

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 217



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

55. évfolyam

2012. augusztus 14.

Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

HATÁROZATOK

2012/462/EU:

- ★ **A Bizottság határozata (2012. július 23.) az átjárhatósági műszaki előírásokról szóló 2002/731/EK, 2002/732/EK, 2002/733/EK, 2002/735/EK és 2006/66/EK határozat módosításáról és a 2002/730/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (az értesítés a C(2012) 4982. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾** 1

2012/463/EU:

- ★ **A Bizottság határozata (2012. július 23.) az átjárhatósági műszaki előírásokról szóló 2006/679/EK és 2006/860/EK határozatok módosításáról (az értesítés a C(2012) 4984. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾** 11

2012/464/EU:

- ★ **A Bizottság határozata (2012. július 23.) az átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006/861/EK, 2008/163/EK, 2008/164/EK, 2008/217/EK, 2008/231/EK, 2008/232/EK, 2008/284/EK, 2011/229/EU, 2011/274/EU, 2011/275/EU, 2011/291/EU és 2011/314/EU határozat módosításáról (az értesítés a C(2012) 4985. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾** 20

Ár: 3 EUR

(¹) EGT-vonatkozású szöveg

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. július 23.)

az átjárhatósági műszaki előírásokról szóló 2002/731/EK, 2002/732/EK, 2002/733/EK, 2002/735/EK és 2006/66/EK határozat módosításáról és a 2002/730/EK határozat hatályon kívül helyezéséről

(az értesítés a C(2012) 4982. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2012/462/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ 12. cikke előírja az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) számára, hogy gondoskodjon az átjárhatósági műszaki előírásoknak (a továbbiakban: ÁME-k) a műszaki fejlődéssel, a piaci trendekkel és a társadalmi követelményekkel való egyeztetéséről, és tegyen javaslatot a Bizottságnak az ÁME-k általa szükségesnek ítélt módosításaira.
- (2) A 2007. július 13-i C(2007) 3371 határozatában a Bizottság keretfelhatalmazást adott az Ügynökség számára a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv ⁽³⁾, valamint a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ alapján bizonyos tevékenységek elvégzésére. A keretfelhatalmazás alapján az Ügynökséget felkérték, hogy vizsgálja felül a nagysebességű vasúti járművekre, a teherkocsikra, a mozdonyokra és személyszállító járművekre, a zajra, az infrastruktúrára, az energiaellátásra, az

ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre, a forgalmi szolgálatra és a forgalomirányításra, a fuvarozásra és a személyszállításra vonatkozó telematikai alkalmazásokra, valamint a vasúti alagutak biztonságára és a mozgáskorlátozottak hozzáféréseire vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME).

- (3) 2011. március 31-én az Ügynökség ajánlást adott ki az infrastruktúra-nyilvántartásra vonatkozó előírásokról, a meglévő vonalakra vonatkozó ÁME-k alapvető paramétereinek való megfelelés szintjének bemutatására szolgáló eljárásról, valamint az ÁME-k későbbi módosításairól (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) 2011. június 9-én a 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság kedvező véleményét adott az engedélyezett vasútijármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, valamint a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló bizottsági végrehajtási határozatok tervezetéről. Az e tervezeteken alapuló két bizottsági jogi aktus – nevezetesen a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat ⁽⁵⁾ és az engedélyezett vasútijármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat ⁽⁶⁾ – elfogadását követően a vonatkozó ÁME-ket a globális összhang biztosítása érdekében naprakésszé kell tenni.
- (5) A több ÁME-t érintő egyes javításoknak és frissítéseknek a jogi szövegbe való bevezetését célzó módosításokat gyakorlati okokból célszerű egyetlen bizottsági határozattal elvégezni. Az említett javítások és frissítések nem az ÁME-k átfogó felülvizsgálatából vagy földrajzi hatályuk kiterjesztéséből adódnak.

⁽¹⁾ HL L 191., 2008.7.18., 1. o.⁽²⁾ HL L 164., 2004.4.30., 1. o.⁽³⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o.⁽⁴⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o.⁽⁵⁾ HL L 256., 2011.10.1., 1. o.⁽⁶⁾ HL L 264., 2011.10.8., 32. o.

- (6) Ennélfogva szükséges módosítani a következő határozatokat:
- a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2002. május 30-i 2002/731/EK bizottsági határozat ⁽¹⁾,
 - a 96/48/EK tanácsi irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer karbantartó alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2002. május 30-i 2002/732/EK bizottsági határozat ⁽²⁾,
 - a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer energiaellátó alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2002. május 30-i 2002/733/EK bizottsági határozat ⁽³⁾,
 - a 96/48/EK irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer járműalrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2002. május 30-i 2002/735/EK bizottsági határozat ⁽⁴⁾,
 - a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek – zaj” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2005. december 23-i 2006/66/EK bizottsági határozat ⁽⁵⁾.
- (7) A 2002/731/EK határozatot a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006/679/EK határozat A. mellékletének módosításáról szóló, 2006. november 7-i 2006/860/EK bizottsági határozat ⁽⁶⁾ hatályon kívül helyezte. A 2002/732/EK határozatot a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer infrastruktúra-alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2007. december 20-i 2008/217/EK bizottsági határozat ⁽⁷⁾ hatályon kívül helyezte. A 2002/733/EK határozatot a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer energiaellátás alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2008. március 6-i 2008/284/EK bizottsági határozat ⁽⁸⁾ hatályon kívül helyezte. A 2002/735/EK határozatot a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer járművek alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2008. február 21-i 2008/232/EK bizottsági határozat ⁽⁹⁾ hatályon kívül helyezte. A 2006/66/EK határozatot a nagysebességű transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek – zaj” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2011. április 4-i 2011/229/EU bizottsági határozat ⁽¹⁰⁾ hatályon kívül helyezte.
- (8) A 2006/860/EK, 2008/217/EK, 2008/232/EK, 2008/284/EK és a 2011/229/EU határozat azonban átmeneti rendelkezéseket tartalmaz az általa hatályon kívül helyezett határozatok alkalmazására a következők tekintetében: az említett határozatokhoz mellékelt ÁME alapján engedélyezett projektek karbantartására, valamint az olyan, új vonalak építésére és meglévő vonalak felújítására vagy korszerűsítésére irányuló projektekre vonatkozóan, amelyek fejlesztése előrehaladott állapotban van, vagy amelyek a 2006/860/EK, a 2008/217/EK, a 2008/232/EK, a 2008/284/EK és a 2011/229/EU határozat bejelentése idején végrehajtás alatt álló szerződések tárgyát képezik. A fentieknek megfelelően ezért a 2002/731/EK, a 2002/732/EK, a 2002/733/EK, a 2002/735/EK és a 2006/66/EK határozatot módosítani kell.
- (9) A 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság 2004. április 22-i és 23-i ülésén megállapodás született arról, hogy a 2002/730/EK bizottsági határozatban ⁽¹¹⁾ meghatározott, a karbantartó alrendszerre vonatkozó ÁME-t törölni kell, és tartalmát a többi ÁME-be kell átültetni. Ebből kifolyólag a 2006-ban közzétett, felülvizsgált nagysebességű vasúti ÁME-k magukban foglalták a 2002/730/EK határozat tartalmát, így azokat az egyértelműség érdekében hatályon kívül kell helyezni.
- (10) Az ebben a határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a 2008/57/EK irányelv 29. cikke (1) bekezdésében létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2002/731/EK határozat melléklete e határozat I. mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

A 2002/732/EK határozat melléklete e határozat II. mellékletének megfelelően módosul.

3. cikk

A 2002/733/EK határozat melléklete e határozat III. mellékletének megfelelően módosul.

⁽¹⁾ HL L 245., 2002.9.12., 37. o.

⁽²⁾ HL L 245., 2002.9.12., 143. o.

⁽³⁾ HL L 245., 2002.9.12., 280. o.

⁽⁴⁾ HL L 245., 2002.9.12., 402. o.

⁽⁵⁾ HL L 37., 2006.2.8., 1. o.

⁽⁶⁾ HL L 342., 2006.12.7., 1. o.

⁽⁷⁾ HL L 77., 2008.3.19., 1. o.

⁽⁸⁾ HL L 104., 2008.4.14., 1. o.

⁽⁹⁾ HL L 84., 2008.3.26., 132. o.

⁽¹⁰⁾ HL L 99., 2011.4.13., 1. o.

⁽¹¹⁾ HL L 245., 2002.9.12., 1. o.

4. cikk

A 2002/735/EK határozat melléklete e határozat IV. mellékletének megfelelően módosul.

5. cikk

A 2006/66/EK határozat melléklete e határozat V. mellékletének megfelelően módosul.

6. cikk

A 2002/730/EK határozat hatályát veszti.

7. cikk

Ezt a határozatot 2013. január 24-től kell alkalmazni.

8. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2012. július 23-án.

a Bizottság részéről

Siim KALLAS

alelnök

I. MELLÉKLET

A 2002/731/EK határozat (a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 6.2. pont a következőképpen módosul:

- a) a harmadik, negyedik és ötödik bekezdést el kell hagyni;
- b) a nyolcadik bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A fedélzeti és a pálya mentén található szerelvények hitelesítési nyilatkozata, a megfelelőségi tanúsítvánnyal egyetemben, elegendő annak biztosítására, hogy egy fedélzeti szerelvény – az alrendszerre vonatkozó további hitelesítési nyilatkozat nélkül – a megfelelő funkciókkal kiegészülő, pálya menti szerelvénytől együtt működjön.”

2. A 7.2.1.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.2.1.4. **Nyilvántartások**

A 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 34. és 35. cikkében megállapított, a nyilvántartások számára rendelkezésre bocsátandó adatokat a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat (**) és az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (***) tartalmazza.

(*) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

(**) HL L 256., 2011.10.1., 1. o.

(***) HL L 264., 2011.10.8., 32. o.”

3. A 7.2.2.4. pontot el kell hagyni.

4. A 7.2.3.1. pontot el kell hagyni.

5. A B. melléklet a következőképpen módosul:

- a) a „B. melléklet használata” szakasz harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Azoknak a vasúttársaságoknak, amelyeknek ezen rendszerek közül egyet vagy többet fel kell szerelniük vonataikra, az illetékes tagállamhoz kell fordulniuk”.

- b) a „2. rész: Rádió” szakaszban a „TÁRGYMUTATÓ” utolsó bekezdése helyébe a következő lép:

„Jelenleg ezeket a rendszereket használják a tagállamokban”.

6. A C. mellékletet el kell hagyni.

7. Az E. melléklet a következőképpen módosul:

- a) Az SB modul (típusvizsgálat) szakasz harmadik alszakaszában a hatodik bekezdés második francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„— Az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartását, mely az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazza”.

- b) Az SD modul (gyártási minőségbiztosítás) szakasz a következőképpen módosul:

- i. a 6.2. alszakaszban a második bekezdés második francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„— az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartást”.

- ii. a 6.7. alszakasz nyolcadik francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartást”.

- c) Az SF modul (termékhitelesítés) szakasz a következőképpen módosul:

- i. a 5. alszakaszban a második bekezdés harmadik francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„— az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartást”.

- ii. a 11. alszakaszban a második francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„— az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartást”.

- d) Az SH2 modul (teljes minőségbiztosítás, tervezésvizsgálattal) szakasz 6.7. alszakaszában a hetedik francia bekezdés helyébe a következő lép:

„— az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartást”.

II. MELLÉKLET

A 2002/732/EK határozat (a nagysebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 4.1.4. „Legnagyobb vágány-igénybevétel (4. paraméter)” „Függőleges erők” alpontja második bekezdésében a második francia bekezdés második mondata helyébe a következő lép:

„az e vonalakon használt műszaki szabályokat kell alkalmazni”.

2. A 4.2.3.1.3. „Hosszú alagutak” pont negyedik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ezenkívül, ha az alagút meghatározott szakaszaiban peronokat építenek abból a célból, hogy egyszerű kijutást biztosítsanak a védett mentési területekre vagy az oldalirányú vágányutakra az alkalmazandó nemzeti szabályokban meghatározottak szerint, azok magassága 550 és 760 mm között kell hogy legyen, a járművek elérhetőségével való összeegyeztethetőség biztosítására.”

3. A 4.2.3.2.3. „A munkálatok végrehajtása alóli kivétel” pont harmadik bekezdésének második francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— a vonalon üzemelő vasúti vállalkozásokat értesíteni kell ezekről az ideiglenes kivételekről, azok földrajzi helyéről, jellegéről és jelzőeszközöiről, szükség esetén a használt előírt jelzések típusát is leíró értesítéssel”.

4. A 4.2.3.2.4. „Oldalsó tér az utasok számára a vonat állomáson kívül történő kiürítésekor” pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Meglévő, nagy sebességre átépített vonalakon hasonló oldalsó teret kell biztosítani minden olyan helyen, ahol ez a rendelkezés ésszerűen kivitelezhető. Ahol nem tudnak elegendő teret biztosítani, a korlátozott mozgási zóna mindkét végét a helyszínen útjelző táblákkal kell jelölni, és az üzemeltetőket tájékoztatni kell erről az egyedi helyzetről”.

5. A 4.2.3.2.6. pontot el kell hagyni.

6. A 4.3.1. „Kifejezetten nagy sebességre épített vonalak” pont ötödik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az ilyen, a hálózat alapvető teljesítményszintjeinek eléréséhez szükséges követelményektől eltérő követelményeket egységesen kell alkalmazni minden vonatkozó paraméterre vagy kapcsolódási pontra, az építendő és tervezés alatt álló nagysebességű vonalak minden szakaszán”.

7. A 4.3.2. „Kifejezetten nagy sebességre épített vonalak” pont ötödik bekezdését el kell hagyni.

8. A 4.3.3.8. a) „Tülemelési elégtelenség az átmenő vágányon és a kitérők fővágányain” pont a következőképpen módosul:

- a) A „Kifejezetten nagy sebességre épített vonalak” alpont negyedik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Azokon a vonalakon, amelyek sugarait a fenti táblázatban ábrázolt tülemelési elégtelenségi értékek alapján határozták meg, a speciális berendezésekkel (billenőszekrény) felszerelt, átjárhatóságot lehetővé tevő nagysebességű vonatok számára engedélyezhetik a magasabb tülemelési elégtelenségi értékkel való haladást, feltéve, hogy ezekre a vonatokra ilyen értékek elfogadása nem jelent korlátozást más, átjárhatóságot lehetővé tevő vonatokra. A legnagyobb tülemelési elégtelenségi értéket a speciális berendezésekkel felszerelt vonatok (többek között billenőszekrényes vonatok) esetében minden átjárható vonalra külön kell rögzíteni az érintett vonattípusra vonatkozó nemzeti szabályozások alkalmazásával. E vonatok üzembe helyezésének jóváhagyása a járművek ÁME követelményeinek függvénye”.

- b) A „Kifejezetten nagy sebességre korszerűsített vonalak és csatlakozó vonalak” alpont ötödik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Azokon a vonalakon, amelyek sugarait a fenti táblázatban ábrázolt tülemelési elégtelenségi értékek alapján határozták meg, a speciális berendezésekkel (billenőszekrény) felszerelt, átjárhatóságot lehetővé tevő nagysebességű vonatok számára engedélyezhetik a magasabb tülemelési elégtelenségi értékkel való haladást, feltéve, hogy ezekre a vonatokra ilyen értékek elfogadása nem jelent korlátozást más, átjárhatóságot lehetővé tevő vonatokra. A legnagyobb tülemelési elégtelenségi értéket a speciális berendezésekkel felszerelt vonatok (többek között billenőszekrényes vonatok) esetében minden átjárható vonalra külön kell rögzíteni az érintett vonattípusra vonatkozó nemzeti szabályozások alkalmazásával. E vonatok üzembe helyezésének jóváhagyása a járművek ÁME követelményeinek függvénye”.

- c) A „Különleges tulajdonsággal rendelkező, kifejezetten nagy sebességre épített vagy korszerűsített vonalak” alpont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Azokon a vonalakon, amelyek sugarait a fenti táblázatban ábrázolt tülemelési elégtelenségi értékek alapján határozták meg, a speciális berendezésekkel (billenőszekrény) felszerelt, átjárhatóságot lehetővé tevő nagysebességű vonatok számára engedélyezhetik a magasabb tülemelési elégtelenségi értékkel való haladást, feltéve, hogy ezekre a

- vonatokra ilyen értékek elfogadása nem jelent korlátozást más, átjárhatóságot lehetővé tevő vonatokra. A legnagyobb túlemelési elégtelenségi értéket a speciális berendezésekkel felszerelt vonatok (többek között billenőszekrényes vonatok) esetében minden átjárható vonalra külön kell rögzíteni az érintett vonattípusra vonatkozó nemzeti szabályozások alkalmazásával. E vonatok üzembe helyezésének jóváhagyása a járművek ÁME követelményeinek függvénye”.
9. A 4.3.3.21. „A vágány és a kitérők ellenállása a fékező- és gyorsítóerőkkel szemben” pont „Hőfeltétel” alpontjának első bekezdésének második francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „— 2. eset: a fékezés más eseteire, mint például a rendes üzemi fékezés sebességcsökkentés céljából vagy a nem ismétlődő fékezés megállásig, vagy az ismétlődő fékezés sebességszabályozásra, a megfelelő európai előírás vagy a CEN-szabvány kihirdetéséig, a fék használatát és az utóbbi használati feltételek szerint engedélyezett legnagyobb fékezőerőt minden érintett átjárható vonalra a pályahálózat-működtető határozza meg”.
10. A 4.3.3.23. „Az oldalszél hatásai” pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „Minden tagállam minden egyes átjárható vonalra vonatkozóan meghatározza a járművekre, illetve az infrastruktúrára alkalmazandó szabályokat, az oldalszélnek kitett járművek stabilitásának biztosítására”.
11. A 4.3.3.26. „Utasperonok” pont „Meglévő nagysebességű vonalak, kifejezetten nagy sebességre korszerűsített vonalak és csatlakozó vonalak” alpontja harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „Ha a meglévő helyzet nem biztosít könnyű hozzáférést a mozgáskorlátozott utasok számára, a vasúttársaság gondoskodik a mozgáskorlátozottak számára történő segítségnyújtásról, és erről tájékoztatja az utasokat. A vonatkozó intézkedések a következők lehetnek:
- hordozható rámpák a vonat megközelítéséhez,
 - emelkedő peronok”.
12. A B. melléklet B.1. táblázatában az 1. oszlop tizedik sorát: „Infrastruktúra-nyilvántartás (4.2.3.2.6.)” el kell hagyni.
13. A D. melléklet a következőképpen módosul:
- a) A D.2.1. „A teljes építési és felépítményi munkálatok részletes tervezése” szakasz a következőképpen módosul:
- i. a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „Első lépésként a választott bejelentett szervezet tanúsításainak gördülékeny előrehaladását biztosítandó, az elbíráló szerv vagy a pályahálózat-működtető elkészít és az utóbbinak elküld egy, az érintett projekttel kapcsolatos tanúsítási könyvet, amely összefoglalja a tervezett alrendszerre a projektmeghatározás információját, amely az alrendszer műszaki dossziéjának része, a meghatározás e fázisában kiemelve a tervből, miután alapul szolgált a tagállam a továbbhaladásra vonatkozó döntésének. Ez a tanúsítási könyv külön fejezetben írja le az érintett vonalnak az infrastruktúra-nyilvántartásba illesztendő elemeit.”
- ii. az „Űrszelvény, vágánytengely-távolság, oldalsó tér, hozzáférés és behatolások” alpont első francia bekezdésének első és második francia albekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „— az űrszelvény minden egyes érintett vágányra, ahogyan a vonatkozó európai előírásokat, illetve kihirdetésükig az »űrszelvény« elemről (4.3.3.1.) szóló 4.3.3. szakaszban meghatározottak szerinti, az 505-4 és 506 UIC hírlevelet alkalmazó számításokból válaszul tett választásból következik; a számításokat mellékelni kell a rajzokhoz,
- a legkisebb űrszelvény, ahogyan az az »űrszelvény« elemről (4.3.3.1.) szóló 4.3.3. szakaszban meghatározottak szerinti 606-1, 505-1 és 505-4 UIC hírlevelet alkalmazó számításokból következik, amely számításokat mellékelni kell,”.
- b) A D.2.6. „Üzembe helyezés” szakasz negyedik alpontját („Infrastruktúra-nyilvántartás”) el kell hagyni.

14. Az E. melléklet helyébe a következő melléklet lép:

„E. MELLÉKLET

AZ INFRASTRUKTÚRA-NYILVÁNTARTÁSBAN KÖTELEZŐEN MEGJELENŐ JELLEMZŐK

A 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 35. cikkében megállapított, a nyilvántartás számára rendelkezésre bocsátandó adatokat a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat (**) tartalmazza.

(*) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

(**) HL L 256., 2011.10.1., 1. o.”

III. MELLÉKLET

A 2002/733/EK határozat (a nagysebességű vasút energiaellátására vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 4.1.1. „Feszültség és frekvencia” pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az állomás csatlakozó kapcsain és az áramszedőn lévő feszültség ezen ÁME N. mellékletének felel meg. A feszültség frekvenciája ezen ÁME N. mellékletének felel meg. A megfelelőségértékelést lásd az N.4. mellékletben”.

2. A 4.1.2.1. „A felsővezeték geometriai adatai váltakozó áramú rendszerekhez” pontban a 4.2. táblázat 3. megjegyzését el kell hagyni.

3. A 4.1.2.2. „A felsővezeték geometriai adatai egyenáramú rendszerekhez” pontban a 4.3. táblázat 4. megjegyzését el kell hagyni.

4. A 4.2.2.4. pont helyébe a következő lép:

„4.2.2.4. A jármű szerkezeti szelvénye

A felsővezeték-szerelvény kialakításának meg kell felelnie a kinematikus járműszelvénynek. Az elfogadott úrszelvény függ a vonal kategóriájától. A megfelelőségértékelést az energiaellátó alrendszeren belül kell elvégezni”.

5. A 4.2.2.5. pont helyébe a következő lép:

„4.2.2.5. A maximális felvett teljesítmény korlátozása

A nagysebességű vonal, a korszerűsített vonal és a csatlakozó vonal beépített teljesítménye határozza meg a vonatok megengedett teljesítményfelvételét. Ezért fedélzeti áramkorlátozó készülékeket kell felszerelni az ezen ÁME O. melléklete szerint. Az értékelést a járműalrendszer értékelésén belül kell elvégezni”.

6. A 4.2.2.8. „Az elektromos védelem koordinálása” pont első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A rövidzárlatok kezelésének optimalizálása érdekében szükség van az állomás elektromos védelmének és a vontató egység elektromos védelmének koordinálására. (Ezen ÁME E. melléklete tartalmazza az alkalmazandó követelményeket.)”

7. A 4.2.2.10. pont a következőképpen módosul:

a) A harmadik bekezdést el kell hagyni.

b) A „Követelmények az energiaellátó alrendszer kialakítására” alpont harmadik bekezdését el kell hagyni.

8. A 4.2.2.11. pont a következőképpen módosul:

a) Az „Általános rendelkezések” alpontban a harmadik bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A választásról az ajánlatkérőnek kell döntenie”.

b) „Az ellenőrző-irányító és járműalrendszerre vonatkozó követelmények” alpont negyedik bekezdését el kell hagyni.

9. A 4.2.3.4. „Kivétel munkák végzése esetén” pont harmadik bekezdésének második francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„– a vonalon működő vasúti vállalkozásokat írásban értesíteni kell ezekről az ideiglenes kivételekről, azok földrajzi helyéről, jellegéről és sajátos jelzéséről, leírva az esetet és az alkalmazott sajátos jelzéseket”.

10. A 4.2.3.5. pontot el kell hagyni.

11. A 4.3.1.1. „Beépített teljesítmény” pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az ajánlatkérő az ezen ÁME F. melléklete szerint nyilatkozik a vonal típusáról annak funkciójától függően A villamosítási rendszer kialakításának szavatolnia kell, hogy az energiaellátás elérje az előírt teljesítményt. Ezért a 4.2.2.5. pont követelményt ír elő a járműalrendszerhez teljesítményfelvételének a korlátozására.”

12. A 4.3.1.4. „Visszatápláló fékezés” pontban a harmadik bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az ajánlatkérő eldöntheti, hogy elfogadja-e a visszatápláló fékezést egyenáramú rendszereken, vagy sem.”

13. Az 5.3.1.2. „Áramterhelés” pontban az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az áramterhelés az olyan környezeti feltételektől függ, mint például a legnagyobb környezeti hőmérséklet, és a legkisebb oldalszélesség, valamint a felsővezeték elemeinek megengedett hőmérséklete és az áram időtartama. A felsővezeték tervezésénél ügyelni kell az EN 50119 szabvány 2001. évi kiadásának B. mellékletében előírt legmagasabb hőmérsékleti határokra, figyelembe véve az EN 50149 szabvány 1999. évi kiadásának 4.5. pontjában a 3. és 4. táblázatban megadott adatokat. Elemzéssel kell igazolni, hogy a felsővezeték alkalmas arra, hogy megfeleljen az előírt követelményeknek”.

14. Az 5.3.2.7. „Közepes sarunyomás és a felsővezeték/áramszedő rendszer egymásra hatása” pontban az ötödik bekezdés helyébe a következő lép:

„Az áramszedő gyártójának gondoskodnia kell arról, hogy a fedélzeten át lehessen kapcsolni a három jelleggörbe között a megfelelő tájékoztatás esetén – például 1 950 mm-es áramszedő használatára vagy a felsővezeték jellegére vagy feszültségére vonatkozóan”.

15. A D. melléklet helyébe a következő lép:

„D. MELLÉKLET

INFRASTRUKTÚRA-NYILVÁNTARTÁS, TÁJÉKOZTATÁS AZ ENERGIAELLÁTÓ ALRENDSZERRE

A 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 34. és 35. cikkében megállapított, a nyilvántartások számára rendelkezésre bocsátandó adatokat a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat (**) és az engedélyezett vasútjármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (***) tartalmazza.

(*) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

(**) HL L 256., 2011.10.1., 1. o.

(***) HL L 264., 2011.10.8., 32. o.”

16. A H. melléklet H.3.1. „Felsővezeték” szakaszában a H.1. táblázat 3. megjegyzését el kell hagyni.

17. A J. melléklet J.3.1. „Felsővezeték” szakaszában a J.1. táblázat 4. megjegyzését el kell hagyni.

18. Az O. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az O.2. „A VONAT MAXIMÁLIS ÁRAMFELVÉTELE” szakaszban az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A vonat megengedett maximális áramfelvételét az O.1. táblázat adja meg: az értékek mind vontatási, mind visszatápláló fékezés üzemmódra vonatkoznak.”

b) az O.4. „TELJESÍTMÉNY- VAGY ÁRAMKORLÁTOZÓ KÉSZÜLÉK” szakaszban a második bekezdést el kell hagyni.

IV. MELLÉKLET

A 2002/735/EK határozat (a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 4. „AZ ALRENDSZER JELLEMZŐI” szakaszban a bevezetés harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
„A járművek közös jellemzőit ezen ÁME 4. szakasza határozza meg.”
2. A 4.1.1. „A vágányra ható legnagyobb erőhatások (4. paraméter)” „a) Dinamikus alapterhelés” alpontja második francia bekezdésének második mondata helyébe a következő lép:
„az e vonalakon használt műszaki szabályokat kell alkalmazni”.
3. A 4.1.2. „Tengelyterhelés (10. paraméter)” pont hetedik bekezdés második francia bekezdésének második mondata helyébe a következő szöveg lép:
„az e vonalakon használt műszaki szabályokat kell alkalmazni”.
4. A 4.1.4. „A jármű rakszelvénye (12. paraméter)” pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
„A járművek szelvényének kiválasztása azoknak az útszakaszoknak az alapján történik, amelyeken a járműveket üzemeltetni kell”.
5. A 7.2. „A JÁRMŰVEK ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE MÁS ALRENDSZEREKKEL” pont negyedik, ötödik és hatodik bekezdését el kell hagyni.
6. Az E. melléklet 2. táblázatában a következő megjegyzést el kell hagyni:
„(*) A járművek infrastruktúra-nyilvántartásának megfelelő adat”.
7. Az F. melléklet a következőképpen módosul:
 - a) Az SD modul (gyártási minőségbiztosítás) szakasz a következőképpen módosul:
 - i. a 6.2. alszakaszban a következő mondatot: „a járműnyilvántartást, beleértve a ÁME-ben meghatározott jelöléseket is” el kell hagyni;
 - ii. a 6.7. alszakaszban a következő szövegrészt: „különösen a következőket: – a járműnyilvántartást, beleértve a ÁME-ben meghatározott jelöléseket is” el kell hagyni.
 - b) Az SF modul (termékellenőrzés) szakasz a következőképpen módosul:
 - i. az 5. alszakaszban a következő mondatot: „a járműnyilvántartást, beleértve az ÁME-ben meghatározott összes jelölést is” el kell hagyni;
 - ii. a 11. alszakaszban a következő mondatot: „a járműnyilvántartást, beleértve a ÁME-ben meghatározott jelöléseket is” el kell hagyni;
 - c) az SH2 modul (teljes minőségbiztosítás és tervezési vizsgálat) szakasz 6.7. alszakaszában a következő mondatot: „a járműnyilvántartást, beleértve a ÁME-ben meghatározott jelöléseket is” el kell hagyni.
8. Az I. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„I. MELLÉKLET

A 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 34. cikkében megállapított, a nyilvántartás számára rendelkezésre bocsátandó adatokat az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (**) tartalmazza.

(*) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

(**) HL L 264., 2011.10.8., 32. o.”

V. MELLÉKLET

A 2006/66/EK határozat (Zaj ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 4.8.2. pont helyébe a következő lép:

„4.8.2. Engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása

A 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 34. cikkében megállapított, a nyilvántartás számára rendelkezésre bocsátandó adatokat az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (**) tartalmazza.

(*) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

(**) HL L 264., 2011.10.8., 32. o.”

2. A B. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az SD modul (termelési-minőségirányítási rendszer) elnevezésű B.2. szakasz a következőképpen módosul:

i. a 4.2. alszakasz második bekezdésének hatodik francia bekezdését el kell hagyni;

ii. a 10. alszakaszban a következő szövegrészt: „és különösen az alábbiakat” és a kilencedik francia bekezdést el kell hagyni.

b) Az SF modul (Termékhitelesítés) elnevezésű B.3. szakasz a következőképpen módosul:

i. az 5. alszakasz második bekezdésének harmadik francia bekezdését el kell hagyni;

ii. a 10. alszakasz második francia bekezdését el kell hagyni.

c) Az SH2 modul: „Teljes minőségirányítási rendszer a terv vizsgálatával” elnevezésű B.4. szakasz 10. alszakaszának nyolcadik francia bekezdését el kell hagyni.

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. július 23.)

az átjárhatósági műszaki előírásokról szóló 2006/679/EK és 2006/860/EK határozatok módosításáról

(az értesítés a C(2012) 4984. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2012/463/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ 12. cikke előírja az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) számára, hogy gondoskodjon az átjárhatósági műszaki előírásoknak (a továbbiakban: ÁME-k) a műszaki fejlődéssel, a piaci trendekkel és a társadalmi követelményekkel való egyeztetéséről, és tegyen javaslatot a Bizottságnak az ÁME-k általa szükségesnek ítélt módosításaira.
- (2) 2007. július 13-i C(2007)3371 határozatában a Bizottság keretfelhatalmazást adott az Ügynökség számára a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv ⁽³⁾, valamint a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ alapján bizonyos tevékenységek elvégzésére. A keretfelhatalmazás alapján az Ügynökséget felkérték, hogy vizsgálja felül a nagy sebességű vasúti járművekre, a teherkocsikra, a mozdonyokra és személyszállító járművekre, a zajra, az infrastruktúrára, az energiaellátásra, az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre, a forgalmi szolgálatra és a forgalomirányításra, a fuvarozásra és a személyszállításra vonatkozó tematikai alkalmazásokra, valamint a vasúti alagutak biztonságára és a mozgáskorlátozottak hozzáféréseire vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME).
- (3) 2011. március 31-én az Ügynökség az infrastruktúra-nyilvántartásra vonatkozó előírásokról, a meglévő vonalakra vonatkozó ÁME-k alapvető paramétereinek való megfelelés szintjének bemutatására szolgáló eljárásról, valamint az ÁME-k későbbi módosításairól szóló ajánlást adott ki (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) 2011. június 9-én a 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság kedvező

véleményt adott az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, valamint a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló bizottsági végrehajtási határozatok tervezetéről. Az e tervezeteken alapuló két bizottsági jogi aktus – nevezetesen a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat ⁽⁵⁾, és az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat ⁽⁶⁾ – elfogadását követően a vonatkozó ÁME-eket a globális összhang biztosítása érdekében naprakészé kell tenni.

- (5) A több ÁME-t érintő egyes javításoknak és frissítéseknek a jogi szövegbe való bevezetését célzó módosításokat gyakorlati okokból célszerű egyetlen bizottsági határozattal elvégezni. Az említett javítások és frissítések nem az ÁME-k átfogó felülvizsgálatából vagy földrajzi hatályuk kiterjesztéséből adódnak.
- (6) Ennélfogva szükséges módosítani a következő határozatokat:
- A Bizottság 2006. március 28-i 2006/679/EK határozata ⁽⁷⁾ a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól,
 - A Bizottság 2006. november 7-i 2006/860/EK határozata ⁽⁸⁾ a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006/679/EK határozat A. mellékletének módosításáról.

- (7) Az ebben a határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a 2008/57/EK irányelv 29. cikke (1) bekezdésében létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2006/679/EK határozat melléklete e határozat I. mellékletének megfelelően módosul.

⁽¹⁾ HL L 191., 2008.7.18., 1. o.⁽²⁾ HL L 164., 2004.4.30., 1. o.⁽³⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o.⁽⁴⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o.⁽⁵⁾ HL L 256., 2011.10.1., 1. o.⁽⁶⁾ HL L 264., 2011.10.8., 32. o.⁽⁷⁾ HL L 284., 2006.10.16., 1. o.⁽⁸⁾ HL L 342., 2006.12.7., 1. o.

2. cikk

A 2006/860/EK határozat melléklete e határozat II. mellékletének megfelelően módosul.

3. cikk

Ezt a határozatot 2013. január 24-től kell alkalmazni.

4. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2012. július 23-án.

a Bizottság részéről
Siim KALLAS
alelnök

I. MELLÉKLET

A 2006/679/EK határozat (a hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 2.2.4. pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Egy, a vonatkozó ÁME-vel összhangban »A« osztályú fedélzeti rendszerrel felszerelt nagy sebességű vagy hagyományos vonat a két ÁME egyike, illetve az azokban meghatározott feltételek alapján nem korlátozható olyan transz-európai nagy sebességű vagy hagyományos vonal használatában, amelynek infrastruktúrája fel van szerelve a vonatkozó ÁME-nek megfelelő »A« osztályú pálya menti rendszerrel”.

2. A 4.3.2.5. „A fizikai környezet feltételei” pont első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Azokat a klimatikus és fizikai környezeti feltételeket, amelyeknek a vonatra felszerelt ellenőrző-irányító berendezések várhatóan ki lesznek téve, az A. melléklet A4. hivatkozására utaló hivatkozással kell meghatározni”.

3. A 4.3.3.3. pont helyébe a következő lép:

„4.3.3.3. A fizikai környezet feltételei

Azokat a klimatikus és fizikai környezeti feltételeket, amelyeknek az infrastruktúra várhatóan ki lesz téve, az A. melléklet A5. hivatkozására utaló hivatkozással kell meghatározni”.

4. A 4.8. szakasz második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A 2008/57/EK irányelv 34. és 35. cikkében megállapított, a nyilvántartások számára rendelkezésre bocsátandó adatokat a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat (*) és az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (**) tartalmazza.

(*) HL L 256., 2011.10.1., 1. o.

(**) HL L 264., 2011.10.8., 32. o.”

5. A 6.2.1. „Vizsgálati eljárások” pont a következőképpen módosul:

a) a nyolcadik és a kilencedik bekezdést el kell hagyni;

b) a tizedik bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A fedélzeti és a pálya menti szerelvények EK hitelesítési nyilatkozata a megfelelési tanúsítványokkal együtt elégséges annak biztosítására, hogy a pálya menti szerelvény együttműködjön azzal a fedélzeti szerelvényel, amely rendelkezik a megfelelő jellemzőkkel, az ezen ÁME-ben meghatározott feltételek mellett, további alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozata nélkül”.

6. A 6.2.1.3. „Felmérés az áttérési szakaszokban” pont hatodik bekezdését el kell hagyni.

7. A 6.2.2.3. „A modulok használatának feltételei a fedélzeti és a pálya menti egységekhez” pont „A fedélzeti egység érvényesítése” alpontja harmadik bekezdése helyére a következő szöveg lép:

„Ha a tesztek azt mutatják, hogy a specifikációkat nem sikerül minden esetben elérni (pl. az ÁME csak egy bizonyos sebességig teljesül), akkor az ÁME betartásával kapcsolatos következményeket fel kell jegyezni a megfelelési tanúsítványban”.

8. A 7.4.2.1. „Az egyes különleges esetek kategóriái az A. melléklet 1. függelékében szerepelnek” pont táblázatában az 1., 3., 4., 5., 6., 7., 10., 13. és 15. tétel indoklása helyébe a következő szöveg lép:

a) az 1. tétel esetében: „A jelenlegi tengelyszámláló berendezés”

b) a 3. tétel esetében: „A szintbeli keresztesedésekkel ellátott vonalakra vonatkozik”

c) a 4. és 5. tétel esetében: „A jelenlegi pályaáramköri berendezés”

d) a 6. tétel esetében: „A jelenlegi tengelyszámláló berendezés”

e) a 7. tétel esetében: „A bizonyos sínáramkörök söntöléséhez szükséges minimális tengelyterhelés az EBA (Eisenbahn-Bundesamt) azon követelményeiben van meghatározva, amelyek a német fővonalak egy részére vonatkoznak a volt DR (Deutsche Reichsbahn) területén, ahol 42 Hz és 100 Hz sínáramköröket alkalmaznak. Nincs felújítás. Ausztriában és Svédországban kell teljesíteni.”

f) a 10. tétel esetében: „Az észlelő hurkokkal felszerelt szintbeli keresztesedésekkel ellátott vonalakra vonatkozik”

g) a 13. tétel esetében: „A jelenlegi alacsony feszültségű pályaáramköri berendezés”

h) a 15. tétel esetében: „A szintbeli keresztesedésekkel ellátott vonalakra vonatkozik”

9. Az A. melléklet a következőképpen módosul:

a) aAz 1. függelék a következőképpen módosul:

i. a 4.6. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„4.6. A pályahálózat-működtető engedélyezhet kevésbé korlátozó határokat”;

ii. az 5.1.2. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„5.1.2. A b_x távolság

A b_x távolság (1. ábra) nem haladhatja meg a 4 200 mm-t, kivéve, ha a járművet kizárólag azokon a vonalakon használják, amelyekre vonatkozóan 5 000 mm-ig terjedő b_x érték engedélyezett.

Azok a járművek, amelyek a b_x érték meghaladja a 4 200 mm-t, nem használhatók azokon a vonalakon, amelyekre vonatkozóan 4 200 mm-nél nagyobb b_x érték nem engedélyezett.

Az erre vonatkozó jelzést a jármű EK-hitelesítési nyilatkozatának kell tartalmaznia.

Az I. kategóriába tartozó vonalak újonnan épített szakaszain a CCS vonatérzékelő rendszernek lehetővé kell tenni az 5 000 mm-ig terjedő b_x távolsággal rendelkező járművek közlekedését.

Más szakaszokon (egyrészt korszerűsített vagy felújított I. kategóriájú vonalakon, másrészt új, korszerűsített vagy felújított II. vagy III. kategóriába tartozó vonalakon) a CCS vonatérzékelő rendszernek lehetővé kell tenni a 4 200 mm-ig terjedő b_x távolságú járművek közlekedését. A pályahálózat-működtetők számára javasolt, hogy kíséreljék meg a legfeljebb 5 000 mm b_x távolsággal rendelkező járművek közlekedésének engedélyezését is”;

iii. a 6.1.3. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„6.1.3. *Ausztria, Németország és Belgium különleges esete*

A tengelyterhelésnek legalább 5 tonnának kell lennie bizonyos vonalakon”;

iv. a 6.5.5. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„6.5.5. *Hollandia különleges esete*

Az A. melléklet 1. függelékében meghatározott általános követelmények mellett további követelmények is vonatkozhatnak a mozdonyokra és a motorvonatokra a sínáramkörökön”;

v. a 8.2. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„8.2. **Elektromos/mágneses fékek használata**

8.2.1. A mágneses fékek és az örvényáramú vágányfékek használata kizárólag vészfékezéskor vagy álló helyzetben megengedett. A mágneses fékek és az örvényáramú vágányfékek használata vészfékezéskor megtiltható.

8.2.2. Ha az engedélyezett, akkor az örvényáramú vágányfékeket és a mágneses fékeket üzemi fékezéshez is lehet használni.

8.2.3. *Németország különleges esete:*

Kifejezett eltérő rendelkezés hiányában a mágnesfék és az örvényáramú vágányfék használata nem megengedett az első jármű első forgóvázán”.

b) A 2. függelék 5. szakasza helyébe a következő szöveg lép:

„5. **RIASZTÁSOK TÍPUSA ÉS HATÉRERTÉKE**

A hőnfutásjelző rendszernek a következő típusú riasztásokat kell tudnia kezelni:

- forró csapágytok riasztás,
- meleg csapágytok riasztás,
- eltérésriasztás vagy más típusú riasztás”.

10. A B. melléklet a következőképpen módosul:

a) „A B. MELLÉKLET HASZNÁLATA” szakasz harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Azoknak a vasúttársaságoknak, amelyeknek ezen rendszerek közül egyet vagy többet fel kell szerelniük vonataikra, az illetékes tagállamhoz kell fordulniuk.”

b) A „2. rész: Rádió” szakaszban a tárgymutató 17. pontja után következő mondat helyébe a következő szöveg lép:

„Jelenleg ezeket a rendszereket használják a tagállamokban”.

11. A C. mellékletet el kell hagyni.

12. Az E. melléklet a következőképpen módosul:

- a) Az SB modul (típusvizsgálat) szakasz harmadik alszakaszában a hatodik bekezdés második francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartását, mely az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazza”.
- b) Az SD modul (termelés-minőségirányítási rendszer) szakasz a következőképpen módosul:
- i. a 4.2. alszakaszban a második bekezdés hatodik francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”;
- ii. a 10. alszakaszban a kilencedik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”.
- c) Az SF modul (termékHITELESÍTÉS) szakasz a következőképpen módosul:
- i. az 5. alszakaszban a második bekezdés harmadik francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”;
- ii. a 10. alszakaszban a második francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”.
- d) Az SH2 modul (teljes minőségirányítási rendszer tervezésvizsgálati eljárással) szakasz 10. alszakaszában a nyolcadik francia bekezdés helyébe a következő lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”.
- e) Az SG modul (Az egységek hitelesítése) szakasz a következőképpen módosul:
- i. a 3. alszakaszban a második bekezdés második francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”;
- ii. a 8. alszakasz nyolcadik francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”.
-

II. MELLÉKLET

A 2006/860/EK határozat (a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 2.4.4. pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Egy, a vonatkozó ÁME-vel összhangban »A« osztályú fedélzeti rendszerrel felszerelt nagy sebességű vagy hagyományos vonat a két ÁME egyike, illetve az azokban meghatározott feltételek alapján nem korlátozható olyan transzeurópai nagy sebességű vagy hagyományos vonal használatában, amelynek infrastruktúrája fel van szerelve a vonatkozó ÁME-nek megfelelő »A« osztályú pálya menti rendszerrel”.

2. A 4.3.2.3. „A vonat garantált fékezési teljesítménye és jellemzői” pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Rögzített szerelvények esetén a garantált fékezési teljesítményt a gyártók adják meg”.

3. A 4.3.2.5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.3.2.5. A fizikai környezet feltételei

„Azokat a klimatikus és fizikai környezeti feltételeket, amelyeknek a vonatra felszerelt ellenőrző-irányító berendezések várhatóan ki lesznek téve, az A. melléklet A4. és A5. hivatkozására utaló hivatkozással kell meghatározni”.

4. A 4.3.2.9. „Forró csapágytokérezékelők” pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ez az interfész az A. osztályú hőnfutásjelző rendszerre vonatkozik”.

5. A 4.3.3.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.3.3.4. Elektromos/mágneses fékek használata

A pálya menti ellenőrző-irányító berendezések megfelelő működésének biztosítása érdekében a mágneses fékek és az örvényáramú vágányfékek használatát az 1. függelék A. melléklete 5.2. pontjára való hivatkozással kell meghatározni”.

6. A 4.8. szakasz második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 34. és 35. cikkében megállapított, a nyilvántartások számára rendelkezésre bocsátandó adatokat a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat (**) és az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (***) tartalmazza.

(*) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

(**) HL L 256., 2011.10.1., 1. o.

(***) HL L 264., 2011.10.8., 32. o.”

7. A 6.2.1. „Vizsgálati eljárások” pont a következőképpen módosul:

a) a nyolcadik és a kilencedik bekezdést el kell hagyni;

b) a tizedik bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A fedélzeti és a pálya menti szerelvények EK hitelesítési nyilatkozata a megfelelőségi tanúsítványokkal együtt elégséges annak biztosítására, hogy a pálya menti szerelvény együttműködjön azzal a fedélzeti szerelvényel, amely rendelkezik a megfelelő jellemzőkkel, az ezen ÁME-ben meghatározott feltételek mellett, további alrendszer EK-hitelesítési nyilatkozata nélkül”.

8. A 6.2.1.3. „Értékelés az átállási szakaszokban” pont hatodik bekezdését el kell hagyni.

9. A 6.2.2.3.1. „A fedélzeti szerelvény validálása” pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Amennyiben korlátozások vannak a vizsgálatok általános alkalmazhatóságával kapcsolatban (pl. az ÁME-megfelelés csak megadott sebességig bizonyított), ezeket a korlátozásokat be kell jegyezni a tanúsítványba”.

10. A 6.2.2.3.2. „A pálya menti szerelvény validálása” pont negyedik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Amennyiben korlátozások vannak a vizsgálatok általános alkalmazhatóságával kapcsolatban (pl. az ÁME-megfelelés csak megadott sebességig bizonyított), ezeket a korlátozásokat be kell jegyezni a tanúsítványba”.

11. A 7.2.8. pontot el kell hagyni.
12. A 7.2.9. „A. és B. osztályú vonatbiztosító berendezésekkel felszerelt gördülőállomány” pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A B. osztályú rendszereket függetlenül is meg lehet valósítani (illetve korszerűsítés vagy felújítás esetén változtatlanul lehet hagyni), olyan B. osztályú rendszerek esetén, amelyeknek esetében az STM gazdasági szempontból nem életképes alternatíva, a gördülőállomány tulajdonosának szempontjából. Ha azonban nem használnak STM-et, akkor a vasúttársaságnak gondoskodnia kell arról, hogy a „handshake” (= az átmenet ETCS általi kezelése, az A. és B. osztályú pálya menti berendezések között) kezelése ennek ellenére is megfelelő legyen”.

13. A 7.2.10. pontot el kell hagyni.
14. A 7.5.2.1. „Az egyes különleges esetek kategóriái az A. melléklet 1. függelékében szerepelnek” pont táblázatában az 1., 3., 4., 5., 6. 8., 11., 14. és 17. tétel indoklása helyébe a következő szöveg lép:
- a) az 1. tétel esetében: „A jelenlegi tengelyszámláló berendezés”
 - b) a 3. tétel esetében: „A szintbeli keresztezésekkel ellátott vonalakra vonatkozik”
 - c) a 4. és 5. tétel esetében: „A jelenlegi pályáramkörü berendezés”
 - d) a 6. tétel esetében: „A jelenlegi tengelyszámláló berendezés”
 - e) A 8., Németországra vonatkozó tétel esetében: „A bizonyos sínáramkörök söntöléséhez szükséges minimális tengelyterhelés az EBA (Eisenbahn-Bundesamt) azon követelményeiben van meghatározva, amelyek a német fővonalak egy részére vonatkoznak a volt DR (Deutsche Reichsbahn) területén, ahol 42 Hz és 100 Hz sínáramköröket alkalmaznak. Nincs felújítás”.
 - f) A 8., Ausztriára vonatkozó tétel esetében: „A bizonyos sínáramkörök söntöléséhez szükséges minimális tengelyterhelést a biztonságos működésre vonatkozó követelmények határozzák meg, amelyek Ausztria egyes 100 Hz-es sínáramkörökkel rendelkező fővonalaira vonatkoznak. Nincs felújítás”.
 - g) a 11. tétel esetében: „Az észlelő hurkokkal felszerelt szintbeli keresztezésekkel ellátott vonalakra vonatkozik”
 - h) a 14. tétel esetében: „A jelenlegi alacsony feszültségű pályáramkörü berendezés”
 - i) a 17. tétel esetében: „A szintbeli keresztezésekkel ellátott vonalakra vonatkozik”

15. Az A. melléklet a következőképpen módosul:

- a) Az 1. függelék a következőképpen módosul:

- i. a 4.6. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„4.6. A pályahálózat-működtető engedélyezhet kevésbé korlátozó határokat”;

- ii. az 5.1.2. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„5.1.2. A b_x távolság

A b_x távolság (1. ábra) nem haladhatja meg a 4 200 mm-t, kivéve, ha a járművet kizárólag azokon a vonalakon használják, amelyekre vonatkozóan 5 000 mm-ig terjedő b_x érték engedélyezett.

Azok a járművek, amelyeken a b_x érték meghaladja a 4 200 mm-t, nem használhatók azokon a vonalakon, amelyekre vonatkozóan 4 200 mm-nél nagyobb b_x érték nem engedélyezett.

Az erre vonatkozó jelzést a jármű EK-hitelesítési nyilatkozatának kell tartalmaznia.

Az I. kategóriába tartozó vonalak újonnan épített szakaszain a CCS vonatérzékelő rendszernek lehetővé kell tenni az 5 000 mm-ig terjedő b_x távolsággal rendelkező járművek közlekedését.

Más szakaszokon (egyrészt korszerűsített vagy felújított I. kategóriájú vonalakon, másrészt új, korszerűsített vagy felújított II. vagy III. kategóriába tartozó vonalakon) a CCS vonatérzékelő rendszernek lehetővé kell tenni a 4 200 mm-ig terjedő b_x távolságú járművek közlekedését. A pályahálózat-működtetők számára javasolt, hogy kísérleljék meg a legfeljebb 5 000 mm b_x távolsággal rendelkező járművek közlekedésének engedélyezését”;

- iii. a 6.1.3. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„6.1.3. Ausztria, Németország és Belgium különleges esete

A tengelyterhelésnek legalább 5 tonnának kell lennie bizonyos vonalakon”;

- iv. a 6.5.5. szakasz helyébe a következő szöveg lép:
- „6.5.5. *Hollandia különleges esete*
- Az A. melléklet 1. függelékében meghatározott általános követelmények mellett további követelmények is vonatkozhatnak a mozdonyokra és a motorvonatokra a sínáramkörökön”;
- v. a 8.2. szakasz helyébe a következő szöveg lép:
- „8.2. **Elektromos/mágneses fékek használata**
- 8.2.1. A mágneses fékek és az örvényáramú vágányfékek használata kizárólag vészfékezéskor vagy álló helyzetben megengedett. A mágneses fékek és az örvényáramú vágányfékek használata vészfékezéskor megtiltható.
- 8.2.2. Ha az engedélyezett, akkor az örvényáramú vágányfékeket és a mágneses fékeket üzemi fékezéshez is lehet használni.
- 8.2.3. *Németország különleges esete:*
- Kifejezett eltérő rendelkezés hiányában a mágnesfék és az örvényáramú vágányfék használata nem megengedett az első jármű első forgóvázán.”
- b) A 2. függelék 5. szakasza helyébe a következő szöveg lép:
- „5. **RIASZTÁSOK TÍPUSA ÉS HATÉRÉRTÉKE**
- A hőnfutásjelző rendszernek a következő típusú riasztásokat kell tudnia kezelni:
- forró csapágytok riasztás,
 - meleg csapágytok riasztás,
 - eltérésriasztás vagy más típusú riasztás”.
16. A B. melléklet a következőképpen módosul:
- a) „A B. MELLÉKLET HASZNÁLATA” szakasz negyedik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „Azoknak a vasúttársaságoknak, amelyeknek ezen rendszerek közül egyet vagy többet fel kell szerelniük vonataikra, az illetékes tagállamhoz kell fordulniuk.”
- b) A „2. rész: Rádió” szakaszban a tárgymutató 17. pontja után következő mondat helyébe a következő szöveg lép:
- „Jelenleg ezeket a rendszereket használják a tagállamokban”.
17. A C. mellékletet el kell hagyni.
18. Az E. melléklet a következőképpen módosul:
- a) Az SB modul (típusvizsgálat) szakasz harmadik alszakaszában az ötödik bekezdés második francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartását, mely az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazza”.
- b) Az SD modul (termelés-minőségirányítási rendszer) szakasz a következőképpen módosul:
- i. a 4.2. alszakaszban a második bekezdés hatodik francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”;
- ii. a 10. alszakaszban a kilencedik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”.
- c) Az SF modul (termékhitelesítés) szakasz a következőképpen módosul:
- i. az 5. alszakaszban a második bekezdés harmadik francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”;
- ii. a 10. alszakaszban a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”.
- d) Az SH2 modul (Teljes minőségirányítási rendszer a terv vizsgálatával) szakasz 10. alszakaszában a nyolcadik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”.
- e) Az SG modul (Az egységek hitelesítése) szakasz a következőképpen módosul:
- i. a 3. alszakaszban a második bekezdés második francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”;
- ii. a 8. alszakasz nyolcadik francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”.
-

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. július 23.)

az átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006/861/EK, 2008/163/EK, 2008/164/EK, 2008/217/EK, 2008/231/EK, 2008/232/EK, 2008/284/EK, 2011/229/EU, 2011/274/EU, 2011/275/EU, 2011/291/EU és 2011/314/EU határozat módosításáról

(az értesítés a C(2012) 4985. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2012/464/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽¹⁾ és különösen annak 6. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ 12. cikke előírja az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség) számára, hogy gondoskodjon az átjárhatósági műszaki előírásoknak (a továbbiakban: ÁME-k) a műszaki fejlődéssel, a piaci trendekkel és a társadalmi követelményekkel való egyeztetéséről, és tegyen javaslatot a Bizottságnak az ÁME-k általa szükségesnek ítélt módosításaira.
- (2) 2007. július 13-i C(2007) 3371 határozatában a Bizottság keretfelhatalmazást adott az Ügynökség számára a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv ⁽³⁾, valamint a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ alapján bizonyos tevékenységek elvégzésére. A keretfelhatalmazás alapján az Ügynökséget felkérték, hogy vizsgálja felül a nagysebességű vasúti járművekre, a teherkocsikra, a mozdonyokra és személyszállító járművekre, a zajra, az infrastruktúrára, az energiaellátásra, az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre, a forgalmi szolgálatra és a forgalomirányításra, a fuvarozásra és a személyszállításra vonatkozó telematikai alkalmazásokra, valamint a vasúti alagutak biztonságára és a mozgáskorlátozottak hozzáféréseire vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME).
- (3) 2011. március 31-én az Ügynökség az infrastruktúra-nyilvántartásra vonatkozó előírásokról, a meglévő vonalakra vonatkozó ÁME-k alapvető paramétereinek való megfelelés szintjének bemutatására szolgáló eljárásról, valamint az ÁME-k későbbi módosításairól szóló ajánlást adott ki (ERA/REC/04-2011/INT).

- (4) 2011. június 9-én a 2008/57/EK irányelv 29. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság kedvező véleményt adott az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, valamint a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló bizottsági végrehajtási határozatok tervezetéről. Az e tervezeteken alapuló két bizottsági jogi aktus – nevezetesen a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat ⁽⁵⁾ és az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat ⁽⁶⁾ – elfogadását követően a vonatkozó ÁME-eket a globális összhang biztosítása érdekében naprakésszé kell tenni.
- (5) A jelenlegi, a forgalmi szolgálati és forgalomirányítási ÁME-k A. függeléke az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) üzemeltetési szabályainak 1. verziójára hivatkozik, amely az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer (ETCS) a rendszerkövetelményekkel kapcsolatos előírásainak 2.2.2. verziójának alapján került kidolgozásra.
- (6) Az ETCS rendszerkövetelményekkel kapcsolatos előírásainak állandó verziója a 2.3.0.d. lett. Ezt a naprakésszé tett ERTMS üzemeltetési szabályok révén szükséges érvényesíteni a forgalmi szolgálati és forgalomirányítási ÁME-kben, mind a hagyományos, mind a nagysebességű vasút tekintetében.
- (7) 2011. július 20-án az Ügynökség a hagyományos és nagysebességű vasúti forgalmi szolgálati és forgalomirányítási ÁME-kre vonatkozó, felülvizsgált ERTMS üzemeltetési elvekről és szabályokról szóló ajánlást adott ki (ERA/REC/08-2011/INT-ERTMS).
- (8) 2011. szeptember 8-án az Ügynökség az ÁME-k további, a hibák és hiányosságok kijavítását célzó módosításairól szóló ajánlást adott ki (ERA/REC/07-2011/INT).
- (9) A több ÁME-t érintő egyes javításoknak és frissítéseknek a jogi szövegbe való bevezetését célzó módosításokat gyakorlati okokból célszerű egyetlen bizottsági határozattal elvégezni. Az említett javítások és frissítések nem az ÁME-k átfogó felülvizsgálatából vagy földrajzi hatályuk kiterjesztéséből adódnak.
- (10) Ennélfogva szükséges módosítani a következő határozatokat:

⁽¹⁾ HL L 191., 2008.7.18., 1. o.⁽²⁾ HL L 164., 2004.4.30., 1. o.⁽³⁾ HL L 235., 1996.9.17., 6. o.⁽⁴⁾ HL L 110., 2001.4.20., 1. o.⁽⁵⁾ HL L 256., 2011.10.1., 1. o.⁽⁶⁾ HL L 264., 2011.10.8., 32. o.

- a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer járművek – teherkocsik alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2006. július 28-i 2006/861/EK bizottsági határozat ⁽¹⁾,
- a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a vasúti alagutak biztonságával kapcsolatban elfogadott kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól szóló, 2007. december 20-i 2008/163/EK bizottsági határozat ⁽²⁾,
- a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól szóló, 2007. december 21-i 2008/164/EK bizottsági határozat ⁽³⁾,
- a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer infrastruktúra-alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2007. december 20-i 2008/217/EK bizottsági határozat ⁽⁴⁾,
- a 96/48/EK tanácsi irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében említett nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer üzemeltetési alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2002. május 30-i 2002/734/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. február 1-jei 2008/231/EK bizottsági határozat ⁽⁵⁾,
- a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer járművek alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2008. február 21-i 2008/232/EK bizottsági határozat ⁽⁶⁾,
- a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer energiaellátás alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2008. március 6-i 2008/284/EK bizottsági határozat ⁽⁷⁾,
- a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek – zaj” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2011. április 4-i 2011/229/EU bizottsági határozat ⁽⁸⁾,
- a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer energiaellátás alrendszerének átjárhatósági műszaki előírásairól szóló, 2011. április 26-i 2011/274/EU bizottsági határozat ⁽⁹⁾,
- a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „infrastruktúra” alrendszerének átjárhatósági műszaki előírásairól szóló, 2011. április 26-i 2011/275/EU bizottsági határozat ⁽¹⁰⁾,

- a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer „mozdonyok és személyszállító járművek” járműalrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2011. április 26-i 2011/291/EU bizottsági határozat ⁽¹¹⁾,
- a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerével kapcsolatos kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó műszaki előírásokról szóló, 2011. május 12-i 2011/314/EU bizottsági határozat ⁽¹²⁾.

(11) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a 2008/57/EK irányelv 29. cikke (1) bekezdésében létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2006/861/EK határozat melléklete e határozat I. mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

A 2008/163/EK határozat melléklete e határozat II. mellékletének megfelelően módosul.

3. cikk

A 2008/164/EK határozat melléklete e határozat III. mellékletének megfelelően módosul.

4. cikk

A 2008/217/EK határozat melléklete e határozat IV. mellékletének megfelelően módosul.

5. cikk

A 2008/231/EK határozat melléklete e határozat V. mellékletének megfelelően módosul.

6. cikk

A 2008/232/EK határozat melléklete e határozat VI. mellékletének megfelelően módosul.

7. cikk

A 2008/284/EK határozat melléklete e határozat VII. mellékletének megfelelően módosul.

8. cikk

A 2011/229/EU határozat melléklete e határozat VIII. mellékletének megfelelően módosul.

9. cikk

A 2011/274/EU határozat melléklete e határozat IX. mellékletének megfelelően módosul.

⁽¹⁾ HL L 344., 2006.12.8., 1. o.

⁽²⁾ HL L 64., 2008.3.7., 1. o.

⁽³⁾ HL L 64., 2008.3.7., 72. o.

⁽⁴⁾ HL L 77., 2008.3.19., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 84., 2008.3.26., 1. o.

⁽⁶⁾ HL L 84., 2008.3.26., 132. o.

⁽⁷⁾ HL L 104., 2008.4.14., 1. o.

⁽⁸⁾ HL L 99., 2011.4.13., 1. o.

⁽⁹⁾ HL L 126., 2011.5.14., 1. o.

⁽¹⁰⁾ HL L 126., 2011.5.14., 53. o.

⁽¹¹⁾ HL L 139., 2011.5.26., 1. o.

⁽¹²⁾ HL L 144., 2011.5.31., 1. o.

10. cikk

A 2011/275/EU határozat melléklete e határozat X. mellékletének megfelelően módosul.

11. cikk

A 2011/291/EU határozat melléklete e határozat XI. mellékletének megfelelően módosul.

12. cikk

A 2011/314/EU határozat melléklete e határozat XII. mellékletének megfelelően módosul.

13. cikk

Ezt a határozatot 2013. január 24-től kell alkalmazni.

14. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2012. július 23-án.

a Bizottság részéről

Siim KALLAS

alelnök

I. MELLÉKLET

A 2006/861/EK határozat (a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer járművek – teherkocsik alrendszerére vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 3.4.3. „MŰSZAKI ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉG” pont hatodik bekezdésének tizedik francia bekezdését el kell hagyni.

2. A 4.2.3.2. pont helyébe a következő lép:

„4.2.3.2. Statikus tengelyterhelés, hosszegységenkénti tömeg és a tengelytáv geometriai jellemzői

A kocsik megengedett terhelhetőségét a 25 tonnáig terhelhető vonalakon az EN 15528:2008 szabvány 6.1. és 6.2. pontjának alkalmazásával kell meghatározni. A kocsikra további követelmények vonatkoznak a vonatérzékelő rendszerek jellemzőivel kapcsolatban (lásd az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME A. mellékletének 1. függelékét).

3. A 4.2.4.1.2.2. „A fékteljesítmény elemei” pont „A fékezett tömeg százaléka” alpontjának második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A fékezett tömeg/fékezett tömeg arányának megállapítási módszere továbbra is alkalmazható a lassítási profilok módszere mellett; ezeket az értékeket a gyártó közli”.

4. A 4.2.4.1.2.8. „Rögzítőfék” pont tizenegyedik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A rögzítőfék minimális teljesítményét szélcsendben az EN 14531-6:2009 szabvány 6. pontjában meghatározott számításokkal kell megállapítani. A rögzítőfék minimális teljesítményét az egységen jelezni kell. A jelzésnek meg kell felelnie az EN 15877-1:2010 szabványnak (4.5.25. pont)”.

5. A 4.2.6.1.1. „Általános” pont harmadik bekezdését el kell hagyni.

6. A 4.2.8. „KARBANTARTÁS: KARBANTARTÁSI DOKUMENTÁCIÓ” pont ötödik bekezdését el kell hagyni.

7. A 4.2.8.1.2. „A karbantartási dokumentáció kezelése” pont első francia bekezdését el kell hagyni.

8. A 4.3.2.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.3.2.1. Statikus tengelyterhelés, hosszegységenkénti tömeg és a tengelytáv geometriai jellemzői (4.2.3.2. szakasz)

Ezen ÁME 4.2.3.2. szakasza meghatározza a hosszegységenkénti tömeget és a tengelytáv geometriai jellemzőit, beleértve a kocsikra a vonatérzékelő rendszerek jellemzőivel kapcsolatban vonatkozó követelményeket is (lásd az ellenőrző-irányító és jelző alrendszerre vonatkozó ÁME A. mellékletének 1. függelékét).

9. A 4.3.3.9. „Környezeti feltételek” pont első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ezen ÁME 4.2.6.1.2. szakaszában meghatározott éghajlati körülmények túllépése esetén a rendszer korlátozott üzemmódban működik. Ebben az esetben figyelembe veszik az üzemi körülményeket, és tájékoztatják a vasúttársaságot vagy a mozdonyvezetőt”.

10. A 4.3.5.4. pont címe helyébe a következő szöveg lép:

„4.3.5.4. Statikus tengelyterhelés, hosszegységenkénti tömeg és a tengelytáv geometriai jellemzői”

11. A 4.8. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„4.8. AZ INFRASTRUKTÚRA-NYILVÁNTARTÁS ÉS AZ ENGEDÉLYEZETT JÁRMŰTÍPUSOK EURÓPAI NYILVÁNTARTÁSA

A 2008/57/EK irányelv 34. cikkében megállapított, a nyilvántartás számára rendelkezésre bocsátandó adatokat az engedélyezett vasútjármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (*) tartalmazza.

(*) HL L 264., 2011.10.8., 32. o.”

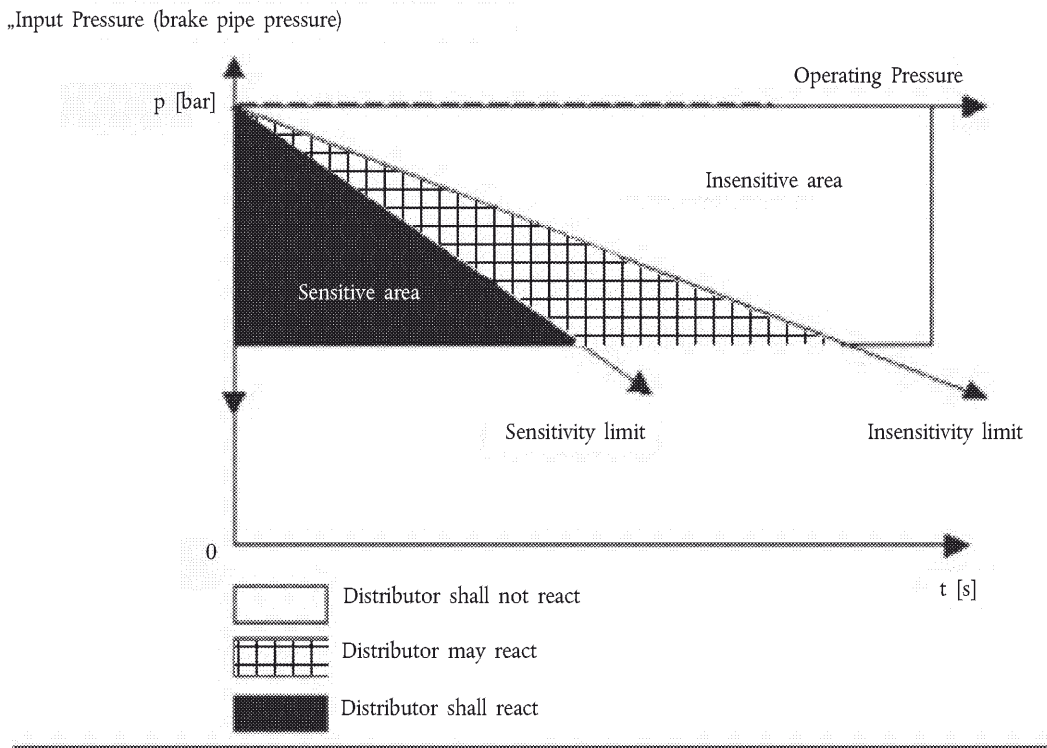
12. A 7.6.5. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„Abban az esetben is, ha a kocsik üzembe helyezését engedélyezték, meg kell bizonyosodni arról, hogy műszakilag összeegyeztethető infrastruktúrán működtetik azt”.

13. A C. melléklet C.4. „GA, GB ÉS GC JÁRMŰ-JÁRMŰSZERKESZTÉSI SZELVÉNYEK” szakasz második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A GA, GB vagy GC megnövelt járműszerkezési szelvénynek megfelelő rakományokat és járműveket csak olyan vonalakon szabad alkalmazni, amelyek ezen járműszerkezési szelvényeknek megfelelően ki vannak szélesítve. Az említett járműszerkezési szelvényeknek megfelelően ki nem szélesített GA, GB és GC járműszerkezési szelvényű mozgásokat különleges szállítmányként kell kezelni”.

14. A D. mellékletet el kell hagyni.
 15. A H. mellékletet el kell hagyni.
 16. Az I. melléklet I.5. ábrája helyébe a következő ábra lép:



I.5. ábra

17. A P. mellékletben a P.3. táblázat a következőképpen módosul:
- a) A táblázat tetejétől számított negyedik sorban („A 6 bar fékvezeteki nyomást előidéző nagynyomású túltöltés, egy teljes üzemi fékezést követően, nem válthat ki fékhasználatot, ha az tartós”) a „Határérték” elnevezésű oszlop szövegének helyébe a következő szöveg lép:
- „Beállítás személyvonat esetén: legfeljebb 10 másodperc
 Beállítás tehervonat esetén: legfeljebb 40 másodperc”.
- b) A táblázat tetejétől számított hatodik, „Vonat leoldási ideje teljes üzemi fékezés után” sorban a „Határérték” elnevezésű oszlop szövegének helyébe a következő szöveg lép:
- „Beállítás személyvonat esetén: legfeljebb 25 másodperc
 Beállítás tehervonat esetén: legfeljebb 60 másodperc”.
18. A Q. mellékletben a Q.1. táblázat a következőképpen módosul:
- a) Az ötödik, „Üzemi tapasztalatok (V modul)” oszlopban az alulról az ötödik, „Féketét és -tárcsa” sorban található szöveg helyébe a következő lép:
- „12 hónap”.
- b) Az ötödik, „Üzemi tapasztalatok (V modul)” oszlopban az alulról a negyedik, „Féktuskók” sorban található szöveg helyébe a következő lép:
- „12 hónap”.
19. A T. melléklet T.1.1. „Bevezetés” szakasz első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Nagy-Britannia vasútvonalain a következő, áruszállító kocsikra vonatkozó rakszelvények alkalmazhatók: W6, W7, W8 és W9. A szelvények leírását a következő bekezdések tartalmazzák: A. szakasz – W6, B. szakasz – Számítási példa, C. szakasz – W7 és W8, valamint D. szakasz – W9. A kinematikus járműszerkezési szelvények csak azokra a járművekre érvényesek, amelyek felfüggesztésének oldalirányú mozgása és kilengése minimális. A laza oldalsó felfüggesztésű és/vagy nagy kilengésű járműveket a bejelentett nemzeti szabványoknak megfelelően dinamikusan kell értékelni”.

20. Az V. melléklet V.2. szakasza a következőképpen módosul:

a) az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az Egyesült Királyságban működő áruszállító kocsik egyenértékű fékerővel és indokolt esetben bármilyen számított fékerő-tényezővel rendelkeznek. Az Egyesült Királyságtól eltérő tagállamokban működő áruszállító kocsik féksúlyal/a fékezett súly számított százalékával rendelkeznek. Azok az áruszállító kocsik, amelyeknek az Egyesült Királyságban és más tagállamokban kell működniük, fékerővel/fékerő-tényezővel és a fékezett súly számított százalékával rendelkeznek”.

b) „A fékerő adatok kiszámítása” alfejezetben a ii. alpontot el kell hagyni.

21. Az AA. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az SD modul szakasz a következőképpen módosul:

i. a 4.2. alszakasz második bekezdésének hatodik francia bekezdését el kell hagyni;

ii. a 10. alszakaszban a következő szövegrészt: „és különösen az alábbiakat” és a kilencedik francia bekezdést el kell hagyni.

b) Az SF modul (termékhitelítés) szakasz a következőképpen módosul:

i. az 5. alszakasz második bekezdésének harmadik francia bekezdését el kell hagyni;

ii. a 10. alszakasz második francia bekezdését el kell hagyni.

c) Az SH2 modul (Teljes minőségirányítási rendszer a tervezés vizsgálatával) szakasz 10. alpontjának nyolcadik francia bekezdését el kell hagyni.

22. Az FF. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az FF 2.1 táblázat a következőképpen módosul:

i. A (g) megjegyzés helyébe a következő szöveg lép:

„(g) Standard funkciók legfeljebb 14 l fékhengertérfogatig vagy ellenőrző térfogatig (üres térfogat)”.

ii. A (k) megjegyzés helyébe a következő szöveg lép:

„(k) SW 4/3 – a C3W elzáró szeleppel (az ellenőrző és kiegészítő tartályok feltöltésének majdnem azonos időben kell történnie)”.

b) Az FF 2.2 táblázat a következőképpen módosul:

i. az utolsó, „Sűrített levegős fék” oszlop alulról a kilencedik, „Oerlikon/ESH 100” sora helyébe a következő szöveg lép:

„G/P fék nem univerzális működéssel, ahol a kapcsolt fékhenger vagy az előre beállított térfogat legfeljebb 14 l”;

ii. a (b) megjegyzés helyébe a következő szöveg lép:

„(b) SW 4C – az ellenőrzött tartály ellenőrzött feltöltése a fék kioldásakor túlterhelés elleni védelemmel”;

iii. a (d) megjegyzés helyébe a következő szöveg lép:

„(d) Az elosztó fojtószelep csak fokozatosan alkalmazható a jármű kiegészítő tartályának térfogatai esetén”.

c) Az FF 3. táblázat alulról negyedik és ötödik sora helyébe a következő szöveg lép:

„DAKO	SL1 vagy SL2 terhelésfüggő szelep	DAKO-DSS
DAKO	SL1 vagy SL2 terhelésfüggő szelep	DAKO-DS”

d) Az FF 8. táblázat hatodik sora (PKP) helyébe a következő szöveg lép:

„CNTK	Varsó”
-------	--------

23. A KK. mellékletet el kell hagyni.

II. MELLÉKLET

A 2008/163/EK határozat (a vasúti alagutak biztonságával kapcsolatban elfogadott ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. „AZ ÁTJÁRHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK TERVEZETE” cím helyébe a következő szöveg lép:
„ÁTJÁRHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK”.
2. A 4.2.4.1. „Hőnfutásjelzők” pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
„A pályahálózat-működtető feladata, hogy kiválassza a pálya menti hőnfutásjelzőket és azok helyét. A vasúttársaságnak fel kell tüntetnie e berendezések adatait az útvonalkönyvben”.
3. A 4.2.5.9. pont helyébe a következő lép:
„4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon
A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME 4.2.7.12. »Vészvilágítás« pontjában szereplő rendelkezések a hagyományos vasúti személyszállító járművekre is érvényesek, kivéve, hogy a fő energiaellátási rendszer meghibásodását követően 90 perces önálló működést írnak elő.”
4. A 4.3.2. „Kapcsolódási pontok az Infrastruktúra alrendszerrel” pontban a táblázat első oszlopának fejléce helyébe „A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME” lép.
5. A 4.3.2.1. pont helyébe a következő lép:
„4.3.2.1. Menekülési gyalogjárók
A menekülési gyalogjárók meghatározását ezen ÁME 4.2.2.7. szakasza tartalmazza.”
6. A 4.3.3. „Kapcsolódási pontok az Energia alrendszerrel” pontban a táblázat első oszlopának fejléce helyébe „A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME” lép.
7. A 4.3.4. „Kapcsolódási pontok az Ellenőrző-irányító és jelző alrendszerrel” pontban a táblázat első oszlopának fejléce helyébe „A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME” lép.
8. A 4.3.5. „Kapcsolódási pontok az Üzemeltetés és forgalomirányítás alrendszerrel” pontban a táblázat első oszlopának fejléce helyébe „A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME” lép.
9. A 4.3.6. „Kapcsolódási pontok a Járművek alrendszerrel” a következőképpen módosul:
 - a) A táblázat első oszlopának fejléce helyébe „A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME” lép.
 - b) A táblázat 9. és 10. sora helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.5.9. Vészvilágítási rendszer a vonatokon	4.2.7.12.	
4.2.5.10. Légkondicionáló rendszer kikapcsolása a vonaton	4.2.7.11.1.”	

10. A 4.3.7. „Kapcsolódási pontok a Mozgáskorlátozott személyek alrendszerrel” pontban a táblázat első oszlopának fejléce helyébe „A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME” lép.
11. A 4.8. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„4.8. Az infrastruktúra-nyilvántartás és az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása

A 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 34. és 35. cikkében megállapított, a nyilvántartások számára rendelkezésre bocsátandó adatokat a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat (**) és az engedélyezett vasútijárműtípusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (***) tartalmazza.

(*) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

(**) HL L 256., 2011.10.1., 1. o.

(***) HL L 264., 2011.10.8., 32. o.”

12. A 6.2.1. „Megfelelőségi értékelés (általános)” pontban „A hagyományos vasút alagútjainak biztonságára vonatkozó ÁME” szöveg helyébe „A vasúti alagutak biztonságára vonatkozó ÁME” szöveg lép.
13. Az A. mellékletet el kell hagyni.

14. A B. mellékletet el kell hagyni.

15. Az F. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az F.3.1. SB modul (típusvizsgálat) szakasz harmadik alszakaszában a hatodik bekezdés második francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„— Az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása, mely az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazza”.

b) Az F.3.2. SD modul (Termelési minőségirányítási rendszer) szakasz a következőképpen módosul:

i. a 4.1. alszakaszban a harmadik bekezdés hatodik francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”;

ii. a 10. alszakaszban a kilencedik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”.

c) Az F.3.3. SF modul (termékhitelesítés) szakasz a következőképpen módosul:

i. az 5. alszakaszban a második bekezdés harmadik francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”;

ii. a 10. alszakaszban a második francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”.

d) Az F.3.4. SG modul (Az egységek hitelesítése) szakasz a következőképpen módosul:

i. a 3. alszakaszban a második bekezdés második francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”;

ii. a 8. alszakasz nyolcadik francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”.

e) Az F.3.5. SH2 modul (Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal) szakasz a következőképpen módosul:

i. a 4.2. alszakasz második bekezdésének hetedik francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— Az infrastruktúra-nyilvántartás vagy az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása, mely az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazza”;

ii. a 10. alszakasz nyolcadik francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„— Az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazó infrastruktúra-nyilvántartás”.

III. MELLÉKLET

A 2008/164/EK határozat (a mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 4.1.2.18.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.1.2.18.1. A nagysebességű

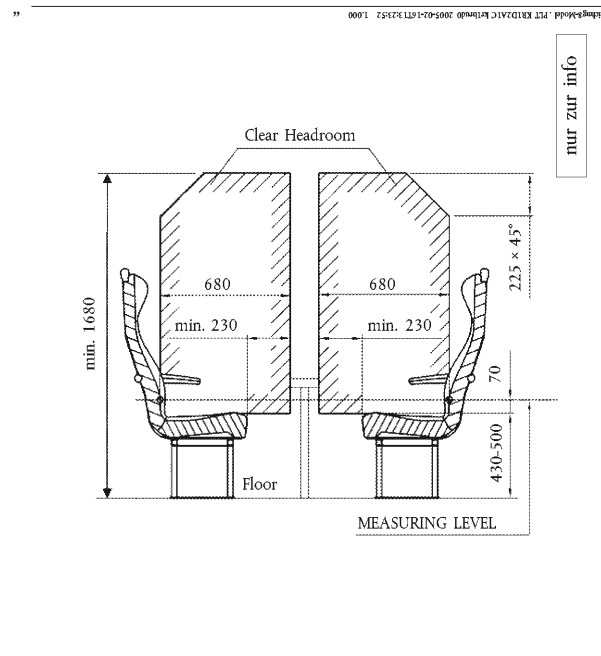
hálózaton található peronok esetében, amelyeken a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok megállását tervezik normál kereskedelmi üzem közben, az értékek a nagysebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME-ben vannak meghatározva (4.2.20.4. pont).

A nagysebességű hálózaton található peronok esetében, amelyeken a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok megállását nem tervezik normál kereskedelmi üzem közben, valamint a hagyományos vasúthálózat peronjai esetében két névleges érték megengedett a peronmagasság esetében: 550 és 760 mm a futófelület fölött. A méretek megengedett tűrése: $-35/+0$ mm.

A hagyományos vasúthálózat azon peronjai esetében, ahol villamosok (pl. Stadtbahn vagy Tram-Train) is megállhat, megengedett, hogy a peron névleges magassága 300 és 380 mm között legyen. A méretek megengedett tűrése: ± 20 mm.

Az 500 m-nél kisebb sugarú ívekben megengedett a megadottnál nagyobb vagy kisebb peronmagasság, feltéve, ha a jármű első használható lépcsőfoka megfelel a 4.2.2.12.1. pontban lévő 11. ábrának”.

2. A 4.2.2.2.1. „Megkülönböztetett ülések: Általános tudnivalók” pont 3. ábrája helyébe a következő ábra lép:

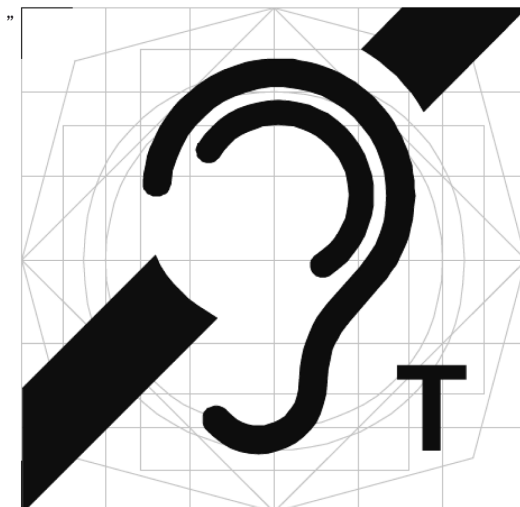


3. ábra”

3. A 7.3.2. „Járművek” pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A jelen ÁME nem vonatkozik az annak hatálybalépése előtt már aláírt szerződés tárgyát képező vagy valamely tendereljárás végső fázisa alatt felújított vagy korszerűsített kocsikra”.

4. Az N. melléklet („A mozgáskorlátozott személyekkel kapcsolatos jelzések”) 1. ábrája helyébe a következő ábra lép:



1. ábra

—

IV. MELLÉKLET

A 2008/217/EK határozat (a nagysebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 2.1. „Az infrastruktúra-alrendszer meghatározása” szakasz második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer infrastruktúra strukturális alrendszere tartalmazza a nagysebességű vonalak vágányait és kitérőit az 1. fejezetben megállapított alkalmazási területen belül”.

2. A 4.2.1. „Általános rendelkezések” pont kilencedik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A nagysebességű vonatok teljesítménye fokozható egyedi rendszerek, például a billenőszekrényes rendszer elfogadásával. Az ilyen vonatok közlekedésére különleges feltételek vonatkozhatnak, amennyiben ez nem jár korlátozóssal ugyanazon a vonalon a billenőrendszerrel nem felszerelt nagysebességű vonatok tekintetében”.

3. A 4.2.3. „Legkisebb úrszelvény” pont harmadik bekezdését el kell hagyni.

4. A 4.2.8.1. „Tülemeléshiány az átmenő vágányon és a kitérők átmenő útvonalain” pont a) megjegyzését el kell hagyni.

5. A 4.2.9.2. „Tervezési értékek” pont a következőképpen módosul:

a) Az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az átmenő vágányok esetében a nyomtávolság, a sínfejprofil és a síndőlés tervezési értékeit úgy kell kiválasztani, hogy biztosítsák az egyenértékű kúposág táblázatban megállapított határértékeinek betartását, amikor a következő kerékpárok mozgását modellezik a tervezett pályafeltételeken (az EN 15302:2008 + A1:2010 szabvány számításaival összhangban modellezve).

— S 1002 az EN 13715:2006 + A1:2010 szabvány meghatározása szerint, ahol SR = 1 420 mm,

— S 1002 az EN 13715:2006 + A1:2010 szabvány meghatározása szerint, ahol SR = 1 426 mm,

— GV 1/40 az EN 13715:2006 + A1:2010 szabvány meghatározása szerint, ahol SR = 1 420 mm,

— GV 1/40 az EN 13715:2006 + A1:2010 szabvány meghatározása szerint, ahol SR = 1 426 mm”.

b) Az 1. táblázat helyébe a következő lép:

„Sebességtartomány (km/h)	Az egyenértékű kúposág határértékei
$v \leq 160$	Nincs szükség értékelésre
$160 < v \leq 280$	0,20
$v > 280$	0,10”

6. A 4.2.9.3.1. „Az átlagos nyomtávolság legkisebb értékei” pont táblázata helyébe a következő táblázat lép:

„Sebességtartomány (km/h)	Az átlagos nyomtávolság legkisebb értéke (mm) több mint 100 m-es üzem közben
$v \leq 200$	1 430
$200 < v \leq 230$	1 432
$230 < v \leq 250$	1 433
$v > 250$	1 434”

7. A 4.2.11. „Síndőlés” pont a) „Átmenő vágány” pontja második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Egy adott útvonal síndőlését az 1/20 és 1/40 közötti tartományból kell kiválasztani”.

8. A 4.2.13.1. „I. kategóriájú vonalak” pont „Hosszirányú terhelések” alpontjának utolsó bekezdését el kell hagyni.

9. A 4.2.14.1. pont helyébe a következő lép:

„4.2.14.1. Függőleges terhelések

A műtárgyakat úgy tervezik, hogy az EN 1991-2:2003 szabványban definiált alábbi terhelési modellekkel összhangban ellenálljanak a függőleges terhelésnek:

- a) Az EN 1991-2:2003 szabvány 6.3.2. pontjának (2)P bekezdésében megállapított 71. terhelési modell.
- b) Az EN 1991-2:2003 szabvány 6.3.3. pontjának (3)P bekezdésében a folyamatos hidakra vonatkozóan megállapított SW/0 terhelési modell.

A terhelési modelleket meg kell szorozni az EN 1991-2:2003 szabvány 6.3.2. pontjának (3)P bekezdésében és 6.3.3. pontjának (5)P bekezdésében megállapított alfa (α) tényezővel. Az α értékének 1-nél nagyobbak vagy egyenlőnek kell lennie.

A terhelési modellekből kapott terhelési hatásokat ki kell bővíteni az EN 1991-2:2003 szabvány 6.4.3. pontjának (1)P bekezdésében és 6.4.5.2. pontjának (2) bekezdésében megállapított fi (Φ) dinamikus tényezővel.

A híd-pálya legnagyobb függőleges kitérése nem haladhatja meg az EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005 szabvány A2. melléklete A2.4.4.2.3. pontja (1) bekezdésében megállapított értéket”.

10. A 4.2.14.2. „Dinamikus elemzés” pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A híd-pályán a pálya vonala mentén számított gyorsulás megengedett legnagyobb tervezési csúcserkéi nem haladhatják meg az EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005 szabvány A2. mellékletének A2.4.4.2.1(4)P bekezdésében megállapított értékeket. A hidak tervezése során figyelembe kell venni vagy a 4.2.14.1. pontban meghatározott függőleges terhelések vagy az EN 1991-2:2003 szabvány 6.4.6.5. pontjának (3) bekezdésében megállapított HSLM terhelési modell legkedvezőtlenebb hatásait”.

11. A 4.2.14.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.14.4. Kígyózó erők

A műtárgyak tervezésekor figyelembe kell venni a kígyózó erőt az EN 1991-2:2003 szabvány 6.5.2. pontjának (2)P és (3) bekezdésében megállapítottak szerint. Ezt mind az egyenes, mind az íves pályára alkalmazni kell”.

12. A 4.2.14.5. „A vontatás és a fékezés miatti hatások (hosszirányú terhelések)” pont első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A műtárgyak tervezésekor az EN 1991-2:2003 szabvány 6.5.3. pontjának (2)P, (4), (5) és (6) bekezdésében megállapítottak szerint figyelembe kell venni a vonó- és fékezőerőt. A vonó- és fékezőerő irányának valamennyi pályán figyelembe kell vennie a megengedett menetirányt”.

13. A 4.2.18. „Elektromos jellemzők” pont második bekezdését el kell hagyni.

14. A 4.2.23.1. „Oldalsó tér a vágányok mentén” pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A II. és III. kategóriájú vonalakon hasonló oldalsó teret kell biztosítani minden olyan helyen, ahol ez a rendelkezés ésszerűen kivitelezhető. Ahol nem lehet ilyen teret biztosítani, a vasúttársaságot tájékoztatni kell az adott helyzetről”.

15. A 4.7. „Egészségvédelmi és biztonsági feltételek” pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A nagysebességű vasúti infrastruktúra-alrendszer karbantartásával foglalkozó személyzetnek EC jelzéssel ellátott fényviszaverő ruhát kell viselnie, amikor a vágányon vagy annak közelében dolgozik”.

16. A 4.8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.8. Az infrastruktúra-nyilvántartás és az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása

A 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 35. cikkében megállapított, a nyilvántartás számára rendelkezésre bocsátandó adatokat a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat (**) tartalmazza.

(*) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

(**) HL L 256., 2011.10.1., 1. o.”

17. Az 5.3.1.1. „Sínfejprofil” pont a) és b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

a) Átmenő vágány

A sínfejprofil az EN 13674-1:2011 szabvány A. mellékletében megállapított tartományból kell kiválasztani.

b) Kitérők

A sínfejprofil az EN 13674-1:2011 szabvány A. mellékletében és az EN 13674-2:2006 + A1:2010 szabvány A. mellékletében megállapított tartományból kell kiválasztani.”

18. Az 5.3.1.3. pont helyébe a következő lép:

„5.3.1.3. Acélminőség

a) Nyíltvonali és állomási átmenő fővágány

A sín acélminőségének meg kell felelnie az EN 13674-1:2011 szabvány 5. fejezetének.

b) Kitérők

A sín acélminőségének meg kell felelnie az EN 13674-2:2006 + A1:2010 szabvány 5. fejezetének”.

19. Az 5.3.2. „Sínleerősítő rendszerek” d) pontját el kell hagyni.

20. A 6.1.6.2. „A leerősítési rendszer értékelése” pont második francia bekezdését el kell hagyni.

21. A 7.3.5. „A finnországi hálózat sajátos jellemzői” pontban az „Egyenértékű kúposág” alszakasz táblázatának helyébe a következő táblázat lép:

„Sebességtartomány (km/h)	Az átlagos nyomtávolság legkisebb értéke (mm) több mint 100 m-en
$v \leq 160$	Nincs szükség értékelésre
$160 < v \leq 200$	1 519
$200 < v \leq 230$	1 521
$230 < v \leq 250$	1 522
$v > 250$	1 523”

22. A 7.3.6.2. pont „Peronok (4.2.20. szakasz) „Legkisebb peronhosszúság” alpontjának második bekezdését el kell hagyni.

23. Az A. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az A1. táblázat „5.3.2.d Elektromos ellenállás” sorát el kell hagyni.

b) Az A2. táblázat „4.2.18. Elektromos jellemzők” sorát el kell hagyni.

24. A B1. melléklet B1. táblázatának „4.2.18. Elektromos jellemzők” sorát el kell hagyni.

25. A C. melléklet „A. modul Belső gyártásellenőrzés” fejezetcím helyébe a következő fejezetcím lép: „A1. modul Belső tervezés-ellenőrzés termékhitelesítéssel”.

26. A D. mellékletet el kell hagyni.

27. Az F. mellékletet el kell hagyni.

28. A H. melléklet negyedik sorát el kell hagyni.

V. MELLÉKLET

A 2008/231/EK határozat (a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer üzemeltetési alrendszerére vonatkozó ÁME) A. melléklete helyébe a következő szöveg lép:

„A. MELLÉKLET

ERTMS ÜZEMELTETÉSI SZABÁLYOK

Az ERTMS/ETCS-re és az ERTMS/GSM-R-re vonatkozó üzemeltetési szabályokat az »ERTMS üzemeltetési alelvek és szabályok – 2. verzió« című, az Európai Vasúti Ügynökség honlapján (<http://www.era.europa.eu>) közzétett műszaki dokumentum állapítja meg.»

VI. MELLÉKLET

A 2008/232/EK határozat (a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer járművek alrendszerére vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 3.4.3. „Műszaki összeegyeztethetőség” pont „2.4.3. alapvető követelmény, 3. bekezdés” alpontja második albekezdésének tizennyolcadik francia bekezdését el kell hagyni.
2. A 3.7. „A járművek alrendszer alapvető követelményekkel kapcsolatos elemei” szakasz táblázatának utolsó sorát: „Infrastruktúra- és járműnyilvántartás” el kell hagyni.
3. A 4.1. „Bevezetés” szakasz harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A járművek alrendszer közös jellemzőit ezen ÁME 4. szakasza határozza meg”.
4. A 4.2.2.5. pont második bekezdését el kell hagyni.
5. A 4.2.3.1. pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A jármű EK-hitelesítésének típus- vagy konstrukcióvizsgálati tanúsítványában fel kell tüntetni az értékelt szelvényt”.
6. A 4.2.3.3.2.1. „1. kategóriájú vonatok” pont hetedik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Amikor a függetlenül forgó kerekkel rendelkező járművek esetében nem lehetséges a téves riasztások megelőzése a vonatazonosító szám segítségével, elsőbbséget kell adni a fedélzeti érzékelő rendszernek, feltéve, hogy a kerek összes csapágýt figyelik”.
7. A 4.2.3.3.2.3.2. „A járműre vonatkozó funkcionális követelmények” pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A riasztási szintekkel kapcsolatos e követelmény alternatívájaként a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság közötti megállapodás alapján megengedett a vonatok vonatazonosító rendszerekkel történő azonosítása és a fentiekől eltérő egyeztetett különleges riasztási szintek alkalmazása”.
8. A 4.2.3.4.3. „A pálya terhelésének határértékei” b) „Hosszanti irányú terhelés” pontja negyedik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„2. eset: más fékezési esetekben, például a sebesség csökkentésére használt normál üzemi fék vagy leállításra használt nem ismétlődő vagy a sebesség szabályozására használt ismétlődő fékezés esetén a fék használatát és a legnagyobb fékerőt a pályahálózat-működtető határozza meg az egyes érintett vonalakra vonatkozóan. A fékerő 4.2.4.5. pontban meghatározott minden korlátozását meg kell indokolni, és figyelembe kell venni az üzemeltetési szabályokban”.
9. A 4.2.3.4.5. „A járműstabilitás tervezése” pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Meg kell határozni és hitelesíteni kell a jármű stabil tervezési sebesség és kúposág értékeinek tartományát”.
10. A 4.2.3.4.7. „A kerékprofilok tervezési értékei” pont 4. táblázatában a „Vizsgálati feltétel sz.” oszlop 5. és a 6. sorában, a „Sínfejprofil” oszlopban található szöveg helyébe a következő szöveg lép:

„az EN 13674-1:2003/A1:2007 szabványban meghatározott 60 E 2 sínmetset”.
11. A 4.2.3.7. pont helyébe a következő lép:

„4.2.3.7. A kanyar legkisebb ívsugara

Ez a paraméter kapcsolódási pontot képez a nagysebességű infrastruktúra alrendszerrel, amennyiben a figyelembe veendő legkisebb ívek meg vannak határozva egyrészt (a túlemelési elégtelenség alapján) a nagysebességű pályák, másrészt a tárolóvágányok esetében. Hivatkozni kell 2006. évi nagysebességű infrastruktúrára vonatkozó ÁME 4.2.6. és 4.2.24.3. pontjára”.
12. A 4.2.4.5. „Örvényáramú vágányfékek” második bekezdésének első francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Vészfékezésre néhány különleges csatlakozó vonal kivételével az összes vonalon”.
13. A 4.2.4.5. „Örvényáramú vágányfékek” második bekezdésének második francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Teljes vagy normál üzemi fékezésre azokon a vonalszakaszokon, ahol a pályahálózat-működtető azt engedélyezi”.

14. A 4.2.6.1. pont helyébe a következő lép:

„4.2.6.1. Környezeti feltételek

A járműveknek és azok összes részegységének meg kell felelnie ezen ÁME követelményeinek az EN 50125-1:1999 szabványban meghatározott T1, T2 vagy T3 éghajlati területeken, ahol annak közlekedését tervezik”.

15. A 4.2.6.2.2. „A peronon álló utast érő aerodinamikus terhelés” pont „Vizsgálati körülmények” alpontja második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ha az értékelés sikeres 240 mm vagy kisebb peronmagasság esetében, a vonatot elfogadhatónak kell tekinteni az összes vonalon”.

16. A 4.2.7.2.2. „Tűzmelegelőzési intézkedések” pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A megfelelés követelményeivel a 7.1.7. pont foglalkozik”.

17. A 4.2.7.4.2.1. „Kürtök – Általános tudnivalók” pont a d) pont után a következő szöveggel egészül ki:

„vagy

e) Két külön megszólaltatható figyelmeztető kürt. A figyelmeztető kürt hangjának alulfrekvenciái a következők:

magas hang: 660 Hz ± 30 Hz

mély hang: 370 Hz ± 20 Hz”.

18. A 4.2.7.4.2.5. „Kürtök – A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremre vonatkozó követelmények” pont a következő szöveggel egészül ki:

„vagy

660 Hz ± 30 Hz”.

19. A 4.2.8.3.6.1. „Az áramszedő érintkezési ereje” pont b) „Az áramszedő fő érintkezési erejének beállítása és annak integrálása a járművek alrendszerbe” pont ötödik bekezdését el kell hagyni.

20. A 4.2.10.1. „Felelősségek” pont ötödik bekezdését el kell hagyni.

21. A 4.2.10.2.2. „A karbantartási dokumentáció” első bekezdésének negyedik francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A biztonsággal és átjárhatósággal kapcsolatos határértékek: a biztonság és az átjárhatóság szempontjából fontos részegységek vagy alkatrészek esetében ezen ÁME-vel összhangban e dokumentum megadja az üzem közben túl nem léphető mérési határértékeket (a korlátozott üzemmódot is ideértve)”.

22. A 4.2.10.3. „A karbantartási dokumentáció kezelése” pont negyedik bekezdésének első francia bekezdését el kell hagyni.

23. A 4.2.10.4. „A karbantartási adatok kezelése” pont első francia bekezdését el kell hagyni.

24. A 4.8. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„4.8. Az infrastruktúra-nyilvántartás és az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása

A 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 34. cikkében megállapított, a nyilvántartás számára rendelkezésre bocsátandó adatokat az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (**) tartalmazza.

(*) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

(**) HL L 264., 2011.10.8., 32. o.”

25. A 7.1.3. pont helyébe a következő lép:

„7.1.3. A nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME előző verziója (2002) alapján nem tanúsított, újonnan épített, meglévő konstrukciójú járművek

Az újonnan épített, meglévő konstrukciójú, 2. kategóriájú járművek esetében, amelyek nem estek a nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME előző verziójának (2002) hatálya alá, megengedett, hogy az ezen ÁME alkalmazásának időpontjától (azaz 2008 szeptember 1-jétől) számított négyéves átmeneti időszakban az említett járművek üzembe helyezését ezen nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME alkalmazása nélkül engedélyezzék. Ebben az esetben az e célra bejelentett nemzeti szabályok az irányadók. A négyéves átmeneti időszak végén el kell végezni az ezen nagysebességű vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek való megfelelés értékkelését az érintett újonnan épített járművek üzembe helyezéséhez.

A 7.1.2. és 7.1.3. pontban említett meglévő konstrukció olyan konstrukciót jelent, amelyet már ezen ÁME alkalmazásának időpontja előtt használtak bizonyos típusú jármű gyártására és egy tagállamban már engedélyezték a típus üzembe helyezését”.

26. A 7.1.8.2. pont helyébe a következő lép:

„7.1.8.2. Jövőbeni megállapodások

Minden jövőbeni megállapodás vagy a meglévő megállapodások jövőbeni módosítása – különösen azoké, amelyek olyan járművek beszerzéséről szólnak, amelyek konstrukciója nincs tanúsítva az ÁME-k alapján – figyelembe veszi az uniós jogszabályokat és ezen ÁME-t. A tagállamok értesítik a Bizottságot az ilyen megállapodásokról, illetve módosításokról. Ekkor alkalmazni kell a 7.1.8.1. pontban megállapítottal megegyező eljárást”.

27. A 7.3.2.7. „2. kategóriájú vonatok hőnfutásjelzése [4.2.3.3.2.3. pont]” pont „A járműre vonatkozó funkcionális követelmények” alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„A járműre vonatkozó funkcionális követelmények

A pályahálózat-működtető és a vasúttársaság közötti megállapodást kell kérni a vonatok vonatazonosító rendszerekkel történő azonosítása és a fentiekől eltérő egyeztetett különleges riasztási szintek alkalmazása érdekében”.

28. A 7.3.2.10 „A vonat maximális hossza [4.2.3.5]” pont „Nagy-Britannia különleges esete” alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„Nagy-Britannia különleges esete

»P« (állandó) kategória

A 2006. évi nagysebességű infrastruktúrára vonatkozó ÁME tartalmaz egy különleges esetet a brit hálózatra vonatkozóan, amely előírja, hogy a korszerűsített vonalakon lévő peronok hasznos hossza legalább 300 m legyen. A brit hálózaton való közlekedésre tervezett nagysebességű vonatok hosszának kompatibilisnek kell lennie az olyan peronok hosszával, ahol azok megállását tervezik”.

29. A 7.3.2.19. „Áramszedő [4.2.8.3.6 pont]” pont „A nagy-britanniai hálózaton közlekedő vonatok különleges esete” alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„A nagy-britanniai hálózaton közlekedő vonatok különleges esete

»P« (állandó) kategória

A II. és III. kategóriájú vonalak esetében az áramszedőfejeknek nem kötelező szigetelt szarvakkal rendelkezniük, kivéve, ha az meghatározott útvonalak esetében engedélyezett.

A II. és III. kategóriájú vonalak esetében az áramszedőfej vezetési tartományának 1 300 mm-nek kell lennie.

Az áramszedőknek 2,1 m munkaszélességgel kell rendelkezniük.

Az áramszedő fejek legnagyobb szélességének 400 mm-nek kell lennie a pálya mentén”.

30. A 7.3.2.19. „Áramszedő [4.2.8.3.6 pont]” pont „Az áramszedő szelvénye” alpontjának második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Minden sebességen a vonal sebességéig; legnagyobb dőlés; legnagyobb szélesség, amelyen lehetséges az akadálytalan működés és a szélsőséges szélesség”.

31. Az F. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az F.3.1. SB modul (típusvizsgálat) szakasz harmadik alszakaszában a hatodik bekezdés második francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása, mely az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazza”.

b) Az F.3.2. SD modul (Gyártási minőségirányítási rendszer) szakasz a következőképpen módosul:

i. a 4.2. alszakasz második bekezdésének hatodik francia bekezdését el kell hagyni;

ii. a 10. alszakaszban a következő szövegrészt: „és különösen az alábbiakat” és a kilencedik francia bekezdést el kell hagyni.

c) Az F.3.3. SF modul (termékhteleítés) szakasz a következőképpen módosul:

i. az 5. alszakasz második bekezdésének harmadik francia bekezdését el kell hagyni;

ii. a 10. alszakasz második francia bekezdését el kell hagyni.

d) Az F.3.4. SH2 modul (Teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálattal) szakasz a következőképpen módosul:

i. a 4.2. alszakaszban a második bekezdés hetedik francia bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása, amely az ÁME-ben meghatározott valamennyi információt tartalmazza”;

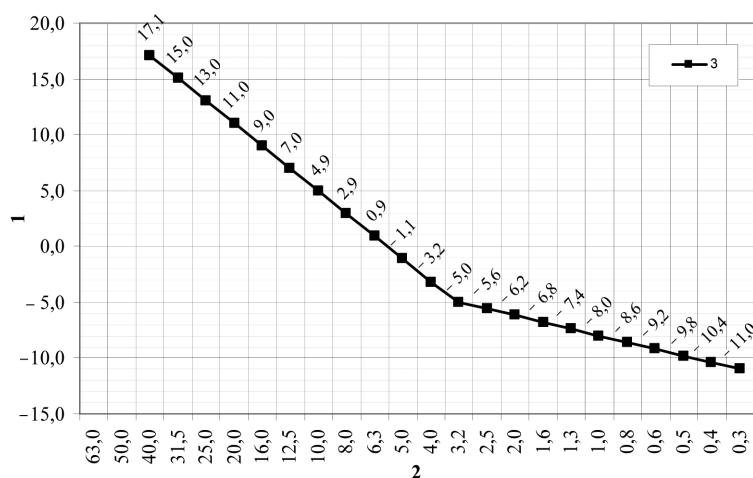
ii. a 10. alszakasz nyolcadik francia bekezdését el kell hagyni.

32. Az I. mellékletet el kell hagyni.

33. Az N. melléklet N1. ábrája helyébe a következő ábra lép:

„N1. ábra

A referenciavágány akusztikus sínegyenletlenségének határértékspektruma



Jelmagyarázat:

1. Terc sáv szélességű egyenetlenségi szint, dB-ben
2. Hullámhossz, cm-ben

3. Terc sáv szélességű egyenetlenségi szint, dB-ben

34. A P. melléklet P.1. „Bevezetés” pontja első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ez a melléklet azt az eljárást írja le, amely a $[v_{i-1}, v_i]$ sebességtartományban bekövetkező a_i (m/s^2) lassulás meghatározásához szükséges az ezen ÁME 4.2.4.1. pontjában található 6. táblázatban leírt B. eset korlátozott feltételei, valamint az ezen ÁME 4.2.4.1. pontjában szereplő 7. táblázatban foglalt maximális fékutas mellett”.

VII. MELLÉKLET

A 2008/284/EK határozat (a nagysebességű vasút energiaellátására vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 4.2.2. „Feszültség és frekvencia” pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az állomás kimenetein és az áramszedőn lévő feszültség az EN 50163:2004 szabvány 4. pontjának felel meg. A megfelelést a terv felülvizsgálatán keresztül kell bizonyítani”.
2. A 4.2.3. „Rendszerteljesítmény és beépített teljesítmény” pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az energiaellátás alrendszer úgy kell megtervezni, hogy az áramellátó rendszer képes legyen elérni az előírt teljesítményt”.
3. A 4.2.4. „Visszatápláló fékezés” pontban a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az egyenáramú energiaellátó rendszerek kialakításának nem szükséges lehetővé tennie a visszatápláló fékezés üzemi fékként történő használatát.”
4. A 4.2.6. „Külső elektromágneses összeférhetőség” pont első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A külső elektromágneses összeférhetőség nem a nagysebességű transzeurópai vasúti hálózat sajátos jellemzője. A villamosenergia-ellátó berendezéseknek meg kell felelniük az EN 50121–2:2006 szabvány előírásainak, hogy teljesítsék az elektromágneses összeférhetőségre vonatkozó valamennyi követelményt”.
5. A 4.2.9.2. „A felsővezetékek geometriai adatai” pont negyedik bekezdését el kell hagyni.
6. A 4.2.10. „A felsővezeték-rendszer és az infrastruktúra-űrszelvény összeegyeztethetősége” pont első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A felsővezeték-rendszer kialakításának összeegyeztethetőnek kell lennie a nagysebességű vasúti infrastruktúrára vonatkozó ÁME 4.2.3. pontjában meghatározott infrastruktúra-űrszelvényekkel. A felsővezeték kialakításának meg kell felelnie a kinematikus járműszelvénynek”.
7. A 4.2.15. „Közepes sarunyomás” pont hetedik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Új vonalak esetében ezenfelül megengedett a C.1. vagy C.2. görbe szerinti áramszedők használata. A meglévő vonalak esetében szükséges lehet a C.1. vagy C.2. görbe szerinti áramszedők használata”.
8. A 4.2.20. „Áramterhelhetőség egyenáramú rendszerek, álló villamos vontatójárművek esetében” pont negyedik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A megfelelésértékelést az EN 50367:2006 szabvány A. mellékletének 4.1. pontjával összhangban kell elvégezni”.
9. A 4.2.21. „Fázishatárok” pont a következőképpen módosul:
 - a) a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Megfelelő módot kell biztosítani a fázishatáron megállt vonat újraindításának lehetővé tételére. A semleges szakaszt távműködtetésű szakaszoló segítségével kell összekötni a mellette lévő szakaszokkal”.
 - b) a „II. és III. kategóriájú vonalak” alpontban:
 - i. a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A II. és III. kategóriájú vonalak esetében egyaránt elfogadhatóak az I. kategóriánál előírt fázishatárok és a 4.2.21. ábrának megfelelő terv. A 4.2.21. ábra tekintetében a középső szakaszt a visszatérő áramkörhöz kell kötni, a semleges szakaszokat d) semleges szakaszválasztók határolhatják, és méreteik a következők lehetnek:”;
 - ii. az ötödik bekezdést el kell hagyni.
10. A 4.2.22.1. pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A szomszédos pályahálózat-működtetők az adott körülményektől függően megegyeznek az a) vagy b) pont szerinti megoldás egyikében”.
11. A 4.2.23. „Az elektromos védelem összehangolásával kapcsolatos intézkedések” pont első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az energiaellátás alrendszer elektromos védelmének összehangolását úgy kell megtervezni, hogy az megfeleljen az EN 50388:2005 szabvány 11. pontjában részletezett követelményeknek”.

12. A 4.2.25. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.2.25. Felharmonikus hullámok és dinamikus hatások

A nagysebességű vasúti rendszer energiaellátás alrendszerének el kell viselnie a járművek által keltett harmonikus hullámokból eredő túlfeszültségeket az EN 50388:2005 szabvány 10.4. pontjában a váltakozó áramú rendszerek esetében meghatározott határértékeken belül. A megfelelőségértékelés olyan összeegyeztethetőségi tanulmány elkészítésében áll, amely bizonyítja, hogy az alrendszer elem a felharmonikus hullámokat az EN 50388:2005 szabvány 10. pontjában meghatározott határértékekig elviseli. A megfelelőségértékelést az EN 50388:2005 szabvány 10. pontjával összhangban kell elvégezni”.

13. A 4.8. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„4.8. Az infrastruktúra-nyilvántartás és az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása

A 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 35. cikkében megállapított, a nyilvántartás számára rendelkezésre bocsátandó adatokat a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat (**) tartalmazza.

(*) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

(**) HL L 256., 2011.10.1., 1. o.”

14. A 6.2.2.1. „Általános tudnivalók” pont első bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az energiaellátás alrendszer értékelési eljárásához az ajánlatkérő vagy meghatalmazott unióbeli képviselője az alábbi lehetőségek közül választhat:

— az ezen ÁME A.3. mellékletében jelzett egységitelesítési eljárás (SG. modul), vagy

— az ezen ÁME A.3. mellékletében leírt teljes minőségirányítási rendszer tervvizsgálati eljárással (SH2. modul)”.

15. A D. mellékletet el kell hagyni.

16. Az E. mellékletet el kell hagyni.

VIII. MELLÉKLET

A 2011/229/EU határozat (a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek – zaj” alrendszerére vonatkozó ÁME) mellékletében a 4.8.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.8.2. Az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása

A 2008/57/EK irányelv 34. cikkében megállapított, a nyilvántartás számára rendelkezésre bocsátandó adatokat az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (*) tartalmazza.

(*) HL L 264., 2011.10.8., 32. o.”

IX. MELLÉKLET

A 2011/274/EU határozat (a hagyományos vasút energiaellátására vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 4.1. „Bevezetés” pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Figyelemmel az összes alkalmazható alapvető követelményre, az energiaellátás alrendszer a 4.2–4.7. pontban meghatározott előírások jellemzik”.

2. A 4.2.3. „Feszültség és frekvencia” pont negyedik bekezdését el kell hagyni.

3. A 4.2.4.1. „A villamos vontatójármű legnagyobb áramerőssége” pont első bekezdését el kell hagyni.

4. A 4.2.6. „Áramterhelhetőség egyenáramú rendszerek, álló villamos vontatójárművek esetében” pont harmadik bekezdését el kell hagyni.

5. A 4.2.7. „Visszatápláló fékezés” pont harmadik bekezdését el kell hagyni.

6. A 4.2.13.1. „A munkavezeték magassága” pont ötödik bekezdését el kell hagyni.

7. A 4.2.13.3. „Oldalirányú kitérés” pont negyedik bekezdését el kell hagyni.

8. A 4.2.17. „Áramszedők közötti távolság” pont utolsó bekezdését (a 4.2.17. táblázat után következő szöveget) el kell hagyni.

9. A 4.2.18. „A munkavezeték anyaga” pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Váltakozó áramú vonalak esetében a munkavezeteket úgy kell megtervezni, hogy lehetséges legyen egyszerű szén csúszóbetétek használata (a hagyományos mozdonyokra és személyszállító járművekre vonatkozó ÁME 4.2.8.2.9.4.2. pontja)”.

10. A 4.2.19. „Fázishatárok” pont negyedik bekezdését el kell hagyni.

11. A 4.2.20.1. „Általában” pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A szomszédos pályahálózat-működtetők megegyeznek az a) vagy b) megoldás egyikében az adott körülmények függvényében”.

12. A 4.2.20.2. „Felemelt áramszedő” pont második bekezdését el kell hagyni.

13. A 4.4.2.1. és a 4.4.2.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.4.2.1. Az áramellátás kezelése normál feltételek mellett

A 4.2.4.1. pont teljesítése érdekében normál feltételek mellett a villamos vontatójármű legnagyobb áramerőssége nem lépheti túl az infrastruktúra-nyilvántartásban szereplő értéket.

4.4.2.2. Az áramellátás kezelése abnormális feltételek mellett

Abnormális feltételek mellett a villamos vontatójármű legnagyobb áramerőssége alacsonyabb lehet. A vasúttársaságokat a pályahálózat-működtető értesíti a változásokról”.

14. A 4.8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.8. Az infrastruktúra-nyilvántartás és az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása

A 2008/57/EK irányelv 35. cikkében megállapított, a nyilvántartás számára rendelkezésre bocsátandó adatokat a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat (*) tartalmazza.

(*) HL L 256., 2011.10.1., 1. o.”

15. A 7.4.1. „Bevezetés” pont ötödik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A meglévő alrendszerek lehetővé tehetik az ÁME-nek megfelelő járművek közlekedését a 2008/57/EK irányelv alapvető követelményeinek betartásával. A pályahálózat-működtetőnek ilyen esetben önkéntes alapon tudnia kell igazolni a meglévő alrendszernek az ezen ÁME alapvető paramétereinek való megfelelését”.

16. A 7.4.4. pont helyébe a következő lép:

„7.4.4. Meglevő alrendszerek, amelyeken nem folyik felújítási vagy korszerűsítési projekt

A jelenleg üzemelő alrendszerek az alapvető követelményeknek való megfeleléssel egyidejűleg lehetővé tehetik a nagysebességű és hagyományos vasúti járművekre vonatkozó ÁME-nek megfelelő vonatok üzemelését”.

17. A C. mellékletet el kell hagyni.

18. A D. mellékletet el kell hagyni.

X. MELLÉKLET

A 2011/275/EU határozat (a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer „infrastruktúra” alrendszerére vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 4.2.1. „ÁME-vonalkategóriák” szakasz (4) pontját el kell hagyni.
2. A 4.2.2. „Teljesítményparaméterek” szakasz (6), (7) és (8) pontját el kell hagyni.
3. A 4.2.3.2. „Az alapvető paraméterekre vonatkozó követelmények” szakasz a következőképpen módosul:
 - a) A (6) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(6) Az eltérő névleges nyomtávolságok közötti átmeneti ívet biztosító eszközökkel felszerelt rövid vágányszakasz megengedett”.
 - b) A (8) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(8) A hagyományos vonatok teljesítménye egyedi rendszerek, például billenőszekrényes rendszer elfogadásával fokozható. Az ilyen vonatok közlekedésére különleges feltételek vonatkozhatnak, amennyiben ez nem jár korlátozásokkal ugyanazon a vonalon az ilyen rendszerrel nem felszerelt más vonatok tekintetében”.
4. A 4.2.4.2. „Vágánytengely-távolság” szakasz (3) pontját el kell hagyni.
5. A 4.2.4.3. szakasz (9) és (10) pontját el kell hagyni.
6. A 4.2.4.4. „Legkisebb vízszintes ívsugár” szakasz (5) pontját el kell hagyni.
7. A 4.2.5.1. „Névleges nyomtávolság” szakasz (2) pontját el kell hagyni.
8. A 4.2.5.2. „Tülemelés” szakasz (2) pontját el kell hagyni.
9. A 4.2.5.7.1. „Beágyazott nyíltvonali és állomási átmenő fővágány” szakasz (3) pontját el kell hagyni.
10. A 4.2.7.2.2. „Fékrendszerekkel való összeegyeztethetőség” szakasz a következőképpen módosul:
 - a) A (2) pontot el kell hagyni.
 - b) A (3) pont helyébe a következő szöveg lép:

„Amennyiben a vágány a kerék-sín közötti tapadási feltételektől független fékrendszerek használatával összeegyeztethető, a helyi időjárási viszonyokat és az adott helyen bekövetkező többszöri fékezések várható számát figyelembe kell venni. A kerék-sín közötti tapadási feltételektől független fékezési rendszerek közé a mágneses vágányfékek és az örvényáramú vágányfékek tartoznak”.
11. A 4.2.10.1. „A peronok hasznos hossza” szakasz (3) pontját el kell hagyni.
12. A 4.2.12.1. „Szelvényjelzők” szakasz (2) pontját el kell hagyni.
13. A 4.2.13.1. „Általános” szakasz (2) pontját el kell hagyni.
14. A 4.8. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„4.8. Az infrastruktúra-nyilvántartás és az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása

A 2008/57/EK irányelv 35. cikkében megállapított, a nyilvántartás számára rendelkezésre bocsátandó adatokat a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól szóló, 2011. szeptember 15-i 2011/633/EU bizottsági végrehajtási határozat (*) tartalmazza.

(*) HL L 256., 2011.10.1., 1. o.”

15. Az 5.3.1.1. „Sínfejprofil” szakasz (2) pontját el kell hagyni.
 16. A 6.1.4.2. „Sínre vonatkozó EK-megfelelőségi nyilatkozat” szakaszt el kell hagyni.
 17. A 6.5. „Az infrastruktúra-nyilvántartás értékelése” szakaszt el kell hagyni.
 18. A 7.3.4. „Meglévő vonalak, amelyek nem zajlik felújítási vagy korszerűsítési projekt” szakasz a következőképpen módosul:
 - a) Az (1) pont helyébe a következő szöveg lép:

„A meglévő alrendszerek lehetővé tehetik az ÁME-nek megfelelő járművek közlekedését a 2008/57/EK irányelv alapvető követelményeinek betartásával. A pályahálózat-működtetőnek ilyen esetben önkéntes alapon tudnia kell igazolni a meglévő alrendszernek az ezen ÁME alapvető paramétereinek való megfelelését”.
 - b) A (2) pontot el kell hagyni.
 19. A 7.6.3.1. „Teljesítményparaméterek (4.2.2.)” szakasz (6) pontját el kell hagyni.
 20. A 7.6.10.1. „Űrszelvény (4.2.4.1.)” szakasz (4) pontját el kell hagyni.
 21. A D. mellékletet el kell hagyni.
-

XI. MELLÉKLET

A 2011/291/EU határozat (a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer „mozdonyok és személyszállító járművek” járműalrendszerére vonatkozó ÁME) melléklete a következőképpen módosul:

1. A 4.1.1. „Általános előírások” pont ötödik bekezdését el kell hagyni.
2. A 4.2.2.3. „Végkapcsoló-készülék” pont „a) Végkapcsoló-készülék – általános követelmények” alpontja első bekezdésének második francia bekezdését el kell hagyni.
3. A 4.2.2.10. „Terhelési állapot és terhelt tömeg” pont hetedik bekezdését el kell hagyni.
4. A 4.2.3.1. „Nyomtáv” pont hatodik és hetedik bekezdését el kell hagyni.
5. A 4.2.3.3.1. „A járművek jellemzői a vonatérzékelő rendszerekkel való kompatibilitás tekintetében” pont második bekezdését el kell hagyni.
6. A 4.2.4.5.2. „Vészfékezés” pont „A lassulás kiszámítása” alpontja hatodik bekezdését (azaz: „Minden egyes terhelési állapotról fel kell tüntetni az ÁME 4.8. pontjában meghatározott (...) eredményt”) el kell hagyni.
7. A 4.2.4.5.4. „Hőkapacitással kapcsolatos számítások” pont a következőképpen módosul:
 - a) A hetedik bekezdést el kell hagyni.
 - b) A nyolcadik bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Javasolt a vizsgálandó lejtőre a következő „referenciaeset”: 80 km/h sebesség tartása 46 km-en át 21 ‰ állandó lejtési szögű lejtőn”.
8. A 4.2.4.5.5. „Rögzítőfék” pont harmadik bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az egység (vonatszerelvény vagy jármű) rögzítőfék-hatásosságát az EN 14531-6:2009 szabványban meghatározottak szerint kell kiszámítani”.
9. A 4.2.5.9. „A belső levegő minősége” második bekezdésének második francia bekezdésének második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ha ezt a vészhelyzeti megoldást akkumulátoros kényszerszellőztetéssel biztosítják, méréseket kell végezni azon időtartam meghatározására, ameddig a CO₂-szint 10 000 ppm alatt marad, a »tervezési tömeg átlagos hasznos teher mellett« terhelési állapotról levezetett utaslétszámot feltételezve. Az időtartam legalább 30 perc”.
10. A 4.2.6.1. „Környezeti feltételek” pont hatodik bekezdését el kell hagyni.
11. A 4.2.6.1.1. „Magasság” pont második bekezdését el kell hagyni.
12. A 4.2.6.1.2. „Hőmérséklet” pont második bekezdését el kell hagyni.
13. A 4.2.6.1.5. „Hó, jég és jégeső” pont hatodik bekezdését el kell hagyni.
14. A 4.2.8.1.2. „Teljesítménykövetelmények” pont ötödik bekezdését el kell hagyni.
15. A 4.2.8.2.2. „Feszültség- és frekvenciatartományban való működés” pont harmadik bekezdését el kell hagyni.
16. A 4.2.8.2.4. „A felsővezetékéről felvehető megengedett legnagyobb teljesítmény és áramerősség” pont harmadik bekezdését el kell hagyni.
17. A 4.2.8.2.5. „Legnagyobb áramerősség a villamos vontatójármű álló helyzetében egyenáramú rendszerek esetében” pont második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A határértékeket a hagyományos vasút energiaellátására vonatkozó ÁME 4.2.6. pontja határozza meg”.
18. A 4.2.8.2.8. „Villamos fogyasztásmérő funkció” harmadik bekezdését el kell hagyni.
19. A 4.2.8.2.9.2. „AZ ÁRAMSZEDŐFEJ GEOMETRIÁJA (KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERLEM SZINTJÉN)” pont második bekezdését el kell hagyni.
20. A 4.2.10.1. „Általános előírások és besorolás” pont negyedik bekezdését el kell hagyni.

21. A 4.8. pont helyébe a következő szöveg lép:

„4.8. Az infrastruktúra-nyilvántartás és az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartása

A 2008/57/EK irányelv 34. cikkében megállapított, a nyilvántartás számára rendelkezésre bocsátandó adatokat az engedélyezett vasútijármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (*) tartalmazza.

(*) HL L 264., 2011.10.8., 32. o.”

XII. MELLÉKLET

A 2011/314/EU határozat (a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszereivel kapcsolatos ÁME) mellékletében az A. függelék helyébe a következő szöveg lép:

„A. függelék

ERTMS üzemeltetési szabályok

Az ERTMS/ETCS-re és az ERTMS/GSM-R-re vonatkozó üzemeltetési szabályokat az »ERTMS üzemeltetési alapelvek és szabályok – 2. verzió« című, az Európai Vasúti Ügynökség honlapján (<http://www.era.europa.eu>) közzétett műszaki dokumentum állapítja meg.”

2012-es előfizetési díjak (áfa nélkül, rendes szállítási költségeket beleértve)

Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, nyomtatott kiadvány + éves DVD	az EU 22 hivatalos nyelvén	1 310 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L sorozat, kizárólag nyomtatott kiadvány	az EU 22 hivatalos nyelvén	840 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, L + C sorozat, havi DVD (összevont)	az EU 22 hivatalos nyelvén	100 EUR/év
A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványa (S sorozat), közbeszerzés és ajánlati felhívások, DVD, heti egy kiadvány	többnyelvű: az EU 23 hivatalos nyelvén	200 EUR/év
Az EU Hivatalos Lapja, C sorozat – versenyvizsga-kiírások	a vizsgakiírás szerinti nyelv(ek)en	50 EUR/év

Az *Európai Unió Hivatalos Lapjának*, amely az Európai Unió hivatalos nyelvein jelenik meg, 22 nyelvi változatára lehet előfizetni. Az L (jogsabályok) és a C (tájékoztatások és közlemények) sorozatot foglalja magában.

Valamennyi nyelvi változatra külön kell előfizetni.

A 920/2005/EK tanácsi rendelet értelmében, amelyet a Hivatalos Lap 2005. június 18-i L 156. száma tett közzé, és amely előírja, hogy az Európai Unió intézményei nem kötelesek minden jogi aktust ír nyelven is megszövegezni, illetve ezen a nyelven kihirdetni, az ír nyelven kiadott Hivatalos Lapok értékesítése külön történik.

A Hivatalos Lap Kiegészítő Kiadványára (S sorozat – közbeszerzés és ajánlati felhívások) történő előfizetés mind a 23 hivatalos nyelvi változatot magában foglalja egyetlen többnyelvű DVD-n.

Kérésére az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* történő előfizetéssel a Hivatalos Lap különféle mellékleteit is megkaphatja. Az előfizetők a mellékletek megjelenéséről az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közölt „Az olvasóhoz” című közleménynek köszönhetően értesülnek.

Értékesítés és előfizetés

A különböző, térítés ellenében kapható kiadványokra – például az *Európai Unió Hivatalos Lapjára* – való előfizetés a Kiadóhivatal forgalmazó partnereitől szerezhető be. A forgalmazó partnerek listája a következő címen található:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_hu.htm

Az EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) közvetlen és ingyenes hozzáférést biztosít az Európai Unió jogához. Erről a honlapról elérhető az *Európai Unió Hivatalos Lapja*, valamint tartalmazza a szerződéseket, a jogszabályokat, a jogeseteket és az előkészítő dokumentumokat is.

További információt az Európai Unióról a <http://europa.eu> internetcímen találhat.

