



## Tartalom

## I Jogalkotási aktusok

## HATÁROZATOK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/536 határozata (2021. március 24.) a 2008/971/EK tanácsi határozatnak az Egyesült Királyságban előállított erdészeti szaporítóanyag egyenértékűsége tekintetében történő módosításáról <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/537 határozata (2021. március 24.) a 2003/17/EK és a 2005/834/EK tanácsi határozatnak az Egyesült Királyságban végzett szántóföldi ellenőrzések egyenértékűsége és a mezőgazdasági növényfajokra irányuló fajtafenntartó tevékenységek ellenőrzésének egyenértékűsége tekintetében történő módosításáról <sup>(1)</sup> ..... 4

## II Nem jogalkotási aktusok

## RENDELETEK

- ★ A Tanács (EU) 2021/538 végrehajtási rendelete (2021. március 26.) a líbiai helyzetre tekintettel korlátozó intézkedések meghozataláról szóló (EU) 2016/44 rendelet 21. cikke (2) bekezdésének végrehajtásáról ..... 8
- ★ A Bizottság (EU) 2021/539 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. február 11.) a 2013/36/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a globálisan rendszerszinten jelentős intézmények azonosítására és a globálisan rendszerszinten jelentős intézmények alkategóriáinak meghatározására alkalmazott módszertan részletes leírására vonatkozó szabályozástechnikai standardok tekintetében történő kiegészítéséről szóló 1222/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet módosításáról <sup>(1)</sup> ..... 10
- ★ A Bizottság (EU) 2021/540 végrehajtási rendelete (2021. március 26.) a 809/2014/EU végrehajtási rendeletnek egyes értesítési kötelezettségek, az állattartáshoz kapcsolódó támogatási intézkedések keretében benyújtott állatállomány-alapú támogatási kérelmekre és kifizetési kérelmekre vonatkozó helyszíni ellenőrzések, valamint az egységes kérelem, a támogatási kérelmek és a kifizetési kérelmek benyújtása tekintetében történő módosításáról ..... 15

<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg.

- ★ A Bizottság (EU) 2021/541 végrehajtási rendelete (2021. március 26.) az 1305/2014/EU rendeletnek az adatszámítás és az adatcsere egyszerűsítése és javítása, valamint a változáskezelési eljárás aktualizálása tekintetében történő módosításáról <sup>(1)</sup>..... 19

#### HATÁROZATOK

- ★ A Tanács (KKBP) 2021/542 határozata (2021. március 26.) az Európai Uniónak a földközi-tengeri térségben folytatott katonai műveletéről (EUNAVFOR MED IRINI) szóló (KKBP) 2020/472 határozat módosításáról ..... 57
- ★ A Tanács (KKBP) 2021/543 határozata 2021. március 26. a bosznia-hercegovinai helyzetre vonatkozó korlátozó intézkedésekről szóló 2011/173/KKBP határozat módosításáról..... 59

---

<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg.

## I

(Jogalkotási aktusok)

## HATÁROZATOK

### AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2021/536 HATÁROZATA

(2021. március 24.)

a 2008/971/EK tanácsi határozatnak az Egyesült Királyságban előállított erdészeti szaporítóanyag egyenértékűsége tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 43. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében <sup>(2)</sup>,

mivel:

- (1) Az 1999/105/EK tanácsi irányelv <sup>(3)</sup> alkalmazandó az erdészeti szaporítóanyag Unión belüli forgalmazására. Az említett irányelv az erdészeti szempontból az Unió egészében vagy annak egy részén fontos fafajok és azok mesterséges hibridjeinek szaporítóanyagát érinti.
- (2) A 2008/971/EK tanácsi határozat <sup>(4)</sup> szabályokat állapít meg a harmadik országokban előállított erdészeti szaporítóanyag egyenértékűsége tekintetében.
- (3) Az Egyesült Királyság átültette és hatékonyan végrehajtotta az 1999/105/EK irányelvet és az említett irányelv szerint elfogadott végrehajtási jogi aktusokat.
- (4) A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodással <sup>(5)</sup> (a továbbiakban: a kilépésről rendelkező megállapodás) és különösen annak 126. cikkével és 127. cikkének (1) bekezdésével összhangban a 2020. december 31-én véget ért átmeneti időszakban az uniós jog, beleértve az 1999/105/EK irányelvet és a 2008/971/EK határozatot is, alkalmazandó volt az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.

<sup>(1)</sup> 2021. január 27-i vélemény (A Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2021. március 11-i állásponjtja (A Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2021. március 17-i határozata.

<sup>(3)</sup> A Tanács 1999/105/EK irányelve (1999. december 22.) az erdészeti szaporítóanyagok forgalmazásáról (HL L 11., 2000.1.15., 17. o.).

<sup>(4)</sup> A Tanács 2008/971/EK határozata (2008. december 16.) a harmadik országban előállított erdészeti szaporítóanyag egyenértékűségéről (HL L 345., 2008.12.23., 83. o.).

<sup>(5)</sup> HL L 29., 2020.1.31., 7. o.

- (5) A kilépésről rendelkező megállapodásban előírt átmeneti időszak lejártára tekintettel az Egyesült Királyság kérelmet nyújtott be a Bizottsághoz, amelyben az Egyesült Királyságban előállított erdészeti szaporítóanyag és az Unióban az alkalmazandó uniós joggal összhangban előállított ilyen anyag egyenértékűségének 2021. január 1-jétől történő elismerését kérte.
- (6) Az Egyesült Királyság arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy az 1999/105/EK irányelvet átültető jogszabályai nem módosulnak, és 2021. január 1-je után is alkalmazandók maradnak.
- (7) A Bizottság megvizsgálta az Egyesült Királyság vonatkozó jogszabályait. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az Egyesült Királyságban előállított erdészeti szaporítóanyag – különösen az „azonosított származású”, a „szelektált” és a „minősített” kategóriába tartozó ilyen anyag egyenértékű az Unióban előállított erdészeti szaporítóanyaggal, és megfelel az 1999/105/EK irányelvnek és a 2008/971/EK határozat II. mellékletének, mivel az Egyesült Királyság joga az uniós joggal azonos szintű biztosítékot nyújt az alapanyag engedélyezése és a forgalmazásra szánt erdészeti szaporítóanyag azt követő előállítása érdekében hozott intézkedések tekintetében.
- (8) Ezért az Egyesült Királyságban előállított ilyen erdészeti szaporítóanyagot és az Unióban előállított, annak megfelelő anyagot helyénvaló egyenértékűnek tekinteni.
- (9) Az Egyesült Királyságot ezért fel kell venni a 2008/971/EK határozat I. mellékletébe, az uniós jognak Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban – a kilépésről rendelkező megállapodás Írországról/Észak-Írországról szóló jegyzőkönyve 5. cikkének az említett jegyzőkönyv 2. mellékletével összefüggésben értelmezett (4) bekezdésével összhangban – történő alkalmazásának sérelme nélkül.
- (10) A 2008/971/EK határozatot ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (11) Tekintettel arra, hogy a kilépésről rendelkező megállapodásban előírt átmeneti időszak 2020. december 31-én lejárt, a folyamatosság biztosítása érdekében e határozatnak sürgősen hatályba kell lépnie és azt visszamenőleges hatállyal, 2021. január 1-jétől kell alkalmazni,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

**A 2008/971/EK határozat módosítása**

A 2008/971/EK határozat I. melléklete a következőképpen módosul.

1. A táblázat a „CH” és a „NO” sorok között a következő sorral egészül ki:

„GB (**)	Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA) Eastbrook Shaftesbury Road Cambridge CB2 8DU
----------	---

(\*\*) A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodással és különösen az Írországról/Észak-Írországról szóló jegyzőkönyv 5. cikkének az említett jegyzőkönyv 2. mellékletével összefüggésben értelmezett (4) bekezdésével összhangban e melléklet alkalmazásában az Egyesült Királyságra való hivatkozásokat úgy kell értelmezni, hogy azok nem foglalják magukban Észak-Írországot.”;

2. A (\*) lábjegyzet szövege a „CH – Svájc,” és a „NO – Norvégia,” szövegrészek között a következőkkel egészül ki:

„GB – Egyesült Királyság.”.

## 2. cikk

**Hatálybalépés és alkalmazás**

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetése napján lép hatályba.

Ezt a határozatot 2021. január 1-jétől kell alkalmazni.

Kelt Brüsszelben, 2021. március 24-én.

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*  
D. M. SASSOLI

*a Tanács részéről*  
*az elnök*  
A.P. ZACARIAS

---

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2021/537 HATÁROZATA

(2021. március 24.)

**a 2003/17/EK és a 2005/834/EK tanácsi határozatnak az Egyesült Királyságban végzett szántóföldi ellenőrzések egyenértékűsége és a mezőgazdasági növényfajokra irányuló fajtafenntartó tevékenységek ellenőrzésének egyenértékűsége tekintetében történő módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 43. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,rendes jogalkotási eljárás keretében <sup>(2)</sup>,

mivel:

- (1) A 2003/17/EK tanácsi határozat <sup>(3)</sup> úgy rendelkezik, hogy bizonyos feltételek mellett az említett határozat I. mellékletében felsorolt harmadik országokban a vetőmagtermesztés során végrehajtott szántóföldi ellenőrzéseket egyenértékűnek kell tekinteni az uniós joggal összhangban végrehajtott szántóföldi ellenőrzésekkel, valamint hogy bizonyos feltételek mellett bizonyos fajoknak az említett harmadik országokban termesztett vetőmagjait egyenértékűnek kell tekinteni az uniós joggal összhangban termesztett vetőmagokkal.
- (2) A 2005/834/EK tanácsi határozat <sup>(4)</sup> szabályokat állapít meg a fajtafenntartó tevékenységek harmadik országokban végzett ellenőrzéseinek egyenértékűségére vonatkozóan. A határozat előírja, hogy a fajtafenntartó tevékenységeknek az említett határozat mellékletében felsorolt harmadik országok és ugyanott megnevezett hatóságai által végzett hivatalos ellenőrzései az ott harmadik országonként felsorolt irányelvek hatálya alá tartozó fajták esetében ugyanazokat a garanciákat kell nyújtásuk, mint a tagállamok által végzett ellenőrzések.
- (3) Az Egyesült Királyság átültette és hatékonyan végrehajtotta a 66/401/EGK <sup>(5)</sup>, a 66/402/EGK <sup>(6)</sup>, a 2002/53/EK <sup>(7)</sup>, a 2002/54/EK <sup>(8)</sup>, a 2002/55/EK <sup>(9)</sup> és a 2002/57/EK <sup>(10)</sup> tanácsi irányelvet és az említett irányelvek szerint elfogadott végrehajtási jogi aktusokat. Az említett végrehajtási jogi aktusok határozzák meg azokat a szabályokat, amelyek alapján az említett irányelvek elismerik az érintett egyenértékűséget.

<sup>(1)</sup> 2021. január 27-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2021. március 11-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), és a Tanács 2021. március 17-i határozata.

<sup>(3)</sup> A Tanács 2003/17/EK határozata (2002. december 16.) a harmadik országokban a vetőmagtermesztés során végrehajtott szántóföldi ellenőrzések és a harmadik országokban termesztett vetőmagok egyenértékűségéről (HL L 8., 2003.1.14., 10. o.).

<sup>(4)</sup> A Tanács 2005/834/EK határozata (2005. november 8.) a fajtafenntartó tevékenységek harmadik országokban végzett ellenőrzéseinek egyenértékűségéről és a 2003/17/EK határozat módosításáról (HL L 312., 2005.11.29., 51. o.).

<sup>(5)</sup> A Tanács 66/401/EGK irányelve (1966. június 14.) a takarmánynövény-vetőmagok forgalmazásáról (HL L 125., 1966.7.11., 2298. o.).

<sup>(6)</sup> A Tanács 66/402/EGK irányelve (1966. június 14.) a gabonavetőmagok forgalmazásáról (HL L 125., 1966.7.11., 2309. o.).

<sup>(7)</sup> A Tanács 2002/53/EK irányelve (2002. június 13.) a mezőgazdasági növényfajok közös fajtajegyzékéről (HL L 193., 2002.7.20., 1. o.).

<sup>(8)</sup> A Tanács 2002/54/EK irányelve (2002. június 13.) a répvetőmag forgalmazásáról (HL L 193., 2002.7.20., 12. o.).

<sup>(9)</sup> A Tanács 2002/55/EK irányelve (2002. június 13.) a zöldségvetőmagok forgalmazásáról (HL L 193., 2002.7.20., 33. o.).

<sup>(10)</sup> A Tanács 2002/57/EK irányelve (2002. június 13.) az olaj- és rostonövények vetőmagjának forgalmazásáról (HL L 193., 2002.7.20., 74. o.).

- (4) A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodással <sup>(1)</sup> (a továbbiakban: a kilépésről rendelkező megállapodás) és különösen annak 126. cikkével és 127. cikkének (1) bekezdésével összhangban a 2020. december 31-én véget ért átmeneti időszakban az uniós jog, beleértve a 2003/17/EK és a 2005/834/EK határozatot is, alkalmazandó volt az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban.
- (5) A kilépésről rendelkező megállapodásban előírt átmeneti időszak lejártára tekintettel az Egyesült Királyság kérelmet nyújtott be a Bizottsághoz, amelyben az Egyesült Királyságban előállított takarmánynövény-vetőmagok, gabonavetőmagok, cukorrépa-vetőmagok zöldségvetőmagok, valamint olaj- és rostonövényvetőmagok és az Unióban a 66/401/EGK, a 66/402/EGK, a 2002/54/EK, a 2002/55/EK és a 2002/57/EK irányelvvel összhangban előállított takarmánynövény-vetőmagok, gabonavetőmagok, cukorrépa-vetőmagok, zöldségvetőmagok, valamint olaj- és rostonövényvetőmagok egyenértékűségének 2021. január 1-jétől történő elismerését kérte.
- (6) Az Egyesült Királyság kérelmezte továbbá az Egyesült Királyságban a 66/401/EGK, a 66/402/EGK, a 2002/54/EK, a 2002/55/EK és a 2002/57/EK irányelv, valamint a 2002/53/EK irányelv alapján végzett fajtafenntartó tevékenységek ellenőrzései egyenértékűségének elismerését.
- (7) Az Egyesült Királyság arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a 66/401/EGK, a 66/402/EGK, a 2002/53/EK, a 2002/54/EK, a 2002/55/EK és a 2002/57/EK irányelvet átültető jogszabályai nem módosulnak, és 2021. január 1-je után is alkalmazandók maradnak.
- (8) A Bizottság megvizsgálta az Egyesült Királyság vonatkozó jogszabályait és azoknak az uniós követelményekkel való egyenértékűségét, és arra a következtetésre jutott, hogy a vetőmagtermesztés során végzett szántóföldi ellenőrzéseket megfelelően végzik, és azok megfelelnek a 2003/17/EK határozat II. mellékletében foglalt feltételeknek, valamint a 66/401/EGK, a 66/402/EGK, a 2002/54/EK és a 2002/57/EK irányelv megfelelő követelményeinek.
- (9) Ezért a kereskedelem átmeneti időszak végét követő szükségtelen megzavarásának elkerülése érdekében helyénvaló egyenértékűnek elismerni az Egyesült Királyságban előállított és annak hatóságai által hivatalosan tanúsított, említett vetőmagok szántóföldi ellenőrzését.
- (10) A Bizottság megvizsgálta az Egyesült Királyság vonatkozó jogszabályait és azoknak a 2002/53/EK és a 2002/55/EK irányelv fajtafenntartó tevékenységekre vonatkozó rendelkezéseivel való egyenértékűségét. A Bizottság megállapította, hogy az említett fajokra irányuló fajtafenntartó tevékenységek Egyesült Királyságban végzett ellenőrzése a tagállamokban végzett ellenőrzésekkel egyenértékű biztosítékokat nyújt.
- (11) Ezért helyénvaló elismerni az Egyesült Királyságban folytatott, a 66/401/EGK, a 66/402/EGK, a 2002/53/EK, a 2002/54/EK, a 2002/55/EK és a 2002/57/EK irányelvek által előírt fajtafenntartó tevékenységek ellenőrzéseinek egyenértékűségét.
- (12) Az Egyesült Királyságot ezért fel kell venni a 2003/17/EK határozat I. mellékletébe, valamint a 2005/834/EK határozat mellékletébe, az uniós jognak Észak-Írország tekintetében az Egyesült Királyságra és az Egyesült Királyságban – a kilépésről rendelkező megállapodás Írországról/Észak-Írországról szóló jegyzőkönyve 5. cikkének az említett jegyzőkönyv 2. mellékletével összefüggésben értelmezett (4) bekezdésével összhangban – történő alkalmazásának sérelme nélkül.
- (13) A 2003/17/EK és a 2005/834/EK határozatot ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (14) Tekintettel arra, hogy a kilépésről rendelkező megállapodásban előírt átmeneti időszak 2020. december 31-én lejárt, a folyamatosság biztosítása érdekében e határozatnak sürgősen hatályba kell lépnie és azt visszamenőleges hatállyal, 2021. január 1-jétől kell alkalmazni,

<sup>(1)</sup> HL L 29., 2020.1.31., 7. o.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

**A 2003/17/EK és a 2005/834/EK határozat módosításai**

- (1) A 2003/17/EK határozat I. melléklete e határozat mellékletének 1. pontjával összhangban módosul.
- (2) A 2005/834/EK határozat melléklete e határozat mellékletének 2. pontjával összhangban módosul.

2. cikk

**Hatálybalépés és alkalmazás**

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetése napján lép hatályba.

Ezt a határozatot 2021. január 1-jétől kell alkalmazni.

Kelt Brüsszelben, 2021. március 24-én.

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*  
D. M. SASSOLI

*a Tanács részéről*  
*az elnök*  
A. P. ZACARIAS

## MELLÉKLET

1. A 2003/17/EK határozat I. mellékletében foglalt táblázat a következőképpen módosul:

1. a táblázat a „CL” és az „IL” sorok között a következő sorral egészül ki:

„GB **	Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA) Eastbrook Shaftesbury Road Cambridge CB2 8DU	66/401/EGK 66/402/EGK 2002/54/EK 2002/57/EK
--------	---	--

\*\* A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodással és különösen az Írországról/Észak-Írországról szóló jegyzőkönyv 5. cikkének az említett jegyzőkönyv 2. mellékletével összefüggésben értelmezett (4) bekezdésével összhangban e melléklet alkalmazásában az Egyesült Királyságra való hivatkozásokat úgy kell értelmezni, hogy azok nem foglalják magukban Észak-Írországot.”;

2. a (\*) lábjegyzet szövege a „CL – Chile,” és az „IL – Izrael,” szövegrészek között a következőkkel egészül ki:

„GB – Egyesült Királyság,”.

2. A 2005/834/EK határozat mellékletében foglalt táblázat a következőképpen módosul:

1. a táblázat a „CS” és az „IL” sorok között a következő sorral egészül ki:

„GB **	Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA) Eastbrook Shaftesbury Road Cambridge CB2 8DU	66/401/EGK 66/402/EGK 2002/54/EK 2002/55/EK 2002/57/EK
--------	---	--

\*\* A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodással és különösen az Írországról/Észak-Írországról szóló jegyzőkönyv 5. cikkének az említett jegyzőkönyv 2. mellékletével összefüggésben értelmezett (4) bekezdésével összhangban e melléklet alkalmazásában az Egyesült Királyságra való hivatkozásokat úgy kell értelmezni, hogy azok nem foglalják magukban Észak-Írországot.”;

2. a (\*) lábjegyzet a következő fogalmakkal egészül ki a „CS – Szerbia és Montenegró,” és az „IL – Izrael,” szövegrészek között:

„GB – Egyesült Királyság,”.

## II

(Nem jogalkotási aktusok)

## RENDELETEK

## A TANÁCS (EU) 2021/538 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2021. március 26.)

**a líbiai helyzetre tekintettel korlátozó intézkedések meghozataláról szóló (EU) 2016/44 rendelet 21. cikke (2) bekezdésének végrehajtásáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a líbiai helyzetre tekintettel korlátozó intézkedések meghozataláról és a 204/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. január 18-i (EU) 2016/44 tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 21. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének javaslatára,

mivel:

- (1) A Tanács 2016. január 18-án elfogadta az (EU) 2016/44 rendeletet.
- (2) A Tanács által elvégzett felülvizsgálat alapján egy személy esetében törölni kell a bejegyzést.
- (3) Az (EU) 2016/44 rendelet III. mellékletét ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

Az (EU) 2016/44 rendelet III. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

*2. cikk*

Ez a rendelet 2021. április 3-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2021. március 26-án.

*a Tanács részéről  
az elnök*

A. P. ZACARIAS

---

<sup>(1)</sup> HL L 12., 2016.1.19., 1. o.

*MELLÉKLET*

Az (EU) 2016/44 rendelet III. mellékletének (A 6. cikk (2) bekezdésében említett természetes és jogi személyek, szervezetek és szervek jegyzéke) A. részében (Személyek) törölni kell a 18. bejegyzést (GHWELL, Khalifa vonatkozásában).

---

**A BIZOTTSÁG (EU) 2021/539 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE****(2021. február 11.)**

**a 2013/36/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a globálisan rendszerszinten jelentős intézmények azonosítására és a globálisan rendszerszinten jelentős intézmények alkategóriáinak meghatározására alkalmazott módszertan részletes leírására vonatkozó szabályozástechnikai standardok tekintetében történő kiegészítéséről szóló 1222/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet módosításáról**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a hitelintézetek tevékenységéhez való hozzáférésről és a hitelintézetek és befektetési vállalkozások prudenciális felügyeletéről, a 2002/87/EK irányelv módosításáról, a 2006/48/EK és a 2006/49/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. június 26-i 2013/36/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre <sup>(1)</sup> és különösen annak 131. cikke (18) bekezdésére,

mivel:

- (1) A Bázeli Bankfelügyeleti Bizottság (BCBS) 2018 júliusában felülvizsgálta a globálisan rendszerszinten jelentős bankok értékelésére vonatkozó módszertant. A felülvizsgált módszertan új mutatót vezetett be a rendszerszintű jelentőség mérésére; ez a kereskedési volumenre vonatkozó mutató a bankcsoport által nyújtott szolgáltatások vagy pénzügyi infrastruktúra helyettesíthetőségét mérő kategóriába tartozik. Az új mutató bevezetése azonban nem befolyásolja az említett kategória súlyát, mivel az új, kereskedési volumenre vonatkozó mutatóhoz rendelt relatív súlyt ellensúlyozza a kötvény- és részvénypiaci mutatóban szereplő, jegyzési garanciával biztosított ügyletek relatív súlyának 6,67 %-ról 3,33 %-ra történő csökkentése. A bankcsoport által nyújtott szolgáltatások vagy pénzügyi infrastruktúra helyettesíthetőségét mérő kategória relatív súlya így továbbra is 20 %-ot tesz ki az egyes szervezetek összesített pontszámában. A felülvizsgált módszertan a biztosítási tevékenységeket is belefoglalta a bankcsoportok rendszerszintű jelentőségének értékeléséhez használt mutatóalapú megközelítésbe. A globálisan rendszerszinten jelentős bankok értékelésére vonatkozó módszertan ezen módosításainak tükröződniük kell az 1222/2014/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletben <sup>(2)</sup> is.
- (2) Az uniós szintű megállapodás lehetővé tétele érdekében az érintett hatóságoknak legkésőbb minden év szeptember 1-jéig ki kell számítaniuk az Európai Bankhatóság (EBH) által közölt mintában szereplő érintett szervezetek pontszámait.
- (3) A felülvizsgált módszertannak megfelelő adatgyűjtés – amely a kereskedési volumenre vonatkozó mutatóra is kiterjed – 2022 első negyedévében indul. A globálisan rendszerszinten jelentős intézményeket ezért első alkalommal 2022 utolsó negyedévében fogják meghatározni a felülvizsgált keret alapján. Annak érdekében, hogy a felülvizsgált módszertan rendelkezéseinek alkalmazása összhangba kerüljön a felülvizsgált módszertan alkalmazásának kezdőnapjával, e rendeletnek a felülvizsgált módszertan szerinti változásokat tükröző rendelkezéseit 2021. december 1-jétől kell alkalmazni.
- (4) Az (EU) 2019/878 európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(3)</sup> módosította a 2013/36/EU irányelvet: az irányelv 131. cikkébe egy olyan kiegészítő összesített pontszámot vezetett be a globálisan rendszerszinten jelentős intézmények tekintetében, amelynél a határokon átnyúló tevékenységekre vonatkozó mutató nem veszi figyelembe az Egységes Szanalási Mechanizmusban részt vevő tagállamok közötti határokon átnyúló tevékenységeket. A kiegészítő összesített pontszám bevezetésére azért került sor, hogy figyelembe vegyék az európai bankunió belüli határokon átnyúló tevékenységű csoportok rendezett módon történő szanalásának lehetőségét. E változás tükrözése érdekében helyénvaló módosítani a határokon átnyúló tevékenységekre vonatkozó mutató alkalmazási körét.

<sup>(1)</sup> HL L 176., 2013.6.27., 338. o.

<sup>(2)</sup> A Bizottság 1222/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2014. október 8.) a 2013/36/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a globálisan rendszerszinten jelentős intézmények azonosítására és a globálisan rendszerszinten jelentős intézmények alkategóriáinak meghatározására alkalmazott módszertan részletes leírására vonatkozó szabályozástechnikai standardok tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 330., 2014.11.15., 27. o.).

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/878 irányelve (2019. május 20.) a 2013/36/EU irányelvnek a mentesített szervezetek, a pénzügyi holding társaságok, a egyes pénzügyi holding társaságok, a javadalmazás, a felügyeleti intézkedések és hatáskörök, valamint a tőkefenntartási intézkedések tekintetében történő módosításáról (HL L 150., 2019.6.7., 253. o.)

- (5) Az (EU) 2019/878 irányelv lehetővé tette továbbá az illetékes és a kijelölt hatóságok számára, hogy hatékony felügyeleti mérlegeléssel élve egy globálisan rendszerszinten jelentős intézményt magasabb alkategóriából alacsonyabb alkategóriába soroljanak át a kiegészítő összesített pontszám alapján, amely a határokon átnyúló tevékenységekre vonatkozó mutatóban figyelembe veszi az európai bankunió és az Egységes Szanálási Mechanizmus sajátosságait. Mindazonáltal a globálisan rendszerszinten jelentős intézményekhez rendelt rendszerszintű jelentőség túlzott csökkentéséből eredő lehetséges káros hatások enyhítése érdekében – és a felülvizsgált módszertannal összhangban – korlátozó jelleggel elő kell írni, hogy az érintett illetékes és kijelölt hatóságok a globálisan rendszerszinten jelentős intézményeket a kezdeti összesített pontszámuk megfelelő eredeti alkategóriából legfeljebb egyvel alacsonyabb alkategóriába sorolhassák át. Továbbá a Bázeli Bankfelügyeleti Bizottság véleményeivel való összhang biztosítása érdekében a globálisan rendszerszinten jelentős intézmények alacsonyabb alkategóriába való átsorolásával kapcsolatos felügyeleti mérlegelés során megfelelően figyelembe kell venni az említett véleményeket.
- (6) Az 1222/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (7) Ez a rendelet az EBH által a Bizottsághoz benyújtott szabályozástechnikai standardtervezeteken alapul.
- (8) Az EBH nyilvános konzultációkat folytatott az e rendelet alapját képező szabályozástechnikai standardtervezetetről, elemezte az azokkal összefüggésben felmerülő lehetséges költségeket és hasznot, továbbá kikérte az 1093/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (\*) 37. cikkével összhangban létrehozott banki érdekképviseleti csoport szakvéleményét,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

**Az 1222/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet módosítása**

Az 1222/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk 1. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„1. »érintett szervezet«: EU-szintű anyavállalat, EU-szintű pénzügyi holding társaság anyavállalat vagy EU-szintű vegyes pénzügyi holding társaság anyavállalat által vezetett csoport, vagy olyan intézmény, amely nem leányvállalata valamely EU-szintű anyavállalatnak, EU-szintű pénzügyi holding társaság anyavállalatnak vagy EU-szintű vegyes pénzügyi holding társaság anyavállalatnak;”

2. A 3. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az érintett hatóság legkésőbb minden év július 31-ig adatot szolgáltat az EBH-nak a joghatósági területén tevékenységi engedéllyel rendelkező minden olyan érintett szervezet mutatóinak értékeiről, amelynek esetében a teljes kiterjedtség mértéke – az 575/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (\*) 429. cikkének (4) bekezdése szerint számított érték – meghaladja a 200 milliárd EUR-t. Az érintett hatóság a mutatók értékeit az alapadatok azon további specifikációinak figyelembevételével gyűjti, amelyeket az EBH az 1093/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (\*\*) 16. cikke alapján kidolgozott iránymutatásban határoz meg. Az érintett hatóság biztosítja, hogy a mutatók értékei megegyezzenek a Bázeli Bankfelügyeleti Bizottságnak benyújtottakkal.

(\*) Az Európai Parlament és a Tanács 575/2013/EU rendelete (2013. június 26.) a hitelintézetekre és befektetési vállalkozásokra vonatkozó prudenciális követelményekről és a 648/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 176., 2013.6.27., 1. o.).

(\*\*) Az Európai Parlament és a Tanács 1093/2010/EU rendelete (2010. november 24.) az európai felügyeleti hatóság (Európai Bankhatóság) létrehozásáról, a 716/2009/EK határozat módosításáról és a 2009/78/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 331., 2010.12.15., 12. o.).

(<sup>4</sup>) Az Európai Parlament és a Tanács 1093/2010/EU rendelete (2010. november 24.) az európai felügyeleti hatóság (Európai Bankhatóság) létrehozásáról, a 716/2009/EK határozat módosításáról és a 2009/78/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 331., 2010.12.15., 12. o.).

3. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

#### **Azonosítás**

(1) Az érintett hatóság legkésőbb minden év szeptember 1-jéig kiszámítja az EBH által közölt mintában szereplő és joghatósági területén tevékenységi engedéllyel rendelkező érintett szervezetek pontszámait.

(2) Ha az érintett hatóság a hatékony felügyeleti mérlegelés során a 2013/36/EU irányelv 131. cikke (10) bekezdésének a) vagy b) pontjával összhangban egy globálisan rendszerszinten jelentős intézményt alacsonyabb alkategóriából magasabb alkategóriába sorol át, vagy egy érintett szervezetet globálisan rendszerszinten jelentős intézményként jelöl ki, azt legkésőbb minden év november 1-jéig írásban részletesen megindokolja az EBH-nak.

(3) Ha az érintett hatóság a hatékony felügyeleti mérlegelés során a 2013/36/EU irányelv 131. cikke (10) bekezdésének c) pontjával összhangban egy globálisan rendszerszinten jelentős intézményt magasabb alkategóriából alacsonyabb alkategóriába sorol át, azt legkésőbb minden év szeptember 30-ig írásban részletesen megindokolja az EBH-nak.

(4) A (2) bekezdésben említett átsorolás vagy kijelölés az azon naptári évet követő második év január 1-jén lép hatályba, amelyben az érintett hatóságok a 3. cikk (3) bekezdésével összhangban tájékoztatást kaptak a nevezőkről. Ha egy globálisan rendszerszinten jelentős intézményt alacsonyabb alkategóriába sorolnak, mint az előző évi azonosítási eljárás során, a vonatkozó alacsonyabb tőkepuffer-követelmény az átsorolást követő év január 1-jén lép hatályba, kivéve, ha az érintett hatóság hatékony felügyeleti mérlegelés alapján az adott követelmény alkalmazását az e bekezdés első mondatában említett időpontra halasztja.

(5) Egy érintett szervezet globálisan rendszerszinten jelentős intézményként való azonosításakor a szervezet prudenciális konszolidációs körébe tartozó összes jogalanyt figyelembe kell venni, a jogalany-azonosító (LEI) alapján. Az érintett hatóság által azonosított érintett szervezet az azonosítás évét követő év március 1-jéig tájékoztatja az érintett hatóságot csoportszerkezetéről a csoporthoz tartozó összes konszolidált szervezet jogalany-azonosítójának megadásával, ha az rendelkezésre áll. Az érintett szervezet gondoskodik arról, hogy a globális LEI-adatbázisban közzétett csoportszerkezete mindig naprakész legyen.”

4. Az 5. cikk a következőképpen módosul:

a) A szöveg a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Az (1) bekezdéstől eltérve a 6. cikk (1) bekezdésében, a 6. cikk (2) bekezdésének a), b) és c) pontjában, valamint a 6. cikk (4) bekezdésének a) és b) pontjában említett mutatóértékek magukban foglalják a biztosítási leányvállalatokat is.”

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

„(2) Az érintett hatóság a mintában szereplő érintett szervezetek pontszámát a kategóriapontok egyszerű átlagaként határozza meg úgy, hogy a helyettesíthetőséget mérő kategória esetében maximálisan 500 bázispont adható.

A csoport által nyújtott szolgáltatások és pénzügyi infrastruktúra helyettesíthetőségét mérő kategória kivételével minden kategóriapontot az adott kategória egyes mutatói értékének és a mutató EBH által közölt nevezőjének hányadosaként kapott értékek egyszerű átlagaként kell meghatározni.

A csoport által nyújtott szolgáltatások és pénzügyi infrastruktúra helyettesíthetőségét mérő kategória pontszámát a kategóriába tartozó mutatóértékek súlyozott átlagaként kell kiszámítani. E célból a 6. cikk (3) bekezdésének a) pontjában említett, letétbe helyezett eszközökre és a 6. cikk (3) bekezdésének b) pontjában említett pénzforgalmi tevékenységre vonatkozó mutatót teljes súllyal kell figyelembe venni, a 6. cikk (3) bekezdésének c) pontjában említett kötvény- és részvénypiaci, jegyzési garanciával biztosított ügyletekre, valamint a 6. cikk (3) bekezdésének d) pontjában említett kereskedési volumenre vonatkozó mutatót pedig 50 %-os súllyal.

A pontszámot bázispontban kell kifejezni és a legközelebbi egész bázispontra kell kerekíteni.”

c) A szöveg a következő (5a) és (5b) bekezdéssel egészül ki:

„(5a) Az érintett hatóság minden egyes olyan érintett szervezet tekintetében meghatároz egy kiegészítő összesített pontszámot, amely a 806/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (\*) 4. cikkének (1) bekezdésében említett részt vevő tagállamokban határokon átnyúló tevékenységet folytat, amihez az e cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárást követi, de az érintett szervezet esetében a 6. cikk (5) bekezdésének a) és b) pontjában említett mutatóértékeket az e bekezdés második albekezdésével összhangban kiszámított mutatókkal váltja fel, és a megfelelő nevezőket az EBH által felülvizsgált nevezőkkel váltja fel.

Az első albekezdés alkalmazásában az érintett hatóság belföldinek tekint minden olyan követelést és kötelezettséget, amely a 806/2014/EU rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében említett részt vevő tagállamokban letelepedett szerződő felekkel szemben áll fenn. A 2013/36/EU irányelv 131. cikke (2) bekezdésének a)–d) pontjában említett kategóriák esetében nincs változás, az érintett hatóságnak ugyanazokat az érintett szervezet által bejelentett mutatókat és az EBH által közölt nevezőket kell figyelembe vennie.

(5b) A globálisan rendszerszinten jelentős intézmény magasabb alkategóriából alacsonyabb alkategóriába történő átsorolására vonatkozó, az (5a) bekezdésben említett kiegészítő összesített pontszámon alapuló döntés meghozatalakor a 2013/36/EU irányelv 131. cikke (10) bekezdésének c) pontja szerinti hatékony felügyeleti mérlegelés során értékelni kell, hogy a globálisan rendszerszinten jelentős intézmény csődje kisebb negatív hatást gyakorolna-e a globális pénzügyi piacra és a világgazdaságra. Az értékelésnek adott esetben figyelembe kell vennie a Bázeli Bankfelügyeleti Bizottság által a globálisan rendszerszinten jelentős bankok rendszerszintű jelentőségének értékelésére szolgáló, nyilvánosan elérhető módszertanával összhangban elfogadott véleményeket vagy fenntartásokat.

Az (5a) bekezdésben említett kiegészítő összesített pontszám meghatározó lehet a tekintetben, hogy az érintett hatóság átsorolja-e a globálisan rendszerszinten jelentős intézményt a (3) bekezdésben említett következő alacsonyabb alkategóriába. A globálisan rendszerszinten jelentős intézmény legfeljebb eggyel alacsonyabb alkategóriába sorolható át.

(\*) Az Európai Parlament és a Tanács 806/2014/EU rendelete (2014. július 15.) a hitelintézeteknek és bizonyos befektetési vállalkozásoknak az Egységes Szanálási Mechanizmus keretében történő szanálására vonatkozó egységes szabályok és egységes eljárás kialakításáról, valamint az Egységes Szanálási Alap létrehozásáról és az 1093/2010/EU rendelet módosításáról (HL L 225., 2014.7.30., 1. o.).”

d) A (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) A (4), (5) és (5b) bekezdésben említett döntéseket kiegészítő mutatókkal kell alátámasztani, amelyek azonban nem lehetnek az érintett szervezet fizetésektelenségének valószínűségére vonatkozó mutatók. Az ilyen döntéseknek alaposan dokumentált és ellenőrizhető mennyiségi és minőségi információkon kell alapulniuk.”

5. A 6. cikk (3) bekezdése a következő d) ponttal egészül ki:

„d) kereskedési volumen.”

6. A 7. cikket el kell hagyni.

## 2. cikk

### Hatálybalépés és alkalmazás

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) A 4. pont a) és b) alpontját és az 5. pontot 2021. december 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2021. február 11-én.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
Ursula VON DER LEYEN

---

**A BIZOTTSÁG (EU) 2021/540 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**  
**(2021. március 26.)**

**a 809/2014/EU végrehajtási rendeletnek egyes értesítési kötelezettségek, az állattartáshoz kapcsolódó támogatási intézkedések keretében benyújtott állatállomány-alapú támogatási kérelmekre és kifizetési kérelmekre vonatkozó helyszíni ellenőrzések, valamint az egységes kérelem, a támogatási kérelmek és a kifizetési kérelmek benyújtása tekintetében történő módosításáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a közös agrárpolitika finanszírozásáról, irányításáról és monitoringjáról és a 352/78/EGK, a 165/94/EK, a 2799/98/EK, a 814/2000/EK, az 1290/2005/EK és a 485/2008/EK tanácsi rendelet hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 17-i 1306/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 62. cikke (2) bekezdése első albekezdésének a) és b) pontjára, valamint 78. cikke első bekezdésének b) és c) pontjára,

mivel:

- (1) A 809/2014/EU bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(2)</sup> 9. cikkének (3) bekezdése értelmében a tagállamoknak minden évben július 15-ig el kell juttatniuk a Bizottságnak a termeléstől függő önkéntes támogatások igazgatása és ellenőrzése vonatkozásában hozott előző naptári évi intézkedésekről szóló jelentést. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a jelenlegi integrált igazgatási és kontrollrendszerben elavulttá vált az említett intézkedésekről szóló éves értesítést előíró hatályos követelmény. Az egyszerűsítés érdekében ezt a követelményt célszerű törölni.
- (2) A 809/2014/EU végrehajtási rendelet 40a. cikke szerinti, monitoring útján végzett ellenőrzések esetében a tagállamok olyan információkhoz jutnak, amelyek a hagyományos helyszíni ellenőrzéseknek alávetett támogatási rendszerek és támogatási intézkedések esetében is jelezhetik a potenciális meg nem feleléseket. Ezeket az információkat célszerű felhasználni a megfelelés ösztönzésére, valamint az irányítási és kontrollrendszerben szereplő adatok pontosságának javítására. Emellett lehetővé kell tenni a kedvezményezettek számára, hogy a pontatlanságok kijavítása és a szankciók elkerülése érdekében módosíthassák egységes kérelmüket, támogatási kérelmüket vagy kifizetési kérelmüket. Az egyszerűsítés és a nagyobb fokú bizonyosság érdekében ennek meg kell jelennie a 809/2014/EU végrehajtási rendelet 11. cikkének (4) bekezdésében.
- (3) A tapasztalatok alapján a tagállamoknak nagyobb rugalmasságot kell biztosítani a 809/2014/EU végrehajtási rendelet 13. cikkének (1) bekezdésében említett egységes kérelem, támogatási kérelmek vagy kifizetési kérelmek benyújtási határidejének meghatározása terén, hogy jobban figyelembe tudják venni a sajátos körülményeket, különösen a változó éghajlati és időjárási viszonyokat. Ugyanezt a megközelítést kell alkalmazni az említett rendelet 15. cikkének (2) bekezdésében említett módosítások benyújtási határidői esetében is.
- (4) Amennyiben egy tagállam igényléstől független rendszert alkalmaz, a kedvezményezetteket tájékoztatni kell arról, hogy a támogatás kiszámítása és a közigazgatási szankciók alkalmazása során az összes potenciálisan támogatható állatra kiterjedően figyelembe kell venni a szarvasmarha-, juh- és kecskefélék azonosítási és nyilvántartási rendszerével kapcsolatos meg nem feleléseket. A meg nem felelés eseteit ugyanakkor a 640/2014/EU felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet <sup>(3)</sup>30. cikkének (4) bekezdésében meghatározott különös szabályok alapján kell értékelni, és a közigazgatási szankciók kiszabásakor az említett rendelet 31. cikkének megfelelően kell eljárni.

<sup>(1)</sup> HL L 347., 2013.12.20., 549. o.

<sup>(2)</sup> A Bizottság 809/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. július 17.) az 1306/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazási szabályainak az integrált igazgatási és kontrollrendszer, a vidékfejlesztési intézkedések és a kölcsönös megfeleltetés tekintetében történő megállapításáról (HL L 227., 2014.7.31., 69. o.).

<sup>(3)</sup> A Bizottság 640/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelete (2014. március 11.) az 1306/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az integrált igazgatási és ellenőrzési rendszer, a kifizetések elutasítására és visszavonására vonatkozó feltételek, valamint a közvetlen kifizetésekre, a vidékfejlesztési támogatásokra és a kölcsönös megfeleltetésre alkalmazandó közigazgatási szankciók tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 181., 2014.6.20., 48. o.).

- (5) Mivel előfordulhat, hogy a 809/2014/EU végrehajtási rendelet 33a. cikkének (1) bekezdésében előírt újabb helyszíni ellenőrzések nagyon csekély összegeket érintenek és ugyanakkor aránytalan adminisztratív terhekkel járnak, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy korlátozzák az újabb ellenőrzéseknek alávetendő mezőgazdasági termelők sokaságát. E célból a visszafizettetések végre nem hajtására az 1306/2013/EU rendelet 54. cikke (3) bekezdése első albekezdésének a) pontjában meghatározott küszöbértéket alkalmazhatják átlátható és megkülönböztetésmentes referenciaértékként.
- (6) A tapasztalat azt mutatja, hogy a 809/2014/EU végrehajtási rendelet 40a. cikke szerinti, monitoring útján végzett ellenőrzések fokozatos bevezetése két évnél hosszabb időt vehet igénybe, az érintett terület méretétől vagy a folyamat összetettségétől függően. Ezért hosszabb időt kell biztosítani a tagállamoknak arra, hogy ezen ellenőrzési rendszert fokozatosan a teljes területükön megvalósíthassák.
- (7) Annak elősegítésére, hogy a tagállamok jobban előkészíthessék a monitoring útján végzett ellenőrzések alkalmazására vonatkozó döntéseiket, több időt kell biztosítani a vonatkozó értesítésekre. Ezért célszerű meghosszabbítani az említett értesítések benyújtási határidejét, mind a támogathatósági feltételek, mind a kölcsönös megfeleltetés ellenőrzésének tekintetében.
- (8) Az állattartáshoz kapcsolódó támogatási rendszerek keretében végzett helyszíni ellenőrzések eredményessége érdekében biztosítani kell, hogy amennyiben egy tagállam nem ír elő birtokontartási időszakot, vagy a birtokontartási időszak nem határozható meg előre, vagy pedig a birtokontartási időszak a támogatási kérelem vagy kifizetési kérelem benyújtása előtt kezdődik, az ellenőrzéseket abban az időszakban végezzék el, amikor az állatok kifizetésre vagy támogatásra jogosultak. Ezenkívül a 809/2014/EU végrehajtási rendelet 42. cikkének (1) bekezdésében egyértelművé kell tenni, hogy ez a kötelezettség adott esetben az említett rendelet 35. cikke szerinti megnövelt ellenőrzési arány eredményeként végzett helyszíni ellenőrzésekre is vonatkozik.
- (9) A 809/2014/EU végrehajtási rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (10) Az e rendeletben előírt szabályok lehető legnagyobb hatékonyságának érdekében ezt a rendeletet a 2021. január 1-jén vagy azt követően kezdődő igénylési évekre vagy támogatási időszakokra benyújtott támogatási kérelmekre és kifizetési kérelmekre kell alkalmazni.
- (11) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a közvetlen kifizetésekkel foglalkozó bizottság és a Vidékfejlesztési Bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

#### 1. cikk

A 809/2014/EU végrehajtási rendelet a következőképpen módosul:

1. A 9. cikk (3) bekezdését el kell hagyni.
2. A 11. cikk (4) bekezdése első albekezdése második és harmadik mondatának helyébe a következő szöveg lép:

„A kedvezményezetteket kellő időben értesíteni kell az eredményekről, támogatva őket a támogathatósági kritériumok, a kötelezettségvállalások és az egyéb kötelezettségek teljesítésében. A tagállamok a 40a. cikk (1) bekezdése első albekezdésének d) pontjában említett, parcellánkénti előzetes eredményeket felhasználhatják a monitoring útján nem ellenőrzött támogatási programok és támogatási intézkedések előzetes ellenőrzése szempontjából releváns információként. Amennyiben egy tagállam emellett dönt, a 40a. cikk (4) bekezdése nem alkalmazandó az előzetes ellenőrzések kapcsán a kedvezményezetteknek küldendő értesítésekre.”

3. A 13. cikk (1) bekezdése első albekezdésének második és harmadik mondatát el kell hagyni.

4. A 15. cikk (2) bekezdése a következőképpen módosul:
- a) az első albekezdés helyébe a következő szöveg lép:
- „Az (1) bekezdéssel összhangban végrehajtott módosításokról a tagállam által meghatározott határidőig értesíteni kell az illetékes hatóságot.”;
- b) a második albekezdés első mondatát el kell hagyni.
5. A 21. cikk (4) bekezdése harmadik albekezdése b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:
- „b) a kedvezményezett tudatában legyen annak, hogy a potenciálisan támogatható, de az állatok azonosítási és nyilvántartási rendszerében nem megfelelően azonosított vagy nyilvántartott állat a 640/2014/EU felhatalmazáson alapuló rendelet 31. cikkének értelmében meg nem határozott állatnak minősül, kivéve, ha az említett rendelet 30. cikkének (4) bekezdésében meghatározott különös szabályok vonatkoznak rá.”
6. A 33a. cikk (1) bekezdése az alábbi albekezdéssel egészül ki:
- „A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az újabb helyszíni ellenőrzésekből kizárják azokat a kedvezményezetteket, amelyekre olyan összegű korlátozott közigazgatási szankciót rónának ki, amelynek esetében a tagállamoknak az 1306/2013/EU rendelet 54. cikke (3) bekezdése első albekezdésének a) pontja értelmében joguk van a visszafizettetés végre nem hajtása mellett dönteni.”
7. A 40a. cikk (3) bekezdése második albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „Az illetékes hatóság határozhat úgy, hogy a monitoring útján végzett ellenőrzéseket az érintett támogatási rendszer vagy támogatási intézkedés tárgyilagos és megkülönböztetésmentes kritériumok alapján kiválasztott területeken tevékenységet folytató kedvezményezettjeire vonatkozóan hajtja végre. Az illetékes hatóság minden egymást követő évben jelentősen bővíti az érintett területeket.”
8. A 40b. cikk helyébe a következő szöveg lép:
- „40b. cikk

### Értesítések

A tagállamok minden naptári év február 1-jéig értesítik a Bizottságot arról, hogy az adott naptári évben monitoring útján végzett ellenőrzések alkalmazása mellett döntöttek, megjelölve a monitoring útján végzett ellenőrzésnek alávetett programokat, intézkedéseket, művelettípusokat és területeket.

A Bizottság minden naptári év november 1-jéig mintát bocsát rendelkezésre az említett értesítés megküldése céljából, amely tartalmazza az értesítésben feltüntetendő elemeket.”

9. A 42. cikk (1) bekezdése második albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „Amennyiben valamely tagállam meghatározott a 21. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerinti időszakot, a 32., 33. és 35. cikkben előírt minimális helyszíni ellenőrzési arány legalább 50 %-át elosztva végzi el az említett időszak alatt az állattartáshoz kapcsolódó támogatási rendszerek, illetve az állatokra vonatkozó támogatási intézkedések esetében. Ha azonban nem alkalmaz birtoktartási időszakot, illetve ha a birtoktartási időszak előre nem határozható meg, vagy a támogatási kérelem vagy a kifizetési kérelem benyújtását megelőzően kezdődik, a 32., 33. és 35. cikkben előírt helyszíni ellenőrzések összességét elosztva kell elvégezni azon az időszakon belül, amely során egy állat után a kifizetés, illetve a támogatás igényelhető.”
10. A 70b. cikk helyébe a következő szöveg lép:
- „70b. cikk

### Értesítések

A tagállamok a monitoring útján végzett ellenőrzések megkezdésének naptári évében február 1-jéig értesítik a Bizottságot arról, ha a 70a. cikk szerinti, monitoring útján végzett ellenőrzések alkalmazása mellett döntöttek.”

*2. cikk*

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet a 2021. január 1-jén vagy azt követően kezdődő igénylési évekre vagy támogatási időszakokra benyújtott támogatási kérelmekre és kifizetési kérelmekre kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2021. március 26-án.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
Ursula VON DER LEYEN

---

**A BIZOTTSÁG (EU) 2021/541 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE****(2021. március 26.)****az 1305/2014/EU rendeletnek az adatszámítás és az adatcsere egyszerűsítése és javítása, valamint a változáskezelési eljárás aktualizálása tekintetében történő módosításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvre <sup>(1)</sup> és különösen annak 5. cikke (11) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> 19. cikke előírja, hogy az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (továbbiakban: Ügynökség) ajánlásokat fogalmazzon meg a Bizottság számára az átjárhatósági műszaki előírásokra (ÁME-k) és azok felülvizsgálatára vonatkozóan az (EU) 2016/797 irányelv 5. cikkének megfelelően, valamint gondoskodjon az ÁME-knek a műszaki fejlődéshez, a piaci trendekhez és a társadalmi követelményekhez való hozzáigazításáról.
- (2) Az (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat <sup>(3)</sup> 13. cikke értelmében felül kell vizsgálni az 1305/2014/EU rendeletet <sup>(4)</sup> (a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre vonatkozó ÁME, a továbbiakban: FTA ÁME) többek között a műszaki alapkövetelmények korszerűsítésével kapcsolatos eljárás egyszerűsítése érdekében – összhangban az FTA ÁME-vel kapcsolatos változáskezelési eljárással –, valamint az egyéb rendszerekkel vagy üzemeltetőkkel folytatott információcserével kapcsolatos, az FTA ÁME-ben meghatározott üzenetek tartalmának és felépítésének létrehozása, felülvizsgálata vagy egyszerűsítése érdekében.
- (3) E célból az Ügynökség 2020. szeptember 9-én ajánlást intézett a Bizottsághoz a módszerekkel és az információcserével kapcsolatos, a várható érkezési időt (ETA), az ügyfelek által történő nyomon követést, valamint a más rendszerekkel való adatcserét érintő új vagy módosított előírások FTA ÁME-be való bevezetése, továbbá a változáskezelési eljárás kiigazítása érdekében.
- (4) Az 1305/2014/EU rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (5) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

Az 1305/2014/EU rendelet mellékletének helyébe e rendelet mellékletének szövege lép.

<sup>(1)</sup> HL L 138., 2016.5.26., 44. o.<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/796 rendelete (2016. május 11.) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 138., 2016.5.26., 1. o.).<sup>(3)</sup> A Bizottság (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló határozata (2017. június 8.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az átjárhatósági műszaki előírások kidolgozásával, elfogadásával és felülvizsgálatával kapcsolatos konkrét célkitűzések tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 210., 2017.8.15., 5. o.).<sup>(4)</sup> A Bizottság 1305/2014/EU rendelete (2014. december 11.) az Európai Unió vasúti rendszerének a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai elnevezésű alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 62/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 356., 2014.12.12., 438. o.).

*2. cikk*

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2021. március 26-án.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## MELLÉKLET

## TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS .....	23
1.1. Rövidítések .....	23
1.2. Referenciadokumentumok .....	23
1.3. Műszaki hatály .....	24
1.4. Földrajzi hatály .....	24
2. AZ ALRENDSZER ÉS A HATÁLY MEGHATÁROZÁSA .....	24
2.1. Az ÁME hatálya alá tartozó funkció .....	24
2.2. Az ÁME hatályán kívüli funkciók .....	25
2.3. Az alrendszer leírásának áttekintése .....	25
2.3.1. A figyelembe vett folyamatok .....	25
3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK .....	26
3.1. Megfelelés az alapvető követelményeknek .....	26
3.2. Az alapvető követelményekkel kapcsolatos szempontok .....	26
3.3. Az általános követelményekkel kapcsolatos szempontok .....	26
3.3.1. Biztonság .....	26
3.3.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás .....	26
3.3.3. Egészségvédelem .....	26
3.3.4. Környezetvédelem .....	26
3.3.5. Műszaki kompatibilitás .....	27
3.3.6. Akadálymentesség .....	27
4. AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE .....	27
4.1. Bevezetés .....	27
4.2. Az alrendszerre vonatkozó funkcionális és műszaki előírások .....	27
4.2.1. A fuvarlevél adatai .....	28
4.2.2. Menetvonal-kérelem és menetvonal-kiosztás .....	28
4.2.3. A vonat előkészítése .....	30
4.2.4. Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés .....	31
4.2.5. Üzemzavarral kapcsolatos információk .....	32
4.2.6. A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI) .....	32
4.2.7. A kocsik mozgása .....	34
4.2.8. Minőségjavítást célzó adatcsere .....	35
4.2.9. A fő referenciaadatok .....	35
4.2.10. Különböző referenciáfájlok és adatbázisok .....	36
4.2.11. Hálózat és kommunikáció .....	37

4.3. A kapcsolódási pontokra vonatkozó funkcionális és műszaki előírások .....	39
4.3.1. Kapcsolódási pontok az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-vel .....	39
4.3.2. Kapcsolódási pontok az ellenőrző/irányító és jelzőrendszerre vonatkozó ÁME-vel .....	39
4.3.3. Kapcsolódási pontok a járműalrendszerrel .....	40
4.3.4. Kapcsolódási pontok a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-vel .....	40
4.3.5. Kapcsolódási pontok a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival .....	40
4.4. Üzemeltetési szabályok .....	40
4.4.1. Adatminőség .....	41
4.4.2. A központi adattár működtetése .....	42
4.5. Karbantartási szabályok .....	42
4.6. Szakmai képezések .....	42
4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek .....	42
5. A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK .....	43
5.1. Fogalommeghatározás .....	43
5.2. A rendszerelemek felsorolása .....	43
5.3. A rendszerelemek teljesítménye és előírásai .....	43
6. A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE .....	43
6.1. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek .....	43
6.1.1. Vizsgálati eljárások .....	43
6.1.2. Modul .....	43
6.2. Fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer .....	43
6.2.1. Az informatikai eszközök megfelelőségének értékelése .....	43
7. MEGVALÓSÍTÁS .....	44
7.1. Bevezetés .....	44
7.2. Változáskezelés .....	45
7.2.1. Változáskezelési eljárás .....	45
7.2.2. Az e rendelet I. függelékében felsorolt dokumentációkra vonatkozó különleges változáskezelési folyamat .....	45
I. függelék – A műszaki dokumentációk jegyzéke .....	47
II. függelék – Szójegyzék .....	48
III. függelék – A fuvarozási/személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak nemzeti kapcsolattartó pontjai által ellátandó feladatok .....	56

## 1. BEVEZETÉS

## 1.1. Rövidítések

1. táblázat

## Rövidítések

Rövidítés	Fogalom meghatározás
KI	közös interfész
EB	Európai Bizottság
ERA	Az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (más néven „Ügynökség”)
PM	pályahálózat-működtető
ISO	Nemzetközi Szabványügyi Szervezet
LCL	konténernél kisebb rakomány
VVT	vezető vasúti társaság
RISC	a vasúti átjárhatósággal és biztonsággal foglalkozó bizottság
VT	vasúti társaság
FTA	a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai
SZTA	a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai
TCP/IP	átviteli vezérlő protokoll/internet protokoll
ÁME	átjárhatósági műszaki előírás
KÜ	kocsi-üzembentartók

## 1.2. Referenciadokumentumok

2. táblázat

## Referenciadokumentumok

Hivatkozási szám	Hivatkozás a dokumentumra	Cím	Utolsó kiadás
[1]	(EU) 2016/797 irányelv	Az Európai Parlament és a Tanács 2016. május 11-i (EU) 2016/797 irányelve a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.)	2020.5.27.
[2]	454/2011/EU rendelet a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról	A Bizottság 2011. május 5-i 454/2011/EU rendelete a transzeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 123., 2011.5.12., 11. o.)	2019.5.27.
[3]	2012/34/EU irányelv	Az Európai Parlament és a Tanács 2012. november 21-i 2012/34/EU irányelve az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.)	2017.11.14.
[4]	ERA-TD-105	FTA ÁME – D.2. MELLÉKLET: F. FÜGGELÉK – FTA ÁME ADAT- ÉS ÜZENETMODELL	

[5]	62/2006/EK rendelet a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról	A Bizottság 2005. december 23-i 62/2006/EK rendelete a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról (HL L 13., 2006.1.18., 1. o.)	2006.1.18.
[6]	C(2010) 2576 final	A Bizottság 2010. április 29-i határozata az Európai Vasúti Ügynökségnek az átjárhatósági műszaki előírásoknak az Európai Unió teljes vasúti rendszerére történő kiterjesztése céljából való kidolgozására és felülvizsgálatára történő felhatalmazásáról	2010.4.29.
[7]	(EU) 2016/798 irányelv	Az Európai Parlament és a Tanács 2016. május 11-i (EU) 2016/798 irányelve a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.)	2016.5.26.
[8]	(EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló bizottsági határozat	A Bizottság 2017. június 8-i (EU) 2017/1474 felhatalmazáson alapuló határozata az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az átjárhatósági műszaki előírások kidolgozásával, elfogadásával és felülvizsgálatával kapcsolatos konkrét célkitűzések tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 210., 2017.8.15., 5. o.)	2017.8.15.

### 1.3. Műszaki hatály

Ez az átjárhatósági műszaki előírás (a továbbiakban: FTA ÁME) az (EU) 2016/797 irányelv II. mellékletében szereplő felsorolásban található és az említett melléklet 2.6. b) pontjában ismertetett funkcionális területek közül a „telematikai alkalmazások” alrendszer „áru fuvarozási alkalmazások” elemét érinti.

Az FTA ÁME célja, hogy a műszaki keretek megállapításával biztosítsa a hatékony információcserét annak érdekében, hogy a szállítási folyamat gazdaságilag a lehető legéletképesebb legyen. Kiterjed a fuvarozási szolgáltatások alkalmazásaira és a más szállítási módokkal való kapcsolódási pontok kezelésére, vagyis a vonatok egyszerű üzemeltetésén kívül a vasúti társaságok szállítási szolgáltatásait is tárgyalja. A biztonsági szempontokat csak az adatelemek megléte vonatkozásában veszi figyelembe, az értékek nem befolyásolják a vonatok biztonságos üzemét, és az FTA ÁME követelményeinek való megfelelés nem tekinthető a biztonsági követelmények teljesítésének.

Az FTA ÁME arra is hatással van, hogy a felhasználók milyen feltételekkel használhatják a vasúti közlekedést. E tekintetben a „felhasználók” kifejezés nem csak az infrastruktúra kezelőit és a vasúti társaságokat jelenti, hanem más szolgáltatókat, például kocsizemeltetőket, intermodális üzemeltetőket, sőt az ügyfeleket is.

### 1.4. Földrajzi hatály

Ezen ÁME földrajzi hatálya az (EU) 2016/797 irányelv I. mellékletének 1. pontjában meghatározott uniós hálózat.

## 2. AZ ALRENDSZER ÉS A HATÁLY MEGHATÁROZÁSA

### 2.1. Az ÁME hatálya alá tartozó funkció

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszert az (EU) 2016/797 irányelv II. mellékletének 2.6. b) pontja határozza meg.

Ez különösen az alábbiakra terjed ki:

- a fuvarozási szolgáltatások alkalmazásai, egyebek között információs rendszerek (fuvarok és szerelvények valós idejű nyomon követése),
- kocsirendezési és elosztási rendszerek, elosztási rendszerek alatt a vonatok összeállítását értve,

- foglalási rendszerek, ami alatt a menetvonal lefoglalása értendő,
- a más közlekedési formákkal való csatlakozások kezelése és elektronikus kísérőokmányok készítése.

## 2.2. Az ÁME hatályán kívüli funkciók

Az ÁME hatálya nem terjed ki az ügyfelek fizetési és számlázási rendszereire, sem pedig a különböző szolgáltatók, például a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők közötti fizetési és számlázási rendszerekre. Az adatcsere alapjául szolgáló, a 4.2. ponttal (Az alrendszerre vonatkozó funkcionális és műszaki előírások) összhangban lévő rendszerkonstrukció azonban biztosítja a fuvarozási szolgáltatásokból származó fizetés alapjául szolgáló információkat.

A menetrendek hosszú távú tervezése nem tartozik a telematikai alkalmazások ÁME-jének hatálya alá. Ennek ellenére egyes pontokon hivatkozás történik a hosszú távú tervezés eredményére, amennyiben az kapcsolatban van a vonatok üzemeltetéséhez szükséges hatékony információcserével.

## 2.3. Az alrendszer leírásának áttekintése

### 2.3.1. A figyelembe vett folyamatok

Az ügyfél igényeinek figyelembevételkor az egyik szolgáltatás a szállítási út megszervezése és kezelése a vezető vasúti társaság (VVT) és az ügyfél közötti szerződésnek megfelelően.

A VVT az ügyfél egyetlen kapcsolattartási pontja. Ha egynél több vasúti társaság vesz részt a fuvarozási láncban, a VVT a többi vasúti társasággal való koordinációért is felelős. Ezt a szolgáltatást egy másik szállítványozó vagy egy másik jogi személy is átvállalhatja.

Ezen, a vasúti áruszállítási ágazatra vonatkozó ÁME az (EU) 2016/797 irányelvnek megfelelően a PM-ek és a VT-k/VVT-k közötti adatcsere korlátozódik. Ez az ÁME lehetővé teszi, hogy a VVT különösen a következőkről nyújtson tájékoztatást az ügyfélnek:

- a menetvonalra vonatkozó információk,
- a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok a szerződésben megállapított jelentési pontokról, többek között legalább a szerződésben meghatározott szállítás indulási, váltási/átadási és érkezési pontjairól,
- a célállomásra, ezen belül a rendező pályaudvarokra és az intermodális terminálokra való érkezés várható ideje (ETA),
- üzemzavar: a vezető vasúti társaságnak haladéktalanul tájékoztatnia kell az ügyfelet, amint tudomást szerez az üzemzavarról.

Az ezen információk továbbítására szolgáló, a vonatkozó FTA-nak megfelelő üzeneteket a 4. fejezet határozza meg.

A VT-knek/VVT-knek általában legalább az alábbiakra kell képesnek lenniük:

- az ár és a tranzitidők, (adott esetben) a kocsik rendelkezésre állása, a kocsikra/intermodális egységekre vonatkozó információk (hely, állapot és a kocsikra/intermodális egységekre vonatkozó várható érkezési idő [„ETA”]), a szállítmányok üres kocsikba, konténerekbe stb. való rakodásának helye vonatkozásában a szolgáltatások DEFINIÁLÁSA,
- egységes üzleti eljárások és kapcsolódó rendszerek használata révén a meghatározott szolgáltatás megbízható és zökkenőmentes TELJESÍTÉSE. A VT-knek, PM-eknek és más szolgáltatóknak és szereplőknek, például vámhivataloknak képeseknek kell lenniük az elektronikus információcserére,
- a definiáltakhoz képest a teljesített szolgáltatás minőségének MÉRÉSE, pl. a következők tekintetében: a számlázás pontossága az árajánlathoz képest, a tényleges tranzitidők a kötelezettségvállalásokhoz képest, a rendelkezésre bocsátott kocsik a megrendelt kocsikhoz képest, a várható érkezési idők a tényleges érkezési időkhöz képest,
- a kocsik/intermodális egységek és vonatok ütemezésének támogatásához szükséges üzleti folyamatokat, rendszereket és adatcsere-t alkalmazva a vonat- infrastruktúra- és járműpark-kapacitásnak a kihasználtság szempontjából termelékeny módon való ÜZEMELTETÉSE.

Az üres kocsik kezelése különös jelentőséget kap az együttműködésre képes kocsik vizsgálatánál. Elvileg nincs különbség a rakott és az üres kocsik kezelése között. Az üres kocsik szállítása szintén fuvarozási rendelkezésen alapul, minélfogva az ilyen üres kocsik járműpark-üzemeltetője ügyfélnek tekintendő.

### 3. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK

#### 3.1. Megfelelés az alapvető követelményeknek

Az (EU) 2016/797 irányelvvel összhangban az uniós vasúti rendszernek, az alrendszereknek és azok kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeinek meg kell felelniük az említett irányelv III. mellékletének általános feltételeiben megállapított alapvető követelményeknek.

A jelen ÁME hatályán belül a 3. fejezetében felsorolt vonatkozó alapvető követelmények teljesülését az alrendszer esetében a 4. fejezetben (Az alrendszer jellemzése) leírt előírásoknak való megfelelés biztosítja.

#### 3.2. Az alapvető követelményekkel kapcsolatos szempontok

Az alapvető követelmények a következőkre vonatkoznak:

- biztonság,
- megbízhatóság és rendelkezésre állás,
- egészségvédelem,
- környezetvédelem,
- műszaki kompatibilitás,
- akadálymentesség.

Az (EU) 2016/797 irányelv szerint az alapvető követelmények általánosságban alkalmazhatók az egész transzeurópai vasúti rendszerre, vagy konkrétan minden egyes alrendszerre és azok rendszerelemeire.

#### 3.3. Az általános követelményekkel kapcsolatos szempontok

Az általános követelmények a következőképpen alkalmazandók a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre:

##### 3.3.1. Biztonság

Az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében szereplő 1.1.1., 1.1.2., 1.1.3., 1.1.4. és 1.1.5. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

##### 3.3.2. Megbízhatóság és rendelkezésre állás

„A szerelvény mozgásában részt vevő rögzített és mozgó rendszerelemek felügyeletét és karbantartását úgy kell megszervezni, elvégezni és mennyiségileg meghatározni, hogy üzemeltetésük a rendeltetés szerinti feltételek mellett folytathasson.”

Ezt az alapvető követelményt a következő pontok teljesítik:

- 4.2.9. pont: a fő referenciaadatok,
- 4.2.10. pont: különféle referenciafájlok és adatbázisok,
- 4.2.11. pont: hálózat és kommunikáció.

##### 3.3.3. Egészségvédelem

Az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében szereplő 1.3.1. és 1.3.2. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

##### 3.3.4. Környezetvédelem

Az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében szereplő 1.4.1., 1.4.2., 1.4.3., 1.4.4. és 1.4.5. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

### 3.3.5. *Műszaki kompatibilitás*

Az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében szereplő 1.5. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

### 3.3.6. *Akadálymentesség*

Az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletében szereplő 1.6. alapvető követelmény nem vonatkozik a telematikai alkalmazások alrendszerre.

## 4. **AZ ALRENDSZER JELLEMZÉSE**

### 4.1. **Bevezetés**

Az (EU) 2016/797 irányelv tárgyát képező vasúti rendszer, amelynek része a telematikai alkalmazások alrendszer, olyan integrált rendszer, amelynek egységességét igazolni kell. Ezt az egységességet különösen az alrendszer műszaki előírásai, a felsőbb szintű rendszerhez való kapcsolódási pontjai és az üzemeltetési és karbantartási szabályok szempontjából kell ellenőrizni.

Figyelembe véve az összes vonatkozó alapvető követelményt, a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerre az alábbiak jellemzők:

### 4.2. **Az alrendszerre vonatkozó funkcionális és műszaki előírások**

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében az alrendszerre vonatkozó funkcionális és műszaki előírások a következő paraméterekre terjednek ki:

- a fuvarlevél adatai,
- menetvonal-kérelem és menetvonal-kiosztás,
- a vonat előkészítése,
- vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés,
- üzemzavarral kapcsolatos információk,
- a kocsi/intermodális egység várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI),
- a kocsik mozgása,
- minőségjavítást célzó adatcsere,
- a fő referenciaadatok,
- különféle referencifájlok és adatbázisok,
- hálózat és kommunikáció.

A 4. fejezet és alfejezetei rendelkezésein túlmenően a 4.2.2.3. (csak a vonat üzemeltetése vagy annak előkészítése során), a 4.2.4.2., a 4.2.4.3., a 4.2.5.2., a 4.2.6.3. és a 4.2.6.4. pont alapján minden érdekelt fél válthat üzeneteket az ugyanabban a fuvarozási szolgáltatásban részt vevő más érdekelt felekkel, azzal a feltétellel, hogy az érdekelt feleknek azonosíthatóknak kell lenniük. Az ilyen üzenetváltásokért az üzenet feladója díjat számíthat fel.

A VVT a szerződéses megállapodás szerint felel az ügyfelek tájékoztatásáért.

Az adatokra vonatkozó részletes előírásokat a teljes adatkatalógus határozza meg. Az üzenetek és az e katalógusban szereplő adatok kötelező formátumának meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található. Egyéb szabványokat is lehet alkalmazni ugyanebből a célból, amennyiben az érintett felek megállapodást kötöttek e szabványoknak különösen a kombinált/intermodális fuvarozás, illetve a harmadik országokkal határos EU-tagállamok területein való használatáról.

#### Általános megjegyzések az üzenetek felépítéséről

Az üzenetek két adatkészletbe szerveződnek:

- Ellenőrző adatok: a katalógusban szereplő üzenetek kötelező üzenetfejrésze határozza meg őket.
- Információs adatok: a katalógusban szereplő üzenetek kötelező/választható tartalma, illetve adatkészletek kötelező/választható tartalma határozza meg őket.

Ha e rendelet szerint egy üzenet vagy adatelem választható, az érintett felek döntenek a használatáról. Az ilyen üzenetek és adatelemek alkalmazásáról szerződéses megállapodásban kell rendelkezni. Ha a katalógusban egyes választható elemek bizonyos feltételek mellett kötelezőek, ezt a katalógusban meg kell jelölni.

#### 4.2.1. A fuvarlevél adatai

##### 4.2.1.1. Vevői fuvarlevél

A fuvarlevelet az ügyfélnek kell megküldenie a VVT számára. Tartalmaznia kell a küldemény feladótól a címzethez való továbbításához szükséges minden információt a Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Egyezményre vonatkozó Egységes Szabályok (CIM) és a nemzetközi vasúti forgalomban engedélyezett járművekre vonatkozó szerződésekre vonatkozó egységes szabályok (CUV) szerint. A VVT-nek további információkkal kell kiegészítenie azt. A fuvarlevél adatai részalmazának, ezen belül a kiegészítő adatoknak a leírása az e rendelet I. függelékének táblázatában felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: A. függelék (Kocsi/intermodális rakodási egység útvonaltervezése)” és „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék (FTA ÁME Adat- és üzenetmodell)” [4] című dokumentumokban található.

Nyílt hozzáférés esetén az ügyféllel szerződést kötő VVT rendelkezik az összes információval a rendelkezésre álló adatok kiegészítése után. Nincs szükség üzenetváltásra a többi VT-vel. Ezek az adatok képezik a rövid határidejű menetvonal-kérelmek alapját is, ha arra szükség van a fuvarlevél teljesítéséhez.

A következő üzenetek a nem nyílt hozzáférés esetén érvényesek. Az ilyen üzenetek tartalma képezheti a rövid határidejű menetvonal-kérelmek alapját is, ha arra szükség van a fuvarlevél teljesítéséhez.

##### 4.2.1.2. Fuvarozási rendelkezések

A fuvarozási rendelés elsősorban a fuvarlevél adatainak részalmazza. Ezt a VVT-knek továbbítaniuk kell a fuvarozási láncban részt vevő VT-k számára. A fuvarozási rendelésnek tartalmaznia kell az ahhoz szükséges információkat, hogy a VT elvégezze a feladatkörébe tartozó fuvarozást a következő VT-nek való átadásig.

A fuvarozási rendelés kötelező adatstruktúrájának és ezen üzenet részletes formátumának meghatározása a „Consignment Order Message” alatt, az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

Az ilyen fuvarozási rendelkezések fő tartalma:

- a feladó és a címzett adatai,
- az útvonal adatai,
- a küldemény azonosítása,
- a kocsi azonosítása,
- hely- és időadatok.

#### 4.2.2. Menetvonal-kérelmek és menetvonal-kiosztás

##### 4.2.2.1. Előzetes megjegyzések

A menetvonal meghatározza a vonat útvonalával kapcsolatban tárolandó kért, elfogadott és tényleges adatokat és a vonat jellemzőit az adott menetvonal minden szegmensére vonatkozóan. Az alábbi leírás azokat az adatokat mutatja be, amelyeknek elérhetőnek kell lenniük a pályahálózat-működtető és/vagy az elosztó szerv (ESZ) számára. Változás esetén az információt aktualizálni kell. Az éves menetvonalra vonatkozó információknak tehát lehetővé kell tenniük az adatok visszakeresését a rövid távú módosítások érdekében. A VVT-nek különösen az ügyfelet kell tájékoztatnia, ha az érintett.

#### **Rövid határidejű menetvonal-kérelmek**

A vonat haladása közbeni kivételek vagy a rövid határidejű fuvarozási kérelmek miatt a vasúti társaságok vagy egy kérelmező eseti menetvonalat kell, hogy kaphassanak a hálózaton.

A felelős kérelmezőként eljáró VT-nek/kérelmezőnek meg kell adnia a pályahálózat-működtetőnek minden szükséges adatot arról, hogy a vonatnak mikor és hol kell közlekednie, továbbá a fizikai jellemzőkről, amennyiben azok kihatnak az infrastruktúrára. Ezek a követelmények az összes rövid határidejű menetvonal-kérelmekre és kapcsolódó üzenetre vonatkoznak. E célból európai szinten nincs meghatározva minimális időkeret. A vasúthálózat-használati feltételekben megállapítható minimális időkeret.

A rövid határidejű menetvonal-kérelmek nem foglalkoznak forgalomirányítási kérdésekkel. A rövid távú menetvonal és a forgalomirányítási útvonal változásai közötti időkorlátot helyi megállapodás határozza meg; az időkorlát a vasúthálózat-használati feltételekben is feltüntethető.

A menetvonal-kérelmek és menetvonal-kiosztás folyamata során a VT/kérelmező/PM felelősségi körére vonatkozó követelmények nem képezik e rendelet részét. Az erre vonatkozó információkat az (EU) 2019/773 bizottsági végrehajtási rendelet<sup>(1)</sup> (a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME-ről szóló rendelet) tartalmazza.

#### 4.2.2.2. „Menetvonal-kérelmek” üzenet

A „Menetvonal-kérelmek” üzenetet a felelős kérelmezőként eljáró VT/kérelmező küldi a pályahálózat-működtetőnek (PM)/elosztó szervnek (ESZ), hogy menetvonalat kérjen.

A „Menetvonal-kérelmek” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.2.3. „Menetvonal részletei” üzenet

A „Menetvonal részletei” üzenetet a tervező PM-ként eljáró PM/ESZ küldi a menetvonalat kérő VT-nek/kérelmezőnek ez utóbbi menetvonal-kérelmére válaszul.

A „Menetvonal részletei” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.2.4. „Menetvonal megerősítve” üzenet

A „Menetvonal megerősítve” üzenetet a felelős kérelmezőként eljáró VT/kérelmező küldi, hogy visszaigazolja a PM/ESZ által javasolt menetvonalat.

A „Menetvonal megerősítve” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.2.5. „Menetvonal részletei elutasítva” üzenet

A menetvonalat kérő, felelős kérelmezőként eljáró VT/kérelmező a „Menetvonal részletei elutasítva” üzenet küldésével utasítja vissza az adott PM/ESZ által javasolt menetvonal részleteit.

A „Menetvonal részletei elutasítva” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.2.6. „Menetvonal törölve” üzenet

A felelős kérelmezőként (a tervezési szakaszban) vagy felelős VT-ként (az üzemeltetési szakaszban) eljáró VT/kérelmező oly módon törli a megerősített menetvonal egészét vagy egy részét, hogy az adott PM-nek/ESZ-nek „Menetvonal törölve” üzenetet küld.

A „Menetvonal törölve” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

<sup>(1)</sup> A Bizottság (EU) 2019/773 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139I., 2019.5.27., 5. o.).

#### 4.2.2.7. „Menetvonal nem elérhető” üzenet

A tervező PM-ként (a tervezési szakaszban) vagy felelős PM-ként (az üzemeltetési szakaszban) eljáró PM/ESZ a „Menetvonal nem elérhető” üzenetet küldi a szerződéssel rendelkező VT-nek/kérelmezőnek, amennyiben a VT/kérelmező által megerősített menetvonal már nem elérhető.

Amint tudomást szerez róla, a PM-nek a lehető leghamarabb tájékoztatnia kell a VT-t arról, hogy egy menetvonal már nem elérhető. A „Menetvonal nem elérhető” üzenet bármikor elküldhető a menetvonal lekötésének pillanata és a vonat indulása között. Ezen üzenet oka lehet például a menetvonal megszakadása.

A „Menetvonal nem elérhető” üzenet azt jelenti, hogy a menetvonal vagy annak egy része nem használható és már nem létezik.

Ha rendelkezésre áll alternatív menetvonal, a PM-nek az üzenettel egyidejűleg, vagy amint az alternatív menetvonal ismertté válik, alternatív javaslatot kell küldenie a VT külön kérése nélkül. Ez a szóban forgó „Menetvonal nem elérhető” üzenethez kapcsolódó „Menetvonal részletei” üzenettel tehető meg. Ha alternatív javaslat nem lehetséges, a PM-nek haladéktalanul tájékoztatnia kell a VT-t.

A „Menetvonal nem elérhető” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.2.8. „Átvétel megerősítése” üzenet

Az üzenet címzettje az „Átvétel megerősítése” üzenetet küldi a szóban forgó üzenet küldője számára annak elismeréseként, hogy az üzenet megérkezett a rendszerébe.

Az „Átvétel megerősítése” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

### 4.2.3. A vonat előkészítése

#### 4.2.3.1. Általános megjegyzések

Ez az alapvető paraméter azokat az üzeneteket határozza meg, amelyeket a vonat előkészítési fázisa közben a vonat indulásáig kell váltani.

A vonat előkészítése magában foglalja a vonat és az útvonal összeegyeztethetőségének ellenőrzését. Ezt az ellenőrzést a VT végzi az érintett pályahálózat-működtetők által az infrastruktúra leírásáról és az infrastruktúra-korlátozásokról szolgáltatott információk alapján.

Ha a vonatot a következő VT egészében átveszi, a felelős VT elküldi a vonat-összeállítást a következő felelős VT-nek. A szerződéses megállapodások szerint a felelős VT-nek ezt az üzenetet a PM-(ek)nek is el kell küldenie. Ez akkor is érvényes, ha a menetvonalat egy másik felelős kérelmező foglalta le, amely a felelős VT-t bízta meg a vonat közlekedtetésével. Ezenfelül továbbra is a felelős VT a PM-mel folytatott üzenetváltás partnere, ha a vonat közlekedtetését egy másik VT-nek szervezi ki.

Ha a vonat-összeállítás valamely helyen megváltozik, ezt az üzenetet újból továbbítani kell a felelős VT által aktualizált információval.

#### 4.2.3.2. „Vonat-összeállítás” üzenet

A vonat-összeállítást meghatározó „Vonat-összeállítás” üzenetet a felelős VT-nek kell elküldenie a fuvarozási szolgáltatásban részt vevő következő felelős VT, valamint a VVT számára. A vasúthálózat-használati feltételek szerint a felelős VT-nek a „Vonat-összeállítás” üzenetet a PM-(ek)nek is el kell küldenie.

A „Vonat-összeállítás” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

A VT és a PM közötti, a vonat összetételére vonatkozó üzenetváltáshoz biztosítandó elemek minimumát az (EU) 2019/773 végrehajtási rendelet (a forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME-ről szóló rendelet) 4.2.2.7.2. pontja határozza meg.

#### 4.2.3.3. „Vonat kész” üzenet

A felelős VT minden alkalommal „Vonat kész” üzenetet küld a pályahálózat-működtetőnek, amikor a vonat az előkészítés után készen áll az indulásra, hacsak a nemzeti jogszabályok szerint a pályahálózat-működtető nem fogadja el a menetrendet „Vonat kész” üzenetként.

Kombinált fuvarozás esetén a terminálüzemeltető minden alkalommal „Vonat kész” üzenetet küld a VT-nek, amikor a vonat készen áll az indulásra. A PM belépési pontjához vontatást biztosító VT „Vonat kész” üzenetet küld a PM hálózatán a vasúti járatot működtető VT-nek.

A „Vonat kész” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.4. Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés

##### 4.2.4.1. Általános megjegyzések

Ez az alapvető paraméter a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és előjelentés követelményeit határozza meg. Előírja, hogy a pályahálózat-működtető és a vasúti társaság milyen párbeszédet folytasson a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok és előjelentések cseréje érdekében.

Ez az alapvető paraméter azt határozza meg, hogy a pályahálózat-működtetőnek hogyan kell elküldenie a vonatközlekedéssel kapcsolatos adatokat a vonat működtetéséért felelős következő vasúti társaságnak és pályahálózat-működtetőnek a megfelelő időben.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok tájékoztatnak a vonat aktuális állapotáról a szerződésben meghatározott jelentési pontokon.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés tájékoztat a szerződésben meghatározott előjelentési pontokra vonatkozó várható érkezési időről. Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi el a vonatközlekedésért felelős vasúti társaságnak és a szomszédos pályahálózat-működtetőnek.

A jelentési pontokat a vonat útvonalán szerződéses megállapodások határozzák meg.

Ez a VT-k és PM-ek közötti információcsere mindig a felelős PM és azon felelős VT között zajlik, amely a vonat közlekedtetéséért felelős. Ez akkor is érvényes, ha a menetvonalat egy másik felelős kérelmező foglalta le, amely a felelős VT-t bízta meg a vonat közlekedtetésével. Ezenfelül továbbra is a felelős VT a PM-mel folytatott üzenetváltás partnere, ha a vonat közlekedtetését egy másik VT-nek szervezi ki.

A VVT a szerződéses megállapodás értelmében vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentést és adatokat biztosít az ügyfélnek. A felek a szerződésben kölcsönösen megállapodnak a jelentési pontokról.

##### 4.2.4.2. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet

Ezt az üzenetet a PM-nek kell küldenie a vonatot üzemeltető VT számára az átadási, váltási pontok és a vonat célállomása tekintetében a 4.2.4.1. pontban leírtak szerint.

Szerződéses megállapodás szerinti kombinált fuvarozás esetén a VVT/felelős VT gondoskodik arról, hogy a terminálüzemeltető megkapja a „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenetet.

Emellett a VT/PM szerződések értelmében az üzenetet a PM-nek egyéb jelentési pontokra vonatkozóan is el kell küldenie a VT számára.

A vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentést a vonat indulása előtt is el lehet küldeni. A két jelentési pont között előforduló késésre vonatkozó küszöbértéket szerződésben határozza meg a vasúti társaság és a pályahálózat-működtető, amelynek az első vagy az új előjelentést kell küldeni. Amennyiben a késés időtartama nem ismert, a pályahálózat-működtetőnek üzemzavarral kapcsolatos üzenetet kell küldenie (lásd a 4.2.5. pontot: Üzemzavarral kapcsolatos információk).

A „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet megadja a megegyezés szerinti előjelentési pontokra vonatkozó előjelentési időt.

Ezt az üzenetet a pályahálózat-működtető küldi a vonatközlekedésért felelős, következő szomszédos pályahálózat-működtetőnek.

A „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.4.3. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenet és „Vonat késésének oka” üzenet

A „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenetet a PM-nek kell elküldenie a felelős VT számára a következő időpontokban:

- az indulási pontról való elindulás, a célállomásra való megérkezés,
- érkezés az átadási, váltási és a szerződésben egyeztetett jelentési (pl. kezelési) pontokra és indulás onnan.

Amint ismert a késés oka (az első feltételezés), illetve ha a késés okát pontosítják, azt a PM egy külön „Vonat késésének oka” üzenetben megküldi a felelős VT számára.

A „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenet és a „Vonat késésének oka” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.5. Üzemzavarral kapcsolatos információk

##### 4.2.5.1. Általános megjegyzések

Ez az alapvető paraméter határozza meg az üzemzavarral kapcsolatos információk kezelésének módját a vasúti társaság és a pályahálózat-működtető között.

Amikor a VT üzemzavarról szerez tudomást olyan vonat közlekedtetése közben, amelyért felelős, azonnal tájékoztatnia kell az érintett PM-et (ezt a VT szóban is megteheti). Ha a vonatközlekedés megszakad, a pályahálózat-működtető „Vonatközlekedés megszakadt” üzenetet küld a vonat közlekedtetésében részt vevő szerződött VT-nek és a következő szomszédos PM-nek.

Amennyiben a késés időtartama ismert, akkor a pályahálózat-működtető ehelyett a vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentési üzenetet küld.

##### 4.2.5.2. „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet

Ha a vonatközlekedés megszakad, a PM ezt az üzenetet küldi a vonatközlekedésért felelős, következő szomszédos PM-nek és a felelős VT-nek.

Szerződéses megállapodás szerinti kombinált fuvarozás esetén a VVT/VT gondoskodik arról, hogy a terminálüzemeltető megkapja a „Vonatközlekedés megszakadt” üzenetet.

A „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.6. A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI)

##### 4.2.6.1. Előzetes megjegyzések

A 4.2.2. pont (Menetvonal-kérelem) elsősorban a VT és a PM közötti kommunikációt ismertette. Ez az információcseré nem terjed ki a kocsik és intermodális egységek egyedi nyomon követésére. Ez a VT/VVT szintjén valósul meg a vonattal kapcsolatos üzenetek alapján, és a következő, a 4.2.6. ponttól (A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI)) a 4.2.7. pontig (A kocsik mozgása) terjedő rész írja le.

A kocsival és az intermodális egységgel kapcsolatos információcserét és aktualizálást alapvetően az „útvonaltervek” és a „kocsimozgások” tárolása támogatja (4.2.10.2. pont: Egyéb adatbázisok).

Az ügyfelek számára a legfontosabb információ mindig a küldemény várható érkezési ideje (ETA) és a várható vonatérkezési idő (TETA). A kocsik várható érkezési és váltási ideje a VVT és a VT közötti kommunikációban is alapinformáció. Ez az információ a VVT fő eszköze a küldemény fizikai szállításának nyomon követésére és annak az ügyféllel szemben vállalt kötelezettséggel való összevetésére.

A vonattal kapcsolatos üzenetekben előre jelzett idők mind a vonat meghatározott ponthoz történő megérkezésével kapcsolatosak, ami lehet átadási pont, váltási pont, a vonat célállomása vagy más jelentési pont. Ezek mind várható vonatérkezési idők.

A VVT szerződéses megállapodás alapján adja meg az ügyfélnek küldeményekre lebontva a várható érkezési időt (ETA) és a várható váltási időt (ETI), továbbá vonatokra lebontva a várható vonatérkezési időt (TETA). A felek a szerződésben kölcsönösen megállapodnak a részletesség mértékéről.

Kombinált fuvarozás esetén a rakodási egységek (pl. konténerek, csereszekrények, félpótkocsik) azonosítóit tartalmazó adatüzenetek BIC- vagy ILU-kódot alkalmaznak az ISO 6346, illetve az EN 13044 szerint.

#### 4.2.6.2. A várható váltási idő (ETI)/várható érkezési idő (ETA) kiszámítása

A várható váltási idő (ETI)/várható érkezési idő (ETA) kiszámítása a felelős pályahálózat-működtetőtől kapott információ alapján történik; a felelős pályahálózat-működtető a „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenetben megküldi, hogy a vonat várhatóan mikor érkezik a meghatározott jelentési pontokhoz (azt mindenképpen, hogy mikor érkezik az átadási, váltási és érkezési pontokhoz, ezen belül az intermodális terminálokhoz) a vonat egyeztetett menetvonalán, pl. két PM közötti átadási ponthoz (ebben az esetben a várható vonatérkezési idő a várható átadási idővel (ETH) egyenlő).

Az egyeztetett menetvonal váltási pontjaira vagy egyéb meghatározott jelentési pontjaira vonatkozóan a VT-nek ki kell számítania a fuvarozási láncban utána következő VT számára a kocsik és/vagy intermodális egységek várható váltási idejét.

*Megjegyzés a kombinált fuvarozással kapcsolatban:* A kocsin lévő intermodális egységek esetében a kocsi és az intermodális egységek várható váltási ideje megegyezik. Az intermodális egységek várható érkezési idejével kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a VT nincs abban a helyzetben, hogy a PM közhálózatán túlmenően kiszámítsa a várható érkezési időt (ETA) vagy a várható vonatérkezési időt (TETA). A VT ezért csak azzal a terminálban üzemelő VT-vel kapcsolatos várható váltási időket (ETI) tudja megadni, amely az érkezési terminál üzemeltetőjének rendelkezésére bocsátja a várható érkezési időt (ETA) vagy a várható vonatérkezési időt (TETA). E várható érkezési idő (ETA) és várható vonatérkezési idő (TETA) alapján a terminálüzemeltető megadja a várható átvételi időt (ETP) a kombinált fuvarozással foglalkozó szállítónak (pl. szállítmányozók, logisztikai szolgáltatók), amely ezt az ETP-t továbbítja a végső ügyfélnek.

A VVT feladata összevetni a várható érkezési időt (ETA) és a várható vonatérkezési időt (TETA) az ügyféllel szemben vállalt kötelezettséggel.

A várható érkezési idő (ETA), a várható vonatérkezési idő (TETA) és az ügyféllel szemben vállalt kötelezettség közötti eltéréseket a szerződéssel összhangban kell kezelni, és ez a VVT általi riasztáskezelési eljáráshoz vezethet. A folyamat eredményével kapcsolatos információ továbbítása a „Riasztás” üzenetben történik.

A riasztáskezelési folyamat alapjaként a VVT-nek vonatonként vagy kocsinként le kell tudnia kérdezni az eltéréseket. A VVT általi lekérdezésnek és a VT válaszának meghatározása az alábbiakban található.

#### 4.2.6.3. „Kocsi várható váltási/érkezési ideje” üzenet

Ez az üzenet arra szolgál, hogy a felelős VT megküldje a várható váltási időt (ETI) vagy az aktualizált várható váltási időt a szállítási láncban utána következőnek.

A kocsik szállítási láncában az összes felelős VT megküldi a várható váltási időt (ETI)/várható érkezési időt (ETA) vagy az aktualizált várható váltási időt (ETI)/várható érkezési időt (ETA) a VVT-nek. A szerződéses megállapodás szerint a VVT a kapott várható váltási idők (ETI) alapján kiszámítja, majd ügyfele és a terminálüzemeltető rendelkezésére bocsátja a pontos várható érkezési időt (ETA) vagy várható vonatérkezési időt (TETA).

A „Kocsi várható váltási/érkezési ideje” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.6.4. „Riasztás” üzenet

A várható érkezési idő (ETA) és az ügyféllel szemben vállalt kötelezettség összevetése alapján a VVT „Riasztás” üzenetet küldhet a résztvevő VT-knek. A „Riasztás” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

*Megjegyzés:* Nyílt hozzáférés esetén a várható váltási és érkezési idő számítása a VT belső folyamata. Ebben az esetben a VT maga a VVT.

#### 4.2.7. A kocsik mozgása

##### 4.2.7.1. Előzetes megjegyzések

A kocsi mozgásával kapcsolatos jelentéshez az ilyen üzenetekben szereplő adatokat tárolni kell és elektronikusan elérhetővé kell tenni. Ezeket a szerződésben előírt üzenetekben is közölni kell a jogosult felekkel.

- Kocsikijelentési közlemény
- Kocsiindulási közlemény
- A kocsi megérkezése a rendező pályaudvarra
- A kocsi indulása a rendező pályaudvarról
- Kocsira vonatkozó kivétel üzenet
- A kocsi érkezéséről szóló közlemény
- Kocsiátadási közlemény

A VVT-nek a szerződéses megállapodás értelmében az alábbiakban leírt üzenetekben meg kell adnia a kocsimozgásokkal kapcsolatos információkat az ügyfélnek.

##### 4.2.7.2. „Kocsikijelentési közlemény” üzenet

Nem feltétlenül a VVT az első VT a szállítási láncban. Ebben az esetben a VVT-nek közölnie kell a kocsiórt felelős VT-vel, hogy a kocsi kihúzásra készen áll a rakodó helyen (indulási hely a VVT kötelezettségvállalása szerint) egy adott kijelentési időben (az indulás dátuma és időpontja).

Ezek az események a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolhatók. A „Kocsikijelentési közlemény” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

##### 4.2.7.3. „Kocsiindulási közlemény” üzenet

A VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t a kocsi indulási helyről való kihúzásának tényleges dátumáról és időpontjáról.

Ezek az események a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolhatók. Ezzel az üzenetváltással a kocsi felelőssége az ügyfélről a VT-re száll. A „Kocsiindulási közlemény” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

##### 4.2.7.4. A „Kocsi megérkezése a rendező pályaudvarra” üzenet

A VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t, hogy a kocsi megérkezett a VT rendező pályaudvarára. Ez az üzenet a 4.2.4. pontban (Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés) szereplő „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenetre alapozható. Ez az esemény a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolható. A „Kocsi megérkezése a rendező pályaudvarra” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.7.5. „Kocsi rendező pályaudvarról való indulása” üzenet

A VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t, hogy a kocsi elindult a VT rendező pályaudvaráról. Ez az üzenet a 4.2.4. pontban (Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés) szereplő „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenetre alapozható. Ez az esemény a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolható. A „Kocsi rendező pályaudvarról való indulása” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.7.6. „Kocsira vonatkozó kivétel” üzenet

A VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t, ha olyan váratlan dolog történik a kocsival, amely hatással lehet a várható váltási időre (ETI)/várható érkezési időre (ETA), vagy további intézkedést igényel. A legtöbb esetben ez az üzenet az ETI/ETA újbóli kiszámítását teszi szükségessé. Ha a VVT új ETI/ETA kiszámítása mellett dönt, „ETI/ETA szükséges” megjelöléssel válaszüzenetet küld az üzenetet küldő VT-nek (üzenet: „Kocsira vonatkozó kivétel” üzenet, Új várható váltási/érkezési idő kérelem). Az új ETI/ETA kiszámítása során a 4.2.6. pontban (A szállítmány várható érkezési ideje (ETA)/várható váltási ideje (ETI)) leírt eljárást kell követni.

Ezek az információk a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolhatók. A „Kocsira vonatkozó kivétel” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.7.7. „Kocsiérkezési közlemény” üzenet

A kocsi vagy az intermodális egység szállítási láncában az utolsó VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t, hogy a kocsi megérkezett a VT rendező pályaudvarára. A „Kocsiérkezési közlemény” üzenet kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.7.8. „Kocsiátadási közlemény” üzenet

A kocsi szállítási láncában utolsó VT-nek tájékoztatnia kell a VVT-t arról, hogy a kocsit a kirakás helyére állították.

*Megjegyzés:* Nyílt hozzáférés esetén a leírt kocsimozgás a VT (VVT) belső folyamata. Ennek ellenére minden számítást és adattárolást a VVT által az ügyféllel kötött szerződés és a vele szemben vállalt kötelezettség szerint kell végrehajtania.

Ezen üzenetek esetében a folyamatábra az 1. és 2. kocsi esetében várható váltási idő számításának 1. példáján alapul (lásd a 4.2.6.2. pontot: A várható váltási idő (ETI)/várható érkezési idő (ETA) kiszámítása), és integrálva van az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – A.5. melléklet: Az FTA ÁME üzeneteinek szemléltető és folyamatábrái” című dokumentum 6. pontjában lévő váltási jelentés diagramjába.

#### 4.2.8. *Minőségjavítást célzó adatsere*

Ahhoz, hogy versenyképes legyen, az európai vasúti ágazatnak jobb minőségű szolgáltatást kell nyújtania ügyfeleinek (lásd még az (EU) 2016/797 irányelv III. mellékletének 2.7.1. pontját). A mérési folyamat a minőség javítása érdekében az út lezajlása után végzett alapvető folyamat. Az ügyfélnek nyújtott szolgáltatás minőségének mérése mellett a VVT-k, a VT-k és a PM-ek kötelesek mérni az ügyfélnek szállított terméket együttesen alkotó szolgáltatási elemek minőségét. A folyamat során a PM-ek és a VT-k (különösen ha a VVT szerepét is betöltik) kiválasztanak egy egyedi minőségi paramétert, útvonalat vagy helyet és egy mérési időszakot, amelynek során a tényleges eredményeket összehasonlítják az előre meghatározott és szokás szerint szerződésben rögzített kritériumokkal. A mérési folyamat eredményeinek egyértelműen meg kell mutatniuk, hogy milyen szinten sikerült elérni a szerződő felek között egyeztetett célkitűzést.

#### 4.2.9. *A fő referenciaadatok*

##### 4.2.9.1. Előszó

A kocsi-üzembentartó a vonat előkészítésének és a kocsi üzemeltetésének támogatása érdekében a járműreferencia-adatbázisban elérhetővé teszi a járműadatokat.

#### 4.2.9.2. A járműreferencia-adatbázisok

A jármű üzemben tartója felelős a járműadatoknak a járműreferencia-adatbázisban való rögzítéséért.

Az egyes járműreferencia-adatbázisokban tárolandó információkat az I. függelékben említett C. függelék írja le részletesen.

Az egyes műveletek esetében továbbított adatmennyiség minimumra csökkentése érdekében a járműreferencia-adatbázisoknak könnyű hozzáférést kell biztosítaniuk a járműreferencia-adatokhoz. Az adatbázisok tartalmának kiváltságoktól függő strukturált hozzáférési jogok alapján az összes szolgáltató (különösen a PM-ek és a VT-k) számára elérhetőnek kell lennie.

A járműreferencia-adatbázisok tételei az alábbiak szerint csoportosíthatók:

- tanúsítással és bejegyzéssel összefüggő adminisztratív adatok. Ezenfelül a 445/2011/EU bizottsági rendelet <sup>(\*)</sup> 5. cikke szerint a kocsik-üzembentartók az ECM tanúsítási azonosító számát is tárolják.
- tervezési adatok, amelyek kiterjednek a járművek minden (fizikai) alkotóelemére, és magukban foglalják különösen a VT-k által a vonat tervezéséhez és üzemeltetéséhez kért információkat.

Az üzemben tartó köteles biztosítani ezen adatok elérhetőségét és azt, hogy megtörtént a mögöttes folyamatok elvégzése.

A járműreferencia-adatbázis kötelezően követendő szerkezetének és elemeinek meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

#### 4.2.10. Különböző referenciáfájlok és adatbázisok

##### 4.2.10.1. Referenciáfájlok

Ahhoz, hogy a tehervonatok közlekedhessenek az európai hálózatban, a következő referenciáfájloknak kell elérhetőnek és minden szolgáltató (PM, VT, logisztikai szolgáltató és járműpark-üzemeltető) számára hozzáférhetőnek lenniük. Az adatoknak mindig a tényleges állapotot kell tükrözniük. Amennyiben a referenciáfájl a személyszállítási szolgáltatások tematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-vel együttesen használják, a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében a referenciáfájl kialakításának és módosításainak a lehető legközelebb kell állnia a személyszállítási szolgáltatások tematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-hez.

Az Európai Unió Vasúti Ügynöksége központilag tárolja és megőrzi a következő referenciaadatokra vonatkozó egyedi kódokat:

- kódolási referenciáfájl az összes PM-re, VT-re és szolgáltatóra vonatkozóan,
- kódolási referenciáfájl az (elsődleges és alárendelt) helyekre vonatkozóan.

Az Ügynökség biztonsági másolatot készít az elsődleges helynévkódok és vállalatok referenciáfájljáról. Ezen adatokat egyéni kérésre és a szellemi tulajdonhoz fűződő jogok sérelme nélkül nyilvános konzultáció céljából hozzáférhetővé kell tenni.

Az egyéb kódlisták meghatározása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME Adat- és üzenetmodell” című dokumentumban található.

##### 4.2.10.2. A kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisa (választható)

Ahhoz, hogy nyomon lehessen követni a vonatok és a kocsik mozgását, telepíteni lehet a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisát, amelyet minden lényeges eseménynél valós időben aktualizálnak. Az olyan engedélyezett szervezetek, mint az üzemben tartók és a járműpark-üzemeltetők, kétoldalú megállapodások alapján hozzáféréssel rendelkezhetnek a feladataik ellátása szempontjából lényeges adatokhoz.

Együttműködési módban a VVT és a VT-k közötti kommunikáció a kocsik és/vagy az intermodális egységek számára épül. Ezért a PM-ekkel vonatszinten kommunikáló VT-nek a kocsik és az intermodális egységek szintjére kell lebontania ezeket az információkat. Ezek a kocsikkal és intermodális egységekkel kapcsolatos információk a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában tárolhatók. A vonat mozgásával kapcsolatos információk az ügyfél tájékoztatása érdekében új tételeket/frissítéseket eredményeznek a kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában. Az adatbázisban a kocsik és intermodális egységek mozgásával kapcsolatos részt a legkésőbb akkor kell beállítani, amikor az ügyféltől beérkeznek a kocsik és

<sup>(\*)</sup> A Bizottság 445/2011/EU rendelete (2011. május 10.) a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszeréről és a 653/2007/EK rendelet módosításáról (HL L 122., 2011.5.11., 22. o.).

intermodális egységek kijelentési idői. A kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisában a tényleges szállítási úttal kapcsolatban a kijelentési idő a kocsik első mozgással kapcsolatos bejegyzése. A kocsi mozgásával kapcsolatos üzenetek meghatározása a 4.2.7. pontban (A kocsik mozgása) található. Ez az adatbázis elérhető a közös interfészen keresztül (4.2.11.1. pont: Általános architektúra és 4.2.11.6. pont: Közös interfész).

A kocsik és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisa a kocsik nyomon követésére, és így az érintett VT-k és a VVT közötti kommunikációra is szolgál. Ez az adatbázis a kocsik és az intermodális egységek mozgását mutatja az indulástól az ügyfélnek a rakodóhelyen való végső átadásig, a különböző helyekkel kapcsolatos ETI-kkel és tényleges időekkel a végső átadási idő ETA-jáig. Az adatbázis a járművek különböző állapotait is mutatja, például:

- **Állapot: a járművek berakodása**

Ezt az állapotot kötelező megadni a VT és a PM-ek közötti és a szállítási út lebonyolításában részt vevő más vasúti társaságoknak szóló információcserében.

- **Állapot: rakott kocsi úton**

Ezt az állapotot kötelező megadni a PM és a VT közötti, valamint a más pályahálózat-működtetőknél és a szállítási út lebonyolításában részt vevő más vasúti társaságoknak szóló információcserében.

- **Állapot: üres kocsi úton**

Ezt az állapotot kötelező megadni a PM és a VT közötti, valamint a más pályahálózat-működtetőknél és a szállítási út lebonyolításában részt vevő más vasúti társaságoknak szóló információcserében.

- **Állapot: a járművek kirakása**

Ezt az állapotot kötelező megadni a célállomás szerinti VT és a szállítás VVT-je közötti információcserében.

- **Állapot: üres kocsi járműpark-kezelési ellenőrzés alatt**

Ez az állapot kötelező a meghatározott jellemzőkkel rendelkező járművek elérhetőségével kapcsolatos információ megszerzéséhez.

#### 4.2.10.3. Az adatbázisokra vonatkozó további követelmények

Minden rendszert (adatbázist) egyértelműen meg kell határozni, adataik következetességét pedig az adatok hozzáférhetőségére és elérhetőségére vonatkozó szabályok révén kell biztosítani.

#### 4.2.11. Hálózat és kommunikáció

##### 4.2.11.1. Általános architektúra

Az informatikai architektúra célja a biztonságos és megbízható környezetben történő információcsere az egységes európai vasúti térség összes vasúti szereplője között.

Ez az alrendszer idővel növekedésnek indul, és interakcióba lép a vasúti átjárhatóságot célzó nagy és összetett, több száz szereplős (VT-k, PM-ek stb.) közösségekkel, amelyek versenyeznek és/vagy együttműködnek a piaci igények kiszolgálása érdekében.

Az ilyen vasúti átjárhatósági közösségeket támogató hálózati és kommunikációs infrastruktúra alapja egy olyan közös információcsere-architektúra, amelyet az abban részt vevők mindannyian ismernek és elfogadnak.

A javasolt információcsere-architektúra:

- kialakításánál fogva össze tudja egyeztetni a heterogén információs modelleket oly módon, hogy szemantikailag átalakítja a rendszerek között kicserélt adatokat, és összeegyezteti az üzleti folyamatok és az alkalmazási szintű protokollok közötti különbségeket,
- minimális hatással van az egyes szereplők által megvalósított meglévő informatikai architektúrákra,
- megőrzi a már meglévő informatikai beruházásokat.

Az információcsere-architektúra alapját az informatikai ágazat mindenkor általános szabványai képezik, amelyek az azonosított kockázatoknak megfelelően biztosítják a kiberbiztonság megfelelő szintjét. Az összes szereplő közötti interakciónak egy sor központosított szolgáltatás nyújtásával garantálnia kell a vasúti átjárhatóság átfogó integritását és egységességét.

Az architektúra-koncepció végrehajtása, pl. a szereplők közötti egyenrangú (peer-to-peer) kommunikáció a közös interfészre vonatkozó műszaki szabványokon alapul, amelyek leírása az I. függelékben felsorolt, „D.2. melléklet: E. függelék – Közös interfész” című ERA-TD-104 hivatkozású műszaki dokumentációban található.

Az általános architektúra képi ábrázolása az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – A.5. melléklet: Az FTA ÁME üzeneteinek szemléltető és folyamatábrái” című dokumentum 1.5. pontjában található.

#### 4.2.11.2. Hálózat és biztonság

A hálózat ebben az esetben a kommunikáció módját és filozófiáját jelenti, nem pedig egy fizikai hálózatot.

A hálózat biztosítja a megfelelő szintű kiberbiztonságot.

A vasúti átjárhatóság alapja a közös információcsere-architektúra, amelyet minden résztvevő ismer és elfogad, és így a korlátok csökkentésével ösztönzi az új belépőket, különösen az ügyfeleket.

A biztonsági koncepció két egyenrangú szereplő között a kommunikációs protokollkészlet különböző rétegein is megvalósítható.

Nagy fokú biztonság eléréséhez minden üzenetnek önállóan kell lennie, ami azt jelenti, hogy az üzenetben lévő információ titkosítva van, és a címzett ellenőrizni tudja az üzenet hitelességét. Ez titkosítással és az e-mail-titkosításhoz hasonló aláírási rendszerrel érhető el.

#### 4.2.11.3. Titkosítás

Az adatok átviteléhez és tárolásához az üzletviteli előírásoktól függően aszimmetrikus vagy szimmetrikus titkosítást lehet alkalmazni. Ebből a célból nyilvános kulcsú infrastruktúrát (PKI) kell alkalmazni.

A titkosítás a közös interfészre vonatkozó műszaki szabványokon alapul, amelyek leírása az I. függelékben felsorolt, „D.2. melléklet: E. függelék – Közös interfész” című ERA-TD-104 hivatkozású műszaki dokumentációban található.

#### 4.2.11.4. Központi adattár

A központi adattárnak képesnek kell lennie az alábbiak kezelésére:

- metaadatok – az üzenetek tartalmát leíró strukturált adatok,
- nyilvános kulcsú infrastruktúra (PKI),
- hitelesítésszolgáltató (CA).

A központi adattár kezelését egy nem kereskedelmi európai társszervezet felelőssége alatt kell megvalósítani. Amennyiben a központi adattárat a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-vel együttesen használják, a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében a központi adattár kialakításának és módosításainak a lehető legközelebb kell állnia a megvalósított, személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-hez.

#### 4.2.11.5. Közös interfész

Az adatcsere tekintetében az ÁME-nek való megfelelés az FTA kötelező adatkatalógus-elemeinek (XSD) cseréjét jelenti az FTA ÁME 4.2. pontjának rendelkezései szerint.

E tekintetben az érintett felek közötti külön megállapodás nélkül alkalmazhatók a közös interfészre vonatkozó előírások, ideértve az XSD használatát is. A közös interfészre vonatkozó előírásokat az új kommunikációs technológiák figyelembevétele érdekében rendszeresen ki kell igazítani.

A kommunikációs technológiák bármely kombinációja lehetséges, ha az érintett felek erről külön megállapodást kötnek, és az igazodik a közös interfészre vonatkozó előírásokhoz.

A közös interfésznek képesnek kell lennie az alábbiak kezelésére:

- a kimenő üzenetek metaadatok szerinti megformázása,
- a kimenő üzenetek aláírása és titkosítása,
- a kimenő üzenetek címezése,
- a bejövő üzenetek hitelességének ellenőrzése,
- a bejövő üzenetek dekódolása,
- a bejövő üzenetek metaadatok szerinti megfeleléségi ellenőrzése,
- a különböző adatbázisok egységes, közös elérésének kezelése.

A közös interfész minden példánya hozzáféréssel rendelkezik valamennyi, az ÁME által előírt adathoz az egyes kocsizembentartókon, VVT-ken, VT-ken, PM-eken stb. belül, függetlenül attól, hogy a vonatkozó adatbázisok központiak vagy egyéniek (lásd még az I. függelékben felsorolt, „FTA ÁME – A.5. melléklet: Az FTA ÁME üzeneteinek szemléltető és folyamatábrái” című dokumentum 1.6. pontját).

Amennyiben a közös interfészt a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-vel együttesen használják, a legelőnyösebb szinergiák elérése érdekében az interfész kialakításának és módosításainak a lehető legközelebb kell állnia a megvalósított, személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-hez. A bejövő üzenetek hitelességének ellenőrzése alapján megvalósítható az üzenetek nyugtázásának minimális szintje:

- i. pozitív nyugtázás;
- ii. negatív nyugtázás.

A közös interfész a központi adattárban lévő információkat használja fel a fenti feladatok ellátására.

Amennyiben az egyik szereplő létrehozza a központi adattár helyi „tükrözését”, akkor saját eszközeivel biztosítani kell, hogy a helyi „tükrözés” a központi adattár pontos és naprakész mása legyen.

#### 4.2.11.6. Protokollok

Csak a teljes internetes protokollkészlethez (ismertebb néven TCP/IP, UDP/IP stb.) tartozó protokollok használhatók fejlesztésre.

#### 4.3. A kapcsolódási pontokra vonatkozó funkcionális és műszaki előírások

A 3. fejezetben meghatározott alapvető követelmények fényében a kapcsolódási pontok funkcionális és műszaki jellemzői az alábbiak:

##### 4.3.1. Kapcsolódási pontok az infrastruktúrára vonatkozó ÁME-vel

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

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer a menetvonal-szerződésben megadott üzemeltetési célokhoz szükséges, esetlegesen a PM által biztosított infrastruktúra-korlátozási adatokkal kiegészített adatokat használja. Így nincs közvetlen kapcsolódási felület a jelen ÁME és az infrastruktúra ÁME-je között.

##### 4.3.2. Kapcsolódási pontok az ellenőrző/irányító és jelzőrendszerre vonatkozó ÁME-vel

Az ellenőrző/irányító és jelzőrendszerekkel való egyetlen kapcsolódási pont:

- a menetvonal-szerződés, amennyiben a menetvonalszegmens leírásában megadják a vonatkozó információkat a használható ellenőrző/irányító és jelzőberendezésekről, és
- a különféle járműreferencia-adatbázisok, amelyekben a járművek ellenőrző/irányító és jelzőberendezéseire vonatkozó adatokat kell tárolni.

#### 4.3.3. Kapcsolódási pontok a járműalrendszerrel

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer azonosítja azokat a műszaki és üzemeltetési adatokat, amelyeknek elérhetőnek kell lenniük a járművekre vonatkozóan.

A járművek ÁME-je határozza meg a kocsik jellemzőit. Ha egy jármű jellemzői megváltoznak, az adatbázis normál karbantartási eljárásán belül aktualizálni kell a járműreferencia-adatbázisokat. Így nincs közvetlen kapcsolódási felület a jelen ÁME és a járművek ÁME-je között.

#### 4.3.4. Kapcsolódási pontok a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-vel

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME határozza meg a különböző strukturális alrendszerek összehangolt üzemeltetését biztosító eljárásokat és a kapcsolódó berendezéseket a rendes és a korlátozott üzemmód esetére egyaránt, különösen a vonatvezetés, a forgalomtervezés és a forgalomirányítás terén.

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer elsősorban a fuvarozási szolgáltatások alkalmazásait határozza meg, ideértve a fuvar és a vonatok valós idejű nyomon követését, valamint a más szállítási módokkal való kapcsolatok kezelését. A két ÁME közötti összhang biztosítása érdekében az alábbi eljárást kell alkalmazni.

A forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME jelen ÁME-vel kapcsolatos követelményeinek rögzítésekor és/vagy módosításakor konzultálni kell az ezen ÁME-ért felelős testülettel.

Amennyiben a jelen ÁME-nek a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-ben meghatározott üzemeltetési követelményekkel kapcsolatos előírásai módosulnak, konzultálni kell a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME-ért felelős testülettel.

#### 4.3.5. Kapcsolódási pontok a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival

Kapcsolódási pont	Hivatkozás a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-jére	Hivatkozás a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-jére
Vonat kész	4.2.3.3. „Vonat kész” üzenet	4.2.14.1. „Vonat kész” üzenet minden vonatnak
Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés	4.2.4.2. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet	4.2.15.2. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenet minden vonatnak
Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok	4.2.4.3. Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok	4.2.15.1. „Vonatközlekedéssel kapcsolatos adatok” üzenet minden vonatnak
„Vonatközlekedés megszakadt” üzenet a vasúti társaságnak	4.2.5.2. Vonatközlekedés megszakadt	4.2.16.2. „Vonatközlekedés megszakadt” üzenet minden vonatnak
A rövid távú menetrendre vonatkozó adatok kezelése	4.2.2. Menetvonal-kérelem	4.2.17. A rövid távú menetrendre vonatkozó adatok feldolgozása a vonatok számára
Közös interfész	4.2.11.6. Közös interfész	4.2.21.7. A vonattársaság, illetve a pályahálózat-működtető kommunikációjának közös interfésze
Központi adattár	4.2.11.5. Központi adattár	4.2.21.6. Központi adattár
Referenciafájlok	4.2.10.1. Referenciafájlok	4.2.19.1. Referenciafájlok

#### 4.4. Üzemeltetési szabályok

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében a jelen ÁME által érintett alrendszerre vonatkozó konkrét üzemeltetési szabályok az alábbiak:

#### 4.4.1. Adatminőség

Az adatminőség biztosítása érdekében bármely ÁME üzenet küldője felelős az üzenet adattartalmának helyességéért az üzenet küldésének időpontjában. Amennyiben az adatok minőségbiztosítására szolgáló forrásadatok elérhetők az ÁME részeként biztosított adatbázisokból, az ilyen adatbázisokban lévő adatokat kell felhasználni az adatok minőségbiztosítására.

Amennyiben az adatok minőségbiztosítására szolgáló forrásadatokat nem az ÁME részeként biztosított adatbázisokból bocsátják rendelkezésre, az üzenet küldőjének saját forrásból kell megoldania az adatok minőségbiztosítási ellenőrzését.

Az adatok minőségbiztosítása kiterjed a fenti leírás szerint az ezen ÁME részeként biztosított adatbázisokból származó adatokkal való összehasonlításra és adott esetben az adatok és üzenetek aktualitásának és folytonosságának biztosítását célzó logikai ellenőrzésekre is.

Az adatok akkor jó minőségűek, ha rendeltetésszerű használatra alkalmasak, ami azt jelenti, hogy:

- hibamentesek: elérhetőek, pontosak, időszerűek, teljeseek, összhangban vannak más forrásokkal stb.,
- a kívánt jellemzőkkel rendelkeznek: relevánsak, átfogóak, megfelelő részletességűek, könnyen olvashatók, könnyen értelmezhetőek stb.

Az adatok minőségének fő jellemzői:

- pontosság,
- teljesség,
- következetesség,
- időszerűség.

##### **Pontosság:**

A kívánt információkat (adatokat) a lehető leggazdaságosabban kell begyűjteni. Ez csak akkor valósítható meg, ha az elsődleges adatokat lehetőleg csak egyszer rögzítik a teljes szállítás során. Az elsődleges adatokat ezért a forráshoz a lehető legközelebb kell a rendszerbe juttatni, hogy teljes mértékben integrálhatóak legyenek bármely későbbi feldolgozási tevékenységbe.

##### **Teljesség:**

Az üzenetek elküldése előtt a metaadatok segítségével ellenőrizni kell azok teljességét és szintaxisát. Ezzel elkerülhető a szükségtelen információáramlás a hálózaton.

A metaadatok segítségével az összes bejövő üzenet teljességét is ellenőrizni kell.

##### **Következetesség:**

Üzleti szabályokat kell bevezetni a következetesség biztosítása érdekében. Kerülni kell a kétszeri beírást, és egyértelműen azonosítani kell az adatok tulajdonosát.

Az ilyen üzleti szabályok végrehajtásának típusa a szabály összetettségétől függ. Egyszerű szabályok esetében elegendőek az adatbáziskényszerek és -triggerek. Az olyan összetettebb szabályok esetében, amelyek különböző táblázatokról igényelnek adatokat, érvényesítési eljárásokat kell végrehajtani, amelyek ellenőrzik az adatváltozat következetességét az interfészadatok generálása és az új adatváltozat érvényessé válása előtt. Garantálni kell, hogy a továbbított adatokat érvényesítsék a definiált üzleti szabályok szerint.

##### **Időszerűség:**

Fontos a megfelelő időben történő adatszolgáltatás. Amennyiben az adatok tárolása vagy az üzenetek küldése eseményvezérelt közvetlenül az informatikai rendszerből, az időszersőség nem probléma, ha a rendszert megfelelő módon, az üzleti folyamatok igényei szerint tervezték meg. Azonban a legtöbb esetben az üzenetek küldésének kezdeményezése a kezelőtől, vagy legalábbis a kezelő által végzett további adatbeviteltől függ. Az időszerségi követelmények teljesítéséhez a lehető leghamarabb el kell végezni az adatok aktualizálását annak garatalása érdekében is, hogy az üzenetek naprakész adattartalommal rendelkezzenek, amikor a rendszer automatikusan elküldi őket.

A lekérdezéseknek a különböző alkalmazásokra és felhasználótípusokra vonatkozó válaszüzenetét fel kell tüntetni a részletes informatikai előírásokban. A lehető leghamarabb el kell végezni az adatok mindennemű aktualizálását és cseréjét.

### **Az adatminőség mérőszámai**

A részletes informatikai előírások meghatározzák a következő tényezők százalékosan kifejezett értékeit:

- az adatok teljessége (a beírt értékkel rendelkező adatmezők százalékos aránya) és következetessége (a táblázatok/állományok/rekordok közötti egyező adatok százalékos aránya),
- az adatok időszerűsége (a meghatározott küszöb időn belül elérhető adatok százalékos aránya),
- a kötelező pontosság (a ténylegesen tárolt adatok közül a helyes adatok százalékos aránya).

#### **4.4.2. A központi adattár működtetése**

A központi adattár funkcióit a 4.2.11.5. pont (Központi adattár) definiálja. Az adatok minőségbiztosítása céljából a központi adattárat működtető szervezetnek felelősséget kell vállalnia a metaadatok aktualizálásáért és minőségéért, valamint a hozzáférés ellenőrzésének kezeléséért. A metaadatok minőségének, azaz teljességének, következetességének, időszerűségének és pontosságának lehetővé kell tennie, hogy a központi adattár megfelelően működjön ezen ÁME alkalmazásában.

#### **4.5. Karbantartási szabályok**

A 3. fejezet alapvető követelményeinek fényében a jelen ÁME által érintett alrendszerre vonatkozó konkrét karbantartási szabályok az alábbiak:

A szállítási szolgáltatás minőségét még akkor is garantálni kell, ha az adatfeldolgozó berendezés teljesen vagy részlegesen meghibásodott. Tanácsos ezért különösen nagy mértékben megbízható duplex rendszereket vagy számítógépeket telepíteni, és karbantartás közben biztosítani a szünetmentes működést.

A különféle adatbázisokkal kapcsolatos karbantartási szempontok a 4.2.10.3. pontban (Az adatbázisokra vonatkozó további követelmények) találhatóak.

#### **4.6. Szakmai képesítések**

Az alrendszer működtetéséhez és karbantartásához, illetve az ÁME megvalósításához szükséges személyzetnek az alábbi szakmai képesítésekkel kell rendelkeznie:

Az ÁME megvalósításához nincs szükség teljesen új hardver- és szoftverrendszerre és új személyzetre. Az ÁME követelményeinek megvalósításához csak a meglévő személyzet által már jelenleg is végzett üzemeltetés megváltoztatására, korszerűsítésére vagy funkcionális bővítésére van szükség. Ezért a szakmai képesítésekre vonatkozó, meglévő nemzeti és európai szabályokon túl nincsenek további követelmények.

Szükség esetén a személyzet kiegészítő képzésének nem csak abból kell állnia, hogy megmutatják nekik, hogyan kezeljék a berendezéseket. A személyzet tagjainak tudniuk és érteniük kell a teljes szállítási folyamatban betöltött konkrét szerepüket. A személyzetnek különösen a munkateljesítmény magas szintjének fenntartására vonatkozó követelménynek kell tudatában lennie, mivel ez döntő tényező az információk későbbi fázisban való feldolgozása szempontjából.

A vonatok összeállításához és üzemeltetéséhez szükséges szakmai képesítéseket a forgalmi szolgálat és forgalomirányítás ÁME határozza meg.

#### **4.7. Egészségvédelmi és biztonsági feltételek**

Az érintett (vagy az 1.1. bekezdésben meghatározott műszaki hatály alá tartozó) alrendszer üzemeltetéséhez és karbantartásához, valamint az ÁME megvalósításához szükséges, személyzetre vonatkozó egészségvédelmi és biztonsági feltételek az alábbiak:

Az egészségvédelemre és biztonságra vonatkozó, meglévő nemzeti és európai szabályokon túl nincsenek további követelmények.

## 5. A KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRTHATÓSÁGOT LEHETŐVÉ TEVŐ RENDSZERELEMEK

### 5.1. Fogalom meghatározás

Az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének 7. pontja értelmében:

a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek „a berendezések olyan elemi összetevői, összetevő-csoportjai, szerkezeti részegységei vagy egésze, amelyeket beszereltek vagy beszerelni terveznek a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát közvetlenül vagy közvetve meghatározó valamely alrendszerbe, és amelyek magukban foglalják mind a materiális, mind pedig az immateriális javakat”.

### 5.2. A rendszerlemek felsorolása

A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemekkel az (EU) 2016/797 irányelv vonatkozó rendelkezései foglalkoznak.

A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai esetében nincsenek meghatározva a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek.

Az ÁME követelményeinek teljesítéséhez csak normál informatikai berendezésekre van szükség az átjárhatóság vasúti környezetben megvalósuló különleges szempontjainak figyelembevételével. Ez a hardverelemek és az olyan szabványos szoftverek, mint az operációs rendszerek és az adatbázisok esetében egyaránt érvényes. Az alkalmazásszoftver egyedi minden felhasználó oldalán, és a tényleges egyedi funkcionálitástól és igényektől függően alakítható és fejleszthető. A javasolt „alkalmazásintegrálási architektúra” azt feltételezi, hogy az alkalmazások nem feltétlenül rendelkeznek azonos belső információs modellel. A definíció szerint az alkalmazásintegrálás a függetlenül tervezett alkalmazási rendszerek együttműködésének folyamata.

### 5.3. A rendszerlemek teljesítménye és előírásai

Lásd az 5.2. pontot; nem releváns a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-je esetében.

## 6. A RENDSZERELEMEK MEGFELELŐSÉGÉNEK ÉS/VAGY HASZNÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁGÁNAK VIZSGÁLATA ÉS AZ ALRENDSZER HITELESÍTÉSE

### 6.1. A kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerlemek

#### 6.1.1. Vizsgálati eljárások

Nem releváns a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-je esetében.

#### 6.1.2. Modul

Nem releváns a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak ÁME-je esetében.

### 6.2. Fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer

Az (EU) 2016/797 irányelv II. melléklete szerint az alrendszerek strukturális és funkcionális területekre oszlanak.

A strukturális terület ÁME-jei esetében kötelező a megfelelőségértékelés. A fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszer a funkcionális területhez tartozik, és ez az ÁME nem határoz meg semmilyen megfelelőségértékelési modult.

#### 6.2.1. Az informatikai eszközök megfelelőségének értékelése

Az európai vasúti ágazat által telepített informatikai eszközökért felelős projektek felkérhetik az Ügynökséget annak értékelésére, hogy ezek megfelelnek-e az ÁME követelményeinek.

Az értékelés iránti kérelemhez csatolni kell:

- use case dokumentumot, amely a következőket tartalmazza:
- az FTA ÁME érintett funkciója,
- hivatkozás az FTA ÁME vonatkozó fejezetére,
- a vizsgálandó üzenetek listája és dokumentációja (ideértve azok sorrendjét is),
- az FTA-üzeneteket használó informatikai rendszer ismertetése,

- az informatikai rendszer kommunikációs interfészének (közös interfész, egyéb stb.) ismertetése,
- tájékoztatás arról, hogy a kérelem egy uniós finanszírozású projekt mérföldkövéhez kapcsolódik-e,
- FTA ÁME műszaki dokumentációk azon verziója, amely a megfelelőség értékelésének hatóköre szempontjából releváns,
- az informatikai rendszer XML-fájlja(i) és a hozzájuk tartozó XSD-fájl(ok).

Az Ügynökség elvégzi az FTA ÁME-nek való megfelelés vizsgálatát, és a vizsgálat elvégzésének megerősítését követő 3 hónapon belül kiadja a kérelmezőnek a megfelelőségértékelésről szóló jelentést. A megfelelőségi jelentés a következő szempontokra terjed ki:

- az üzenet (üzenetek) tartalmazza-e (tartalmazzák-e) az FTA ÁME valamennyi kötelező elemét,
- az üzenet (üzenetek) megfelel-e (megfelelnek-e) az FTA ÁME műszaki dokumentumainak,
- az üzenetek sorrendje megfelel-e az FTA ÁME-nek.

Az XML-üzenetektől eltérő üzenetek is vizsgálhatók annak meghatározása érdekében, hogy tartalmazzák-e az FTA ÁME kötelező elemeit. Ilyen esetekben az informatikai rendszer XSD-fájlja(i) helyett az üzenetek szerkezetének az adatelemek/mezők leírását is magában foglaló ismertetését kell az Ügynökség rendelkezésére bocsátani, adott esetben az alkalmazott szabvány(ok) és azok verziójának megjelölésével.

## 7. MEGVALÓSÍTÁS

### 7.1. Bevezetés

Ez az ÁME a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai alrendszerrel foglalkozik. Ez az alrendszer az (EU) 2016/797 irányelv II. melléklete szerint funkcionális alrendszernek minősül. Ezen ÁME alkalmazása ezért csak akkor alapul az új, felújított vagy korszerűsített alrendszerek fogalmán – ahogy az a strukturális alrendszerekkel kapcsolatos ÁME-k esetében megszokott –, ha az ÁME ezt előírja.

#### a) Projektirányítás

A fejlesztést és a telepítést az irányítóbizottság irányítja.

Az irányítóbizottság biztosítja az FTA ÁME végrehajtási munkálatainak hatékony irányításához és koordinálásához szükséges stratégiai irányítási struktúrát. Ez magában foglalja a politika, a stratégiai irányvonal és a fontossági sorrend meghatározását.

Az irányítóbizottság, amelynek elnöki feladatait a Bizottság és egy, a vasúti ágazat képviselői szervei által kijelölt személy közösen látja el, a következőkből áll:

- a vasúti ágazat európai szinten eljáró képviselői szervei, az (EU) 2016/796 rendelet 5. cikke (3) bekezdésének meghatározása szerint (a továbbiakban: a vasúti ágazat képviselői szervei),
- az Ügynökség,
- a Bizottság, és
- egyéb, az irányítóbizottság figyelmébe ajánlott szervezetek, amelyek megfigyelőként vehetnek részt, amennyiben ez műszakilag és szervezetenként indokolható.

#### b) A rendszer fejlesztése

Minden érintett szereplő saját egyéni főterve szerint telepíti a rendszert. Azon szereplők esetében, amelyek nem nyújtottak be egyéni főtervet, a közölt egyéni tervük kötelező érvényű.

#### c) A telepítés és a működés nyomonkövetési folyamata

A telepítés és a működés Európa-szerte harmonizált nyomon követését az FTA végrehajtásával foglalkozó együttműködési csoport (ICG) irányítja.

Az Ügynökség által létrehozott és irányított ICG a következőkből áll:

- az Ügynökség,
- a nemzeti kapcsolattartó pontok (lásd a III. függelék),
- a képviselői szervek, és
- az Ügynökség által kijelölt, releváns műszaki és szervezeti tapasztalattal rendelkező egyéb szervezetek.

Az ICG felelős a következőkért:

- a végrehajtás és a működés terén elért haladás értékelése, a főtervtől való eltérések elemzése és javaslattétel javító intézkedésekre,
- a nemzeti kapcsolattartó pontok támogatása az FTA ÁME nemzeti szintű végrehajtásának és működésének nyomon követésében,
- az FTA ÁME végrehajtásáról és működéséről szóló jelentések jóváhagyása,
- jelentéstétel az Ügynökségen keresztül az Európai Bizottságnak.

## 7.2. Változáskezelés

### 7.2.1. Változáskezelési eljárás

Változáskezelési eljárásokat kell kidolgozni a változás költségeinek és hasznainak megfelelő elemzése és a változások ellenőrzött módon való megvalósítása érdekében. Az Ügynökség meghatározza, bevezeti, támogatja és kezeli ezeket az eljárásokat, amelyek a következőket tartalmazzák:

- a változást megindokoló műszaki megkötések azonosítása,
- annak megállapítása, hogy ki a felelős a változást megvalósító eljárásokért,
- a végrehajtandó változások jóváhagyási eljárása,
- a változáskezelésre, a kibocsátásra, az áttérésre és a teljeskörű bevezetésre vonatkozó politika,
- a részletes előírások kezelésével és azok minőségbiztosításával és konfigurációkezelésével kapcsolatos feladatok meghatározása.

A Változáskezelési Tanácsot (CCB) az Ügynökség, a vasúti ágazat képviselői szervezetei, valamint a tagállamok alkotják. A felek efféle társulásának biztosítania kell a végrehajtandó változások távlati szemléletét és következményeinek átfogó értékelését. A CCB-t végül az Ügynökség hatásköre alá kell vonni.

### 7.2.2. Az e rendelet I. függelékében felsorolt dokumentációkra vonatkozó különleges változáskezelési folyamat

Az e rendelet I. függelékében felsorolt dokumentációkra vonatkozó változáskezelést az Ügynökség határozza meg az alábbi kritériumok szerint:

1. A dokumentációk megváltoztatása iránti kérelmeket a tagállamokon, a vasúti ágazatnak az (EU) 2016/796 rendelet 38. cikke (4) bekezdésének meghatározása szerint, európai szinten működő képviselői szervezetein vagy a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME irányítóbizottságán keresztül kell benyújtani.
2. Az Ügynökség összegyűjti és tárolja a változtatás iránti kérelmeket.
3. Az Ügynökség átadja a változtatás iránti kérelmeket a megfelelő munkacsoportjának, amely értékeli azokat, majd javaslatot készít, adott esetben gazdasági értékelés kíséretében.
4. Az Ügynökség ezt követően eljuttatja a változtatás iránti kérelmet és a kapcsolódó javaslatot a Változáskezelési Tanácshoz, amely jóváhagyja, elutasítja vagy elhalasztja a változtatás iránti kérelmet.
5. Amennyiben a változtatás iránti kérelmet nem hagyták jóvá, az Ügynökség vagy elküldi a kérelmezőnek az elutasítás okát, vagy további információkat kér a változtatás iránti kérelem tervezetével kapcsolatban.
6. A változtatás iránti kérelem jóváhagyása esetében sor kerül a műszaki dokumentáció módosítására.
7. Amennyiben a változtatás iránti kérelem jóváhagyásáról nem születik konszenzus, az Ügynökség az I. függelékben felsorolt dokumentumok naprakésszé tételére vonatkozó ajánlást nyújt be a Bizottságnak a dokumentumok új változatának tervezetével, a változtatás iránti kérelmekkel és azok gazdasági értékelésével együtt, és honlapján közzéteszi ezeket a dokumentumokat.
8. A műszaki dokumentáció új változatát és a jóváhagyott változtatás iránti kérelmeket közzé kell tenni az Ügynökség honlapján. Az Ügynökség folyamatosan tájékoztatja a tagállamokat az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottságon keresztül.

9. Amennyiben a változtatás iránti kérelem szükségessé tenné a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME jogi szövegének módosítását, az Ügynökség kérelmet küld az Európai Bizottságnak, hogy az kérje a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME felülvizsgálatát és/vagy az Ügynökség műszaki véleményét.
  10. Amennyiben a változáskezelés a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-n belül gyakran használt elemeket érint, akkor a legelőnyösebb sinergiák elérése érdekében a végrehajtandó változtatásoknak a lehető legközelebb kell állniuk a megvalósított, személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaira vonatkozó ÁME-hez.
-

## I. függelék

**A műszaki dokumentációk jegyzéke**

E műszaki dokumentációk hatályos változatát az Ügynökség honlapján teszik közzé.

Sorszám	Hivatkozás	Cím
1.	ERA-TD-100	FTA ÁME – A.5. MELLÉKLET: AZ FTA ÁME ÜZENETEINEK SZEMLÉLTETŐ ÉS FOLYAMATÁBRÁI
2.	ERA-TD-101	FTA ÁME – D.2. melléklet: A. függelék (Kocsi/intermodális rakodási egység útvonaltervezése)
3.	ERA-TD-102	FTA ÁME – D.2. melléklet: B. függelék – Kocsi- és intermodális egységek üzemeltetési adatbázisa (WIMO)
4.	ERA-TD-103	FTA ÁME – D.2. melléklet: C. függelék – Referenciafájlok
5.	ERA-TD-104	FTA ÁME – D.2. melléklet: E. függelék – Közös interfész
6.	ERA-TD-105	FTA ÁME – D.2. melléklet: F. függelék – FTA ÁME adat- és üzenetmodell

## II. függelék

## Szójegyzék

Kifejezés	Leírás
ESZ	Lásd: Elosztó szerv.
Elosztó szerv	A vasúti társaságoktól jogi formáját, szervezetét és döntéshozatali struktúráját tekintve független, menetvonal-kiosztásért felelős szerv (2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> ).
Kérelmező	Közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúra-kapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró vasúti társaság vagy vállalkozó vasúti társaságok nemzetközi csoportosulása vagy egyéb természetes vagy jogi személy, például az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben <sup>(2)</sup> említett illetékes hatóságok, továbbá szállítatók, szállítmányozók és kombinált fuvarozással foglalkozó szállítók (2012/34/EU irányelv). A kérelmező a konkrét vasúthálózat-használati feltételektől függően átveheti a VVT (vezető vasúti társaság) és/vagy a felelős kérelmező és/vagy a felelős VT szerepét és a rájuk ruházott feladatokat és felelősségi köröket.
Irányvonat	A közvetlen vonat egy konkrét formája, amely csak a szükséges mennyiségű kocsi tartalmazza, és közbenső rendezés nélkül közlekedik két átrakodási pont között.
Lefoglalás	A hely lefoglalásának folyamata egy áruszállító eszközön.
CA	Hitelesítésszolgáltató.
KN-kód	Az ügyfelek által használt 8 számjegyű termékkód.
Kombinált közúti és vasúti szállítás vagy kombinált fuvarozás	Olyan intermodális szállítás, amelynek során az európai út nagyobb részét vonattal teszik meg úgy, hogy az út elején és/vagy a végén a lehető legrövidebb közúti szállítás történik.
Címzett	Az a fél, akinek át kell vennie az árut. Szinonima: áruátvevő.
Küldemény	Egyetlen szállítási szerződés keretében feladott rakomány. Ez a kifejezés kombinált fuvarozás esetén statisztikai célokra is használható, a rakodóegységek vagy közúti járművek mérésére.
Fuvarlevél	Egy adott küldeménynek egy adott szállítmányozó által egy megnevezett átvételi hely és egy megnevezett átadási hely között történő szállításáról szóló szerződést bizonyító dokumentum. A szállítandó küldemény részletes adatait is tartalmazza.
Feladó	Az a fél, aki valamely szolgáltatási integrátorral való szerződés alapján árukat szállítat vagy küld a szállítmányozóval. Szinonimák: szállító, az áru küldője.
Együttműködési mód	A vonat üzemeltetésének olyan módja, amelynek során különböző VT-k együttműködnek egy VT (a VVT) vezetése alatt. Valamennyi részt vevő VT önállóan köt szerződést a szállítási úthoz szükséges menetvonalra.
KF	Lásd: Kombinált fuvarozás.
Ügyfél	Az a fél, amely a fuvarlevelet kiadta a vezető VT-nek.
Indulási idő/dátum, tényleges	A szállítóeszköz indulásának dátuma (és időpontja).
Közvetlen vonat	Olyan vonat és a hozzá tartozó kocsik, amely közbenső rendezés nélkül közlekedik két átrakodási pont (a kiindulási és a rendeltetési hely) között.

Kifejezés	Leírás
Felelős	A hálózaton felmerülő kockázat esetén felelős bármely természetes vagy jogi személy, pl. a VT.
Titkosítás	Az üzenetek kódolása. Dekódolás: a titkosított üzenetek visszaalakítása azok eredeti formájába.
ETA	Várható érkezési idő (a célállomásra). A várható érkezési idő (ETA) a vonat adott helyre való megérkezésének várható időpontja. A becslések alapulhatnak termelési terveken (előrejelzéseken) és/vagy sztochasztikus számításokon.
ETH	A vonat két PM közötti átadásának várható ideje.
ETI	A kocsik két VT közötti váltásának várható ideje.
ETP	Az átvétel várható ideje (az érkezési intermodális terminálban).
Előrejelzett idő	A vonat érkezésének, indulásának vagy elhaladásának legjobb becsült ideje.
Átjáró	Az intermodális egységeket tartalmazó vasút útvonalának az az állomása, ahol a rakomány kocsit vált.
A rakomány bruttó súlya	Az áruk lefoglalt/tényleges súlya (tömege), ideértve a csomagolást, de a szállítmányozó berendezését nem.
Kezelési pont	Olyan megállóhely, ahol a VT megváltoztathatja a vonat összetételét, de felelős marad a kocsikért (nem változik meg a felelősség).
Átadási pont	A vonat útján vagy két menetvonal között az a hely, ahol az egyik PM átadja a felelősséget a másiknak a tervezés és/vagy elosztás és/vagy üzemeltetés tekintetében. Az érintett PM tervező PM-ként jár el.
Közúti fuvarozás	Közúti szállítás.
Bérlő	Valamely kocsi üzemben tartója/tulajdonosa által ekként megjelölt bármely természetes vagy jogi személy.
HR-kód	Az ügyfelek által használt 6 számjegyű termékkód, amely azonos a KN-kód első hat számjegyével.
PM	Pályahálózat-működtető: olyan szervezet vagy cég, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért, irányításáért és fenntartásáért felelős, beleértve a forgalomirányítást, az ellenőrző/irányító és a jelzőrendszert; a pályahálózat-működtető feladatai egy hálózaton vagy annak egy részén megoszthatók több szervezet vagy cég között. Amennyiben a pályahálózat-működtető jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független valamely vasúti társaságtól, a IV. fejezet 2. és 3. szakaszában említett feladatokat egy jogi formájukat, szervezetüket vagy döntéshozatali rendjüket tekintve minden vasúti társaságtól független díjmegállapító szervezet, valamint egy elosztó szerv látja el. (2012/34/EU irányelv [3]). Egy PM felelős PM-ként és/vagy tervező PM-ként is eljárhat.
Pályahálózat-működtető (PM)	Lásd: PM.
PM belépési pont	Az a pont, ahol a kombinált fuvarozást bonyolító vonat elhagyja az intermodális terminál területét és belép az első PM-közúti hálózatba.
PM kilépési pont	Az a pont, ahol a kombinált fuvarozást bonyolító vonat elhagyja az utolsó PM-közúti hálózatot és belép az érkezési terminálba.

Kifejezés	Leírás
Váltás	Az irányítás átadása két vasúti társaság között gyakorlati üzemeltetési és biztonsági okokból. Például: <ul style="list-style-type: none"> <li>– vegyes szolgáltatások,</li> <li>– szolgáltatások megosztott közúti fuvarozási felelősséggel,</li> <li>– információ átadása különböző vasúti igazgatási szervek között,</li> <li>– információ átadása a kocsik tulajdonosai/üzemben tartói és a vonatok üzemeltetői között.</li> </ul>
Váltási pont	A vonat útján vagy a menetvonalon az a hely, ahol az egyik felelős VT átadja a vonat egészéért való felelősséget egy másik felelős VT-nek.
Közbenső pont	A vonat útján vagy menetvonalán belül a kiindulási pont (indulás helye) és a végpont (célállomás) közötti pont.
Intermodális szolgáltatási integrátor	Az intermodális egységek szállítása esetében a vevőkkel kapcsolatot tartó szervezet vagy vállalkozás. Ő készíti el a fuvarleveleket, kezeli az irányvonatok kapacitását stb.
Intermodális terminál	Az a hely, amely biztosítja a berakodási egységek (áruszállító konténerek, csereszekrények, félpótkocsik vagy pótkocsik) átadásához szükséges helyet, berendezéseket és üzemi környezetet.
Intermodális szállítás	Az áruk azonos berakodási egységben vagy járműben való szállítása több közlekedési mód igénybevételével anélkül, hogy magát az árut kezelnék a módok váltásakor.
Intermodális rakodási egység	Kombinált fuvarozásra alkalmas konténerek, csereszekrények, félpótkocsik.
Út	Az „út” a vonat, illetve a megrakodott vagy üres kocsik térbeli továbbítását jelenti a kiindulási és a célállomás között.
Útszakasz	Az útnak valamely pályahálózat-működtető kezelésében lévő infrastruktúra-szakaszra eső része, vagy Az útnak valamely pályahálózat-működtető kezelésében lévő infrastruktúra belépési és kilépési átadási pontjai közötti része.
Üzemben tartó	Az a személy, aki a jármű tulajdonosaként vagy a felette való rendelkezési jogánál fogva gazdaságilag tartósan kiaknáz egy közlekedési eszközt, és ekként szerepel a járműnyilvántartásban.
Vezető vasúti társaság	Kérelmező/VT, amely a vevővel szemben vállalt kötelezettség szerint felel a szállítási út szervezéséért és kezeléséért. A VVT az ügyfél egyetlen kapcsolattartási pontja. Ha egynél több vasúti társaság vesz részt a fuvarozási láncban, a vonatút összehangolásának tekintetében – ideértve a különböző menetvonal-kérelmeket is – a VVT felelős a különböző vasúti társaságokkal való koordinációért.
VVT	Lásd: Vezető vasúti társaság.
LEHETSÉGES	Ez a szó vagy az „OPCIONÁLIS” melléknév azt jelenti, hogy valamely tétel valóban opcionális. A szállítók azért dönthetnek egy tétel hozzáadása mellett, mert egy adott piac megköveteli, vagy mert úgy érzik, hogy az továbbfejleszti a termékeiket, míg más szállítók elhagyhatják ugyanazt a tételt.

Kifejezés	Leírás
	Egy adott opciót nem tartalmazó megvalósítást fel KELL készíteni egy másik olyan megvalósítással való együttműködésre, amely viszont akár csökkentett funkciókkal is, de tartalmazza azt az opciót. Ugyanígy, egy adott opciót tartalmazó megvalósítást fel KELL készíteni egy másik olyan megvalósítással való együttműködésre, amelyik nem tartalmazza azt az opciót (természetesen az opció által nyújtott jellemző kivételével).
Metaadatok	Egyszerűen megfogalmazva az adatokról szóló adatok. A vállalati információs rendszerekben lévő adatokra, szoftveres szolgáltatásokra és más összetevőkre utal. Típusaikat tekintve a metaadatok lehetnek normál adatdefiníciók, a helyre és útválasztásra vonatkozó adatok és a szinkronizálás kezelése a megosztott adatok elosztása esetén.
KELL	Ez a szó vagy a „KÖTELEZŐ” kifejezés azt jelenti, hogy az előírás abszolút követelményként határozza meg a fogalmat.
NEM SZABAD	Ez a kifejezés vagy a „TILOS” szó azt jelenti, hogy az előírás abszolút tiltásként határozza meg a fogalmat.
Egyablakos („mindent egy helyen”) (OSS)	A vasúti ügyfelek számára az alábbi célokból egyetlen kapcsolattartási pontot biztosító vasúti pályahálózat-működtetők nemzetközi partnersége: <ul style="list-style-type: none"> <li>– meghatározott vasúti menetvonalak megrendelése a nemzetközi árufuvarozásban,</li> <li>– a vonat teljes mozgásának nyomon követése,</li> <li>– továbbá általában a vonalak elérésének számlázása is a PM-ek részéről.</li> </ul>
Nyílt hozzáférési mód	A vonatok olyan üzemeltetési módja, amelyben csak egyetlen VT vesz részt, és ez viszi végig a vonatot a különféle infrastruktúrákon. Ez a VT köt szerződést a szükséges menetvonalakra az összes érdekelt VT-vel.
OSS	Egyablakos („One Stop Shop”) rendszer.
Menetvonal	A menetvonal egy adott időintervallumban valamely vonat két hely közötti közlekedéséhez szükséges infrastruktúra-kapacitást (az idő és tér viszonylatában definiált útvonalat) jelenti.
A menetvonal összeállítása	Egyedi menetvonalak összekapcsolása a menetvonal időben és térben való meghosszabbítása érdekében.
Egyenrangú (peer-to-peer)	Az „egyenrangú (peer-to-peer)” kifejezés a rendszerek és alkalmazások olyan csoportjára vonatkozik, amelyek megosztott erőforrásokat alkalmaznak valamely kritikus funkció decentralizált módon történő végrehajtására. Az erőforrások közé tartozik a számítási teljesítmény, az adatok (tárolása és tartalma), a hálózati sávszélesség és a jelenlét (számítógépek, emberek és más erőforrások). A kritikus funkció lehet megosztott számítás, adat/tartalom megosztása, kommunikáció és együttműködés vagy platformszolgáltatások. A decentralizálás vonatkozhat az algoritmusokra, az adatokra, a metaadatokra vagy mindegyikre. Ez nem zárja ki a centralizálás megtartását a rendszerek és alkalmazások egyes részein, ha azok ezt igénylik.
PKI	Nyilvános kulcsú infrastruktúra.
Átadási hely	Az a hely, ahol az átadás történik (megadandó indulási vasútállomás). Az a hely, ahol megváltozik a kocsiért való felelősség.
Indulási hely	Az a hely, ahonnan egy szállítóeszköz indulását beütemezték, vagy ahonnan az elindult.

Kifejezés	Leírás
Rendeltetési hely	Az a hely, ahová a szállítóeszköznek meg kell érkeznie, vagy ahová megérkezett. Szinonima: érkezési hely.
Tervező PM	A tervező PM (TPM) az a pályahálózat-működtető, amely a menetvonal megtervezéséért és kiosztásáért felel. A TPM felelősségi területét átadási pontok határozzák meg, amelyeket pl. a „Menetvonal-kérelem” üzenetben vagy a feljárnlott/lefoglalt menetvonalban megadott, menetvonalra vonatkozó információk szerint az út első/utolsó pontjaként használnak.  A legtöbb esetben a felelős PM megegyezik a tervező PM-mel. Egyes helyek és/vagy egyes vonatok esetében azonban a menetvonal megtervezése, csakúgy mint a forgalom üzemeltetés közbeni nyomon követése egy másik PM-re is átruházható.
TPM	Lásd: Tervező PM.
Elindulás előtti időszak	A beütemezett indulási idő előtti delta idő. Az elindulás előtti időszak delta idővel a tervezett indulási idő előtt kezdődik, és a tervezett indulási időben fejeződik be.
Elsődleges adat	Az üzenetek referenciaadatainak beviteléhez vagy a funkciók működéséhez és a származtatott adatok kiszámításához szükséges kiindulási adatok.
Üzembe helyezés	A kocszi műszaki jóváhagyásától és a kocszi üzleti célú üzemeltetését lehetővé tevő VT-vel kötött használati szerződéstől függő eljárás.
Vasúti társaság (VT)	„Vasúti társaság” ((EU) 2016/798 irányelv): a 2012/34/EU irányelv 3. cikkének 1. pontja szerinti vállalkozó vasúti társaság és bármely más köz- vagy magánvállalkozás, amelynek tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania; ideértendők azok a vállalkozások is, amelyek csak vontatást végeznek.  Egy VT eljárhat vezető VT-ként és/vagy felelős kérelmezőként és/vagy felelős VT-ként.
Felelős kérelmező (FK)	Az FK a kérelmező/ügyfél és szerződő fél, valamint az adott PM (pályahálózat-működtető) egyetlen kapcsolattartási pontja a teljes tervezési folyamatban. Az FK elsődleges feladata, hogy kapacitás lefoglalását kérelmezze egy PM-től. Az RA-nak nem kell vasúti társaságnak lennie, kapacitásfoglalásra képes és ehhez engedéllyel rendelkező egyéb szervezet is lehet.
Felelős PM	A felelős PM (FPM) az a pályahálózat-működtető, amely az adott hálózat tulajdonosa, és hálózatán a vonatok és menetvonalak mindennemű üzemelési szempontú kezeléséért felel.
Felelős VT (FVT)	Az FVT az üzemeltetési szakaszban felel a vonat közlekedéséért, a teljes út vagy az út egy szakasza tekintetében. Ha a vonat üzemeltetésében egynél több FVT vesz részt, a váltási ponton az egyik FVT átadja a felelősséget a következő FVT-nek.  Az üzemeltetési szakaszban az FVT a PM kapcsolattartója valamennyi üzenetváltás tekintetében.  A felelős kérelmezővel kötött megállapodás alapján az FVT alvállalkozót is megbízhat a vonat közlekedtetésével, azonban az üzemeltetési szakaszban továbbra is az FVT marad a PM kapcsolattartója.
Kijelentési dátum/idő	Az a dátum/idő, amikor az ügyfél várhatóan kijelenti, vagy kijelentette az árukat.

Kifejezés	Leírás
A kocsik kijelentési ideje	Az a dátum és idő, amikor a kocsik készen állnak a rakodóhely megnevezett helyéről való kivontatásra.
Megbízhatóság, rendelkezésre állás, karbantarthatóság, biztonság (RAMS)	Megbízhatóság – a kijelölt üzemi feltételek melletti üzemelés megindításának és folytatásának képessége egy matematikailag kifejezett, kijelölt időszakon keresztül; Rendelkezésre állás – az üzemidő és az állásidő matematikailag kifejezett viszonya; Karbantarthatóság – a rendszer matematikailag kifejezett azon képessége, hogy meghibásodás után újból üzembe állítható; Biztonság – a rendszer által kiváltott veszélyes esemény matematikailag kifejezett valószínűsége.
Jelentési pont	Az a hely a vonat útján, ahol a felelős PM köteles TETA-t tartalmazó „Vonatközlekedéssel kapcsolatos előjelentés” üzenetet kiadni a menetvonalra leszerződött VT-nek.
Adattár	Az adattár hasonló az adatbázishoz vagy adatszótárhoz, azonban általában egy átfogó információkezelési rendszerkörnyezetet ölel fel. Nemcsak az adatstruktúrák (pl. egységek és elemek) leírásait kell tartalmaznia, hanem a vállalat, az adatképernyők, a jelentések, a programok és rendszerek szempontjából érdekes metaadatokat is. Jellemzően tartalmaz egy belső szoftvereszköz-készletet, egy adatbázis-kezelő rendszert, egy metamodellt, feltöltött metaadatokat és egy feltöltő és visszakereső szoftvert az adattár adatainak eléréséhez.
RIV	A teherkocsik nemzetközi forgalomban való kölcsönös használatára vonatkozó szabályok. A berakodási berendezések, konténerek és raklapok nemzetközi forgalomban való kölcsönös használatára vonatkozó szabályok.
Útvonal	A kiindulási pont és a rendeltetési hely között megteendő földrajzi út.
Útvonalszakasz	Egy útvonal része.
VT	Lásd: Vasúti társaság.
Tervezett indulási idő	Az az indulási nap és időpont, amelyre a menetvonalat kérelmezik.
Ütemezett menetrend	A vasúti infrastruktúra kronológiailag meghatározott foglaltsága egy vonat nyílt pályán vagy az állomásokon való mozgása esetében. A menetrend változtatásait a PM-nek legalább 2 nappal annak a napnak a kezdete előtt kell megadnia, amikor a vonat elindul a kiindulási helyéről. Ez a menetrend egy adott napra érvényes. Egyes országokban üzemi menetrend néven ismerik.
Üzemzavar	A vonat üzem közbeni nem tervezett megállása anélkül, hogy az út folytatásával kapcsolatos információk rendelkezésre állnának.
Szolgáltató	A konkrét szállítási fázis felelős továbbítója. Az a fél, aki fogadja és kezeli a foglaltságokat.
Szállítmány	Egyetlen küldeményként szállított teherkocsik vagy intermodális rakodási egységek, az érintett konténerek, csomagok vagy áruk mennyiségétől vagy számától függetlenül. Szinonima: küldemény.
Rövid határidejű menetvonal-kérelem	A 2012/34/EU irányelv szerinti egyedi, további szállítási vagy üzemi igények miatti menetvonal-kérelem.

Kifejezés	Leírás
KELLENE	Ez a szó vagy az „AJÁNLOTT” melléknév azt jelenti, hogy bizonyos körülmények között létezhetnek érvényes okok egy adott tétel figyelmen kívül hagyására, de az eltérő cselekvés választása előtt az összes következményt érteni és alaposan mérlegelni kell.
NEM KELLENE	Ez vagy a „NEM AJÁNLOTT” kifejezés azt jelenti, hogy bizonyos körülmények között létezhetnek érvényes okok, amelyek miatt a konkrét viselkedés elfogadható, sőt hasznos, de az e címkével jelölt viselkedés megvalósítása előtt az összes következményt érteni és alaposan mérlegelni kell.
Érdekelt felek	<p>A vasúti szolgáltatás nyújtásában megalapozott érdekeltséggel rendelkező személyek vagy szervezetek, például:</p> <p>Vasúti társaság (VT),  A szállítmány nyomon követésének szolgáltatója,  A mozdony szolgáltatója,  A kocsik szolgáltatója,  A mozdonyvezető/vonatszemélyzet szolgáltatója,  A gurítódombos rendező pályaudvar szolgáltatója,  A váltókat mozgató szolgáltató,  A szolgáltatási integrátor,  A résidő szolgáltatója (PM),  A vonat ellenőrzője (PM),  Forgalomirányító,  Járműpark-üzemeltető,  A komp szolgáltatója,  A kocsik és a mozdony ellenőre,  A kocsik és a mozdony javítási szolgáltatója,  Szállítmánykezelő,  Váltó- és gurítódomb-szolgáltató,  Logisztikai szolgáltató,  Címzett,  Feladó,</p> <p><b>Az intermodális szállítás esetében még:</b></p> <p>A konténer szolgáltatója,  Az intermodális terminál üzemeltetője,  A pórekocsik szolgáltatója/Közúti fuvarozó társaság,  Gőzhajó,  Uszállyszolgáltató.</p>
Terminálüzemeltető	A rendező pályaudvar, multimodális vagy intermodális terminál, kikötői terminál vezetéséért felelős szervezeti egység.
TETA	Lásd: Várható vonatérkezési idő.
Visszakeresés	Egy adott küldemény, jármű, berendezés, csomag vagy rakomány keresésére és korábbi szállítási eseményeinek rekonstruálására irányuló kérés nyomán végzett tevékenység.

Kifejezés	Leírás
Nyomon követés	Egy adott küldemény, jármű, berendezés, csomag vagy rakomány jelenlegi helyének és állapotának módszeres figyelemmel kísérésére és rögzítésére irányuló tevékenység.
Vonat	A forgalmi szolgálatra és forgalomirányításra vonatkozó ÁME-ről szóló rendelet meghatározása szerint: A vonat egy vagy több vontatójármű, a hozzá csatlakoztatott vasúti járművekkel vagy azok nélkül, amely elérhető vonatadatokkal rendelkezik, és két vagy több meghatározott pont között közlekedik.
Várható vonatérkezési idő	A vonat várható megérkezési ideje egy meghatározott ponthoz, pl. átadási, váltási ponthoz vagy a vonat rendeltetési helyéhez.
Vonat menetvonala	Lásd: Menetvonal.
Átrakodás	Az intermodális rakodási egységek átrakása az egyik szállítóeszközzel egy másikra.
Útvonalterv	A kocsik vagy intermodális egységek esetében a kocsi/intermodális egység tervezett hivatkozási útját mutatja.
Felhasznált egységkapacitás	A berendezés megrakodott vagy üres voltának mértékét jelző kód (pl. tele, üres, LCL).
Rakodási egység	Az összeragasztott, raklapon lévő vagy összekötözött, a mechanikai berendezéssel való hatékonyabb mozgatás érdekében egy egységet alkotó egyéni csomagok száma.
Zárt irányvonal	A feladótól a címzettig közbeneső rendezés nélkül csak egyetlen fuvarlevéllel és csak egyféle áruval megrakodva haladó egyféle kocsiból álló áruszállító vonat.
Kocsirakomány	Olyan rakományegység, ahol az egység a kocsi.
Fuvarozási rendelés	A fuvarlevélnek olyan részhalmaza, amely a VT számára mutatja a saját felelőssége alatt a következő VT-nek való átadásig történő szállítás elvégzéséhez szükséges vonatkozó információkat. A kocsi szállítmányának továbbításához szükséges utasítás.
Menetlevél	A szállító által vagy nevében kiállított, a rakomány szállítására vonatkozó szerződést bizonyító dokumentum.

(<sup>1</sup>) Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

(<sup>2</sup>) Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

## III. függelék

**A fuvarozási/személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak nemzeti kapcsolattartó pontjai által ellátandó feladatok**

1. Az Ügynökség és a vasúti ágazat szereplői (pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok, kocsí-üzembentartók, állomásüzemeltetők, menetjegy-értékesítők, intermodális üzemeltetők, vasúti áruszállítást igénybe vevő ügyfelek és érintett szervezetek) közötti kapcsolattartó pont szerepének betöltése a tagállamokban, biztosítva, hogy a vasúti ágazat szereplői részt vegyenek a fuvarozási és személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak használatában, és értesüljenek az általános fejleményekről, valamint az irányítóbizottság által hozott döntésekről.
  2. A vasúti ágazat tagállami szereplői által felvetett, az FTA ÁME végrehajtásával és alkalmazásával kapcsolatos kérdések és meglátások továbbítása a fuvarozási/személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásainak irányítóbizottságához az FTA végrehajtásával foglalkozó együttműködési csoport által végzett elemzést követően.
  3. Kapcsolattartás a tagállami vasúti átjárhatósággal és biztonsággal foglalkozó bizottság (a továbbiakban: RISC) tagjával, biztosítva, hogy az utóbbi a RISC ülései előtt megismerje a fuvarozási/személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival kapcsolatos nemzeti szintű problémákat, és hogy az érintett vasúti ágazati szereplők megfelelő tájékoztatást kapjanak a RISC-nek a fuvarozási/személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásaival kapcsolatos döntéseiről.
  4. A tagállam garantálja, hogy felveszi a kapcsolatot minden engedéllyel rendelkező vasúti társasággal és egyéb vasúti ágazati szereplővel (pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok, kocsí-üzembentartók, állomásüzemeltetők, intermodális üzemeltetők, vasúti áruszállítást igénybe vevő ügyfelek és érintett szervezetek), részletesen tájékoztatja őket a nemzeti kapcsolattartó pontról, illetve tanácsolja nekik, hogy vegyék fel a kapcsolatot az utóbbival, ha az még nem történt meg.
  5. A tagállam ismert vasúti ágazati szereplőiben tudatosítani a fuvarozási és a személyszállítási szolgáltatások telematikai alkalmazásairól szóló rendeletek értelmében fennálló kötelezettségeket és megfelelési előírásokat (az FTA ÁME végrehajtásával és alkalmazásával kapcsolatosan).
  6. Kapcsolattartás a tagállammal az elsődleges helynévkódoknak a központi referencia-adatbázisba való feltöltéséért felelős szerv kijelölése érdekében. A kijelölt szervről be kell számolni a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságnak, hogy az megfelelő módon terjeszthesse az információt.
  7. Az információmegosztás elősegítése a tagállami vasúti ágazati szereplők (pályahálózat-működtetők, vasúti társaságok, kocsí-üzembentartók, állomásüzemeltetők, menetjegy-értékesítők, intermodális üzemeltetők, vasúti áruszállítást igénybe vevő ügyfelek és érintett szervezetek) között a tagállamon belül.
-

# HATÁROZATOK

## A TANÁCS (KKBP) 2021/542 HATÁROZATA

(2021. március 26.)

### az Európai Uniónak a földközi-tengeri térségben folytatott katonai műveletéről (EUNAVFOR MED IRINI) szóló (KKBP) 2020/472 határozat módosításáról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen annak 42. cikke (4) bekezdésére és 43. cikke (2) bekezdésére, tekintettel az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének javaslatára,

mivel:

- (1) A Tanács 2020. március 31-én elfogadta az Európai Uniónak a földközi-tengeri térségben folytatott katonai műveletét (EUNAVFOR MED IRINI) létrehozó (KKBP) 2020/472 határozatot <sup>(1)</sup>.
- (2) A művelet stratégiai felülvizsgálata keretében a Politikai és Biztonsági Bizottság megállapodott az EUNAVFOR MED IRINI 2023. március 31-ig történő meghosszabbításáról.
- (3) Az ENSZ Líbiával szembeni fegyverembargójának végrehajtása során lefoglalt fegyverek és kapcsolódó anyagok ártalmatlanítására – beleértve a lefoglalt termékek tárolását és megsemmisítését, illetve valamely tagállam vagy harmadik fél részére a 2292 (2016) sz. ENSZ BT-határozattal összhangban történő átadását is – vonatkozó szabályokat pontosabban meg kell határozni.
- (4) Az Európai Unióról szóló szerződéshez és az Európai Unió működéséről szóló szerződéshez csatolt, Dánia helyzetéről szóló 22. jegyzőkönyv 5. cikkével összhangban Dánia nem vesz részt az Unió védelmi vonatkozású határozatainak és intézkedéseinek kidolgozásában és végrehajtásában. Következésképpen Dánia nem vesz részt ennek a határozatnak az elfogadásában, az rá nézve nem kötelező és nem alkalmazandó, ezért Dánia nem vesz részt e művelet finanszírozásában sem,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

#### 1. cikk

A (KKBP) 2020/472 határozat a következőképpen módosul:

1. a 2. cikk (5) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(5) Tekintettel a rendkívüli műveleti követelményekre, valamint valamely tagállam felkérése alapján, az EUNAVFOR MED IRINI hajókat irányíthat az említett tagállam kikötőibe, és a (3) bekezdéssel összhangban lefoglalt fegyvereket és kapcsolódó anyagokat ártalmatlaníthatja, beleértve azok tárolását, megsemmisítését, illetve valamely tagállam vagy harmadik fél részére történő átadását is. A műveleti tervben meg kell jelölni azokat a kikötőket, amelyekbe a hajók átirányíthatók.

A lefoglalt fegyverek és kapcsolódó anyagok végső rendeltetéséről – beleértve a tárolást, a megsemmisítést vagy az Unión belüli átadást is – az EU műveleti parancsnokának javaslata alapján az Európai Békakeret bizottsága határoz. A lefoglalt termékek 2292 (2016) sz. ENSZ BT-határozattal összhangban történő, Unión kívülre történő átadásáról azonban – az EU műveleti parancsnokának javaslata alapján – a Politikai és Biztonsági Bizottság (PBB) dönt, kivéve, ha egy tagállam az ügy Tanács elé terjesztését kéri. A lefoglalt termékeknek az Unión kívülre történő ilyen átadásakor tiszteletben kell tartani a 2008/944/KKBP tanácsi közös álláspontban (\*) meghatározott elveket és meg kell felelni a

(<sup>1</sup>) A Tanács (KKBP) 2020/472 határozata (2020. március 31.) az Európai Uniónak a földközi-tengeri térségben folytatott katonai műveletéről (EUNAVFOR MED IRINI) (HL L 101., 2020.4.1., 4. o.).

fegyverkivitel ellenőrzésére vonatkozó alkalmazandó nemzeti szabályoknak és eljárásoknak; az ilyen átadásra vonatkoznak a PBB, illetve a Tanács által megállapított feltételek és biztosítékok, kellően figyelembe véve a ... tanácsi határozatban (\*\*) megállapított eljárásokat, különösen a kockázatokra és biztosítékokra vonatkozó módszertant, és az nem terjed ki az emberi élet kioltására tervezett katonai felszerelésre vagy platformokra.

Az EUNAVFOR MED IRINI-nek a lefoglalt fegyverek és kapcsolódó anyagok ártalmatlanításához segítséget nyújtó tagállam vállalja, hogy nemzeti joga és eljárásai keretében a lehető leggyorsabban lefolytatja a lefoglalt termékek ártalmatlanításához szükséges eljárásokat. Az EUNAVFOR MED IRINI ártalmatlanítási tanúsítványt ad át az említett tagállamnak.

Az Európai Békekeret viseli az EUNAVFOR MED IRINI által a műveleti területén lefoglalt fegyverek és kapcsolódó anyagok tárolásának és megsemmisítésének költségeit, beleértve a szükséges kikötői szolgáltatások költségeit is. Az Európai Békekeret viseli továbbá a hajók átirányításával vagy a lefoglalt termékek szállításával, tárolásával és ártalmatlanításával kapcsolatos további intézkedésekből eredő pénzügyi felelősség költségeit, kivéve az ártalmatlanításhoz segítséget nyújtó tagállam vagy annak megbízottja által elkövetett súlyos gondatlanság vagy szándékos kötelezettségszegés esetén. A lefoglalt fegyverek és kapcsolódó anyagok megsemmisítéséből származó bármely tagállami bevételt át kell utalni az Európai Békekeretbe, kellően figyelembe véve az adott tagállam vonatkozó nemzeti közigazgatási vagy bírósági eljárásait.

Az EU műveleti parancsnoka által képviselt EUNAVFOR MED IRINI igazgatási megállapodást köthet a hajók átirányításában vagy a lefoglalt fegyverek és kapcsolódó anyagok ártalmatlanításához segítséget nyújtó tagállam illetékes hatóságival e bekezdés végrehajtása céljából.

Ezt a bekezdést a folyamatban lévő lefoglalási és ártalmatlanítási eljárásokra kell alkalmazni.

(\*) A Tanács 2008/944/KKBP közös álláspontja (2008. december 8.) a katonai technológia és felszerelések kivitelének ellenőrzésére vonatkozó közös szabályok meghatározásáról (HL L 335., 2008.12.13., 99. o.).

(\*\*) A Tanács KKBP 2021/509 határozata (2021. március 22.) az Európai Békekeret létrehozásáról és a (KKBP) 2015/528 határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2021.3.24., 14. o.);

2. a 13. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) Az EUNAVFOR MED IRINI közös költségeire vonatkozó referenciaösszeg a 2021. április 1-jétől 2023. március 31-ig tartó időszakra 16 900 000 EUR. A (KKBP) 2021/509 határozat 46. cikkének (2) bekezdésében említett referenciaösszegre vonatkozó százalékos arány 10 % a kötelezettségvállalások és 10 % a kifizetések tekintetében.”;

3. a 15. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az EUNAVFOR MED IRINI 2023. március 31-én megszűnik.”

## 2. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2021. március 26-án.

*a Tanács részéről  
az elnök*

A. P. ZACARIAS

**A TANÁCS (KKBP) 2021/543 HATÁROZATA****2021. március 26.****a bosznia-hercegovinai helyzetre vonatkozó korlátozó intézkedésekről szóló 2011/173/KKBP határozat módosításáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen annak 29. cikkére,

tekintettel az Unió külügyi és biztonságpolitikai főképviselőjének javaslatára,

mivel:

- (1) A Tanács 2011. március 21-én elfogadta a bosznia-hercegovinai helyzetre vonatkozó korlátozó intézkedésekről szóló 2011/173/KKBP határozatot <sup>(1)</sup>.
- (2) A 2011/173/KKBP határozat felülvizsgálata alapján a korlátozó intézkedéseket 2022. március 31-ig meg kell újítani.
- (3) Ezért a 2011/173/KKBP határozatot ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

A 2011/173/KKBP határozat 6. cikkének második bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ezt a határozatot 2022. március 31-ig kell alkalmazni.”.

*2. cikk*Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2021. március 26-én.

*a Tanács részéről  
az elnök*

A. P. ZACARIAS

---

<sup>(1)</sup> A Tanács 2011/173/KKBP határozata (2011. március 21.) a bosznia-hercegovinai helyzetre vonatkozó korlátozó intézkedésekről (HL L 76., 2011.3.22., 68. o.).



ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)  
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió  
Kiadóhivatala  
L-2985 Luxembourg  
LUXEMBURG

HU