozását követően az új vagy felülvizsgált ÁME-k elkészítésének feladatával a Bizottság az ügynökséget bízta meg.

⁽¹⁾ HL C 126. E, 2002.5.28., 312. o.

⁽²⁾ HL C 61., 2003.3.14., 131. o.

⁽³⁾ HL C 66., 2003.3.19., 5. o.

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament 2003. január 14-i véleménye (HL C 38. E., 2004.2.12., 119. o.), a Tanács 2003. június 26-i közös állásfoglalása (HL C 270. E, 2003.11.11., 7. o.) és az Európai Parlament 2003. október 23-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). Az Európai Parlament 2004. április 22-i jogalkotási állásfoglalása és a Tanács 2004. április 26-i határozata.

⁽⁵⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o. A legutóbb az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

⁽⁶⁾ HL C 59., 2001.2.23., 121. o.

⁽⁷⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o.

⁽⁸⁾ Lásd ennek a Hivatalos Lapnak a 3. oldalát.

⁽⁹⁾ Lásd ennek a Hivatalos Lapnak a 16. oldalát.

- (7) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹⁾, a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾ és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁾ hatálybalépése hatással van az átjárhatóság végrehajtására. Más közlekedési módokhoz hasonlóan a hozzáférési jogok kiterjesztését a szükséges harmonizációs intézkedéseknek kell kísérniük. Ezért szükséges az egész hálózat átjárhatóságának végrehajtása a 2001/16/EK irányelv területi hatályának fokozatos kiterjesztése útján. Szükséges továbbá a 2001/16/EK irányelv jogi alapjának kiterjesztése a Szerződés 71. cikkére, amelyen a 2001/12/EK irányelv alapul.
- (8) Az európai közlekedési politikáról szóló fehér könyv bejelenteti ezt az irányelvet mint a Bizottságnak a vasúti közlekedés újraélesztésére, és ezáltal a közlekedési módok között egyensúly elmozdítására vonatkozó stratégiája részét, amelynek végső célkitűzése csökkenteni Európa útjainak zsúfoltságát.
- (9) A 96/48/EK irányelv keretében kidolgozott ÁME-k nem kifejezetten az infrastruktúra és járművek felújítási munkálataira vagy a megelőző karbantartás részeként végzendő cserékre vonatkoznak. Erre vonatkoznak azonban a hagyományos vasúti rendszerről szóló 2001/16/EK irányelv esetében, és a két irányelvet ezen a ponton harmonizálni kell.
- (10) A nagysebességű ágazatban az ÁME-k elkészítése során felmerült az egyrészről a 96/48/EK irányelv alapvető követelményei és az ÁME-k, másrészről az európai szabványok és egyéb normatív jellegű dokumentumok közötti kapcsolat tisztázásának igénye. Különösen fontos egyértelműen elhatárolni egymástól az említett irányelv célkitűzései eléréséhez kötelezően elkészítendő szabványokat és szabványrészeket, illetve a műszaki harmonizáció és szabványosítás új megközelítése szellemében kialakított „harmonizált” szabványokat.
- (11) Az európai előírásokat rendszerint a műszaki harmonizáció és szabványosítás új megközelítése szellemében alakítják ki. Ezek lehetővé teszik a 96/48/EK irányelv egyes alapvető követelményeinek való megfelelés előfeltételzését, különösen a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek és kapcsolódási pontok esetében. Ezek az európai előírások, illetve azok alkalmazandó részei nem kötelező érvényűek, és az ÁME-kben ezekre az előírásokra nem lehet kifejezetten hivatkozni. Az európai előírásokra történő hivatkozásokat az Európai Unió Hivatalos Lapjában teszik közzé, és a tagállamok közzéteszik az európai szabványokat átvevő nemzeti szabványaikra vonatkozó hivatkozásokat.
- (12) Az ÁME-k bizonyos esetekben kifejezetten hivatkozhatnak az európai szabványokra vagy előírásokra, ha ez szigorú értelemben véve szükséges ezen irányelv célkitűzéseinek eléréséhez. Az ilyen kifejezett hivatkozásnak következményei vannak, amelyeket nyilvánvalóvá kell tenni; különösen, hogy ezek az európai szabványok vagy előírások kötelezővé válnak, amint az ÁME alkalmazandó.
- (13) Az ÁME megállapítja az összes olyan feltételt, amelynek a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemnek meg kell felelnie, valamint a megfelelésértékelése során követendő eljárást. Továbbá elő kell írni, hogy minden egyes rendszerelem alá kell vetni az ÁME-kben megjelölt felhasználásra való megfelelést és alkalmasságot értékelő eljárásnak, és el kell látni a vonatkozó tanúsítvánnyal.
- (14) Biztonsági okokból a tagállamokat kötelezni kell, hogy minden egyes üzembe helyezett járművet azonosító kóddal lássanak el. Ezt követően a járművet fel kell venni a nemzeti járműnyilvántartásba. A nyilvántartásokba valamennyi tagállam és egyes közösségi gazdasági szereplők részére betekintést kell biztosítani. A nyilvántartásoknak az adatformátum tekintetében egymással összhangban kell lenniük. Ezért azokat közös üzemeltetési és műszaki előírásokkal kell szabályozni.
- (15) Elő kell írni az olyan alrendszerekre alkalmazandó alapvető követelmények esetében követendő eljárást, amelyekre a vonatkozó ÁME még nem tartalmaz részletes előírásokat. Ilyen esetben a megfelelésértékelési és hitelesítési eljárásokért felelős testületeknek meg kell egyezniük a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 20. cikke szerint már bejelentett testületekkel.
- (16) Az ennek az irányelvnek a végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozat értelmében kell elfogadni ⁽⁴⁾.
- (17) Egyértelművé kell tenni a járművek meghatározását a 96/48/EK irányelv I. mellékletében. Az irányelvnek szabályoznia kell a kizárólag nagy sebességekre, azaz a 200 km/h nagyságrendű sebességre korszerűsített vágányokra tervezett járműveket is.
- (18) Ezen irányelv alkalmazásának a lehető legteljesebb mértékben meg kell őriznie a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv keretében már elvégzett feladatokat, illetve ezen irányelveknek a tagállamok általi alkalmazását olyan projektek keretében, amelyek ennek az irányelvnek a hatálybalépésekor már a megvalósítás előrehaladott szakaszában vannak.

⁽¹⁾ HL L 75., 2001.3.15., 1. o.

⁽²⁾ HL L 75., 2001.3.15., 26. o.

⁽³⁾ HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A legutóbb a 2002/844/EK bizottsági határozattal (HL L 289., 2002.10.26., 30. o.) módosított irányelv.

⁽⁴⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

- (19) Mivel a javasolt intézkedés célja, nevezetesen a transzeurópai vasúti rendszer átjárhatósága, a tagállamok által kielégítő mértékben nem valósítható meg, és ezért a Szerződés által elismert transzeurópai jellege miatt közösségi szinten hatékonyabban valósítható meg, a Közösség a Szerződés 5. cikkében megállapított szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben megállapított arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az említett célkitűzés eléréséhez szükséges határokat.
- (20) A Bizottság 2002. május 30-án elfogadta a nagysebességű vasúti rendszerre az infrastruktúra, a járművek, az energia, az ellenőrzés, irányítás és jelzés, üzemeltetés és karbantartás területén alkalmazandó ÁME-ket. Az 1. cikk (5) bekezdésében és a 2. cikk (5) bekezdésében említett ÁME-tervezetek ezen ÁME-k felülvizsgálatára vagy új ÁME-k elfogadására vonatkoznak.
- (21) Mivel a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer átjárhatósága jelenlegi szintjére vonatkozó műszaki szabályoknak a 2001/16/EK irányelv 25. cikkben előírt hivatkozási rendszere tervezetének kialakítása jelenleg folyamatban van, szükség van a műszaki szabályok korszerűsítésére az említett irányelv hatálya kiterjesztésének és az ÁME-k első, 2004-ig elfogadásra kerülő csoportjának figyelembevételével.
- (22) A 2001/16/EK irányelv hatálya alóli mentességek ellenére támogatni kell az irányelv vonatkozó rendelkezéseinek önkéntes nemzeti szintű alkalmazását a tagállamok által a költséghatékonyság javítása és a gyártási ágazatban a nagyságrendi megtakarítások támogatása céljából.
- (23) Ezért a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelvet módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 96/48/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

(1) Ennek az irányelvnek a célja az I. mellékletben meghatározott nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerek Közösség területén belül történő kölcsönös átjárhatóságának megvalósításához szükséges feltételek létrehozása.

Ezek a feltételek a rendszer 2004. április 30-a után üzembe helyezett részeinek tervezésére, megépítésére, üzembe helyezésére, korszerűsítésére, felújítására, üzemeltetésére és

karbantartására, illetve az üzemeltetésben részt vevő személyzet szakképesítésére, egészségügyi és biztonsági körülményeire vonatkoznak.

(2) E célkitűzés megvalósítása érdekében meg kell határozni a műszaki harmonizáció optimális szintjét, és lehetővé kell tenni a következőket:

- a) a nemzetközi vasúti szállítási szolgáltatások elősegítése, javítása és fejlesztése a közösségi területeken belül és harmadik országokkal;
- b) hozzájárulás a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kiépítéséhez, üzemeltetéséhez, felújításához és korszerűsítéséhez szükséges berendezések és szolgáltatások belső piacának fokozatos megteremtéséhez;
- c) hozzájárulás a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságához.”

2. a 2. cikk a következő pontokkal egészül ki:

- „j) »alapvető paraméter«: bármely szabályozási, műszaki vagy üzemeltetési feltétel, amely elengedhetetlenül fontos a kölcsönös átjárhatóság szempontjából, és a 21. cikk (2) bekezdésében előírt eljárásnak megfelelő határozatot vagy ajánlást igényel az ÁME-k teljes tervezetének bármely fejlesztése előtt;
- k) »egyedi eset«: a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer bármely olyan része, amely földrajzi, topográfiai okokból, illetve a városi környezettel vagy a meglévő rendszerrel való összeegyeztethetőségre vonatkozó korlátozások miatt az ÁME-kban akár ideiglenesen, akár véglegesen különleges rendelkezéseket igényel. Ide tartozhatnak különösen a Közösség többi részétől elszigetelt vasúti pályák és hálózatok, az űrszelvény, a nyomtáv, illetve a vágánytengely-távolság;
- l) »korszerűsítés«: egy alrendszeren vagy az alrendszer egy részén végrehajtott nagyobb átalakítási munkálatok, amelyek javítják az alrendszer átfogó teljesítményét;
- m) »karbantartás keretében történő pótlás«: alkatrészek azonos funkciójú és teljesítményű alkatrészekkel történő cseréje, megelőző vagy javítási célú karbantartás keretein belül;
- n) »felújítás«: egy alrendszernek vagy az alrendszer egy részének cseréjére irányuló nagyobb munkák, amelyek az alrendszer átfogó teljesítményét nem változtatják meg;
- o) »meglévő vasúti rendszer«: a vasúti infrastruktúrából álló rendszer, amely a meglévő vasúti rendszer vonalaiból és helyhez kötött létesítményeiből, valamint az ilyen infrastruktúrán közlekedő bármely kategóriájú és származású meglévő járművekből áll;

- p) »üzembe helyezés«: mindazok a műveletek, amelyekkel az alrendszert a tervezett üzemállapotba helyezik.”

3. A 2. cikk h) pontját el kell hagyni.

4. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) Az alrendszerek mindegyikére egy ÁME vonatkozik. Szükség esetén egy alrendszerre több ÁME is vonatkozhat, illetve egy ÁME vonatkozhat több alrendszerre. Az ÁME fejlesztésére és/vagy felülvizsgálatára vonatkozó határozathoz és az ÁME műszaki és területi hatályának megválasztásához a 6. cikk (1) bekezdésének megfelelően megbízás szükséges.”

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

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

- a) feltünteti a tervezett hatályát (az I. mellékletben említett hálózatrész vagy járművek, a II. mellékletben említett alrendszer vagy alrendszer része);

- b) meghatározza az egyes érintett alrendszerekre és a más alrendszerekkel való kapcsolódási pontokra vonatkozó alapvető követelményeket;

- c) kidolgozza az alrendszer és annak más alrendszerekkel való kapcsolódási pontjai által teljesítendő funkcionális és műszaki előírásokat. Szükség esetén ezek az előírások az alrendszer felhasználása szerint változhatnak, például az I. mellékletben előírt vonal- és/vagy járműkategóriák szerint;

- d) meghatározza az európai előírások, köztük az európai szabványok által lefedendő kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket és kapcsolódási pontokat, amelyek szükségesek a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszeren belüli kölcsönös átjárhatóság eléréséhez;

- e) megállapítja valamennyi mérlegelt esetben, hogy egyrészt a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségi vagy alkalmazhatósági

értékelésére, vagy másrészt az alrendszerek EK-hitelesítésekor mely eljárásokat kell használni. Ezek az eljárások a 93/465/EGK határozatban meghatározott modulokon alapulnak;

- 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 átmenet érdekében, ahol az ÁME-knek való megfelelés a norma;

- g) feltüntetik az érintett személyzet tekintetében az alrendszer üzemeltetéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME-k végrehajtásához elvárt szakképzettségeket, illetve a munkahelyi egészségügyi és biztonsági feltételeket.”

- c) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(6) Az ÁME-k kifejezetten, egyértelműen azonosítható módon hivatkozhatnak az európai szabványokra vagy előírásokra, ha ez szigorúan szükséges ezen irányelv célkitűzéseinek megvalósításához. Ilyen esetben ezeket az európai szabványokat vagy előírásokat (vagy azok vonatkozó részeit) az érintett ÁME mellékletének kell tekinteni, és azok az ÁME alkalmazásának pillanatától kötelezővé válnak. Európai szabványok vagy előírások hiányában és azok elkészítéséig hivatkozni lehet más egyértelműen azonosított normatív dokumentumokra; ilyen esetben ez olyan dokumentumokat jelent, amelyek könnyen hozzáférhetők és nyilvánosak.”

5. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

(1) Az ÁME-tervezeteket és az ÁME-k későbbi módosításait a Bizottságtól a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően kapott megbízás szerint kell elkészíteni. Ezeket az ügynökség felelőssége alatt kell kidolgozni az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 2004/881/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (ügynökségi rendelet) (*) 3. és 12. cikkének megfelelően és az azokban a cikkeken említett munkacsoportokkal együttműködésben.

Az ÁME-k elfogadása és felülvizsgálata a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően történik. Az ÁME-ket a Bizottság közlést teszi az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

(2) Az ügynökség felelős az ÁME-k felülvizsgálatáért és korszerűsítéséért, valamint a technológiai fejlődés és a társadalmi igények figyelembevételét szolgáló ajánlások megtételéért a 21. cikkben említett bizottság felé.

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

Az ügynökség először azonosítja az ÁME-k alapvető paramétereit, illetve a más alrendszerrel való kapcsolódási pontokat, valamint az esetlegesen szükséges összes különös esetet. A paraméterek és a kapcsolódási pontok mindegyikére a legéletképesebb alternatív megoldásokat kell javasolni, műszaki és gazdasági indoklással kísérve. A határozatot a 21. cikk (2) bekezdésében foglalt eljárásnak megfelelően kell meghozni, szükség esetén hivatkozva a különös esetekre.

Az ügynökség ezután ezen alapvető paraméterek alapján kidolgozza az ÁME tervezetét. Megfelelő esetben az ügynökség figyelembe veszi 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 átfogó értékelést; az értékelésben fel kell tüntetni az érintett üzemeltetőkre és gazdasági szereplőkre várhatóan gyakorolt hatást.

(4) Az egyes ÁME-k (ideértve az alapvető paramétereket is) kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során tekintettel kell lenni az összes számításba vett műszaki megoldás és a köztük lévő kapcsolódási pontok becsült költségére és hasznára, hogy a legéletképesebb megoldásokat állapítsák meg és hajtsák végre. A tagállamok ebben az értékelésben a szükséges adatok biztosítása révén vesznek részt.

(5) A 21. cikkben említett bizottságot rendszeresen tájékoztatni kell az ÁME-k előkészítési munkálatairól. E munkák során a bizottság bármilyen megbízást vagy hasznos ajánlást kidolgozhat az ÁME-k kialakítására és a költség-haszon elemzésére vonatkozóan. A bizottság egy tagállam kérésére előírhatja különösen az alternatív megoldások vizsgálatát és az alternatív megoldás költségeinek és hasznainak bemutatását az ÁME-tervezethez csatolt jelentésben.

(6) Az ÁME-k elfogadásakor az adott ÁME hatálybalépésének időpontját a 21. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárás szerint kell megállapítani. Amennyiben különböző alrendszereket műszaki összeegyeztethetőségi okok miatt egyidejűleg kell forgalomba helyezni, a vonatkozó ÁME-k hatálybalépésének ugyanarra a napra kell esnie.

(7) Az ÁME-k kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során figyelembe kell venni a felhasználók véleményét azon jellemzők tekintetében, amelyek közvetlen hatással vannak az alrendszerek használatának feltételeire. Ennek érdekében

az ügynökség az ÁME-k kidolgozási és felülvizsgálati szakaszaiban konzultál a felhasználókat képviselő szövetségekkel és szervezetekkel. Az ÁME-tervezethez csatolják a konzultációk eredményeiről készített beszámolókat.

A konzultáció céljából felkeresendő szövetségek és szervezetek felsorolását a 21. cikkben említett bizottság az ÁME-k felülvizsgálatára vonatkozó megbízás elfogadása előtt véglegesíti, és az egy tagállam vagy a Bizottság kérésére felülvizsgálható és frissíthető.

(8) Az ÁME-k kidolgozása, elfogadása 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 még azt megelőzően konzultálni kell, hogy az adott ÁME-t benyújtanák elfogadásra vagy felülvizsgálatra a 21. cikkben említett bizottsághoz.

A szociális partnerekkel a 98/500/EK bizottsági határozatnak (*) megfelelően létrehozott ágazati párbeszédbizottság keretében kell konzultálni. A szociális partnerek három hónapon belül véleményt nyilvánítanak.

(*) HL L 164., 2004.4.30., 1. o.

(**) HL L 225., 1998.8.12., 27. o.”

6. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

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

- olyan javasolt új vonalak építése, meglévő vonalak felújítása vagy korszerűsítése, illetve az 1. cikk (1) bekezdésében említett bármely elem esetében, amelynek megvalósítása előrehaladott állapotban van, vagy a rá vonatkozó szerződés teljesítése már megkezdődött, amikor ezeket az ÁME-ket közlésezik;
- egy meglévő vonal felújítására vagy korszerűsítésére irányuló projektek esetén, amennyiben az úrszelvény, nyomtáv, vágánytengely-távolság vagy villamosítási feszültség értéke ezen ÁME-kben nem összeegyeztethető a meglévő vonal e jellemzőivel;
- javasolt új vonal vagy egy meglévő vonal tervezett felújítása vagy korszerűsítése esetén az adott tagállam területén, ha annak vasúthálózatát tenger választja el vagy zárja el a Közösség többi részének vasúthálózatától;

- d) meglévő vonal bármely tervezett felújítása, bővítése vagy korszerűsítése esetén, amennyiben az ÁME-k alkalmazása veszélyeztetné a projekt gazdasági életképességét és/vagy a vasúti rendszer összeegyeztethetőségét a tagállamon belül;
- 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.

Az érintett tagállam valamennyi esetben előzetes értesítést küld a Bizottságot eltérési szándékáról, csatolva egy dokumentációt, amelyben ismerteti azokat az ÁME-ket vagy az ÁME-k olyan részeit, amelyeket nem kíván alkalmazni, valamint azokat a vonatkozó előírásokat, amelyeket alkalmazni kíván. A Bizottság elemzi a tagállam által tervezett intézkedéseket. A b) és d) pontban említett esetekben a Bizottság a 21. cikk (2) bekezdése szerinti eljárásnak megfelelően határozatot hoz. Szükség esetén ajánlást kell kidolgozni az alkalmazandó előírásokról. A b) esetben azonban a Bizottság határozata nem érinti az úrszervényt és a nyomtávot.”

7. a 9. cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

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

8. a 10. cikk a következőképpen módosul:

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

„(2) Minden kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem a vonatkozó ÁME-ban meghatározott felhasználásra való megfelelőséget vagy alkalmazhatóságot értékelő eljárás hatálya alá tartozik, és ahhoz a megfelelő tanúsítványt kell mellékelni.”

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

„(3) A tagállamok úgy tekintik, hogy egy kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az alapvető követelményeknek, ha teljesíti a vonatkozó ÁME-ben megállapított feltételeket vagy az ilyen feltételeknek megfelelően kidolgozott európai előírásokat.”

- c) a (4) és (5) bekezdést el kell hagyni.

9. a 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

Amennyiben valamely tagállam vagy a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ennek az irányelvnek a céljaira közvetlenül vagy közvetve alkalmazott európai előírások nem felelnek meg az alapvető követelményeknek, a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárás szerint, a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról és az információs társadalmi szolgáltatásokról szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) által létrehozott bizottsággal folytatott konzultációt követően határozhatnak az érintett előírások részleges vagy teljes visszavonásáról az azokat tartalmazó kiadványokból, illetve módosíthatják azokat.

(*) HL L 204., 1998.7.21., 37. o. A legutóbb a 98/48/EK irányelvvel (HL L 217., 1998.8.5., 18. o.) módosított irányelv.”

10. a 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„14. cikk

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

Ebből a célból a tagállamok megtesznek minden szükséges lépést annak biztosítására, hogy ezeket az alrendszereket csak akkor lehessen üzembe helyezni, ha tervezésük, kivitelezésük és beszerelésük olyan módon történik, amely biztosítja a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelést a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerbe való integrálás során.

Minden tagállam különösen ellenőrzi ezen alrendszerek összeegyeztethetőségét azzal a rendszerrel, amelybe azokat integrálják.

(2) Az üzembe helyezéskor és azt követően rendszeres időközönként minden tagállam ellenőrzi, hogy az alrendszereket a rájuk vonatkozó alapvető követelményekkel összhangban üzemeltetik és tartják karban. Ennek érdekében a vonatkozó strukturális és funkcionális ÁME-kben megállapított értékelési és hitelesítési eljárásokat kell alkalmazni.

(3) Felújítás vagy korszerűsítés esetén a pályahálózat-működtető vagy a vasúttársaság megküldi a beruházást ismertető dokumentációt az érintett tagállamnak. A tagállam megvizsgálja a dokumentációt, és az alkalmazandó ÁME-ben feltüntetett végrehajtási stratégia figyelembevételével eldönti, hogy a munkálatok nagysága szükségessé teszi-e új engedély kiadását az ennek az irányelvnek az értelmében történő üzembe helyezéshez.

Az új üzembe helyezési engedély minden olyan esetben szükséges, amikor a tervezett munkálatok hatással lehetnek az érintett alrendszer általános biztonsági szintjére.

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

- a) a nyilvántartás megfelel az (5) bekezdésben meghatározott közös előírásoknak;
- b) a nyilvántartást a vasúttársaságtól független testület vezeti és tartja naprakészen;
- c) a nyilvántartást hozzáférhetővé kell tenni a közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) (vasútbiztonsági irányelv) 16. és 21. cikkében kijelölt biztonsági hatóságok és vizsgálati testületek számára; ugyancsak hozzáférhetővé kell tenni – minden jogos kéreés esetében – a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (**) 30. cikkében kijelölt szabályozó testületek, az ügynökség, a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők részére.

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

(5) A nyilvántartásra vonatkozó közös előírásokat a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően, az ügynökség által elkészített előírás-tervezetek alapján fogadják el. Ezeknek az előírás-tervezeteknek tartalmazniuk kell a következőket: tartalom, adatformátum, funkcionális és műszaki felépítés, üzemmód, adatbeviteli szabályok és betekintés. A nyilvántartásnak legalább a következő információkat kell tartalmaznia:

- a) hivatkozások az EK-hitelesítési nyilatkozatra és a kibocsátó testületre;
- b) hivatkozás a 22a. cikkben említett járműnyilvántartásra;
- c) a jármű tulajdonosának vagy bérlőjének azonosítása;
- d) a jármű használatára vonatkozó bármilyen korlátozás;
- e) a jármű karbantartási ütemtervére vonatkozó kulcsfontosságú biztonsági adatok.

(*) HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

(**) HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A legutóbb a 2002/844/EK bizottsági határozattal (HL L 289., 2002.10.26., 30. o.) módosított irányelv.”

11. a 15. cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

„Különösen nem követelhetnek meg olyan ellenőrzéseket, amelyeket az »EK«-hitelesítési nyilatkozathoz vezető eljárás részeként már végrehajtottak.”

12. a 16. cikk (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az ÁME-k hiányában, és azokban az esetekben, amikor a 7. cikk szerint eltérésről adtak értesítést, a tagállamok minden egyes alrendszerre nézve elküldik a többi tagállam és a Bizottság részére az alapvető követelmények végrehajtására alkalmazott műszaki szabályok listáját. Erről értesítést küldenek legkésőbb 2005. április 30-ig, és azt követően minden egyes alkalommal, amikor a műszaki szabályok listája változik. A tagállamok ugyanakkor kijelölik az e műszaki szabályok tekintetében a 18. cikkben említett hitelesítési eljárás végrehajtásáért felelős testületeket.”

13. a 17. cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

„Ilyen esetben az ÁME-eket a 6. cikk (2) bekezdésének megfelelően felül kell vizsgálni. Ha az alapvető követelményeknek megfelelő bizonyos műszaki szempontokat nem lehet kifejezetten szabályozni egy ÁME-ben, azokat az ÁME-hez csatolt mellékletben egyértelműen azonosítani kell. Ezekre a szempontokra a 16. cikk (3) bekezdését kell alkalmazni.”

14. a 18. cikk (2) bekezdése a következő albekezdéssel egészül ki:

„Ezek magukban foglalhatják a szóban forgó alrendszernek az ahhoz a rendszerhez való kapcsolódási pontjai hitelesítésére, amelybe integrálják, a vonatkozó ÁME-ben rendelkezésre álló információk és a 22a. cikkben meghatározott nyilvántartások alapján.”

15. A 20. cikk (5) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A Bizottság létrehozza a bejelentett testületek koordinációs csoportját (a továbbiakban: a koordinációs csoport), amely minden, a 13. cikkben említett felhasználásra vonatkozó megfeleléségi vagy alkalmazhatósági értékelési eljárásokkal és a 18. cikkben említett hitelesítési eljárással kapcsolatos, illetve az adott ÁME-k alkalmazására vonatkozó ügyet megvitat. A tagállamok képviselői a koordinációs csoport munkájában megfigyelőként vehetnek részt.

A Bizottság és a megfigyelők a koordinációs csoport keretében végzett munkáról tájékoztatják a 21. cikkben említett bizottságot. A Bizottság adott esetben javaslatokat tesz a problémák megoldásához szükséges intézkedésekre.

Szükség esetén a bejelentett testületek koordinációját a 21. cikkel összhangban kell végrehajtani.”

16. A 21. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„21. cikk

(1) A Bizottságot egy bizottság segíti.

(2) Amikor hivatkozás történik erre a bekezdésre, a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozat (*) 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel annak 8. cikke rendelkezéseire.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított határidőt három hónapban határozzák meg.

(3) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

(4) Amennyiben az szükségesnek bizonyul, a bizottság munkacsoportokat hozhat létre, hogy segítsék feladatainak elvégzésében, különös tekintettel a bejelentett testületek koordinálására.

(*) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.”

17. az irányelv a következő cikkekkal egészül ki:

„21a. cikk

(1) A bizottság bármilyen, a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer átjárhatóságával kapcsolatos kérdést megvitathat, beleértve az e rendszer és a harmadik országok vasúti rendszerei közötti átjárhatósággal kapcsolatos kérdéseket is.

(2) A Bizottság bármilyen, ennek az irányelvnek a végrehajtására vonatkozó kérdést megvitathat. Szükség esetén a Bizottság a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően végrehajtási ajánlást fogad el.

21b. cikk

(1) A Bizottság saját kezdeményezésére vagy egy tagállam kérésére a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően határozhat úgy, hogy megbízást ad egy további területekre vonatkozó ÁME elkészítésére, amennyiben az a II. mellékletben említett alrendszer érinti.

(2) A 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően a bizottság – a Bizottság ajánlása alapján – ennek az irányelvnek és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (*) a célkitűzéseivel összhangban lévő munkaprogramot fogad el.

21c. cikk

A II–VI. melléklet a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárással összhangban módosítható.

(*) HL L 110., 2001.4.20., 1. o.”

18. az irányelv a következő cikkel egészül ki:

„22a. cikk

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az infrastruktúra nyilvántartását és a járművek nyilvántartását évente közléstessik és frissítik. Ezek a nyilvántartások mutatják az egyes érintett alrendszerek vagy alrendszerrészek fő jellemzőit, pl. az alapvető paramétereket, és azok megfelelését az alkalmazandó ÁME-kben megállapított jellemzőknek. E célból az egyes ÁME-knek pontosan jelezniük kell, hogy az infrastruktúra nyilvántartásainak és a járműnyilvántartásoknak mely információkat kell tartalmazni.

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

19. az I. melléklet helyébe ezen irányelv I. mellékletének szövege lép;

20. a II. melléklet helyébe ezen irányelv II. mellékletének szövege lép;

21. a III. melléklet a következő ponttal egészül ki:

„2.4.4. Ellenőrzések

A szerelvényeket regisztráló készülékkel kell felszerelni. A készülék által gyűjtött adatokat és az információ feldolgozását harmonizálni kell.”

22. a VII. melléklet 2. pontja a következő albekezdéssel egészül ki:

„Különösen az ellenőrzésekért felelős testületnek és személyzetének funkcionálisan függetlennek kell lenniük az ezen irányelv keretében az üzembe helyezési engedélyek, a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelv (*) keretében az engedélyek és a 200./49/EK irányelv keretében kiadott biztonsági tanúsítványok kiadására kijelölt hatóságoktól, valamint a balesetek esetén a vizsgálatokért felelős testületektől.

(*) HL L 143., 1995.6.27., 70. o. A legutóbb a 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 75., 2001.3.15., 26. o.) módosított irányelv.”

2. cikk

A 2001/16/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. a cím helyébe a következő szöveg lép:
„Az Európai Parlament és a Tanács 2001/16/EK irányelve (2001. március 19.) a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról”;

2. az 1. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) Ez az irányelv az I. mellékletben ismertetett hagyományos transzeurópai vasúti rendszernek a Közösség területén belüli kölcsönös átjárhatósága megvalósításához szükséges feltételek létrehozására irányul. Ezek a feltételek a rendszerben az irányelv hatálybalépése után üzembe helyezett részek tervezésére, kivitelezésére, üzembe helyezésére, korszerűsítésére, felújítására, üzemeltetésére és karbantartására, valamint az üzemeltetésben és karbantartásban részt vevő személyzet szakképesítésére, illetve egészségügyi és biztonsági körülményeire vonatkoznak.”

b) a (2) bekezdés bevezető részének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) E célkitűzés megvalósítása érdekében meg kell határozni a műszaki harmonizáció optimális szintjét, és lehetővé kell tenni a következőket:”

c) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) Ennek az irányelvnek a hatályát fokozatosan kiterjesztik a hagyományos vasúti rendszer egészére, ideértve az egynél több felhasználót kiszolgáló vagy potenciálisan kiszolgáló terminálokhoz és fő kikötői létesítményekhez hozzáférést biztosító vágányokat, kivéve a szigorúan helyi, történelmi vagy turisztikai használatra fenntartott infrastruktúrát és járműveket, illetve a vasúti rendszer többi részétől funkcionális elszigetelt infrastruktúrát, és az ÁME-k alkalmazásától a 7. cikkben felsorolt eltérések sérelme nélkül.

Ezt az irányelvet a hálózatnak az (1) bekezdés hatálya alá nem tartozó részeire csak az alábbiakban körülírt eljárásnak megfelelően elfogadandó vonatkozó ÁME-k hatálybalépésének napjától kell alkalmazni az azokban megállapított alkalmazási területekre.

A Bizottság 2006. január 1-jéig a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárás szerint új ÁME-k kidolgozását és/vagy a már elfogadott ÁME-k felülvizsgálatát célzó munkaprogramot fogad el az eddigiekben nem szabályozott vasúti vonalak és járművek szabályozása céljából.

Ez a munkaprogram megjelöli a 2009 januárjáig kidolgozandó új ÁME-k első csoportját és/vagy az ÁME-k módosításait, az egyedi esetek szabályozásának lehetősége tekintetében az 5. cikk (5) bekezdésének sérelme nélkül, valamint a különleges körülmények között az eltérések engedélyezéséről szóló 7. cikk sérelme nélkül. Az ÁME-k alá tartozó kérdések kiválasztása az egyes javasolt intézkedések várható költséghatékonyságán és a közösségi szinten hozott intézkedések arányosságának elvén alapul. Ennek érdekében megfelelően figyelembe kell venni az I. melléklet 4. pontját, és egyrészt a szerelvények zavartalan haladásának és a műszaki harmonizációnak a célkitűzései, másrészt a figyelembe vett forgalom transzeurópai, nemzeti, területi vagy helyi szintje közötti egyensúlyt.

Az ÁME-k első csoportjának kidolgozása után a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárás szerint elfogadják az új ÁME-k kialakítására vagy a meglévő ÁME-k felülvizsgálatára vonatkozó prioritások azonosítását.

Egy tagállamnak nem kell alkalmaznia ezt a bekezdést a vonatkozó ÁME-k csoportjának közzétételekor a megvalósítás előrehaladott szakaszában járó vagy folyamatban lévő teljesítésű szerződés alá tartozó projektek esetében.”

3. a 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a h) pontot el kell hagyni;

b) az l) és m) pont helyébe a következő szöveg lép:

olyan dokumentumokat jelent, amelyek könnyen hozzáférhetők és nyilvánosak.”

„l) »korszerűsítés«: egy alrendszeren vagy az alrendszer egy részén végrehajtott nagyobb átalakítási munkálatok, amelyek javítják az alrendszer átfogó teljesítményét;

m) »felújítás«: egy alrendszernek vagy az alrendszer egy részének cseréjére irányuló nagyobb munkák, amelyek az alrendszer átfogó teljesítményét nem változtatják meg”;

c) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„o) »karbantartás keretében történő pótlás«: alkatrészek azonos funkciójú és teljesítményű alkatrészekkel történő cseréje, megelőző vagy javítási célú karbantartás keretein belül;

p) »üzembe helyezés«: mindazok a műveletek, amelyekkel az alrendszert a tervezett üzemállapotba helyezik;”

4. az 5. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) Az alrendszerek mindegyikére egy ÁME vonatkozik. Szükség esetén egy alrendszerre több ÁME is vonatkozhat, illetve egy ÁME vonatkozhat több alrendszerre. Az ÁME fejlesztésére és/vagy felülvizsgálatára vonatkozó határozat és az ÁME műszaki és területi hatályának megválasztása a 6. cikk (1) bekezdésének megfelelően megbízást követel meg.”

b) a (3) bekezdés e) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„e) megállapítja valamennyi mérlegelt esetben, hogy egyrészről a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek megfelelőségi vagy alkalmazhatósági értékelésére, vagy másrészről az alrendszerek »EK«-hitelesítésekor mely eljárásokat kell használni. Ezek az eljárások a 93/465/EGK határozatban meghatározott modulokon alapulnak”;

c) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az ÁME-k kifejezetten, egyértelműen azonosítható módon hivatkozhatnak az európai szabványokra vagy előírásokra, ha ez szigorúan szükséges ezen irányelv célkitűzéseinek megvalósításához. Ilyen esetben ezeket az európai szabványokat vagy előírásokat (vagy azok vonatkozó részeit) az érintett ÁME mellékletének kell tekinteni, és azok az ÁME alkalmazásának pillanatától kötelezővé válnak. Európai szabványok vagy előírások hiányában és azok elkészítéséig hivatkozni lehet más egyértelműen azonosított normatív dokumentumokra; ilyen esetben ez

5. a 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

(1) Az ÁME-tervezeteket és az ÁME-k későbbi módosításait a Bizottságtól a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően kapott megbízás szerint kell elkészíteni. Ezeket az ügynökség felelőssége alatt kell kidolgozni az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 2004/881/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) (ügynökségi rendelet) 3. és 12. cikkének megfelelően és az azokban a cikkeken említett munkacsoportokkal együttműködve.

Az ÁME-k elfogadása és felülvizsgálata a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően történik. Az ÁME-ket a Bizottság közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(2) Az ügynökség felelős az ÁME-k felülvizsgálatáért és korszerűsítéséért, valamint a technológiai fejlődés és a társadalmi igények figyelembevételét szolgáló ajánlások megtételéért a 21. cikkben említett bizottság felé.

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

Az ügynökség először azonosítja az ÁME-k alapvető paramétereit, illetve a más alrendszerekkel való kapcsolódási pontokat, valamint az esetlegesen szükséges összes különös esetet. A paraméterek és a kapcsolódási pontok mindegyikére a legéletképesebb alternatív megoldásokat kell javasolni, műszaki és gazdasági indoklással kísérve. A határozatot a 21. cikk (2) bekezdésében foglalt eljárásnak megfelelően kell meghozni, szükség esetén hivatkozva a különös esetekre.

Az ügynökség ezután ezen alapvető paraméterek alapján kidolgozza az ÁME tervezetét. Megfelelő esetben az ügynökség figyelembe veszi 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 átfogó értékelést; az értékelésben fel kell tüntetni az érintett üzemeltetőkre és gazdasági szereplőkre várhatóan gyakorolt hatást.

(4) Az egyes ÁME-k (ideértve az alapvető paramétereket is) kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során tekintettel kell lenni az összes számításba vett műszaki megoldás és a köztük levő kapcsolódási pontok becsült költségére és hasznára, hogy a legéletképesebb megoldásokat állapítsák meg és hajtásák végre. A tagállamok ebben az értékelési folyamatban a szükséges adatok biztosítása révén vesznek részt.

(5) A 21. cikkben említett bizottságot rendszeresen tájékoztatni kell az ÁME-k előkészítési munkálatairól. E munkák során a bizottság bármilyen megbízást vagy hasznos ajánlást kidolgozhat az ÁME-k kialakítására és költség-haszon elemzésére vonatkozóan. A bizottság egy tagállam kérésére előírhatja különösen az alternatív megoldások vizsgálatát és az alternatív megoldás költségeinek és hasznainak bemutatását az ÁME-tervezethez csatolt jelentésben.

(6) Egy ÁME elfogadásakor az ÁME hatálybalépésének időpontját a 21. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárás szerint kell megállapítani. Amennyiben különböző alrendszereket műszaki összeegyeztethetőségi okok miatt egyidejűleg kell üzembe helyezni, a vonatkozó ÁME-k hatálybalépésének ugyanarra a napra kell esnie.

(7) Az ÁME-k kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során figyelembe kell venni a felhasználók véleményét azon jellemzők tekintetében, amelyek közvetlen hatással vannak az alrendszerek használatának feltételeire. Ennek érdekében az ügynökség az ÁME-k kidolgozási és felülvizsgálati szakaszaiban konzultál a felhasználókat képviselő szövetségekkel és szervezetekkel. Az ÁME-tervezethez csatolják a konzultációk eredményeiről készített beszámolót.

A konzultáció céljából felkeresendő szövetségek és szervek felsorolását a 21. cikkben említett bizottság az első ÁME felülvizsgálatára vonatkozó megbízás elfogadása előtt véglegesíti, és az egy tagállam vagy a Bizottság kérésére felülvizsgálható és frissíthető.

(8) Az ÁME-k kidolgozása, elfogadása 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 még azt megelőzően konzultálni kell, hogy az adott ÁME-t benyújtánák elfogadásra vagy felülvizsgálatra a 21. cikkben említett bizottsághoz.

A szociális partnerekkel a 98/500/EK bizottsági határozatnak (**) megfelelően létrehozott ágazati párbeszédbizottság keretében kell konzultálni. A szociális partnerek három hónapon belül véleményt nyilvánítanak.

(*) HL L 164., 2004.4.30., 1. o.

(**) HL L 225., 1998.8.12., 27. o."

6. A 7. cikk a) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

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

7. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Minden kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem a vonatkozó ÁME-ben meghatározott felhasználásra való megfelelést vagy alkalmazhatóságot értékelő eljárás hatálya alá tartozik, és ahhoz a megfelelő tanúsítványt kell mellékelni.”

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A tagállamok úgy tekintik, hogy egy kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem megfelel az alapvető követelményeknek, ha teljesíti a vonatkozó ÁME-ben megállapított feltételeket vagy az ilyen feltételeknek megfelelően kidolgozott európai előírásokat.”

c) a (4) és (5) bekezdést el kell hagyni;

8. a 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

Amennyiben valamely tagállam vagy a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ennek az irányelvnek a céljaira közvetlenül vagy közvetve alkalmazott európai előírások nem felelnek meg az alapvető követelményeknek, a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárás szerint, a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról és az információs társadalmi szolgáltatásokról szóló, 1998. június 22-i 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv által létrehozott bizottsággal folytatott konzultációt követően határozhatnak az érintett előírások részleges vagy teljes visszavonásáról az azokat tartalmazó kiadványokból, illetve módosíthatják azokat.”

9. a 14. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

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

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Felújítás vagy korszerűsítés esetén a pályahálózat-működtető vagy a vasúttársaság megküldi a beruházást ismertető dokumentációt az érintett tagállamnak. A tagállam megvizsgálja a dokumentációt, és az alkalmazandó ÁME-ben feltüntetett végrehajtási stratégia figyelembevételével eldönti, hogy a munkálatok nagysága szükségessé teszi-e új engedély kiadását az ennek az irányelvnek az értelmében történő üzembe helyezéshez.

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

c) az irányelv a következő bekezdésekkel egészül ki:

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

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

b) a nyilvántartást a vasúttársaságoktól független testület vezeti és tartja naprakészen;

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

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

(5) A nyilvántartásra vonatkozó közös előírásokat a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően, az ügynökség által elkészített előírás-tervezetek alapján kell elfogadni. Ezeknek az előírás-tervezeteknek tartalmazniuk kell a következőket: tartalom, adatformátum, funkcionális és műszaki felépítés, üzemmód,

adatbeviteli szabályok és betekintés. A nyilvántartásnak legalább a következő információkat kell tartalmaznia:

a) hivatkozások az EK-hitelesítési nyilatkozatra és a kibocsátó testületre;

b) hivatkozás a 24. cikkben említett járműnyilvántartásra;

c) a jármű tulajdonosának vagy bérletjének azonosítása;

d) a jármű használatára vonatkozó bármilyen korlátozás;

e) a jármű karbantartási ütemtervére vonatkozó kulcsfontosságú biztonsági adatok.

(*) HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

(**) HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A legutóbb a 2002/844/EK bizottsági határozattal (HL L 289., 2002.10.26., 30. o.) módosított irányelv.”

10. A 16. cikk (3) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az ÁME-k hiányában, és azokban az esetekben, amikor a 7. cikk szerint eltérésről adtak értesítést, a tagállamok minden egyes alrendszerre nézve elküldik a többi tagállam és a Bizottság részére az alapvető követelmények végrehajtására alkalmazott műszaki szabályok listáját. Erről értesítést küldenek legkésőbb 2005. április 30-ig, és azt követően minden egyes alkalommal, amikor a műszaki szabályok listája változik. A tagállamok ugyanakkor kijelölik az e műszaki szabályok tekintetében a 18. cikkben említett hitelesítési eljárás végrehajtásáért felelős testületeket.”

11. a 17. cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

„Ilyen esetben az ÁME-ket a 6. cikk (2) bekezdésének megfelelően felül kell vizsgálni. Ha az alapvető követelményeknek megfelelő bizonyos műszaki szempontokat nem lehet kifejezetten szabályozni egy ÁME-ben, azokat az ÁME-hez csatolt mellékletben egyértelműen azonosítani kell. Ezekre a szempontokra a 16. cikk (3) bekezdését kell alkalmazni.”

12. A 20. cikk (5) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A Bizottság létrehozza a bejelentett testületek koordinációs csoportját (a továbbiakban a koordinációs csoport), amely minden, a 13. cikkben említett felhasználásra vonatkozó megfelelőségi vagy alkalmazhatósági értékelési eljárásokkal és a 18. cikkben említett hitelesítési eljárással kapcsolatos, illetve az adott ÁME-k alkalmazására vonatkozik ügyet megvitát. A tagállamok »képviselői a koordinációs csoport munkájában megfigyelőként vehetnek részt.«

A Bizottság és a megfigyelők a koordinációs csoport keretében végzett munkáról tájékoztatják a 21. cikkben említett bizottságot. A Bizottság adott esetben javaslatokat tesz a problémák megoldásához szükséges intézkedésekre.

Szükség esetén a bejelentett testületek koordinációját a 21. cikkel összhangban kell végrehajtani.”

13. a 21. cikk a következő szöveggel egészül ki:

„(4) Amennyiben az szükségesnek bizonyul, a bizottság munkacsoportokat hozhat létre, hogy segítsék feladatainak elvégzésében, különös tekintettel a bejelentett testületek koordinálására.”

14. az irányelv a következő cikkel egészül ki:

„21a. cikk

A Bizottság bármilyen, ennek az irányelvnek a végrehajtásával kapcsolatos ügyet a bizottság elé terjeszthet. Szükség esetén a Bizottság a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően végrehajtási ajánlást fogad el.

21b. cikk

A II–VI. melléklet a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárással összhangban módosítható.”

15. A 23. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„23. cikk

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

a) az ÁME-k első csoportja a következőket foglalja magában: az ellenőrző-irányító és jelző alrendszer; telematikai alkalmazások az áru fuvarozáshoz; forgalomüzemeltetés és -irányítás (ideértve a határon átnyúló szolgáltatásokra vonatkozó személyzeti képzéseket a II. és III. mellékletben meghatározott kritériumok tiszteletben tartásával); teherkocsik; a járművek és infrastruktúra által okozott zajkibocsátás. A járművek tekintetében a nemzetközi használatra szánt járműveket kell először kifejleszteni;

b) az alábbi szempontokat is meg kell tárgyalni a Bizottság és az ügynökség rendelkezésére álló erőforrások tükrében: telematikus alkalmazások a személyszállítás, karbantartás, különös tekintettel a biztonságra, személykocsik, vontatójárművek és motorvonatok, infrastruktúra, energia és légszennyezés. A járművek tekintetében

a nemzetközi használatra szánt járműveket kell először kifejleszteni;

c) a Bizottság, egy tagállam vagy az ügynökség kérésére a bizottság a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárással összhangban dönthet úgy, hogy ÁME-tervezetet készít egy további tárgyban, amennyiben az a II. mellékletben említett alrendszerek egyikét érinti.

(2) A Bizottság a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárással összhangban munkaprogramot készít az (1) bekezdésben említett elsőbbségi sorrend és az ezen irányelv által ráruházott egyéb feladatok figyelembevételével.

Az (1) bekezdés a) pontjában említett első munkaprogramban említett ÁME-ket legkésőbb 2004. április 20-ig el kell készíteni.

(3) A munkaprogram a következő szakaszokból áll:

a) az ügynökség által létrehozott tervezet alapján a hagyományos vasúti rendszer reprezentatív felépítésének kidolgozása, az alrendszerek jegyzéke alapján (II. melléklet), az ÁME-k közötti következtetőség biztosítása érdekében. Ennek a felépítésnek tartalmaznia kell különösen a rendszer különböző elemeit és azok kapcsolódási pontjait, és hivatkozási keretként kell szolgálnia az egyes ÁME-k felhasználási területeinek meghatározásához;

b) az ÁME-k kidolgozásához mintastruktúra elfogadása;

c) költség-haszon elemzési módszer elfogadása az ÁME-kben előírt megoldásokhoz;

d) az ÁME-k elkészítéséhez szükséges megbízások elfogadása;

e) az egyes ÁME-k alapvető paramétereinek elfogadása;

f) a tervezetszabványosítási programok jóváhagyása;

g) a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK tanácsi irányelv és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) hatálybalépésének napja és az ÁME-k közzétételének – ideértve a 25. cikkben említett hivatkozási rendszer elfogadásának – napja közötti átmeneti időszak kezelése.

(*) HL L 164., 2004.4.30., 114. o.”;

16. A 24. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

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

17. A 25. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az ügynökség a 881/2004/EK rendelet 3. és 12. cikkének megfelelően, a tagállamok által a 16. cikk (3) bekezdése szerint közölt információk, a szakma műszaki dokumentációi és a vonatkozó nemzetközi megállapodások szövegei alapján létrehozza a vonalak és járművek jelenlegi átjárhatósági fokát biztosító műszaki szabályok hivatkozási rendszerének tervezetét, amelyet az 1. cikk (3) bekezdésében meghatározottak szerint ennek az irányelvnek a hatálya alá vonnak. A Bizottság a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárás szerint megvizsgálja ezt a tervezetet, és eldönti, hogy az ÁME-k elfogadásáig képezhet-e hivatkozási rendszert.”

18. Az I. melléklet helyébe ezen irányelv III. mellékletének szövege lép;

19. a III. melléklet a következő ponttal egészül ki:

„2.4.4. Ellenőrzések

A szerelvényeket regisztráló készülékkel kell felszerelni. A készülék által gyűjtött adatokat és az információ feldolgozását harmonizálni kell.”

20. a VII. melléklet 2. pontja a következő albekezdéssel egészül ki:

„Különösen az ellenőrzésekért felelős testületnek és személyzetének funkcionálisan függetlennek kell lenniük az ezen irányelv keretében az üzembe helyezési engedélyek, a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelv keretében az engedélyek (*) és a 2004/49/EK irányelv keretében kiadott biztonsági tanúsítványok kiadására kijelölt hatóságoktól, valamint a balesetek esetén a vizsgálatokért felelős testületektől.

(*) HL L 143., 1995.6.27., 70. o. A legutóbb a 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 75., 2001.3.15., 26. o.) módosított irányelv.”

21. A VIII. mellékletet el kell hagyni.

3. cikk

A Bizottság minden szükséges intézkedést megtesz annak biztosítása érdekében, hogy ezen irányelv alkalmazása a lehető legteljesebb mértékben megőrizze a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv keretében már kiadott ÁME-kidolgozási munkát, továbbá annak biztosítására, hogy ez az irányelv a hatálybalépésekor előrehaladott szakaszban lévő projekteket ne befolyásolja.

4. cikk

A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2006. április 30-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

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

5. cikk

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

6. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2004. április 29-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

P. COX

a Tanács részéről

az elnök

M. McDOWELL

I. MELLÉKLET

„I MELLÉKLET

A NAGYSEBESSÉGŰ TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER

1. INFRASTRUKTÚRA

A nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer infrastruktúrája megegyezik a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban (*) a transzeurópai közlekedési hálózat vonalaira meghatározott infrastruktúrával vagy az említett határozat 21. cikkében előírt felülvizsgálat eredményeként a határozat bármely frissítésében felsorolt infrastruktúrával.

A nagysebességű vonalak a következőket jelentik:

- a speciális konstrukciójú nagysebességű vonalak, amelyek általában 250 km/h vagy azt meghaladó sebességre vannak kialakítva,
- a speciálisan nagysebességű forgalom céljára továbbfejlesztett vonalak, amelyek 200 km/h körüli sebességre vannak kialakítva,
- a speciálisan nagysebességű forgalom céljára továbbfejlesztett vonalak, amelyek a domborzati viszonyok, tehermentesítési, illetve városrendezési korlátok miatt sajátos jellemzőkkel bírnak, és a sebességet mindenhol a helyi viszonyokhoz kell igazítani.

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

2. JÁRMŰVEK

Az ebben az irányelvben említett járművek olyan szerelvényeket jelentenek, amelyeket a következő működésre terveztek:

- legalább 250 km/h sebességgel a speciális konstrukciójú nagysebességű vonalakon, ahol megfelelő körülmények között a 300 km/h-t meghaladó sebesség is elérhető,
- vagy 200 km/h körüli sebességgel az 1. szakaszban említett vonalakon, ha ezeknek a vonalaknak a teljesítményszintjével összeegyeztethetők.

3. A NAGYSEBESSÉGŰ TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

Az európai vasúti szolgáltatások minősége többek között az infrastruktúra (a legtágabb értelemben véve, azaz az összes érintett alrendszer helyhez kötött részei) és a járművek (amelybe beleértendők az összes érintett alrendszer fedélzeti elemei) jellemzőinek nagyfokú összeegyeztethetőségétől függ.

(*) HL L 228., 1996.9.9., 1. o. Az 1346/2001/EK határozattal (HL L 185., 2001.7.6., 1. o.) módosított határozat.”

II. MELLÉKLET

„II. MELLÉKLET

ALRENDSZEREK

1. AZ ALRENDSZEREK FELSOROLÁSA

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszert alkotó rendszert alkotó rendszer a következő alrendszerekre bontható:

a) strukturális területek:

- infrastruktúra,
- energia,
- ellenőrzés-irányítás és jelzés,
- forgalomüzemeltetés és irányítás,
- járművek,

b) vagy működési területek:

- karbantartás,
- telematikai alkalmazások a személyszállítási és áruszállítási szolgáltatások céljára.

2. TÁRGYALANDÓ TERÜLETEK

Minden egyes alrendszer esetében az átjárhatósággal kapcsolatos szempontok felsorolását az ügynökség részére az ÁME-k kialakítására adott megbízások tartalmazzák.

A 6. cikk (1) bekezdése szerint ezeket a megbízásokat a 21. cikk (2) bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően kell kialakítani.

Szükség esetén az átjárhatósággal kapcsolatos szempontoknak a megbízásokban jelzett felsorolását az ügynökség határozza meg az 5. cikk (3) bekezdése c) pontjának megfelelően.”

III. MELLÉKLET

„III MELLÉKLET

A HAGYOMÁNYOS TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER

1. INFRASTRUKTÚRA

A hagyományos európai vasúti rendszer infrastruktúrája megegyezik a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban (*) a transzeurópai közlekedési hálózat vonalaira meghatározott infrastruktúrával vagy az említett határozat 21. cikkében előírt felülvizsgálat eredményeként a határozat bármely frissítésében felsorolt infrastruktúrával.

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, beleértve a kombinált fuvarozási terminálokat;
- 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 a következők tartoznak:

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

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

A fenti kategóriák mindegyikét a következőképpen kell megbontani:

- nemzetközi használatra szánt járművek;
- belföldi használatra szánt járművek.

3. A HAGYOMÁNYOS TRANSZEURÓPAI VASÚTI RENDSZER ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

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

4. A HATÁLY KITERJESZTÉSE

1. A vonalak és járművek alkategóriái

Az átjárhatóság költséghatékony megvalósítása érdekében az ebben a mellékletben említett összes vonal- és járműkategória szükség esetén további alkategóriákra bontható. Szükség esetén az 5. cikk (3) bekezdésében említett funkcionális és műszaki előírások az alkategóriák szerint változhatnak.

2. Költségek behatárolása

A javasolt intézkedések költség-haszon elemzése többek között a következőket veszi figyelembe:

- a javasolt intézkedés költsége,
- az állóeszköz-beruházási költségek és díjak csökkentése a nagyságrendi megtakarítások és a járművek jobb kihasználása révén,
- a beruházási és karbantartási/üzemeltetési költségek csökkentése a gyártó és karbantartó vállalatok közötti fokozódó versenyből eredően,
- környezetvédelmi előnyök, a vasúti rendszerek műszaki fejlesztésének köszönhetően,
- az üzemeltetési biztonság növelése.

Emellett az értékelésnek jeleznie kell az összes érintett üzemeltetőre és gazdasági szereplőre várhatóan gyakorolt hatást.

(*) HL L 228., 1996.9.9., 1. o. Az 1346/2001/EK határozattal (HL L 185., 2001.7.6., 1. o.) módosított határozat."