

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2016/798 IRÁNYELVE**(2016. május 11.)****a vasútbiztonságról****(átdolgozás)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete a nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ⁽⁴⁾ jelentősen módosították. Mivel további módosítások szükségesek, az irányelvet az áttekinthetőség érdekében át kell dolgozni.
- (2) A 2004/49/EK irányelv – a biztonsági szabályok tartalmának, a vasúti társaságok biztonsági tanúsításának a biztonsági hatóságok feladatainak és szerepének, továbbá a balesetek kivizsgálásának összehangolása révén – közös szabályozási keretet hozott létre a vasútbiztonság vonatkozásában. Az egységes európai vasúti térség továbbfejlesztésére irányuló erőfeszítésekhez azonban a 2004/49/EK irányelv alapos felülvizsgálatára van szükség.
- (3) Számos tagállamban a metrókra, a villamosokra, valamint az egyéb, könnyű vasúti rendszerekre helyi műszaki követelmények vonatkoznak, és nem tartoznak az (EU) 2016/797 ⁽⁵⁾ európai parlamenti és tanácsi irányelv hatálya alá. Az ezen irányelv és az (EU) 2016/797 irányelv végrehajtásának elősegítése érdekében mindkét irányelv hatálya azonos kell, hogy legyen. Következésképpen ezen irányelv hatálya nem terjedhet ki az említett helyi vasúti rendszerekre.
- (4) Amennyiben az ezen irányelvben említett egyes elképzelések hasznosan alkalmazhatók a metró és az egyéb helyi rendszerek esetében, a tagállamok – ezen irányelv hatályát nem érintve – dönthetnek úgy, hogy az ezen irányelvben szereplő egyes, általuk megfelelőnek ítélt rendelkezéseket alkalmazzanak. Az ilyen esetekben lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok mentesüljenek az olyan kötelezettségek alkalmazása alól, mint például a nemzeti szabályokról küldött értesítés és beszámoló készítése.
- (5) Az uniós vasúti rendszert általában magas szintű biztonság jellemzi, különösen a közúti közlekedéshez képest. Általánosan fenn kell tartani a vasútbiztonságot, és amennyiben kivitelezhető – a műszaki és a tudományos fejlődés, valamint az uniós és a nemzetközi jog változásának figyelembevételével – azt folyamatosan javítani kell. Prioritást kell biztosítani a balesetek megelőzésének. Ezenkívül figyelembe kell venni az emberi tényezők hatását is.

⁽¹⁾ HL C 327., 2013.11.12., 122. o.

⁽²⁾ HL C 356., 2013.12.5., 92. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2014. február 26-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2015. december 10-i állásfoglalása első olvasatban (HL C 57., 2016.2.12., 64. o.). Az Európai Parlament 2016. április 28-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrákapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.).

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (lásd e Hivatalos Lap 44. oldalát).

- (6) Amennyiben valamelyik tagállam magasabb biztonsági szintet határoz meg, gondoskodnia kell arról, hogy az elfogadott szabály ne akadályozza a kölcsönös átjárhatóságot, illetve ne vezessen hátrányos megkülönböztetéshez.
- (7) Az uniós vasúti rendszer fő szereplői, a pályahálózat-működtetők és a vasúti társaságok a saját területükön teljes felelősséggel tartoznak a rendszer biztonságáért. Minden indokolt esetben együtt kell működniük a kockázatok csökkentésére irányuló intézkedések végrehajtásában.
- (8) A pályahálózat-működtetőknek és a vasúti társaságoknak a vasútbiztonság kialakítása és fejlesztése terén fennálló felelősségét nem érintve, a termékeik, szolgáltatásaik és tevékenységük tekintetében nem szabad mentesíteni a felelősségvállalás alól az olyan egyéb szereplőket, mint például a karbantartásért felelős szervezetek, a gyártók, a szállítók, a feladók, a címzettek, a töltők, a lefejtők, a berakodók, a kirakodók, a karbantartási szolgáltatók, a járműüzemeltetők, a szolgáltatók és az ajánlatkérők. Az Unió vasúti rendszerében minden szereplő felelős a másik szereplő irányában, a jármű közlekedtetettségének megállapításához szükséges minden vonatkozó információ teljes körű és hiteles átadásáért. Ez vonatkozik különösen vonatkozik az adott jármű állapotára és üzemeltetési előzményeire, a karbantartási dokumentumokra, a rakodási műveletek nyomon követhetőségére és a fuvarlevelekre vonatkozó információkra.
- (9) Minden vasúti társaságnak, pályahálózat-működtetőnek és jármű-karbantartásért felelős szervezetnek biztosítania kell, hogy szerződéses megbízottai és egyéb szerződő felei kockázatkezelési intézkedéseket hajtsanak végre. Ebből a célból minden vasúti társaságnak, pályahálózat-működtetőnek és karbantartásért felelős szervezetnek alkalmaznia kell a közös biztonsági módszerekben rögzített, a nyomon követésre szolgáló módszereket. Szerződéses megbízottaiknak az említett eljárást szerződéses megállapodások alapján indokolt alkalmazniuk. Mivel e megállapodások a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők biztonságirányítási rendszerének alapvető részét képezik, indokolt, hogy a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽¹⁾ létrehozott, Európai Unió Vasúti Ügynöksége (a továbbiakban: Ügynökség) vagy a nemzeti biztonsági hatóság kérésére a felügyeleti tevékenységek kapcsán közöljék szerződéses megállapodásaikat.
- (10) A tagállamoknak elő kell segíteniük a kölcsönös bizalom, megbízhatóság és tanulás kultúráját, amelynek keretében a vasúti társaságok és pályahálózat-működtetők személyzete ösztönözve van arra, hogy hozzájáruljon a biztonság fokozásához, a bizalmas jelleg biztosítása mellett is.
- (11) Közös biztonsági célok (a továbbiakban: KBC-k) és a közös biztonsági módszerek (a továbbiakban: KBM-ek) fokozatos bevezetésére került sor a magas biztonsági színvonal fenntartása és – amennyiben szükséges és ésszerű keretek között megvalósítható – javítása érdekében. E céloknak és módszereknek eszközül kell szolgálniuk a piaci szereplők biztonságos voltának és teljesítményének uniós és tagállami szintű értékeléséhez. Közös biztonsági mutatók (a továbbiakban: KBMu-k) kerültek kialakításra, melyek lehetővé teszik annak felmérését, hogy a rendszerek megfelelnek-e a közös biztonsági céloknak, és megkönnyítik a vasút biztonsági teljesítményének nyomon követését.
- (12) A gyakran nemzeti műszaki szabványokra épülő nemzeti biztonsági szabályokat fokozatosan fel kell váltani a közös biztonsági célokon, a közös biztonsági módszereken és a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokon (a továbbiakban: ÁME-k) alapuló szabályokkal. A kölcsönös átjárhatóság akadályainak felszámolásához az üzemeltetési szabályokat is magukban foglaló nemzeti szabályok mennyiségének csökkentésére van szükség az ÁME-k hatályának az uniós vasúti rendszer egészére való kiterjesztése és az ÁME-kben szereplő nyitott kérdések tisztázása révén. Ehhez a tagállamoknak naprakészen kell tartaniuk nemzeti szabályrendszerüket, el kell törölniük az elavulttá vált szabályokat, és erről haladéktalanul értesíteniük kell a Bizottságot és az Ügynökséget.
- (13) A nemzeti szabályokat úgy kell megszövegezni és közzétenni, hogy azok a nemzeti hálózat minden potenciális felhasználója számára érthetőek legyenek. Ugyanakkor ezek a szabályok gyakran tartalmazzak hivatkozást más dokumentumokra, így például nemzeti szabványokra, európai szabványokra, nemzetközi szabványokra vagy egyéb olyan műszaki előírásokra, amelyek részben vagy egészben a szellemi tulajdonhoz fűződő jogi oltalom alatt állnak. Ezért tehát a közzététel kötelezettsége nem alkalmazandó azon dokumentumokra, amelyekre a nemzeti szabályok közvetve vagy közvetlenül hivatkoznak.
- (14) A nemzeti szabályok gyakorta tartalmazznak olyan követelményeket, amelyek részben átjárhatósági, részben pedig biztonsági célokat szolgálnak. Mivel a biztonság az (EU) 2016/797 irányelvben foglalt egyik alapvető követelmény, a nemzeti szabályok mind az (EU) 2016/797, mind ezen irányelvre vonatkoztathatók. A „nemzeti biztonsági szabályok” és a „nemzeti műszaki szabályok” kifejezések közötti, a 2004/49/EK és a 2008/57/EK

⁽¹⁾ 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 (lásd e Hivatalos Lap 1. oldalát).

európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ alkalmazott különbségtétel ezért megszűnik, és e kifejezések helyébe a „nemzeti szabályok” fogalom lép, amely szabályokat az (EU) 2016/797 irányelv és/vagy ezen irányelv értelmében be kell jelenteni. Az (EU) 2016/797 irányelv szerint a nemzeti szabályokat elsősorban abban az esetben kell bejelenteni, ha azok a strukturális alrendszerek forgalomba hozatalával vagy üzembe helyezésével kapcsolatosak. Ezen irányelv értelmében pedig abban az esetben kell őket bejelenteni, ha azok az uniós vasúti rendszer üzemeltetésével vagy az ezen irányelvben meghatározott kérdésekkel – többek között a szereplők teendőivel, a biztonsági tanúsítással, a biztonsági engedélyezéssel és a balesetek kivizsgálásával – kapcsolatosak.

- (15) Figyelembe véve az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát hátráltató akadályok megszüntetésére vonatkozó fokozatos megközelítési módot és ebből következően az ÁME-k elfogadásához szükséges időtartamot, lépéseket kell tenni annak elkerülése érdekében, hogy a tagállamok a jelenlegi rendszerek különbözőségét fokozó új nemzeti rendelkezéseket fogadjanak el, vagy ilyen hatással járó új projekteket vállaljanak fel, kivéve az ezen irányelvben meghatározott konkrét helyzeteket. A biztonságirányítási rendszer a kockázatkezelés elismert eszköze, míg a pályahálózat-működtetők és a vasúti társaságok felelősek azért, hogy a balesetek megismétlődésének megelőzése érdekében azonnali korrekciós intézkedéseket tegyenek. A tagállamoknak kerülniük kell azt a gyakorlatot, hogy egy balesetet követően azonnal új nemzeti szabályokat állapítsanak meg, kivéve, ha sürgős megelőző intézkedésként van erre szükség.
- (16) A vasúti ellenőrző-irányító és jelzőrendszerek kritikus szerepet játszanak a vasútbiztonság garantálásában. E tekintetben az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszernek (a továbbiakban: ERTMS) az Unió vasúthálózatán való bevezetése fontos hozzájárulást jelent a biztonsági szint növeléséhez.
- (17) Kötelezettségeik és feladataik teljesítése során a pályahálózat-működtetőknek és a vasúti társaságoknak olyan biztonságirányítási rendszert kell létrehozniuk, amely megfelel az uniós követelményeknek, és közös elemeket tartalmaz. A biztonságról és a biztonságirányítási rendszer megvalósításáról információkkal kell ellátni az Ügynökséget és az érintett tagállam nemzeti biztonsági hatóságát.
- (18) A biztonságirányítási rendszer eljárásain keresztül biztosítani kell, hogy az emberi képességeket és korlátokat, valamint az emberi teljesítményre ható tényezőket az emberi tényezőkre vonatkozó ismeretek és elismert módszerek alkalmazásával figyelembe vegyék.
- (19) A vasúti áru fuvarozási szolgáltatásoknak a veszélyes áruk szállítását is magukban kell foglalniuk. Különbséget kell azonban tenni ezen irányelv célja, azaz az uniós vasúti rendszer biztonságának fenntartása és – lehetőség szerint – javítása, valamint a 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾ célja között, amely irányelv elsősorban az anyagok osztályozását és az azokat tartalmazó tartályok meghatározását szabályozza, beleértve a konténereknek a meglévő vasúti rendszerben történő biztonságos berakodását, kirakodását és használatát is. Következésképpen – 2008/68/EK irányelvben foglaltak sérelme nélkül – a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők biztonságirányítási rendszerei keretében kellő mértékben figyelembe kell venni a veszélyes áruküldeményeket tartalmazó konténerek szállítása által esetlegesen jelentkező további kockázatokat.
- (20) A vasútbiztonság magas színvonalának és a vasúti társaságok közötti azonos feltételeknek a biztosítása érdekében, valamennyi vasúti társasággal szemben azonos biztonsági követelményeket kell támasztani. Indokolt, hogy a vasúti társaságok csak biztonsági tanúsítvány birtokában kaphassanak hozzáférést a vasúti infrastruktúrához. A biztonsági tanúsítványban igazolni kell, hogy a vasúti társaság kialakította a biztonságirányítási rendszerét, és a megfelelő szolgáltatási területre vonatkozóan teljesíteni tudja a vonatkozó biztonsági szabványokat és szabályokat. Amikor az Ügynökség egységes biztonsági tanúsítványt állít ki azon vasúti társaságok számára, amelyek szolgáltatási területe egy vagy több tagállamra terjed ki, az egyetlen olyan hatóság kell, hogy legyen, amely értékeli, hogy a vasúti társaság megfelelően alakította-e ki a biztonságirányítási rendszerét. A vonatkozó nemzeti szabályokban megállapított követelmények értékelésébe a tervezett szolgáltatási terület tekintetében érintett nemzeti biztonsági hatóságokat be kell vonni.
- (21) A 2004/49/EK irányelv alapján kialakításra kerültek a nyomon követés, a megfelelőségértékelés, a felügyelet, valamint a kockázatelemzés és -értékelés tekintetében az uniós vasúti rendszer szereplőire és a nemzeti biztonsági hatóságokra alkalmazandó harmonizált módszerek. Ez a szabályozási keret kellően kiforrott ahhoz, hogy fokozatosan át lehessen állni egy olyan „egységes biztonsági tanúsítványra”, amely az érintett vasúti társaság szolgáltatási területének egészen érvényes.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve (2008. június 17.) a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 191., 2008.7.18., 1. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.) a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.).

- (22) Ahhoz, hogy az egységes biztonsági tanúsítványoknak a vasúti társaságok részére történő kiállítása hatékonyabb és koherensebb eljárások keretében történjen, elengedhetetlen, hogy az Ügynökség központi szerepet kapjon a biztonsági tanúsítványok kiállításában. Abban az esetben, ha a szolgáltatási terület egyetlen tagállamra korlátozódik, a kérelmezőnek lehetőséget kell biztosítani annak megválasztásához, hogy az egységes biztonsági tanúsítvány iránti kérelmét az (EU) 2016/796 rendeletben említett egyablakos információs és kommunikációs rendszeren keresztül az érintett tagállam nemzeti biztonsági hatóságához vagy az Ügynökséghez kívánja-e benyújtani. A kérelmező választásának a kérelem teljesítéséig vagy visszavonásáig kötelező erejűnek kell lennie. Ez az új rendszer a vasúti társaságok adminisztratív terhének csökkentése révén várhatóan eredményesebbé és hatékonyabbá fogja tenni az uniós vasúti rendszert.
- (23) Az egységes biztonsági tanúsítványok kiállításához az Ügynökségnek és a nemzeti biztonsági hatóságoknak együtt kell működniük és – adott esetben – meg kell osztaniuk hatáskörüket. Egyértelmű eljárási és választott bírósági rendelkezéseket kell kialakítani az olyan helyzetek kezeléséhez, amikor az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok között nézeteltérés alakul ki az egységes biztonsági tanúsítvány kiállításával kapcsolatos értékelést illetően.
- (24) A biztonsági tanúsítványok kiállítását célzó tevékenységeknek és feladatoknak a nemzeti biztonsági hatóságok és az Ügynökség közötti új elosztása hatékonyan kell, hogy történjen. Ennek érdekében az Ügynökségnek és a nemzeti biztonsági hatóságoknak együttműködési megállapodást kell kötniük egymással.
- (25) A belső piac megfelelő működésének biztosítása mellett elsősorban együttműködési megállapodásokra van szükség bizonyos tagállamok sajátos földrajzi és történelmi helyzetének figyelembevételére érdekében. Amennyiben az üzemeltetés földrajzi vagy történelmi okokból különleges szakértelmet igénylő hálózatokra korlátozódik, és e hálózatok el vannak zárva az uniós vasúti rendszer többi részétől, lehetőséget kell biztosítani a kérelmezőnek arra, hogy a szükséges alakiságokat helyben, az illetékes nemzeti biztonsági hatóságokkal együttműködve teljesítse. Ennek érdekében, valamint az adminisztratív terhek és a költségek csökkentése érdekében az Ügynökség és az illetékes nemzeti biztonsági hatóságok között kötendő együttműködési megállapodások rendelkezhetnek a feladatok megfelelő megosztásáról anélkül, hogy ez érintené az Ügynökségnek az egységes biztonsági tanúsítvány kiállításával kapcsolatos végső felelősségét.
- (26) A balti államokban (Észtország, Lettország és Litvánia) található vasúthálózatok nyomtávja 1 520 mm, amely megegyezik ugyan a szomszédos harmadik országokban használttal, de eltér az Unió fő vasúthálózatának nyomtávjától. E balti államok vasúthálózatai közös műszaki és működési előírásokat örökölték, ami *de facto* kölcsönös átjárhatóságot eredményez közöttük, így e tekintetben az e tagállamok valamelyikében kiadott biztonsági tanúsítvány ezeknek a hálózatoknak a többi részén is érvényesnek tekinthető. Annak érdekében, hogy a biztonsági tanúsítás tekintetében meg lehessen könnyíteni a hatékony és arányos forráselosztást, és csökkenteni lehessen az ilyen esetekben a kérelmezőre háruló pénzügyi és adminisztratív terheket, az Ügynökség és az érintett nemzeti biztonsági hatóságok közötti konkrét együttműködési megállapodásokban szükség szerint lehetővé kell tenni, hogy e feladatok átruházhatók legyenek az említett nemzeti biztonsági hatóságokra.
- (27) Ezen irányelv nem okozhatja azt, hogy az uniós vasúti ágazatban csökkenjen a biztonság szintje és növekedjenek a költségek. Ennek érdekében az Ügynökségnek és a nemzeti biztonsági hatóságoknak teljes körű – különösen szerződéses és szerződésen kívüli – felelősséget kell vállalniuk az általuk kibocsátott egységes biztonsági tanúsítványokért. Az Ügynökséget vagy annak személyzetét érintő igazságügyi vizsgálat esetén az Ügynökségnek teljes mértékben együtt kell működnie az érintett tagállam vagy tagállamok illetékes hatóságaival.
- (28) Egyértelmű különbséget kell tenni egyrészt az Ügynökségnek és a nemzeti biztonsági hatóságoknak a biztonsági tanúsítványok és biztonsági engedélyek kiállításából eredő biztonságot illető közvetlen felelőssége, másrészt pedig a nemzeti biztonsági hatóságok azon feladata között, hogy nemzeti szabályozói keretet biztosítsanak, és hogy folyamatosan ellenőrizzék az érintett felek tevékenységét. Minden egyes nemzeti biztonsági hatóságnak ellenőriznie kell, hogy a vasúti társaság vagy pályahálózat-működtető folyamatosan eleget tesz-e annak a jogi kötelezettségének, hogy biztonságirányítási rendszert hozzon létre. Ennek bizonyításához a vasúti társaságnál és a pályahálózat-működtetőnél végzett helyszíni vizsgálatokon kívül a nemzeti biztonsági hatóságok által megvalósítandó olyan felügyeleti tevékenységekre is szükség lehet, amelyek annak értékelésére szolgálnak, hogy a vasúti társaság és a pályahálózat-működtető a biztonsági tanúsítvány vagy biztonsági engedély megszerzését követően is megfelelően alkalmazza-e biztonságirányítási rendszerét. A nemzeti biztonsági hatóságoknak össze kell hangolniuk a különböző tagállamokban bejegyzett vasúti társaságokkal kapcsolatos felügyeleti tevékenységeiket, és az információkat meg kell osztaniuk egymás között, és adott esetben az Ügynökséggel is. Az Ügynökségnek segítenie kell a nemzeti biztonsági hatóságokat az együttműködésükben. Ezzel összefüggésben az Ügynökségnek és a nemzeti biztonsági hatóságoknak ki kell alakítaniuk azokat a szabályokat, amelyek elősegítik közöttük az információcserét.

- (29) Az Ügynökségnek és a nemzeti biztonsági hatóságoknak szorosan együtt kell működniük az olyan esetekben, amikor a nemzeti biztonsági hatóság arra a következtetésre jut, hogy az Ügynökség által kiállított egységes biztonsági tanúsítvány tulajdonosa már nem felel meg a tanúsítási feltételeknek. Az ilyen esetekben kérnie kell az Ügynökségtől a tanúsítvány korlátozását vagy visszavonását. Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság közötti egyet nem értés esetére választott bírósági eljárást kell kialakítani. Ha a nemzeti biztonsági hatóság súlyos biztonsági kockázatot tár fel az ellenőrzés során, értesítenie kell az Ügynökséget és a vasúti társaság üzemelési helye szerinti bármely másik nemzeti biztonsági hatóságot. Lehetővé kell tenni, hogy az érintett nemzeti biztonsági hatóságok a vonatkozó szolgáltatások azonnali hatályú korlátozását vagy felfüggesztését is magukban foglaló átmeneti biztonsági intézkedéseket alkalmazzanak. Komoly biztonsági kockázatnak minősül e tekintetben a jogi kötelezettségeknek vagy a biztonsági követelményeknek való súlyos meg nem megfelelés, amely önmagában vagy egymásból következő események sorozata révén balesetet vagy súlyos balesetet okozhat.
- (30) Helyénvaló, hogy az Ügynökség létrehozasson az azon releváns szereplők közötti információcserét elősegítő eszközöket, akik biztonsági kockázatot észlelnek a műszaki berendezések hiányosságával, nem megfelelő kivitelezésével vagy üzemzavarával összefüggésben, vagy ilyen kockázatról tájékoztatást kapnak.
- (31) Az egységes biztonsági tanúsítványt az adott vasúti társaság biztonságirányítási rendszerének kialakításáról szolgáltatott bizonyíték alapján indokolt kiállítani.
- (32) A pályahálózat-működtetők felelnek elsődlegesen saját vasúti hálózatuk biztonságos tervezéséért, karbantartásáért és üzemeltetéséért. Indokolt a pályahálózat-működtetőket arra kötelezni, hogy biztonságirányítási rendszerükre vonatkozó biztonsági engedélyt szerezzenek a nemzeti biztonsági hatóságtól, és hogy a biztonsági követelmények teljesítéséhez egyéb rendelkezéseknek is megfeleljenek.
- (33) A vonatszemélyzet tanúsítása nehézségeket okozhat az új belépőknek. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az adott hálózaton működni kívánó vasúti társaságok rendelkezésére álljanak a vonatszemélyzet képzése és tanúsítása tekintetében a nemzeti szabályok által támasztott követelmények teljesítéséhez szükséges eszközök.
- (34) A tehervagonok esetében indokolt a karbantartásért felelős szervezeteket tanúsításnak alávetni. Indokolt, hogy amennyiben a karbantartásért felelős szervezet egy pályahálózat-működtető, a szóban forgó tanúsítás a biztonsági tanúsítási eljárás részét képezze. A karbantartásáért felelős szervezetnek kiállított tanúsítvány azt hivatott biztosítani, hogy az ezen irányelvben foglalt karbantartási követelmények minden olyan tehervagon esetében teljesülnek, amelyért a szervezet felelős. Indokolt, hogy a tanúsítvány az Unió egész területére érvényes legyen, és azt olyan szerv állítsa ki, amely ellenőrizni tudja a szervezet által kialakított karbantartási rendszert. Mivel a tehervagonok gyakran vesznek részt nemzetközi forgalomban, és mivel a karbantartásért felelős szervezet több tagállam területén is igénybe vehet műhelyeket, a tanúsító szervezetnek képesnek kell lennie arra, hogy ellenőrzéseit az Unió egész területén elvégezze. Az Ügynökségnek értékelnie kell a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszerét és – adott esetben – ajánlania kell annak kiterjesztését az összes vasúti járműre.
- (35) A nemzeti biztonsági hatóságoknak szervezetileg, jogilag és a döntéshozatal szempontjából teljes mértékben függetlennek kell lenniük a vasúti társaságtól, a pályahálózat-működtetőtől, a kérelmezőtől, az ajánlatkérőtől és bármely, közszolgáltatásra vonatkozó közbeszerzési eljárást lebonyolító szervezettől. Feladataikat nyíltan és megkülönböztetéstől mentesen kell ellátniuk, és együtt kell működniük az Ügynökséggel az egységes európai vasúti térség létrehozása és a döntéshozatali szempontok összehangolása érdekében. Amennyiben szükséges, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy a nemzeti biztonsági hatóság a nemzeti közlekedési minisztérium egyik részlege legyen, amennyiben biztosított a nemzeti biztonsági hatóság függetlenségének tiszteletben tartása. Feladataik ellátása érdekében a nemzeti biztonsági hatóságoknak az emberi és az anyagi erőforrások tekintetében rendelkezniük kell a szükséges belső és külső szervezeti kapacitásokkal.
- (36) A nemzeti vizsgáló testületek központi szerepet töltenek be a biztonsági vizsgálati folyamatban. Munkájuk alapvető fontossággal bír a balesetek vagy a váratlan események okainak meghatározásában. Ezért elengedhetetlen, hogy rendelkezzenek a hatékony és eredményes vizsgálatok lefolytatásához szükséges pénzügyi és emberi erőforrásokkal. A nemzeti vizsgáló testületeknek együtt kell működniük annak érdekében, hogy megosszák egymással az információkat és a bevált gyakorlatokat. Vizsgálataik hatékonyságának nyomon követése érdekében szakértői értékelési programot kell kialakítaniuk. A szakértői értékelésekről készített jelentéseket el kell juttatni az Ügynökségnek, hogy az nyomon követhesse az uniós vasúti rendszer átfogó biztonsági teljesítményének alakulását.

- (37) A súlyos vasúti balesetek ritkák. Következmenyeik azonban súlyosak lehetnek, és ahhoz vezethetnek, hogy a közvélemény kétségbe vonja az uniós vasúti rendszer biztonságos működését. Ezért a balesetek megismétlődésének elkerülése érdekében biztonsági szempontból ki kell vizsgálni az összes ilyen balesetet, a vizsgálat eredményét pedig nyilvánossá kell tenni. Más balesetek vagy váratlan események esetében is indokolt biztonsági vizsgálatot lefolytatni, ha azok fontos figyelmeztető előjelei lehetnek súlyos baleseteknek.
- (38) A biztonsági vizsgálatot külön kell választani az ugyanarra az eseményre vonatkozó igazságügyi vizsgálatától, és a biztonsági vizsgálatot végzők számára a bizonyítékokhoz és a tanúkhöz hozzáférést kell biztosítani. E vizsgálatot egy, az uniós vasúti rendszer szereplőitől független állandó testületnek kell végeznie. A testületnek úgy kell működnie, hogy elkerülje az érdekellentéteket és azt, hogy bármilyen módon érintett legyen a vizsgált esemény okaiban. Különösen arra kell figyelmet fordítani, hogy ne sérüljön a hatóság funkcionális függetlensége abban az esetben, ha szervezeti és jogi szempontból szoros kapcsolatban áll a vasúti ágazatért felelős nemzeti biztonsági hatósággal, az Ügynökséggel vagy a szabályozó hatósággal. A hatóságnak a lehető legnyíltabban kell e vizsgálatot elvégeznie. A vizsgáló testületnek minden eseményre vonatkozóan létre kell hoznia az adott vizsgálati munkacsoportot, amely rendelkezik a szükséges szakismerettel ahhoz, hogy megállapítsa az események közvetlen és közvetett okait.
- (39) A súlyos balesetet követő vizsgálatot úgy kell elvégezni, hogy mindegyik fél meghallgatást nyerjen és megoszthassa eredményeit. A vizsgálat során például a vizsgáló testületnek tájékoztatni kell a – megítélése szerint kapcsolódó biztonsági felelősséggel rendelkező – feleket a vizsgálat előrehaladásával kapcsolatos legfrissebb információkról, valamint figyelembe kell vennie azok véleményét és álláspontját. Ez lehetővé teszi, hogy a vizsgáló testület további lényeges információk birtokába jusson, valamint tudomást szerezzen a munkájáról alkotott különböző véleményekről, és ily módon a lehető legmegfelelőbb módon végezze a vizsgálatot. E konzultáció célja semmiképpen sem a vétkesség vagy a felelősség megállapítása, hanem a tényszerű bizonyítékok összegyűjtése és a biztonság jövőbeli javítására szolgáló tanulságok levonása kell, hogy legyen. A vizsgáló testület számára ugyanakkor biztosítani kell az arra vonatkozó szabadságot, hogy a felesleges nyomás elkerülése érdekében eldönthesse, mely információkat osztja meg ezen felekkel, kivéve, ha ezt a bírósági eljárást végzők kérelmezik. A vizsgáló testületnek figyelembe kell vennie azt is, hogy az áldozatoknak és hozzátartozóiknak ésszerűen mely információkra lehet szükségük.
- (40) Annak érdekében, hogy a vizsgáló testület hatékonyabban végezhesse tevékenységét, és hogy feladatait könnyebben láthassa el, kellő időben be kell tudnia jutni a baleset helyszínére, szükség esetén az ügyben részt vevő igazságügyi hatóságokkal jó együttműködésben. A vizsgálati jelentések, valamint a megállapítások és ajánlások döntő fontosságú információkat jelentenek a vasútbiztonság további javításával kapcsolatban, ezért azokat uniós szinten nyilvánossá kell tenni. A biztonsági ajánlásokat a címzetteknek végre kell hajtaniuk, a megtett intézkedésekről pedig jelentést kell tenniük a vizsgáló testület számára.
- (41) Amennyiben egy baleset vagy váratlan esemény előfordulásának közvetlen oka feltételezhetően emberi tevékenységhez köthető, figyelembe kell venni a sajátos körülményeket és azt, hogy a személyzet a szokásos működés során hogyan látja el a rutinfeladatokat, beleértve az ember és a gép közötti kapcsolat kialakítását, az eljárások megfelelőségét, a célkitűzések közötti ellentétek meglétét és a munkateherrel kapcsolatos kérdéseket, valamint minden olyan egyéb körülményt, amely hatással van az események előfordulására, így például fizikai, valamint munkahelyi stressz, fáradtság vagy pszichológiai alkalmasság.
- (42) Az Unió egészében törekedni kell színvonalas és magas szintű szakképesítést nyújtó képzés biztosítására.
- (43) Ezen irányelv egyes nem alapvető elemeinek kiegészítése vagy módosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a közös biztonsági módszerekre és a közös biztonsági célokra, valamint ezek felülvizsgálatára vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (44) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a következőkkel kapcsolatban: az Ügynökségnek a közös biztonsági módszerek és a közös biztonsági célok tervezeteinek és ezek módosításainak kidolgozására, valamint a kapcsolódó ajánlásoknak a Bizottsághoz való benyújtására vonatkozó megbízatása; a biztonsági tanúsításra vonatkozó részletes szabályok; részletes rendelkezések, amelyekkel meghatározható, hogy – a releváns közös biztonsági módszereknek és ÁME-knek

megfelelően – a III. mellékletben foglalt követelmények közül melyeket kell alkalmazni a karbantartó műhelyek által végzett karbantartási tevékenységek esetében, beleértve azokat a részletes rendelkezéseket, amelyek biztosítják a karbantartó műhelyek tanúsítási rendszerének – a vonatkozó közös biztonsági módszereknek és az ÁME-knek megfelelő – egységes alkalmazását; részletes rendelkezések, amelyekkel meghatározható, hogy a III. mellékletben foglalt követelmények közül melyeket kell alkalmazni a tehervagonoktól eltérő járművek karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítására vonatkozóan, az ilyen járművek műszaki jellemzőinek alapján az ilyen járművek, beleértve a tehervagonoktól eltérő járművek karbantartásáért felelős szervezet tanúsítási feltételeinek – a vonatkozó közös biztonsági módszereknek és az ÁME-knek megfelelő – egységes alkalmazását biztosító részletes rendelkezéseket, valamint a balesetekről és váratlan eseményekről készült vizsgálati jelentés jelentéstételi struktúrájának megfelelően. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően kell gyakorolni.

- (45) A tagállamoknak meg kell állapítaniuk az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meg kell tenniük minden szükséges intézkedést azok végrehajtásának biztosítására. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.
- (46) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a biztonság szabályozására és felügyeletére irányuló tagállami intézkedések összehangolását, a balesetek kivizsgálását, valamint a közös biztonsági célok, közös biztonsági módszerek, közös biztonsági mutatók és az egységes biztonsági tanúsítványra vonatkozó közös követelmények megállapítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (47) Indokolt, hogy az irányelv nemzeti jogba való átültetésének kötelezettsége csak a 2004/49/EK irányelvhez képest jelentős módosítást jelentő rendelkezésekre vonatkozzon. A változatlan rendelkezések átültetésére vonatkozó kötelezettség az említett irányelvből következik.
- (48) Ez az irányelv nem érinti a tagállamoknak a IV. melléklet B. részében meghatározott irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos kötelezettségét,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

Ez az irányelv rendelkezéseket állapít meg abból a célból, hogy a következők révén gondoskodjon az uniós vasúti rendszer biztonságának fejlesztéséről és javításáról, valamint a vasúti szállítási szolgáltatások piacára való belépés elősegítéséről:

- a) a tagállami szabályozási struktúrák összehangolása;
- b) az uniós vasúti rendszer szereplői közötti hatáskörmegosztás meghatározása;
- c) közös biztonsági célok (a továbbiakban: KBC-k) és közös biztonsági módszerek (a továbbiakban: KBM-k) kidolgozása annak érdekében, hogy a nemzeti szabályozás fokozatosan szükségtelenné váljon;
- d) a biztonsági tanúsítványok és engedélyek kiállítására, megújítására, módosítására és korlátozására vagy visszavonására vonatkozó elvek meghatározása;
- e) tagállamonként egy nemzeti biztonsági hatóság, valamint egy, a baleseteket és váratlan eseményeket vizsgáló testület létrehozásának a követelménye; és
- f) a vasútbiztonság irányítására, szabályozására és felügyeletére vonatkozó közös elvek meghatározása.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

2. cikk

Hatály

- (1) Ezt az irányelvet a tagállamok vasúti rendszerére kell alkalmazni, amely a strukturális és funkcionális területek szempontjából alrendszerekre osztható fel. Az irányelv hatálya kiterjed a rendszer egészére vonatkozó biztonsági követelményekre, beleértve az infrastruktúra és a forgalmi szolgálat biztonságos irányítását, valamint a vasúti társaságoknak, a pályahálózat-működtetőknek és az uniós vasúti rendszer többi szereplőjének együttműködését.
- (2) Ezen irányelv hatálya nem terjed ki a következőkre:
- a) metrók;
 - b) villamosok és könnyű vasúti járművek, valamint a kizárólag ilyen járművek által használt infrastruktúra; és
 - c) az uniós vasúti rendszer többi részétől a működés szempontjából különálló hálózatok, amelyek csak helyi, városi vagy elővárosi személyszállításra szolgálnak, valamint a kizárólag ilyen hálózatokon működő vállalkozások.
- (3) A tagállamok az ezen irányelvet végrehajtó intézkedések hatálya alól kizárhatják a következőket:
- a) magántulajdonban álló vasúti infrastruktúra – a mellékvágányokat is beleértve –, amelyet a tulajdonos vagy az üzemeltető árufuvarozási tevékenységre vagy nem kereskedelmi célú személyszállításra használ, és a kizárólag ilyen infrastruktúrán használt járművek;
 - b) szigorúan helyi, történelmi vagy turisztikai célra fenntartott infrastruktúra és járművek;
 - c) olyan könnyű vasúti infrastruktúra, amelyet alkalmanként nehéz vasúti járművek is használnak a könnyű vasúti rendszer működési feltételei mellett, amennyiben e járművek tekintetében erre kizárólag összeköttetési célból van szükség;
 - d) elsősorban könnyű vasúti infrastruktúrán alkalmazott járművek, amelyeket bizonyos nehéz vasúti összetevővel szereltek fel annak érdekében, hogy azok kizárólag összeköttetési célból képesek legyenek áthaladni a nehéz vasúti infrastruktúrának egy jól körülhatárolt, korlátozott szakaszán.
- (4) A (2) bekezdésben foglaltak ellenére a tagállamok adott esetben dönthetnek úgy, hogy nemzeti jogukkal összhangban a metrók és az egyéb helyi rendszerek esetében is alkalmazzák ezen irányelv rendelkezéseit.

3. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „uniós vasúti rendszer”: az Unió vasúti rendszere az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének 1. pontjában foglalt fogalommeghatározás szerint;
2. „pályahálózat-működtető”: a 2012/34/EU irányelv ⁽¹⁾ 3. cikkének 2. pontjában foglalt fogalommeghatározás szerinti pályahálózat-működtető;
3. „vasúti társaság”: a 2012/34/EU irányelv 3. cikkének 1. pontja szerinti vállalkozó vasúti társaság és bármely más, köz- vagy magántulajdonban lévő vállalkozás, amelynek tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azon az alapon, hogy e vállalkozás biztosítja a vontatást, beleértve azokat a vállalkozásokat is, amelyek csak vontatást végeznek;
4. „átjárhatósági műszaki előírás (ÁME)”: az (EU) 2016/797 irányelvnek megfelelően elfogadott olyan előírás, amely az alapvető követelményeknek való megfelelés, valamint az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében az egyes alrendszereket és azok részeit szabályozza;
5. „közös biztonsági célok” (KBC): azok a minimális biztonsági szintek, amelyeket az uniós vasúti rendszer egészén, illetve – amennyiben lehetséges – annak különböző részein (például a hagyományos vasúti rendszeren, a nagysebességű vasúti rendszeren, a hosszú vasúti alagutakban vagy a kizárólag árufuvarozásra használt vonalakon) mindenképpen meg kell valósítani;

⁽¹⁾ 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.).

6. „közös biztonsági módszerek” (KBM): azok a módszerek, amelyek leírják a biztonsági szinteknek, a biztonsági célok megvalósításának és más biztonsági követelmények teljesítésének az értékelési módszereit;
7. „nemzeti biztonsági hatóság”: az a nemzeti testület, amelyet az ezen irányelv szerinti vasútbiztonsági feladatok elvégzésével bízta meg, illetve a több tagállam által ezekkel a feladatokkal annak érdekében megbízott testület, hogy egységes biztonsági rendszer jöjjön létre;
8. „nemzeti szabályok”: valamely tagállamban elfogadott, kötelező erejű szabályok összessége, függetlenül attól, hogy azokat mely szerv bocsátotta ki, amely szabályok az adott tagállamban a vasúti társaságokra, pályahálózat-működtetőkre vagy harmadik felekre alkalmazandó uniós vagy nemzetközi szabályokban megállapítottaktól eltérő vasútbiztonsági vagy műszaki követelményeket tartalmaznak;
9. „biztonságirányítási rendszer”: egy pályahálózat-működtető vagy vasúti társaság által létrehozott szervezet, valamint az általa meghozott intézkedések és eljárások, amelyek célja az üzemeltetés biztonságos irányítása;
10. „megbízott vizsgálatvezető”: a vizsgálat megszervezéséért, végrehajtásáért és ellenőrzéséért felelős személy;
11. „baleset”: olyan nem kívánatos vagy nem szándékos váratlan esemény, illetve ilyen események sajátos láncolata, amelynek káros következményei vannak; a balesetek a következő kategóriákra oszthatók: ütközés, kisiklás, baleset vasúti átjáróban, mozgó gördülőállománnyal összefüggésben okozott személyi sérülés, tüzeset és egyéb baleset;
12. „súlyos baleset”: vonatok összeütközése vagy kisiklása, amely legalább egy halálos áldozattal, illetve öt vagy több személy súlyos sérülésével, vagy a gördülőállomány, az infrastruktúra vagy a környezet jelentős károsodásával jár, valamint bármely más, ugyanilyen következményekkel járó baleset, amelynek nyilvánvaló hatása van a vasútbiztonsági szabályozásra vagy a biztonságirányításra; a fent említett „jelentős károsodás” olyan kár, amelyről a vizsgáló testület azonnal megállapíthatja, hogy az összesen legalább 2 millió eurót tesz ki;
13. „váratlan esemény”: a baleseten vagy súlyos baleseten kívül minden olyan esemény, amely a vasúti tevékenységek biztonságát érinti vagy érintheti;
14. „vizsgálat”: a baleset és váratlan esemény megelőzése céljából végzett eljárás, amely magában foglalja az információk gyűjtését és elemzését, a következtetések levonását, beleértve az okok meghatározását is, és adott esetben biztonsági ajánlások megtételét;
15. „okok”: a balesethez vagy a váratlan eseményhez vezető cselekvések, mulasztások, események vagy feltételek, illetve ezek kombinációja;
16. „könnyű vasút”: olyan városi és/vagy elővárosi vasúti közlekedési rendszer, amely (az EN 15227:2011 alapján) C-III vagy C-IV törésbiztonsággal rendelkezik, és járműveinek szilárdsága legfeljebb 800 kN (hosszirányú nyomóerő a kapcsolási ponton) (); a könnyű vasúti rendszerek rendelkezhetnek saját pályatesttel, vagy pályatestük lehet a közúttal közös, és járműveik általában nem vesznek részt a távolsági személyszállítási vagy áru fuvarozási forgalomban;
17. „megfelelőségértékelő szervezet”: olyan szervezet, amely az ilyen értelmű bejelentés vagy kijelölés alapján felel a megfelelőségértékelési tevékenységekért, ideértve a kalibrálást, tesztelést, tanúsítást és ellenőrzést is; a megfelelőségértékelő szervezetet a valamely tagállam általi bejelentést követően bejelentett szervezetnek kell tekinteni; a megfelelőségértékelő szervezetet a valamely tagállam általi kijelölést követően kijelölt szervezetnek kell tekinteni;
18. „kölcsonös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeresemények”: az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikke 7. pontjában meghatározott kölcsonös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeresemények;
19. „üzembentartó”: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a járművet, mint szállítóeszközt hasznosítja, akár tulajdonosa, akár használati joga van felette, továbbá az (EU) 2016/797 irányelv 47. cikkében említett járműnyilvántartásban ily módon nyilvántartásba van véve;
20. „karbantartásért felelős szervezet”: járművek karbantartásáért felelős szervezet, amely az (EU) 2016/797 irányelv 47. cikkében említett járműnyilvántartásban ily módon van nyilvántartásba véve;
21. „jármű”: a vasúti pályán közlekedő vontatott vagy önjáró, saját kerekein a vasúti sínen közlekedő vasúti jármű; egy jármű egy vagy több strukturális és funkcionális alrendszerből áll;

22. „gyártó”: az (EU) 2016/797 irányelv 2. cikkének 36. pontjában meghatározott gyártó;
23. „feladó”: az a vállalkozás, amelyik saját nevében vagy harmadik fél megbízásából árut ad fel;
24. „címzett”: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a szállítási szerződés értelmében az árut kapja; amennyiben a szállításra szállítási szerződés nélkül kerül sor, azt a természetes vagy jogi személyt kell címzettnek tekinteni, amely az árut megérkezésükkor átveszi;
25. „berakodó”: az a vállalkozás, amely a küldeménydarabos árut, a kiskonténert vagy a mobil tartányt a kocsira vagy a konténerbe rakja, illetőleg a konténert, ömlesztettáru-konténert, MEG-konténert, tankkonténert vagy mobil tartányt a kocsira rakja;
26. „kirakodó”: a konténert, ömlesztettáru-konténert, MEG-konténert, tankkonténert vagy mobil tartányt a kocsiról eltávolító vállalkozás, vagy a küldeménydarabos árut, a kiskonténert vagy a mobil tartányt a kocsiról vagy a konténerből kirakodó vállalkozás, vagy az árut a tartányból (tartálykocsiból, leszerelhető tartányból, mobil tartányból vagy tankkonténerből), battériás kocsiból vagy MEG-konténerből, illetve ömlesztettáru szállításához való vasúti kocsiból, nagykonténerből vagy kiskonténerből, vagy pedig ömlesztettáru-konténerből kirakó vállalkozás;
27. „töltő”: az a vállalkozás, amely az árut tartányba (beleértve a tartálykocsit, illetve leszerelhető tartánnyal, mobil tartánnyal vagy tankkonténerrel rendelkező kocsit), ömlesztettáru szállításához való vasúti kocsiba, nagykonténerbe vagy kiskonténerbe, illetve battériás kocsiba vagy MEG-konténerbe tölti;
28. „lefejtő”: az a vállalkozás, amely az árut tartányból (beleértve a tartálykocsit, leszerelhető tartánnyal rendelkező kocsit, mobil tartányt és tankkonténert), ömlesztettáru szállításához való vasúti kocsiból, nagykonténerből vagy kiskonténerből, illetve battériás kocsiból vagy MEG-konténerből lefejt;
29. „fuvarozó”: fuvarozási szerződés alapján szállítási műveletet végző vállalkozás;
30. „ajánlatkérő”: olyan közjogi vagy magánjogi szervezet, amely alrendszerek tervezését és/vagy kivitelezését, korszerűsítését, illetve felújítását rendeli meg;
31. „a tevékenység jellege”: a tevékenységnek kizárólag a személyszállítással – a nagysebességű szolgáltatásokkal vagy azok nélkül –, az áru fuvarozással – a veszélyes árukkal kapcsolatos szolgáltatásokkal vagy azok nélkül – vagy a tolatási szolgáltatásokkal jellemezhető típusa;
32. „a tevékenység mértéke”: a tevékenységnek az utasszámmal és/vagy árumennyiséggel és a vasúti társaság becsült, a vasúti ágazatban (azaz mikro-, kis-, közép- vagy nagyvállalkozásokban) dolgozó munkavállalók számában kifejezett méretével jellemezhető mértéke;
33. „szolgáltatási terület”: egy vagy több tagállamban lévő hálózat vagy hálózatok, amely(ke)n a vasúti társaság működni szándékozik.

II. FEJEZET

A VASÚTBIZTONSÁG FEJLESZTÉSE ÉS IRÁNYÍTÁSA

4. cikk

Az uniós vasúti rendszer szereplőinek közreműködése a vasútbiztonság fejlesztésében és javításában

- (1) A vasútbiztonság fejlesztése és javítása céljából a tagállamok, hatáskörükön belül:
- a) gondoskodnak a vasútbiztonság általános fenntartásáról és – amennyiben ez ésszerű keretek között kivitelezhető – folyamatos javításáról, amelynek során figyelembe veszik az uniós jog és a nemzetközi szabályok terén bekövetkező változásokat, valamint a műszaki és tudományos fejlődést, és prioritást biztosítanak a balesetek megelőzésének;
- b) gondoskodnak arról, hogy valamennyi alkalmazandó jogszabály nyíltan és megkülönböztetéstől mentes módon betartásra kerüljön, elősegítve ezáltal az egységes európai vasúti szállítási rendszer létrehozását;
- c) gondoskodnak arról, hogy a vasútbiztonság fejlesztésére és javítására irányuló intézkedések figyelembe vegyék a rendszeralapú megközelítés szükségességét;

- d) gondoskodnak arról, hogy az uniós vasúti rendszer biztonságos üzemeltetése és az azzal kapcsolatos kockázatok kezelése a pályahálózat-működtetők és a vasúti társaságok feladata legyen – a rendszer rájuk eső részét illetően –, és kötelezik őket arra, hogy:
- i. adott esetben egymással együttműködve tegyék meg a 6. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti szükséges kockázatkezelési intézkedéseket;
 - ii. alkalmazzák az uniós és a nemzeti szabályokat;
 - iii. hozzanak létre biztonságirányítási rendszereket ennek az irányelvnek megfelelően;
- e) a tagállamok jogi előírásai alapján fennálló polgári jogi felelősséget nem érintve gondoskodnak arról, hogy valamennyi pályahálózat-működtetőt és vasúti társaságot felelősség terhelje a felhasználókkal, az ügyfelekkel, az érintett munkavállalókkal és a (4) bekezdésben említett más szereplőkkel szemben a rendszer rá eső részéért és annak biztonságos működéséért, beleértve az anyagbeszerzést és a szolgáltatások alvállalkozásba adását is;
- f) éves biztonsági terveket dolgoznak ki és tesznek közzé, amelyekben meghatározzák a közös biztonsági célok megvalósítása céljából előírányzott intézkedéseket; és
- g) adott esetben segítik az Ügynökséget a vasútbiztonság uniós szintű fejlesztésének nyomon követésével kapcsolatos munkájában.

(2) Az Ügynökség – a hatáskörén belül – gondoskodik a vasútbiztonság általános fenntartásáról és – amennyiben ésszerű keretek között kivitelezhető – folyamatos javításáról, amelynek során figyelembe veszi az uniós jog terén bekövetkező változásokat, valamint a műszaki és tudományos fejlődést, és prioritást biztosít a súlyos balesetek megelőzésének.

(3) A vasúti társaságoknak és a pályahálózat-működtetőknek:

- a) adott esetben egymással és más szereplőkkel együttműködve meg kell tenniük a 6. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti szükséges kockázatkezelési intézkedéseket;
- b) a biztonságirányítási rendszereikben figyelembe kell venniük az egyéb szereplők és a harmadik felek tevékenységével összefüggő kockázatokat is;
- c) adott esetben szerződés útján kell kötelezniük a (4) bekezdésében említett, az uniós vasúti rendszer biztonságos üzemeltetését esetlegesen befolyásoló egyéb szereplőket arra, hogy kockázatkezelési intézkedéseket hajtsanak végre; és
- d) gondoskodniuk kell arról, hogy az alvállalkozók kockázatkezelési intézkedéseket hajtsanak végre a nyomon követésre vonatkozó, a 6. cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett KBM-ek között meghatározott, a folyamatok nyomon követésére szolgáló közös biztonsági módszerek alkalmazása révén, továbbá hogy ezt a követelményt a szerződéses megállapodások is tartalmazzák, amelyeket az Ügynökség vagy a nemzeti biztonsági hatóság kérésére be kell mutatni.

(4) A vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők (3) bekezdésben említett feladatait nem érintve, a karbantartásért felelős szervezeteknek, valamint az uniós vasúti rendszer biztonságos üzemeltetését esetlegesen befolyásoló összes egyéb szereplőnek, többek között a gyártóknak, a karbantartási szolgáltatóknak, az üzemeltetőknak, a szolgáltatóknak, az ajánlatkérőknek, a fuvarozóknak, a feladóknak, a címzetteknek, a berakodóknak, a kirakodóknak, a töltőknek és a lefejtőknek:

- a) adott esetben más szereplőkkel együttműködve meg kell tenniük a szükséges kockázatkezelési intézkedéseket;
- b) biztosítaniuk kell, hogy az általuk szállított alrendszerek, tartozékok és berendezések, valamint az általuk nyújtott szolgáltatások megfeleljenek az előírt követelményeknek és használati feltételeknek, hogy az érintett vasúti társaság és/vagy a pályahálózat-működtető biztonságosan tudja üzemeltetni azokat.

(5) Ha a vasúti társaság, a pályahálózat-működtető, vagy a (4) bekezdésben említett valamely szereplő biztonsági kockázatot észlel a műszaki berendezéseknek – beleértve azok szerkezeti alrendszereit is – a hiányosságával, nem megfelelő kivitelezésével vagy üzemzavarával összefüggésben, vagy ilyen kockázatról kap tájékoztatást, a hatáskörén belül:

- a) meg kell tennie a szükséges korrekciós intézkedéseket az észlelt biztonsági kockázat kezelésére;

b) e kockázatokról értesítenie kell a többi érintett felet annak érdekében, hogy azok megtehessenek minden olyan korrekciós intézkedést, amely az uniós vasúti rendszer biztonsági teljesítményének folyamatos fenntartásához szükséges. Az Ügynökség létrehozhat az érintett szereplők közötti információcserét elősegítő eszközt, figyelembe véve az érintett felhasználók adatainak védelmét, a költség–haszon elemzés eredményeit, valamint az Ügynökség által már kifejlesztett informatikai alkalmazásokat és nyilvántartásokat.

(6) Járműveknek a vasúti társaságok közötti cseréje esetén minden érintett szereplő megosztja a többivel a működés biztonsága szempontjából lényeges valamennyi információt, többek között, de nem kizárólag az érintett jármű állapotára és üzemi előzményeire, a nyomon követhetőség céljából a karbantartási nyilvántartás egyes elemeire, a rakodási műveletek nyomon követhetőségére és a fuvarlevelekre vonatkozóan.

5. cikk

Közös biztonsági mutatók (KBMu-k)

(1) Annak érdekében, hogy megkönnyítsék a közös biztonsági célok (KBC-k) megvalósításának értékelését, és figyelemmel kísérjék a vasútbiztonság általános fejlődését, a tagállamok a nemzeti biztonsági hatóságok 19. cikkben említett éves beszámolóit alapján információkat gyűjtenek a közös biztonsági mutatókkal kapcsolatban.

(2) A közös biztonsági mutatókat az I. melléklet tartalmazza.

6. cikk

Közös biztonsági módszerek (KBM-ek)

(1) A közös biztonsági módszereknek körül kell írniuk a biztonsági szintek, a biztonsági célok megvalósítása és más biztonsági követelmények teljesítése – adott esetben egy független értékelő szervezet útján történő – értékelésének módját a következők kidolgozása és meghatározása révén:

- a) a kockázatelemzési és -értékelési módszerek;
- b) a 10. és 12. cikk szerint kiállított biztonsági tanúsítványok és biztonsági engedélyek követelményeinek való megfelelés értékelésére szolgáló módszerek;
- c) a nemzeti biztonsági hatóságok által alkalmazandó felügyeleti módszerek, valamint a vasúti társaságok, a pályahálózat-működtetők és a karbantartásért felelős szervezetek által alkalmazandó nyomonkövetési módszerek;
- d) a vasúti üzemeltetők biztonsági szintjének és biztonsági teljesítményének nemzeti és uniós szintű értékelésére vonatkozó módszerek;
- e) a biztonsági célok megvalósításának nemzeti és uniós szintű értékelésére vonatkozó módszerek; és
- f) minden egyéb olyan módszer, amely a biztonságirányítási rendszereknek valamely, uniós szinten harmonizálásra szoruló folyamatára vonatkozik.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján megbízza az Ügynökséget a közös biztonsági módszereknek és azok módosításainak a kidolgozásával, valamint azzal, hogy nyújtsa be a szükséges ajánlásokat a Bizottság számára, az új vagy módosított közös biztonsági módszer szükségességének világos indokolása alapján, figyelembe véve egyúttal annak a meglévő szabályokra és az uniós vasúti rendszer biztonsági szintjére gyakorolt hatását is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 28. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. Ha a 28. cikk szerinti bizottság (a továbbiakban: bizottság) nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és ebben az esetben a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

A közös biztonsági módszerek kidolgozása, elfogadása és felülvizsgálata során figyelembe kell venni a felhasználók, a nemzeti biztonsági hatóságok és az érdekeltek – köztük adott esetben a szociális partnerek – véleményét. Az ajánlásokhoz csatolni kell az e konzultáció eredményeiről készült jelentést és az elfogadásra ajánlott, új vagy módosított közös biztonsági módszerek hatásvizsgálatáról készült jelentést.

(3) A (2) bekezdésben említett megbízás ellátása során az Ügynökség és a Bizottság szisztematikusan és rendszeres időközönként tájékoztatja a bizottságot a közös biztonsági módszerek előkészítési munkálatairól. Ezen munkálatok során a Bizottság ajánlásokat adhat az Ügynökségnek a közös biztonsági módszerekkel és a költség–haszon elemzéssel kapcsolatban. A Bizottság előírhatja különösen, hogy az Ügynökség vizsgálja meg az alternatív megoldásokat, a közös biztonsági módszerek tervezetéhez csatolt jelentésben pedig szerepeljen az alternatív megoldások költségeinek és előnyeinek az értékelése.

Az első albekezdésben említett feladatok tekintetében a Bizottságot a bizottság segíti.

(4) A Bizottság megvizsgálja az Ügynökség által adott ajánlást annak ellenőrzése céljából, hogy teljesült-e a (2) bekezdésben említett megbízatás. Amennyiben a megbízatás nem teljesült, a Bizottság a megbízatás nem teljesített pontjainak megjelölésével felkéri az Ügynökséget az ajánlás felülvizsgálatára. A Bizottság indokolt esetben dönthet úgy, hogy a (2) bekezdésben szereplő eljárásnak megfelelően módosítja az Ügynökség megbízatását.

Az első albekezdésben említett feladatok tekintetében a Bizottságot a bizottság segíti.

(5) A közös biztonsági módszereket rendszeres időközönként felül kell vizsgálni az alkalmazásuk során szerzett tapasztalatoknak és a vasútbiztonság általános fejlődésének figyelembevételével, általában a biztonság fenntartását és – amennyiben ésszerűen megvalósítható – folyamatos javítását szem előtt tartva.

(6) Az Ügynökség által adott ajánlás alapján és az e cikk (4) bekezdésében említett vizsgálatot követően fel kell hatalmazni a Bizottságot, hogy a közös biztonsági módszerek tartalmát és azok módosításait illetően a 27. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el.

(7) A tagállamok a közös biztonsági módszerek elfogadását és azok módosításait figyelembe véve haladéktalanul elvégzik a nemzeti szabályaik szükséges módosításait.

7. cikk

Közös biztonsági célok

(1) A közös biztonsági célok meghatározzák azt a minimális biztonsági szintet, amelyet az uniós vasúti rendszer egészen és – amennyiben lehetséges – annak különböző részein az egyes tagállamokban és az Unióban mindenképpen meg kell valósítani. A közös biztonsági célok kifejezhető kockázatelfogadási kritériumként vagy kitűzött biztonsági szintként, és esetükben különösen a következőket kell figyelembe venni:

a) az utasokkal, a személyzettel, beleértve a munkavállalókat és az alvállalkozókat is, a vasúti átjárók használóival és más személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatok, és a meglévő nemzeti és nemzetközi felelősségi szabályok sérelme nélkül a tiltott helyen járó személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatok;

b) társadalmi kockázatok.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján megbízza az Ügynökséget a közös biztonsági céloknak és azok módosításainak a kidolgozásával, valamint azzal, hogy nyújtsa be a szükséges ajánlásokat a Bizottság számára, az új vagy módosított közös biztonsági cél szükségességének világos indokolása alapján, figyelembe véve egyúttal annak a meglévő szabályokra gyakorolt hatását is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 28. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

(3) A (2) bekezdésben említett megbízatás ellátása során az Ügynökség és a Bizottság szisztematikusan és rendszeres időközönként tájékoztatja a bizottságot a közös biztonsági célokkal kapcsolatos előkészítő tevékenységekről. Ezen előkészítő tevékenységek során a Bizottság hasznos ajánlásokat adhat az Ügynökségnek a közös biztonsági célokkal és a költség-haszon elemzéssel kapcsolatban. A Bizottság előírhatja különösen, hogy az Ügynökség vizsgálja meg az alternatív megoldásokat, és hogy mutassák be ezen alternatív megoldások költségeit és előnyeit a közös biztonsági célok tervezetéhez csatolt jelentésben.

Az első albekezdésben említett feladatok tekintetében a Bizottságot a bizottság segíti.

(4) A Bizottság megvizsgálja az Ügynökség által adott ajánlást annak ellenőrzése céljából, hogy teljesült-e a (2) bekezdésben említett megbízatás. Amennyiben a megbízatás nem teljesült, a Bizottság a megbízatás nem teljesített pontjainak megjelölésével felkéri az Ügynökséget az ajánlás felülvizsgálatára. A Bizottság indokolt esetben dönthet úgy, hogy a (2) bekezdésben szereplő eljárásnak megfelelően módosítja az Ügynökség megbízatását.

Az első albekezdésben említett feladatok tekintetében a Bizottságot a bizottság segíti.

(5) A közös biztonsági célokat rendszeres időközönként felül kell vizsgálni, figyelembe véve a vasútbiztonság általános fejlődését. A közös biztonsági céloknak azokra a kiemelt területekre kell irányulniuk, ahol tovább kell javítani a biztonságot.

(6) Az Ügynökség által adott ajánlás alapján és az e cikk (4) bekezdésében említett vizsgálatot követően fel kell hatalmazni a Bizottságot, hogy a közös biztonsági célok tartalmát és azok módosításait illetően a 27. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el.

(7) A tagállamok elvégzik nemzeti biztonsági szabályaik szükséges módosítását annak érdekében, hogy a mellékelt megvalósítási ütemtervnek megfelelően legalább a közös biztonsági célokat és az esetleges átdolgozott közös biztonsági célokat megvalósítsák. A 4. cikk (1) bekezdésének f) pontjában említett éves biztonsági tervekben figyelembe kell venni ezeket a módosításokat. A tagállamok a 8. cikknek megfelelően értesítik ezekről a szabályokról a Bizottságot.

8. cikk

A biztonság területére vonatkozó nemzeti szabályok

(1) A 2004/49/EK irányelvnek megfelelően, 2016. június 15-ig bejelentett nemzeti szabályok abban az esetben alkalmazandók, ha azok:

- a) egy, a II. mellékletében meghatározott típusba tartoznak; és
- b) megfelelnek az uniós jogszabályoknak, különös tekintettel az ÁME-kre, a közös biztonsági célokra és a közös biztonsági módszerekre; és
- c) nem vezetnek önkényes megkülönböztetéshez vagy a tagállamok közötti vasúti szállítás burkolt korlátozásához.

(2) A tagállamok felülvizsgálják az (1) bekezdésben említett nemzeti szabályokat, és 2018. június 16-ig hatályon kívül helyezik:

- a) a be nem jelentett nemzeti szabályokat, illetve azokat, amelyek nem felelnek meg az (1) bekezdésben említett kritériumoknak;
- b) azokat a nemzeti szabályokat, amelyek az uniós jog miatt feleslegessé váltak, különös tekintettel az ÁME-kre, a közös biztonsági célokra és a közös biztonsági módszerekre.

A tagállamok ennek céljából igénybe vehetik az (EU) 2016/796 rendelet 27. cikkének (4) bekezdésében említett szabálykezelő eszközt, és felkérhetik az Ügynökséget annak vizsgálatára, hogy bizonyos meghatározott szabályok megfelelnek-e az e bekezdésben foglalt kritériumoknak.

(3) A tagállamok kizárólag a következő esetekben állapíthatnak meg ezen irányelv alapján új nemzeti szabályokat:

- a) ha bizonyos meglévő biztonsági módszerekre vonatkozó szabályokra nem terjed ki a közös biztonsági módszerek hatálya;
- b) ha a vasúti hálózatra vonatkozó üzemeltetési szabályok még nem tartoznak az ÁME-k hatálya alá;
- c) sürgős megelőző intézkedésként, különösen balesetet vagy váratlan eseményt követően;
- d) ha egy korábban már bejelentett szabályt felül kell vizsgálni;
- e) ha a biztonság szempontjából elengedhetetlen feladatokat ellátó személyzetre vonatkozó szabályok – beleértve a felvételi követelményeket, a fizikai és pszichológiai alkalmasságot és a szakképzést – még nem tartoznak az ÁME-k, illetve a 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹⁾ hatálya alá.

(4) A tagállamok az új nemzeti szabály tervezetét az (EU) 2016/796 rendelet 27. cikkének megfelelően, a megfelelő IT-rendszer használatával az Ügynökség és a Bizottság elé terjesztik, mégpedig a javasolt új szabálynak a nemzeti jogrendszerbe történő tervezett bevezetését megelőzően kellő időben, az (EU) 2016/796 rendelet 25. cikkének (1) bekezdésében említett határidőn belül, és megindokolják annak bevezetését. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a tervezet kellően kidolgozott állapotban legyen ahhoz, hogy az Ügynökség elvégezhesse annak vizsgálatát az (EU) 2016/796 rendelet 25. cikkének (2) bekezdésével összhangban.

(5) A tagállamok sürgős megelőző intézkedések esetén azonnal elfogadhatnak és alkalmazhatnak egy új szabályt. A szabályt az (EU) 2016/796 rendelet 27. cikke (2) bekezdésének megfelelően kell bejelenteni, és azt az Ügynökség az (EU) 2016/796 rendelet 26. cikkének (1), (2) és (5) bekezdésével összhangban megvizsgálja.

(6) Ha az Ügynökség olyan – bejelentett vagy be nem jelentett – nemzeti szabályról szerez tudomást, amely szükségtelemmé vált, vagy amely összeegyeztethetetlen a közös biztonsági módszerekkel vagy az adott nemzeti szabály alkalmazásának kezdete óta elfogadott bármely más uniós jogi aktussal, akkor az (EU) 2016/796 rendelet 26. cikkében megállapított eljárást kell alkalmazni.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/59/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről (HL L 315., 2007.12.3., 51. o.).

(7) A tagállamok értesítik az Ügynökséget és a Bizottságot az elfogadott nemzeti szabályokról. Erre a célra az (EU) 2016/796 rendelet 27. cikkével összhangban a megfelelő IT-rendszert használják. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a meglévő nemzeti szabályok nyilvánosan könnyen hozzáférhetőek legyenek, és olyan szakkifejezésekkel kerüljenek megfogalmazásra, amelyeket minden érintett fél megért. A tagállamoktól további tájékoztatás is kérhető nemzeti szabályaikra vonatkozóan.

(8) A szigorúan helyi jellegű szabályokat és korlátozásokat illetően a tagállamok dönthetnek a bejelentés mellőzése mellett. Ilyen esetben a tagállamok az (EU) 2016/797 irányelv 49. cikkében említett infrastruktúra-nyilvántartásokban tesznek említést ezekről a szabályokról és korlátozásokról, vagy azokat a 2012/34/EU irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzatban tüntetik fel, ahol e szabályokat és korlátozásokat közzé kell tenni.

(9) Az e cikknek megfelelően bejelentett nemzeti szabályokra nem vonatkozik az (EU) 2015/1535 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ szerinti értesítési eljárás.

(10) Az Ügynökség az (EU) 2016/796 rendelet 25. és 26. cikkében ismertetett eljárásoknak megfelelően megvizsgálja a nemzeti szabályok tervezetét és a meglévő nemzeti szabályokat.

(11) A (8) bekezdés sérelme nélkül, azon nemzeti szabályok, amelyek nem kerültek e cikknek megfelelően bejelentésre, ezen irányelv alkalmazásában nem alkalmazandók.

9. cikk

Biztonságirányítási rendszerek

(1) A pályahálózat-működtetők és a vasúti társaságok létrehozzák a saját biztonságirányítási rendszereiket annak biztosítása érdekében, hogy a vasúti rendszer legalább a közös biztonsági célokat elérhesse, és teljesítse az átjárhatósági műszaki előírásokban meghatározott biztonsági követelményeket, valamint hogy a közös biztonsági módszerek és a 8. cikk alapján bejelentett nemzeti szabályok vonatkozó részei alkalmazásra kerüljenek.

(2) A biztonságirányítási rendszer minden lényeges részét dokumentálni kell, és ismertetni kell a pályahálózat-működtető vagy a vasúti társaság szervezetén belül a hatáskörök megosztását. Be kell mutatni, hogy a vezetőség hogyan biztosítja a különböző szintek ellenőrzését, hogyan vonja be mindegyik szinten a személyzetet és azok képviselőit, és hogyan gondoskodik a biztonságirányítási rendszer folyamatos továbbfejlesztéséről. Határozott kötelezettséget kell vállalni az emberi tényezőkre vonatkozó ismeretek és módszerek szisztematikus alkalmazása mellett. A vasúti társaságoknak és a pályahálózat-működtetőknek a biztonságirányítási rendszeren keresztül elő kell segíteniük a kölcsönös bizalom, megbízhatóság és tanulás kultúráját, amelyben a személyzet ösztönözve van arra, hogy hozzájáruljon a biztonság fokozásához a bizalmas jelleg biztosítása mellett.

(3) A biztonságirányítási rendszernek a következő alapvető elemeket kell tartalmaznia:

- a) a szervezet vezérigazgatója által jóváhagyott, és a személyzet minden tagjával ismertetett biztonsági politika;
- b) a szervezet minőségi és mennyiségi célkitűzései a biztonság fenntartásával és javításával kapcsolatban, valamint ezen célkitűzések megvalósítására szolgáló tervek és eljárások;
- c) eljárások a már meglévő, az új vagy a módosított műszaki és üzemeltetési szabványok vagy más, az ÁME-kben meghatározott feltételek, a 8. cikkben, a II. mellékletben hivatkozott nemzeti szabályok, egyéb releváns szabályokban és hatósági határozatokban előírt feltételek teljesítésére;
- d) olyan eljárások, amelyek a berendezés teljes életciklusa és az üzemeltetés teljes időtartama alatt biztosítják a szabványoknak és az egyéb előírt feltételeknek való megfelelést;
- e) a kockázatok azonosítására, a kockázatok értékelésére és a kockázatkezelési intézkedések végrehajtására vonatkozó eljárások és módszerek, amennyiben az üzemeltetési feltételek megváltozása vagy új anyagok bevezetése újabb kockázatokat jelent az infrastruktúrára vagy az ember – gép - szervezet közötti kapcsolatra vonatkozóan;
- f) olyan képzési programok a személyzet számára, amelyekkel garantálható a személyzet szakképzettségének fenntartása és a feladatok ennek megfelelően történő elvégzése, beleértve a fizikai és a pszichológiai alkalmasság fenntartására vonatkozó intézkedéseket is;

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1535 irányelve (2015. szeptember 9.) a műszaki szabályokkal és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályokkal kapcsolatos információszolgáltatási eljárás megállapításáról (HL L 241., 2015.9.17., 1. o.).

- g) a szervezeten belüli és adott esetben a vasútrendszer szervezetei közötti megfelelő információáramlást biztosító intézkedések;
- h) eljárások és alaki követelmények a biztonsági információk dokumentálására, továbbá ellenőrzési eljárás meghatározása a döntő fontosságú biztonsági információk konfigurációjának ellenőrzésére;
- i) eljárások, amelyek biztosítják, hogy a baleseteket, a váratlan eseményeket, a majdnem bekövetkező baleseteket és egyéb veszélyes eseményeket bejelentsék, kivizsgálják és elemezzék, és hogy megtegyék a szükséges óvintézkedéseket;
- j) az illetékes hatóságokkal egyeztetett vészhelyzeti cselekvési, riasztási és tájékoztatási tervek; és
- k) a biztonságirányítási rendszer rendszeres belső ellenőrzését előíró rendelkezések.

A pályahálózat-működtetőknek és a vasúti vállalkozásoknak minden egyéb elemet is bele kell venniük a biztonsági-rányítási rendszerükbe, amely a saját tevékenységükből eredő kockázatok kiértékelése alapján szükséges a biztonsági kockázatok kezeléséhez.

(4) A biztonságirányítási rendszert hozzá kell igazítani a folytatott tevékenység jellegéhez és mértékéhez, a szolgáltatási területhez és a folytatott tevékenység egyéb feltételeihez. A biztonságirányítási rendszernek biztosítania kell a pályahálózat-működtető vagy a vasúti társaság tevékenységéhez kapcsolódó kockázatok kezelését, beleértve – a 14. cikkben foglaltakat nem érintve – a karbantartás biztosítását az anyagbeszerzéseket és az alvállalkozók igénybevételét is. A meglévő nemzeti és nemzetközi felelősségi szabályok sérelme nélkül a biztonságirányítási rendszernek, ahol szükséges és ésszerű, figyelembe kell vennie a 4. cikkben említett más szereplők tevékenysége következtében fellépő kockázatokat is.

(5) Minden pályahálózat-működtető biztonságirányítási rendszerének figyelembe kell vennie a különböző vasúti társaságok által a hálózaton végzett tevékenységek következményeit, és valamennyi vasúti társaság számára biztosítania kell, hogy az ÁME-k, a nemzeti szabályok és a biztonsági tanúsítványukban meghatározott feltételek szerint működhessen.

A biztonságirányítási rendszert azzal a céllal kell kialakítani, hogy a pályahálózat-működtető vészhelyzetben alkalmazandó eljárásait koordinálja az infrastruktúráját használó valamennyi vasúti társasággal és a sürgősségi segélyszolgálatokkal, a mentőszolgálatok gyors beavatkozásának elősegítése érdekében, továbbá vészhelyzetekben esetlegesen érintett bármely más féllel. A határokon átnyúló infrastruktúrákat illetően az érintett pályahálózat-működtetők közötti együttműködés elő kell, hogy segítse a határ két oldalán működő illetékes sürgősségi segélyszolgálatok közötti szükséges koordinációt és felkészültségüket.

Súlyos balesetet követően a vasúti társaságnak – az egyéb felek kötelezettségeit nem érintve – segítséget kell nyújtania a baleset áldozatainak az uniós jog, így különösen az 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ szerinti panasztételi eljárásokhoz. Ennek során a kommunikációs csatornákon keresztül kapcsolatba kell lépni a baleset áldozatainak családtagjaival, és pszichológiai támogatást is kell biztosítani a baleset érintettjeinek és családtagjainak.

(6) A pályahálózat-működtetők és a vasúti társaságok minden évben május 31. előtt éves biztonsági jelentést nyújtanak be a nemzeti biztonsági hatóságnak az előző naptári évre vonatkozóan. A biztonsági jelentésnek a következőket kell tartalmaznia:

- a) tájékoztatás arról, hogy a szervezet biztonsági célkitűzései hogyan teljesültek, továbbá a biztonsági tervek eredményei;
- b) a nemzeti biztonsági mutatók és az 5. cikkben említett közös biztonsági mutatók alakulásának számbavételéről, amennyiben az a jelentést benyújtó szervezet szempontjából lényeges;
- c) a belső biztonsági ellenőrzés eredményei;
- d) a vasúti tevékenységek és az infrastruktúra működésének azon hiányosságaira és üzemzavaraira vonatkozó észrevételek, amelyek fontosak lehetnek a nemzeti biztonsági hatóság számára, beleértve az érintett szereplők által a 4. cikk (5) bekezdésének b) pontja értelmében benyújtott információk összefoglalóját;
- e) a vonatkozó közös biztonsági módszerek alkalmazásáról szóló jelentés.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (HL L 315., 2007.12.3., 14. o.).

(7) A nemzeti biztonsági hatóságok által a 17. és a 19. cikk értelmében benyújtott információk alapján az Ügynökség a Bizottságnak ajánlást tehet a biztonságirányítási rendszer olyan elemeire vonatkozó közös biztonsági módszerre, amelyeket uniós szinten – többek között harmonizált szabványok révén – kell harmonizálni, a 6. cikk (1) bekezdésének f) pontjában foglaltak szerint. Ebben az esetben a 6. cikk (2) bekezdését kell alkalmazni.

III. FEJEZET

BIZTONSÁGI TANÚSÍTÁS ÉS ENGEDÉLYEZÉS

10. cikk

Egységes biztonsági tanúsítvány

(1) A (9) bekezdés sérelme nélkül, a vasúti infrastruktúrához csak olyan vasúti társaság kaphat hozzáférést, amely rendelkezik az Ügynökség által az (5)–(7) bekezdésnek megfelelően, illetve a nemzeti biztonsági hatóság által a (8) bekezdésnek megfelelően kiállított egységes biztonsági tanúsítvánnyal.

Az egységes biztonsági tanúsítvány célja annak bizonyítása, hogy a vasúti társaság létrehozta biztonságirányítási rendszerét és a rendeltetés szerinti szolgáltatási területen képes biztosítani a biztonságos működést.

(2) A vasúti társaságnak az egységes biztonsági tanúsítvány iránti kérelmében fel kell tüntetnie azon vasúti tevékenységek jellegét és mértékét, amelyekre a tanúsítvány vonatkozik, valamint a rendeltetés szerinti szolgáltatási területet.

(3) Az egységes biztonsági tanúsítvány iránti kérelemhez csatolni kell az alábbiakat igazoló dokumentumokat tartalmazó dokumentációt:

- a) a vasúti társaság létrehozta a biztonságirányítási rendszerét a 9. cikknek megfelelően, és eleget tesz az ÁME-kben, a közös biztonsági módszerekben, a közös biztonsági célokban és az egyéb vonatkozó szabályozásban foglalt követelményeknek annak érdekében, hogy kezelje a kockázatokat és biztonságos közlekedési szolgáltatásokat nyújtson a hálózaton; és
- b) a vasúti társaság adott esetben megfelel a 8. cikk értelmében bejelentett vonatkozó nemzeti szabályokban foglalt követelményeknek.

A kérelmet, valamint az összes kérelemre, a vonatkozó eljárások állására és kimenetelére, valamint adott esetben a fellebbezési tanács kéréseire és határozataira vonatkozó információt az (EU) 2016/796 rendelet 12. cikkében említett egyablakos információs és kommunikációs rendszeren keresztül kell benyújtani

(4) Az Ügynökség, illetve a (8) bekezdésben leírt esetekben a nemzeti biztonsági hatóság egy előre meghatározott és ésszerű határidőn belül, de legkésőbb négy hónappal azt követően, hogy valamennyi szükséges információt és kért kiegészítő információt megkapta a kérelmezőtől, kiállítja az egységes biztonsági tanúsítványt, illetve tájékoztatja a kérelmezőt az elutasító határozatáról. Az Ügynökség, illetve a (8) bekezdésben leírt esetekben a nemzeti biztonsági hatóság a tanúsítási eljárásra vonatkozó, a (10) bekezdésben foglaltaknak megfelelően végrehajtási jogi aktusban meghatározandó részletes gyakorlati rendelkezéseket alkalmazza.

(5) Az Ügynökség egységes biztonsági tanúsítványt állít ki azon vasúti társaságok számára, amelyek szolgáltatási területe egy vagy több tagállamra terjed ki. A tanúsítvány kiállítása érdekében az Ügynökség:

- a) megvizsgálja a (3) bekezdés a) pontjában meghatározott elemeket; és
- b) haladéktalanul továbbítja a vasúti társaság teljes dokumentációját a tervezett szolgáltatási terület által érintett nemzeti biztonsági hatóságok részére, hogy azok megvizsgálják a (3) bekezdés b) pontjában meghatározott elemeket.

Az Ügynökség vagy a nemzeti biztonsági hatóságok felhatalmazást kapnak arra, hogy a fenti vizsgálatok részeként látogatást tegyenek vagy helyszíni vizsgálatot tartsanak a vasúti társaságoknál, illetve ellenőrzést tartsanak, továbbá megfelelő kiegészítő információk benyújtását kérik. Az Ügynökségnek és a nemzeti biztonsági hatóságoknak koordinálniuk kell az említett látogatások, vizsgálatok és ellenőrzések megszervezését.

(6) Az egységes biztonsági tanúsítvány iránti kérelem beérkezésétől számított egy hónapon belül az Ügynökség tájékoztatja a vasúti társaságot arról, hogy a dokumentáció hiánytalan, vagy felkéri a kérelmezőt a megfelelő kiegészítő információk benyújtására, és ehhez ésszerű határidőt határoz meg. A dokumentáció hiánytalansága, megfelelősége és következetessége tekintetében az Ügynökség a (3) bekezdés b) pontjában foglalt elemeket is megvizsgálhatja.

Az Ügynökség az egységes biztonsági tanúsítvány kiállítására vonatkozó határozat meghozatala tekintetében teljes mértékben figyelembe veszi az (5) bekezdésben említett vizsgálatokat.

Az Ügynökség teljes mértékben felelős az általa kiállított egységes biztonsági tanúsítványokért.

(7) Amennyiben az Ügynökség nem ért egyet az egy vagy több nemzeti biztonsági hatóság által az (5) bekezdés b) pontja értelmében elvégzett vizsgálat kedvezőtlen eredményével, erről értesíti az említett hatóságot vagy hatóságokat, és megindokolja egyet nem értését. Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság vagy hatóságok együttműködnek annak biztosítása érdekében, hogy a vizsgálat eredménye kölcsönösen elfogadható legyen. Ha az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság vagy hatóságok szükségesnek tartják, az eljárásba a vasúti társaságot is be kell vonni. Amennyiben az attól számított egy hónapon belül, hogy az Ügynökség értesítette a nemzeti biztonsági hatóságot vagy hatóságokat arról, hogy nem ért egyet a vizsgálat eredményével, nem sikerül kölcsönösen elfogadható eredményre jutni, az Ügynökség meghozza a végleges határozatát, kivéve, ha a nemzeti biztonsági hatóság vagy hatóságok az ügyet választott bírósági eljárás céljából az (EU) 2016/796 rendelet 55. cikke alapján létrehozott fellebbezési tanácshoz továbbítják. A fellebbezési tanácsnak a nemzeti biztonsági hatóság vagy hatóságok kérését követő egy hónapon belül határoznia kell arról, hogy megerősíti-e az Ügynökség határozattervezetét.

Amennyiben a fellebbezési tanács egyetért az Ügynökséggel, az Ügynökség haladéktalanul meghozza a határozatát.

Amennyiben a fellebbezési tanács a nemzeti biztonsági hatóság vizsgálatának kedvezőtlen eredményével ért egyet, az Ügynökség olyan egységes biztonsági tanúsítványt állít ki, amely a szolgáltatási területből kizárja a hálózat azon részeit, amelyek esetében a vizsgálat kedvezőtlen eredménnyel zárult.

Amennyiben az Ügynökség nem ért egyet az egy vagy több nemzeti biztonsági hatóság által az (5) bekezdés b) pontja értelmében elvégzett vizsgálat kedvező eredményével, erről értesíti az említett hatóságot vagy hatóságokat, és megindokolja egyet nem értését. Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság vagy hatóságok együttműködnek annak biztosítása érdekében, hogy a vizsgálat eredménye kölcsönösen elfogadható legyen. Ha az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság vagy hatóságok szükségesnek tartják, az eljárásba a kérelmezőt is be kell vonni. Amennyiben az attól számított egy hónapon belül, hogy az Ügynökség értesítette a nemzeti biztonsági hatóságot vagy hatóságokat arról, hogy nem ért egyet a vizsgálat eredményével, nem sikerül kölcsönösen elfogadható eredményre jutni, az Ügynökség meghozza a végleges határozatát.

(8) Amennyiben a szolgáltatási terület csupán egy tagállamra korlátozódik, az adott tagállam nemzeti biztonsági hatósága – saját felelősségére és amennyiben a kérelmező azt kéri – kiállíthatja az egységes biztonsági tanúsítványt. E tanúsítványok kiállítása érdekében a nemzeti biztonsági hatóságnak meg kell vizsgálnia a dokumentációt a (3) bekezdésben foglalt valamennyi elem tekintetében, és a (10) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok útján létrehozandó gyakorlati rendelkezéseket kell alkalmaznia. A nemzeti biztonsági hatóság felhatalmazást kap arra, hogy a fenti vizsgálatok részeként látogatást tegyen a vasúti társaságoknál, illetve helyszíni vizsgálatot vagy ellenőrzést tartson. A kérelem beérkezésétől számított egy hónapon belül a nemzeti biztonsági hatóság tájékoztatja a kérelmezőt arról, hogy a dokumentáció hiánytalan, vagy felkéri a kérelmezőt a megfelelő kiegészítő információk benyújtására. Az illetékes nemzeti biztonsági hatóságokkal való konzultációt követően a hasonló jellemzőjű hálózatokkal rendelkező és hasonló üzemeltetési szabályokat alkalmazó szomszédos tagállamok állomásaira közlekedő vasúti társaságok esetében az egységes biztonsági tanúsítvány a szolgáltatási terület kiterjesztése nélkül is érvényes, ha ezek az állomások a határhoz közel helyezkednek el. A konzultáció történhet eseti alapon, illetve képezheti a tagállamok, illetve a nemzeti biztonsági hatóságok között létrejött, határokon átnyúló megállapodás tárgyát.

A nemzeti biztonsági hatóság teljes mértékben felelős az általa kiállított egységes biztonsági tanúsítványokért.

(9) A tagállamok harmadik országbeli üzemeltetők számára lehetővé tehetik, hogy a területükön határon átnyúló tevékenységekre kijelölt és a tagállami határ közelében található állomásokra közlekedjenek anélkül, hogy megkövetelnék tőlük az egységes biztonsági tanúsítványt, feltéve, hogy az alábbiak révén biztosított a megfelelő szintű biztonság:

a) az érintett tagállam és a szomszédos harmadik ország között létrejött, határokon átnyúló megállapodás; vagy

b) szerződéses megállapodás a harmadik országbeli üzemeltető és az adott hálózaton végzett üzemeltetés céljára egységes biztonsági tanúsítvánnyal vagy biztonsági engedéllyel rendelkező vasúti társaság vagy pályahálózat-működtető között, amennyiben e megállapodás biztonsági vonatkozásai megfelelően tükröződnek a biztonsági-rányítási rendszerükben.

(10) A Bizottság 2018. június 16-ig végrehajtási jogi aktusok útján gyakorlati rendelkezéseket fogad el, amelyek meghatározzák a következőket:

- a) az egységes biztonsági tanúsítványra vonatkozóan az e cikkben megállapított követelmények kérelmező általi teljesítésének módja és a szükséges dokumentumok listája;
- b) a tanúsítási folyamat részletes bemutatása, például az eljárás szakaszai és az egyes szakaszokra vonatkozó határidők;
- c) az, hogy milyen módon teljesíti az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság az e cikkben megállapított követelményeket a kérelem és a tanúsítási eljárás egyes szakaszaiban, ideértve a kérelmezők dokumentációjának vizsgálatát is; és
- d) az Ügynökség vagy a nemzeti biztonsági hatóságok által kiállított egységes biztonsági tanúsítványok érvényességi ideje, különösen az egységes biztonsági tanúsítványoknak a tevékenység jellege és mértéke tekintetében, valamint a szolgáltatási terület tekintetében való változások miatt szükséges aktualizálása esetén.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 28. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. A végrehajtási jogi aktusoknak figyelembe kell venniük a 653/2007/EK ⁽¹⁾ és az 1158/2010/EU ⁽²⁾ bizottsági rendelet végrehajtása során szerzett tapasztalatokat, valamint a 11. cikk (1) bekezdésében említett együttműködési megállapodások előkészítése során szerzett tapasztalatokat is.

(11) Az egységes biztonsági tanúsítványokon fel kell tüntetni, hogy milyen jellegű és mértékű vasúti tevékenységekre, valamint mely szolgáltatási területre vonatkoznak. Az egységes biztonsági tanúsítvány a vasúti társaság tulajdonában lévő mellékvágányokra is kiterjedhet, amennyiben azok a biztonságirányítási rendszer hatálya alá tartoznak.

(12) Az egységes biztonsági tanúsítvány kiállítását elutasító vagy a (7) bekezdésben említett, kedvezőtlen eredménnyel záruló vizsgálat értelmében a hálózat bizonyos részeit kizáró valamennyi határozatot kellően meg kell indokolni. A kérelmező a határozat kézhezvételétől számított egy hónapon belül kérheti az Ügynökségtől vagy adott esetben a nemzeti biztonsági hatóságtól a határozatának felülvizsgálatát. Az Ügynökségnek vagy a nemzeti biztonsági hatóságnak a felülvizsgálati kérelem beérkezésétől számítva két hónap áll rendelkezésére a határozatának megerősítésére vagy megváltoztatására.

Amennyiben az Ügynökség megerősíti az elutasító határozatát, a kérelmező fellebbezést nyújthat be az (EU) 2016/796 rendelet 55. cikke alapján létrehozott fellebbezési tanácshoz.

Amennyiben a nemzeti biztonsági hatóság megerősíti az elutasító határozatát, a kérelmező a nemzeti joggal összhangban fellebbezést nyújthat be valamely fellebbviteli szervhez. A tagállamok e fellebbezési eljárás céljára kijelölhetik a 2012/34/EU irányelv 56. cikkében meghatározott igazgatási szervezetet. Ebben az esetben ezen irányelv 18. cikkének (3) bekezdése alkalmazandó.

(13) Az Ügynökség vagy valamely nemzeti biztonsági hatóság által e cikk értelmében kiállított egységes biztonsági tanúsítványt a vasúti társaság kérelmére egy öt évet meg nem haladó időszakra meg kell hosszabbítani. Ha a tevékenység jellege vagy mértéke lényegesen megváltozik, a tanúsítványt teljesen vagy részben aktualizálni kell.

(14) Amennyiben a kérelmező már rendelkezik egy, az (5)–(7) bekezdésnek megfelelően kiállított egységes biztonsági tanúsítvánnyal, és ki kívánja terjeszteni az abban foglalt szolgáltatási területet, vagy ha már rendelkezik egy, a (8) bekezdésnek megfelelően kiállított egységes biztonsági tanúsítvánnyal, és az abban foglalt szolgáltatási területet ki kívánja terjeszteni egy másik tagállamra, a további szolgáltatási területtel kapcsolatban ki kell egészítenie a dokumentációt a (3) bekezdésben említett vonatkozó dokumentumokkal. A vasúti társaságnak a dokumentációt be kell nyújtania az Ügynökségnek, amely a (4)–(7) bekezdésben megállapított eljárásokat követve kiállítja az aktualizált egységes biztonsági tanúsítványt, amely már a kiterjesztett szolgáltatási területre vonatkozik. Ebben az esetben csak a tevékenység kiterjesztése által érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal kell konzultációt folytatni a (3) bekezdés b) pontjában meghatározott dokumentáció vizsgálatakor.

⁽¹⁾ A Bizottság 653/2007/EK rendelete (2007. június 13.) a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 10. cikkének megfelelő biztonsági tanúsítványok és kérelemmel benyújtott dokumentáció egységes európai formátumának használatáról és a 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében kibocsátott biztonsági tanúsítványok érvényességéről (HL L 153., 2007.6.14., 9. o.).

⁽²⁾ A Bizottság 1158/2010/EU rendelete (2010. december 9.) a vasútbiztonsági tanúsítvány megszerzéséhez szükséges követelményeknek való megfelelés értékelésére szolgáló közös biztonsági módszerről (HL L 326., 2010.12.10., 11. o.).

Ha a vasúti társaság részére a (8) bekezdésnek megfelelően már kiállítottak egységes biztonsági tanúsítványt, és a kérelmező az adott tagállamon belül ki kívánja terjeszteni a szolgáltatási területet, a további szolgáltatási területtel kapcsolatban ki kell egészítenie a dokumentációt a (3) bekezdésben említett vonatkozó dokumentumokkal. A vasúti társaságnak a dokumentációt az (EU) 2016/796 rendelet 12. cikkében említett egyablakos információs és kommunikációs rendszeren keresztül kell benyújtania a nemzeti biztonsági hatóságnak, amely a (8) bekezdésben foglalt eljárásokat követve kiállítja az aktualizált egységes biztonsági tanúsítványt, amely már a kiterjesztett szolgáltatási területre vonatkozik.

(15) A biztonsági keretszabályok jelentős módosítása esetén az Ügynökség és az illetékes nemzeti biztonsági hatóságok előírhatják az általuk kiállított egységes biztonsági tanúsítványok felülvizsgálatát.

(16) A Ügynökség késedelem nélkül, de legkésőbb két héten belül tájékoztatja az illetékes nemzeti biztonsági hatóságot az egységes biztonsági tanúsítványok kiállításáról. Az Ügynökség haladéktalanul tájékoztatja az illetékes nemzeti biztonsági hatóságokat az egységes biztonsági tanúsítványok megújításáról, módosításáról vagy visszavonásáról. Az Ügynökség megadja a vasúti társaság nevét és címét, a kiállítás időpontját, a tevékenység jellegét és mértékét, a tanúsítvány érvényességét és a szolgáltatási területet, valamint az egységes biztonsági tanúsítvány visszavonása esetén a döntése indokolását. A nemzeti biztonsági hatóságok által kiállított egységes biztonsági tanúsítványok esetében az illetékes nemzeti biztonsági hatóságnak vagy hatóságoknak ugyanezeket az információkat kell benyújtaniuk az Ügynökség részére, ugyanezen határidőkön belül.

11. cikk

Együttműködés az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok között az egységes biztonsági tanúsítvány kiállítása tekintetében

(1) Ezen irányelv 10. cikke (5) és (6) bekezdésének alkalmazásában az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok az (EU) 2016/796 rendelet 76. cikkével összhangban együttműködési megállapodásokat kötnek. Az együttműködési megállapodások lehetnek egyedi vagy keretmegállapodások, és azoknak részes fele lehet egy vagy több nemzeti biztonsági hatóság. Az együttműködési megállapodások tartalmazzák a célok teljesítéséhez szükséges feladatok és feltételek részletes leírását, az e tekintetben alkalmazandó határidőket, valamint a kérelmező által fizetendő díjak felosztásának módját.

(2) A kérelmezőre háruló adminisztratív terhek és költségek csökkentése érdekében az együttműködési megállapodások egyedi együttműködési rendelkezéseket is tartalmazhatnak abban az esetben, ha a hálózatokhoz földrajzi vagy történelmi okokból speciális szakértelemre lenne szükség. Amennyiben ezek a hálózatok el vannak zárva az uniós vasúti rendszer többi részétől, az együttműködési megállapodások lehetővé tehetik a feladatoknak az érintett nemzeti biztonsági hatóságra való átruházását, amennyiben ez a tanúsítási feladatok hatékony és arányos kiosztásához szükséges. Az együttműködési megállapodásokat még azt megelőzően kell megkötöni, hogy az Ügynökség a 31. cikk (3) bekezdésével összhangban megkezdéné a tanúsítási feladatok végzését.

(3) Azon tagállamok esetében, amelyek vasúthálózat nyomtávja különbözik az Unió fő vasúthálózatának nyomtávjától, és előírásai megegyeznek a szomszédos harmadik országok műszaki és működési előírásaival, a (2) bekezdésben említett együttműködési megállapodásokon túlmenően az adott tagállamok mindent megtehetnek az érintett nemzeti biztonsági hatóságának többoldalú megállapodást kell kötnie az Ügynökséggel, amelyben meghatározzák az ahhoz szükséges feltételeket is, hogy a szolgáltatási területnek, amelyre a biztonsági tanúsítvány vonatkozik, az érintett tagállamban való kiterjesztése adott esetben megkönnyíthető legyen.

12. cikk

A pályahálózat-működtetők biztonsági engedélye

(1) A vasúti infrastruktúra irányításához és működtetéséhez a pályahálózat-működtetőnek biztonsági engedéllyel kell rendelkeznie, amelyet a vasúti infrastruktúra helye szerinti tagállam nemzeti biztonsági hatósága állít ki.

A biztonsági engedély a pályahálózat-működtető 9. cikk szerinti biztonságirányítási rendszerének elfogadását megerősítő engedély, amely magában foglalja a vasúti infrastruktúra biztonságos tervezéséhez, karbantartásához és üzemeltetéséhez szükséges követelmények teljesítését szolgáló eljárásokat és rendelkezéseket, adott esetben a forgalomirányító rendszer és a jelzőrendszer karbantartására és működtetésére is kiterjedően.

A nemzeti biztonsági hatóságoknak a kérelem benyújtását segítő útmutatóban el kell magyarázniuk, hogy mik a biztonsági engedély megszerzésének követelményei, és milyen dokumentumokat kell a kérelemhez csatolni.

(2) A biztonsági engedély érvényességi ideje öt év, amely a pályahálózat-működtető kérelmére megújítható. Ha az infrastruktúra, a jelzőrendszer vagy az energiaellátási alrendszer alapvetően megváltozik, illetve azok működésének és karbantartásának elvei lényegesen módosulnak, teljesen vagy részben felül kell vizsgálni az engedélyt. A pályahálózat-működtető haladéktalanul tájékoztatja a nemzeti biztonsági hatóságot az ilyen jellegű változásokról.

A nemzeti biztonsági keretszabályok jelentős módosítása esetén a biztonsági hatóság megkövetelheti a biztonsági engedély felülvizsgálatát.

(3) A nemzeti biztonsági hatóságnak haladéktalanul, de legkésőbb az összes szükséges információ és valamennyi megkövetelt kiegészítő információ kérelmező általi beküldésétől számított négy hónapon belül döntenie kell a biztonsági engedély iránti kérelemről.

(4) A nemzeti biztonsági hatóságnak késedelem nélkül, de legkésőbb két héten belül tájékoztatnia kell az Ügynökséget a kiállított, meghosszabbított, módosított vagy visszavont biztonsági engedélyekről. A nemzeti biztonsági hatóság megadja a pályahálózat-működtető nevét és címét, a kiállítás időpontját, a biztonsági engedély hatályát és érvényességi idejét, valamint az engedély visszavonása esetén a döntése indoklását.

(5) Határokon átnyúló infrastruktúra esetében az illetékes nemzeti biztonsági hatóságok együttműködnek a biztonsági engedélyek kiadása tekintetében.

13. cikk

A képzési lehetőségekhez való hozzáférés

(1) A tagállamok a vasúti társaságoknak és a pályahálózat-működtetőknek, valamint a biztonság szempontjából elengedhetetlen feladatokat ellátó személyzetének tisztességes és megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosítanak a vasúti járművezetők és a vonatkísérő személyzet képzését szolgáló eszközökhöz, amennyiben a hálózatukon történő szolgáltatásnyújtáshoz az említetteknek ilyen jellegű képzésen kell részt venniük.

A képzéseknek ismertetniük kell a szükséges útvonalismereteket, az üzemeltetési szabályokat és eljárásokat, az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereket és az érintett útvonalakra vonatkozó, vészhelyzetben alkalmazandó eljárásokat.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők személyzete megkapja a megfelelő bizonyítványt abban az esetben is, ha a képzésnek nem része vizsgák letétele vagy bizonyítvány megszerzése.

A nemzeti biztonsági hatóságnak gondoskodnia kell arról, hogy a képzési szolgáltatások megfeleljenek a 2007/59/EK irányelvben, az átjárhatósági műszaki előírásokban, illetve ezen irányelv 8. cikke (3) bekezdésének e) pontjában említett nemzeti szabályokban foglalt követelményeknek.

(2) Ha csak egy vasúti társaság vagy pályahálózat-működtető kínál képzési lehetőségeket, akkor a tagállamok biztosítják, hogy azok méltányos és megkülönböztetéstől mentes áron más vasúti társaságoknak is a rendelkezésére álljanak; az említett árak költségarányosnak kell lennie, és haszonkulcsot is tartalmazhat.

(3) Új vasúti járművezetők, vonatkísérő személyzet és a biztonság szempontjából elengedhetetlen feladatokat ellátó személyzet toborzásakor a vasúti társaságok figyelembe vehetik a korábban más vasúti társaságoknál szerzett képzéseket, képesítéseket és szakmai tapasztalatokat. E célból e munkatársak jogosultak arra, hogy hozzáférjenek a képzésüket, képesítésüket és szakmai tapasztalataikat igazoló dokumentumhoz, azokról másolatot kapjanak, és bemutassák azokat.

(4) A vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők felelősek a biztonság szempontjából elengedhetetlen munkát végző személyzetük képzésének és képesítésének a színvonaláért.

14. cikk

A járművek karbantartása

(1) A hálózaton való használata előtt valamennyi járművet hozzá kell rendelni egy karbantartásért felelős szervezethez, amelynek az (EU) 2016/797 irányelv 47. cikkének megfelelően szerepelnie kell a járműnyilvántartásban.

(2) A vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők 4. cikkben előírt, a vonatok biztonságos üzemeltetésére vonatkozó feladatának sérelme nélkül a karbantartásért felelős szervezetnek kell gondoskodnia arról, hogy a járművek, amelyek karbantartásáért felelős, biztonságos üzemi állapotban legyenek. Ennek érdekében a karbantartásért felelős szervezetnek ki kell alakítania a járművek karbantartásának rendszerét, és azon keresztül:

- a) gondoskodnia kell arról, hogy a járművek karbantartása az egyes járművek karbantartási naplójával és a hatályos előírásokkal, többek között a karbantartási szabályokkal és a vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokkal összhangban történjen;
- b) adott esetben más szereplőkkel együttműködve végre kell hajtania a közös biztonsági módszerek keretében kidolgozott, a 6. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett szükséges kockázatelemzési és -értékelési módszereket;
- c) gondoskodnia kell arról, hogy az alvállalkozók kockázatkezelési intézkedéseket hajtsanak végre a nyomon követésre vonatkozó, a 6. cikk (1) bekezdésének c) pontjában említett közös biztonsági módszerek alkalmazása révén, továbbá hogy ezt a követelményt a szerződéses megállapodások is tartalmazzák, amelyeket az Ügynökség vagy a nemzeti biztonsági hatóság kérésére be kell mutatni;
- d) gondoskodnia kell a karbantartási tevékenységek nyomon követhetőségéről.

(3) A karbantartási rendszer keretében következő funkciókat kell ellátni:

- a) az irányítási funkció, amelynek célja a b)–d) pontban említett karbantartási feladatok felügyelete és koordinálása, valamint a jármű biztonságos állapotának a biztosítása a vasúthálózaton;
- b) a karbantartás-fejlesztési funkció, amely a karbantartási dokumentáció kezeléséért felelős, beleértve a tervezési és üzemelési adatokon, valamint a teljesítményen és a tapasztalati visszajelzéseken alapuló konfiguráció-menedzsmentet;
- c) a járműállomány-karbantartás irányításának funkciója, amelynek célja a jármű karbantartásra küldésének és a karbantartás utáni újbóli üzembe állításának az irányítása;
- d) a karbantartás végrehajtásának funkciója, amelynek célja a jármű vagy egyes részei szükséges műszaki karbantartásának elvégzése, beleértve az üzembehelyezési dokumentációt is.

A karbantartásért felelős szervezetnek az irányítási feladatot saját magának kell ellátnia, de a b)–d) pontjában említett karbantartási feladatokat vagy azok egyes részeit kiszervezheti egyéb szerződő feleknek, például karbantartó műhelyeknek.

A karbantartásért felelős szervezetnek biztosítania kell, hogy az (a)–d) pontban felsorolt funkciók megfeleljenek a III. mellékletben foglalt követelményeknek és értékelési szempontoknak.

A karbantartó műhelyeknek alkalmazniuk kell a (8) bekezdés a) pontja alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusokban meghatározott, a III. mellékletben szereplő vonatkozó szakaszokat, a tanúsítandó funkcióknak és tevékenységeknek megfelelően.

(4) Tehervagonok esetében, illetve más járművek esetében a (8) bekezdés b) pontjában említett végrehajtási jogi aktusok elfogadását követően minden karbantartásért felelős szervezetnek egy akkreditált vagy elismert szerv vagy egy nemzeti biztonsági hatóság által végzett tanúsítási eljáráson kell átesnie, és karbantartásért felelős szervezeti tanúsítványt kell szereznie, az alábbi feltételekkel összhangban:

- a) a tanúsítási eljárás keretében az akkreditálási és elismerési folyamatoknak a függetlenségre, hozzáértésre és pártatlanságra vonatkozó követelményeken kell alapulniuk;
- b) a tanúsítási rendszer keretében bizonyítékkal kell szolgálni arra nézve, hogy a karbantartásért felelős szervezet kialakította a karbantartási rendszert, amellyel biztosítja, hogy a karbantartás tekintetében a felelősségi körébe tartozó járművek biztonságosan működjenek;
- c) a karbantartásért felelős szervezet tanúsítása annak értékelésén kell, hogy alapuljon, hogy a szóban forgó szervezet képes-e a III. mellékletben foglalt vonatkozó követelményeknek és értékelési szempontoknak eleget tenni, és azokat konzekvensen alkalmazni. A tanúsításnak felügyeleti rendszert is magában kell foglalnia annak biztosítására, hogy az említett követelményeknek és értékelési szempontoknak való megfelelés a karbantartásért felelős szervezet tanúsítványának odaítélése után is folyamatos legyen;
- d) a karbantartó műhelyek annak alapján kaphatják meg a tanúsítványt, hogy megfelelnek-e a III. melléklet vonatkozó, a megfelelő tanúsítandó funkciók és tevékenységek tekintetében alkalmazott szakaszainak.

Amennyiben a karbantartásért felelős szervezet egy vasúti társaság vagy egy pályahálózat-működtető, az első albekezdésben meghatározott feltételek teljesülését az érintett nemzeti biztonsági hatóság ellenőrizheti a 10. vagy a 12. cikkben említett eljárások alapján, és azt az említett eljárásokkal összhangban kiállított tanúsítványokon megerősítheti.

(5) A (4) bekezdésnek megfelelően kiállított tanúsítványok az Unió egész területén érvényesek.

(6) Az Ügynökség ajánlása alapján a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja a (4) bekezdés első albekezdésében említett, tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsításának feltételeire vonatkozó részletes rendelkezéseket, ideértve a III. mellékletben foglalt követelményeket, összhangban a vonatkozó közös biztonsági módszerekkel és átjárhatósági műszaki előírásokkal, illetve adott esetben a Bizottság módosítja is e rendelkezéseket.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 28. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

A 445/2011/EU bizottsági rendelettel⁽¹⁾ elfogadott, a tehervagonokra alkalmazandó tanúsítási rendszer az e bekezdésben említett végrehajtási jogi aktus alkalmazásának kezdő időpontjáig továbbra is alkalmazandó.

(7) Az Ügynökség 2018. június 16-ig értékeli a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsításának rendszerét, és mérlegeli egyrészt az említett rendszer teljes gördülőállományra való kiterjesztésének a célszerűségét, másrészt pedig a karbantartó műhelyek kötelező tanúsítását, és jelentését a Bizottság elé terjeszti.

(8) Az Ügynökség által a (7) bekezdésnek megfelelően végzett értékelés alapján a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján adott esetben elfogadja, és szükség esetén a későbbiekben módosítja azon részletes rendelkezéseket, amelyek meghatározzák, hogy a III. mellékletben foglalt mely követelmények alkalmazandók az alábbiakra:

- a) a karbantartó műhelyek által végzett karbantartási feladatok, ideértve azokat a részletes rendelkezéseket is, amelyek célja a karbantartó műhelyek tanúsítási előírásai egységes alkalmazásának biztosítása, összhangban a vonatkozó közös biztonsági módszerekkel és átjárhatósági műszaki előírásokkal;
- b) a tehervagonoktól eltérő járművek karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási eljárásáa, a szóban forgó járművek műszaki jellemzői alapján, ideértve azokat a részletes rendelkezéseket is, amelyek célja a tehervagonoktól eltérő járművek karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási feltételei egységes alkalmazásának biztosítása, összhangban a vonatkozó közös biztonsági módszerekkel és átjárhatósági műszaki előírásokkal.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 28. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

15. cikk

Eltérések a karbantartásért felelős szervezetek tanúsításának rendszerétől

(1) A következő esetekben a tagállamok a karbantartásért felelős szervezetek azonosítására vonatkozó kötelezettségeiknek a 14. cikkel létrehozott karbantartási rendszertől eltérő intézkedésekkel is eleget tehetnek:

- a) a harmadik országokban nyilvántartásba vett és az adott ország előírásainak megfelelően karbantartott járművek;
- b) az Unión belüli fő vasúthálózat nyomtávjától eltérő nyomtávú hálózatokon vagy vonalakon használt olyan járművek, amelyek esetében a 14. cikk (2) bekezdésében említett követelmények teljesítését harmadik országokkal kötött nemzetközi megállapodások biztosítják;
- c) az Unión belüli fő vasúthálózat nyomtávjától eltérő nyomtávot használó harmadik országokkal közösen használt tehervagonok és személyszállító kocsik;
- d) a 2. cikk (3) bekezdésében említett hálózatokon használt járművek, valamint a nemzeti biztonsági hatóság eseti, a szolgálatba állás előtt megszerzendő engedélyéhez kötött különleges és katonai felszerelési szállítmányok. Ebben az esetben egy legfeljebb 5 évre szóló eltérés engedélyezhető.

⁽¹⁾ 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.).

(2) Az (1) bekezdésben említett eltérő intézkedéseket az érintett nemzeti biztonsági hatóság vagy az Ügynökség által az alábbiak alkalmával engedélyezett eltérések révén kell végrehajtani:

- a) járműveknek az (EU) 2016/797 irányelv 47. cikke értelmében történő nyilvántartásba vételkor, amennyiben karbantartásért felelős szervezetek azonosításáról van szó;
- b) egységes biztonsági tanúsítványoknak és biztonsági engedélyeknek az ezen irányelv 10. és 12. cikke alapján vasúti társaságok és pályahálózat-működtetők részére történő kibocsátásakor, amennyiben karbantartásért felelős szervezetek azonosításáról vagy tanúsításáról van szó.

(3) Az ilyen eltéréseket a 19. cikkben említett éves jelentésben fel kell tüntetni és meg kell indokolni. Amennyiben megállapítható, hogy indokolatlan biztonsági kockázatnak teszik ki az uniós vasúti rendszert, az Ügynökség erről haladéktalanul értesíti a Bizottságot. A Bizottság kapcsolatba lép az érintett felekkel, és adott esetben felszólítja a tagállamot az eltérő határozat visszavonására.

IV. FEJEZET

NEMZETI BIZTONSÁGI HATÓSÁGOK

16. cikk

Feladatok

(1) Minden tagállam létrehoz egy nemzeti biztonsági hatóságot. A tagállamok biztosítják, hogy az emberi és az anyagi erőforrások tekintetében a nemzeti biztonsági hatóság rendelkezzen a szükséges belső és külső szervezeti kapacitásokkal. Ennek a hatóságnak szervezetileg, jogilag és a döntéshozatal szempontjából függetlennek kell lennie a vasúti társaságtól, a pályahálózat-működtetőtől, a kérelmezőtől, az ajánlatkérőtől és bármely, közszolgáltatásra vonatkozó közbeszerzési eljárást lebonyolító szervezettől. Amennyiben függetlensége biztosított, ez a hatóság a közlekedési ügyekért felelős nemzeti minisztériumon belüli részleg is lehet.

(2) A nemzeti biztonsági hatóságra legalább a következő feladatokat kell ruházni:

- a) az uniós vasúti rendszert alkotó pálya menti vezérlő és jelző, valamint energia- és infrastruktúra-alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezése az (EU) 2016/797 irányelv 18. cikke (2) bekezdésének megfelelően;
- b) forgalombahozatali járműengedélyek kiadása, megújítása, módosítása és visszavonása az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (8) bekezdésének megfelelően;
- c) az Ügynökség támogatása a forgalombahozatali járműengedélyeknek az (EU) 2016/797 irányelv 21. cikke (5) bekezdésének megfelelően, illetve jármű-típusengedélyeknek az (EU) 2016/797 irányelv 24. cikkének megfelelően történő kiállításában, megújításában, módosításában és visszavonásában;
- d) annak saját területén való felügyelete, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek teljesítik-e az (EU) 2016/797 irányelv 8. cikkében előírt alapvető követelményeket;
- e) annak biztosítása, hogy a járművek európai járműszámmal való ellátása az (EU) 2016/797 irányelv 46. cikkének megfelelően megtörténjen, az említett irányelv 47. cikke (4) bekezdésének sérelme nélkül;
- f) az Ügynökség támogatása a 10. cikk (5) bekezdése alapján odaítélt egységes biztonsági tanúsítványok kiállításában, megújításában, módosításában és visszavonásában;
- g) a 10. cikk (8) bekezdése alapján odaítélt egységes biztonsági tanúsítványok kiállítása, megújítása, módosítása és visszavonása;
- h) a 12. cikk alapján odaítélt biztonsági engedélyek kiállítása, megújítása, módosítása és visszavonása;
- i) a nemzeti szabályrendszert is magában foglaló biztonsági keretszabályozás nyomon követése, előmozdítása, valamint – adott esetben – érvényre juttatása és aktualizálása;
- j) a vasúti társaságok és pályahálózat-működtetők 17. cikkel összhangban történő felügyelete;
- k) adott esetben, és a nemzeti jognak megfelelően vasúti járművezetői engedélyek kiállítása, megújítása, módosítása és visszavonása a 2007/59/EK irányelvvel összhangban;
- l) adott esetben, és a nemzeti jognak megfelelően a karbantartásért felelős szervezetek tanúsítását szolgáló tanúsítványok kiállítása, megújítása, módosítása és visszavonása.

(3) A (2) bekezdésben említett feladatok nem ruházhatók át pályahálózat-működtetőkre, vasúti társaságokra vagy ajánlatkérőkre.

17. cikk

Felügyelet

(1) A nemzeti biztonsági hatóságoknak ellenőrizniük kell, hogy a vasúti társaság és a pályahálózat-működtető folyamatosan eleget tesz-e annak a jogi kötelezettségének, miszerint a 9. cikk szerinti biztonságirányítási rendszert kell alkalmaznia.

E célból a nemzeti biztonsági hatóságok a 6. cikk (1) bekezdésének c) pontjában a felügyelet tekintetében megállapított közös biztonsági módszerben meghatározott elvek szerint kötelesek eljárni, és gondoskodniuk kell arról, hogy a felügyeleti tevékenység mindenekelőtt kiterjedjen annak ellenőrzésére, hogy a vasúti társaság vagy a pályahálózat-működtető alkalmazza-e:

- a) a biztonságirányítási rendszert, ellenőrizendő annak hatékonyságát;
- b) a biztonságirányítási rendszer egyedi vagy részleges elemeit, beleértve a működési tevékenységeket, a karbantartást, az anyagellátást, valamint az alvállalkozóknak az eredményesség ellenőrzése céljából való igénybevételét; és
- c) a 6. cikkben megállapított, vonatkozó közös biztonsági módszereket. Az ezen ponttal kapcsolatos felügyeleti tevékenységek a karbantartásért felelős szervezetekre is megfelelően alkalmazandóak.

(2) A vasúti társaságnak legalább két hónappal bármilyen új vasúti szállítási művelet megkezdése előtt tájékoztatnia kell arról az illetékes nemzeti biztonsági hatóságot, hogy ez utóbbi megtervezhesse felügyeleti tevékenységét. A vasúti társaság köteles megadni személyzetének kategóriánkénti felsorolását és a járművek típusait.

(3) Az egységes biztonsági tanúsítvány jogosultjának haladéktalanul tájékoztatnia kell a nemzeti biztonsági hatóságot a (2) bekezdésben említett információk jelentős változásairól.

(4) A vasúti járművezetők munkaidejére, vezetési idejére és pihenőidejére vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzését a tagállamok által kijelölt illetékes hatóságoknak kell biztosítaniuk. Amennyiben a szabályok betartásának ellenőrzését nem nemzeti biztonsági hatóság látja el, az illetékes hatóságoknak együtt kell működniük a nemzeti biztonsági hatóságokkal, hogy lehetővé tegyék a nemzeti biztonsági hatóságok számára vasútbiztonság-felügyeleti feladatuk ellátását.

(5) Ha egy nemzeti biztonsági hatóság azt állapítja meg, hogy egy egységes biztonsági tanúsítvány jogosultja már nem teljesíti a tanúsítvány kiállításának feltételeit, kérnie kell az Ügynökségtől a tanúsítvány korlátozását vagy visszavonását. Az Ügynökség haladéktalanul tájékoztat valamennyi illetékes nemzeti biztonsági hatóságot. Ha az Ügynökség korlátozza vagy visszavonja az egységes biztonsági tanúsítványt, döntését indokolnia kell.

Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság közötti egyet nem értés esetén a 10. cikk (7) bekezdése szerinti választott bírósági eljárást kell alkalmazni. Amennyiben a választott bírósági eljárás eredményeként az egységes biztonsági tanúsítványt nem kell sem visszavonni, sem korlátozni, az e cikk (6) bekezdésében említett átmeneti biztonsági intézkedéseket fel kell függeszteni.

Amennyiben az egységes biztonsági tanúsítványt a 10. cikk (8) bekezdése alapján maga a nemzeti biztonsági hatóság állította ki, úgy azt korlátozhatja vagy visszavonhatja, döntését megindokolva, amelyről tájékoztatnia kell az Ügynökséget.

Amennyiben az Ügynökség vagy a nemzeti biztonsági hatóság korlátozott vagy visszavont egy adott egységes biztonsági tanúsítványt, a tanúsítvány jogosultjának jogában áll fellebbeznie a 10. cikk (12) bekezdésével összhangban.

(6) Amennyiben a felügyelet során valamely nemzeti biztonsági hatóság komoly biztonsági kockázatot állapít meg, bármikor átmeneti biztonsági intézkedéseket alkalmazhat, többek között azonnali hatállyal korlátozhatja vagy felfüggesztheti az adott tevékenységet. Ha a szóban forgó vasúti társaság egységes biztonsági tanúsítványát az Ügynökség állította ki, a nemzeti biztonsági hatóságnak haladéktalanul tájékoztatnia kell az Ügynökséget, és döntését bizonyítékkal kell alátámasztania.

Ha az Ügynökség azt állapítja meg, hogy az egységes biztonsági tanúsítvány jogosultja már nem teljesíti a tanúsítvány kiállításának feltételeit, a tanúsítványt azonnali hatállyal korlátozza vagy visszavonja.

Ha az Ügynökség azt állapítja meg, hogy a nemzeti biztonsági hatóság aránytalan intézkedéseket alkalmazott, felkérheti az említett hatóságot ezen intézkedések visszavonására vagy kiigazítására. Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóság együttműködnek annak érdekében, hogy kölcsönösen elfogadható megoldást találjanak. Szükség esetén e folyamatba a vasúti társaságot is be kell vonni. Ha ez utóbbi eljárás nem jár sikerrel, a nemzeti biztonsági hatóság átmeneti biztonsági intézkedések alkalmazására vonatkozó határozata hatályban marad.

A nemzeti biztonsági hatóság átmeneti biztonsági intézkedésekre vonatkozó határozata a 18. cikk (3) bekezdése szerint nemzeti bírósági felülvizsgálat tárgyát képezi. Ilyen esetben az átmeneti biztonsági intézkedések a bírósági felülvizsgálati eljárás végéig alkalmazhatók, amely azonban nem érinti a (5) bekezdésben foglaltakat.

Ha az átmeneti biztonsági intézkedés időtartama meghaladja a három hónapot, a nemzeti biztonsági hatóságnak kérnie kell az Ügynökségtől az egységes biztonsági tanúsítvány korlátozását vagy visszavonását, és az (5) bekezdésben megállapított eljárás alkalmazandó.

(7) A nemzeti biztonsági hatóságnak ellenőriznie kell a pálya menti vezérlő-, jelző-, energia- és infrastruktúra-alrendszereket, és biztosítania kell, hogy azok megfeleljenek az alapvető követelményeknek. A határokon átnyúló infrastruktúrák esetében a nemzeti biztonsági hatóság a felügyeleti tevékenységét az egyéb érintett nemzeti biztonsági hatósággal együttműködve kell, hogy végezze. Ha a nemzeti biztonsági hatóság úgy ítéli meg, hogy egy pályahálózat-működtető már nem teljesíti a biztonsági engedélye feltételeit, akkor köteles korlátozni vagy visszavonni az engedélyt, megindokolva döntését.

(8) A pályahálózat-működtetők és vasúti társaságok biztonságirányítási rendszereinek hatékonyságát ellenőrző felügyeleti tevékenységük során a nemzeti biztonsági hatóságok felügyelhetik az ezen irányelv 4. cikkének (4) bekezdésében említett szereplőket, és adott esetben a 2007/59/EK irányelvben említett képzési központok biztonsági teljesítményét, amennyiben ezek tevékenysége hatást gyakorol a vasútbiztonságra. E bekezdés alkalmazása nem érinti a vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők ezen irányelv 4. cikkének (3) bekezdésében említett feladatait.

(9) A vasúti társaság működési helye szerinti tagállam nemzeti biztonsági hatóságai együttműködnek annak érdekében, hogy összehangolják felügyeleti tevékenységüket az adott vasúti társaság tekintetében, és ezáltal megosszák egymás között – a különösen az ismert kockázatokra és a vasúti társaság biztonsági teljesítményére – vonatkozó kulcsfontosságú információkat. A nemzeti biztonsági hatóságnak más érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal és az Ügynökséggel is meg kell osztania információkat, amennyiben úgy véli, hogy a vasúti társaság nem hozza meg a szükséges kockázatkezelési intézkedéseket.

Az együttműködésnek a felügyelet vonatkozásában kellő lefedettséget, valamint a vizsgálatok és ellenőrzések megkettőzésének elkerülését kell eredményeznie. A nemzeti biztonsági hatóságok kialakíthatnak közös felügyeleti tervet is annak érdekében, hogy az ellenőrzésekre és egyéb vizsgálatokra rendszeres időközönként sor kerüljön, figyelemmel az érintett tagállamokban zajló közlekedési tevékenységek jellegére és mértékére.

Az Ügynökség iránymutatások kidolgozásával támogatja a fenti tevékenységeket.

(10) A nemzeti biztonsági hatóságok felhívhatják a vasúti társaság vagy a pályahálózat-működtető figyelmét arra, hogy az nem felel meg az (1) bekezdésben foglalt kötelezettségeinek.

(11) A nemzeti biztonsági hatóságok a vasúti társaságnak az egységes biztonsági tanúsítvány kiállítását követő felügyelete céljából felhasználják a dokumentáció Ügynökség általi – a 10. cikk (5) bekezdésének a) pontja szerinti – vizsgálata során gyűjtött információkat. A nemzeti biztonsági hatóságok a pályahálózat-működtető felügyelete céljából felhasználják a 12. cikk szerinti biztonsági engedélyezési eljárás során gyűjtött információkat.

(12) Az Ügynökségnek, illetve a 10. cikk (8) bekezdése alapján kiállított egységes biztonsági tanúsítványok esetében az illetékes nemzeti biztonsági hatóságoknak a biztonsági tanúsítványok megújítása céljából fel kell használniuk a felügyeleti tevékenységek során gyűjtött információkat. A nemzeti biztonsági hatóságoknak a biztonsági tanúsítvány megújítása céljából fel kell használniuk továbbá a felügyeleti tevékenységeik során gyűjtött információkat.

(13) Az Ügynökségnek és a nemzeti biztonsági hatóságoknak meg kell hozniuk a (10), (11) és (12) bekezdésben említett információk teljes körű cseréjének koordinálásához és biztosításához szükséges intézkedéseket.

18. cikk

Döntéshozatali elvek

(1) Az egységes biztonsági tanúsítvány iránti kérelmeknek a 10. cikk (1) bekezdésével összhangban történő elbírálása során az Ügynökség, és a nemzeti biztonsági hatóságok nyíltan, megkülönböztetéstől mentesen és átláthatóan végzik a feladataikat. Ez különösen azt jelenti, hogy lehetőséget biztosítanak minden érdekelt félnek a véleménynyilvánításra, és megindokolják döntéseiket.

Késedelem nélkül válaszolnak a kérésekre és kérelmekre, és haladéktalanul közlik, ha információkat kérnek, továbbá határozataikat az összes vonatkozó információ kérelmező általi benyújtásától számított négy hónapon belül meghozzák. A 16. cikkben említett feladataik végrehajtása során bármikor kérhetik a pályahálózat-működtetőket, vasúti társaságokat vagy más minősített szervezetek technikai segítségét.

A nemzeti keretszabályok kidolgozása során a nemzeti biztonsági hatóságok konzultálnak minden szereplővel és érdekelt féllel, beleértve a pályahálózat-működtetőket, a vasúti társaságokat, a gyártókat és karbantartókat, a felhasználókat és a személyzet képviselőit is.

(2) Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok szabadon elvégezhetik az összes olyan ellenőrzést és vizsgálatot, amelyet szükségesnek tartanak feladataik elvégzéséhez, és számukra hozzáférést kell biztosítani valamennyi releváns dokumentumhoz, valamint a pályahálózat-működtetőket és a vasúti társaságokat, valamint adott esetben a 4. cikkben említett bármely szereplő létesítményeihez, berendezéseihez és felszereléseire. Az Ügynökség a vasúti társaságok tekintetében ugyanezen jogokkal rendelkezik a 10. cikk (5) bekezdése szerinti biztonsági tanúsítási feladatainak elvégzése során.

(3) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a nemzeti biztonsági hatóságok határozatait bírósági felülvizsgálatnak lehessen alávetni.

(4) A nemzeti biztonsági hatóságok mindenekelőtt az Ügynökség által létrehozott hálózaton belül folyamatos vélemény- és tapasztalatcserét folytatnak döntéshozatali kritériumaik uniós szintű harmonizálása érdekében.

19. cikk

Éves jelentés

A nemzeti biztonsági hatóságok éves beszámolót tesznek közzé az előző évben végzett tevékenységükről, és szeptember 30-ig megküldik azt az Ügynökségnek. A jelentés a következő információkat tartalmazza:

- a) a vasútbiztonság alakulása, beleértve az 5. cikk (1) bekezdésével összhangban meghatározott közös biztonsági mutatók tagállami szintű összefoglalását;
- b) a vasútbiztonságra vonatkozó jogszabályok és egyéb szabályozások jelentős változásai;
- c) a biztonsági tanúsítással és biztonsági engedélyezéssel kapcsolatos fejlemények;
- d) a pályahálózat-működtetőket és a vasúti társaságok felügyeletével kapcsolatos eredmények és tapasztalatok, ideértve a vizsgálatok és ellenőrzések számát és eredményét is;
- e) a 15. cikk szerint engedélyezett eltérések; és
- f) a vasúti társaságok és pályahálózat-működtetőket által a vonatkozó közös biztonsági módszerek alkalmazását illetően szerzett tapasztalatok.

V. FEJEZET

BALESETEK ÉS VÁRATLAN ESEMÉNYEK VIZSGÁLATA

20. cikk

Vizsgálati kötelezettség

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az uniós vasúti rendszeren előforduló súlyos baleseteket követően a 22. cikkben említett vizsgáló testület vizsgálatot végezzen. A vizsgálat célja a vasútbiztonság lehetséges javítása és a balesetek megelőzése.

(2) A 22. cikkben említett vizsgáló testület kivizsgálhatja azokat a baleseteket és váratlan eseményeket is, amelyek kissé más körülmények között súlyos balesetekhez vezethettek volna, beleértve a strukturális alrendszereknek vagy az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeinek a műszaki hibáit is.

A vizsgáló testület határozhat arról is, hogy kivizsgálja-e az ilyen jellegű balesetet vagy váratlan eseményt. Döntése során a következőket mérlegeli:

- a) a baleset vagy váratlan esemény súlyossága;
- b) a baleset vagy váratlan esemény a rendszer egésze szempontjából jelentőséggel bíró baleset- vagy eseménysorozat részét képezi-e;
- c) a baleset vagy váratlan esemény által a vasútbiztonságra gyakorolt hatás; és
- d) a pályahálózat-működtetők, a vasúti társaságok, a nemzeti biztonsági hatóságok vagy a tagállamok megkeresései.

(3) A vizsgálat körét és a vizsgálatok során követendő eljárást a vizsgáló testület határozza meg, figyelembe véve a 21. és 23. cikkben foglaltakat, és azon következtetések függvényében, amelyeket a biztonság javítása céljából a balesetből vagy a váratlan eseményből előreláthatólag le fog vonni.

(4) A vizsgálat semmiképpen sem terjedhet ki a vétkesség vagy a felelősség megállapítására.

21. cikk

A vizsgálat jogi háttere

(1) A tagállamok a saját jogrendszerük keretében a vizsgálatnak olyan jogi hátteret teremtenek, amely lehetővé teszi, hogy a megbízott vizsgálatvezetők a leghatékonyabban és a legrövidebb idő alatt végezzék el feladatukat.

(2) A tagállamok – nemzeti jogukkal összhangban – biztosítják, hogy a bírósági vizsgálatért felelős hatóságok teljes mértékben együttműködjenek, és hogy a vizsgálatot végző személyek a lehető leghamarabb hozzáférjenek a vizsgálat szempontjából releváns információkhoz és bizonyítékokhoz. Különösen arról kell gondoskodni, hogy e személyek:

- a) azonnal hozzáférhessenek a baleset vagy váratlan esemény helyszínéhez, az érintett gördülőállományhoz, az ahhoz kapcsolódó infrastruktúrához, valamint a forgalomirányító és jelzőberendezésekhez;
- b) azonnal jegyzékbe vehessék a bizonyítékokat, és a vizsgálat vagy elemzés céljából megfelelő ellenőrzés mellett eltávolíthassák a roncsokat, az infrastruktúra berendezéseit és összetevőit;
- c) korlátlanul hozzáférhessenek a fedélzeti adatrögzítő eszközökhöz, a szóbeli üzeneteket és a forgalomirányító és jelzőrendszer működését rögzítő berendezésekhez, és használhassák azokat;
- d) hozzáférhessenek az áldozatokkal kapcsolatos fizikális vizsgálatok eredményeihez;
- e) hozzáférhessenek a vonatszeméllyel és a balesetben vagy váratlan eseményben érintett más vasúti személlyel kapcsolatos vizsgálatok eredményeihez;
- f) kihallgathassák a balesetben vagy váratlan eseményben érintett vasúti személyzetet és más tanúkat; és
- g) hozzáférhessenek az érintett pályahálózat-működtető, a vasúti társaságok, karbantartásért felelős szervezetek és nemzeti biztonsági hatóság birtokában lévő minden lényeges információhoz vagy feljegyzéshez.

(3) Az Ügynökség együttműködik a vizsgáló testülettel, ha a vizsgálat az Ügynökség által engedélyezett járművekre vagy az Ügynökség által tanúsított vasúti társaságokra is kiterjed. A lehető legrövidebb időn belül benyújtja a vizsgáló testületnek a kért összes információt és feljegyzést, valamint – igény szerint – magyarázattal is szolgál.

(4) A vizsgálatot a bírósági vizsgálattól függetlenül kell elvégezni.

22. cikk

A vizsgáló testület

(1) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a balesetek és váratlan események 20. cikkben említett vizsgálatát egy állandó testület végezze el, amelyben legalább egy olyan szakértő van, aki baleset vagy váratlan esemény esetén el tudja látni a megbízott vizsgálatvezető feladatait. A testület szervezeti, jogilag és döntéshozatali szempontból független az összes pályahálózat-működtetőtől, vasúti társaságtól, a díjszabás meghatározásáért és az útvonalak kijelöléséért felelős testülettől, a megfelelőségértékelő szervezettől, valamint az összes olyan féltől, amelynek az érdekei összeférhetetlenek lehetnek a vizsgáló testületre bízott feladatokkal. A testület független a nemzeti biztonsági hatóságtól, az Ügynökségtől és minden vasúti szabályozó szervezettől.

(2) A vizsgáló testület az (1) bekezdésben említett más szervezetektől függetlenül látja el feladatait, és ehhez elegendő forráshoz kell hozzájutnia. A vizsgáló testület tagjainak olyan jogállást kell biztosítani, amely garantálja a szükséges függetlenséget.

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a vasúti társaságok, a pályahálózat-működtetők és adott esetben a nemzeti biztonsági hatóság haladéktalanul kötelesek legyenek értesíteni a vizsgáló testületet a 20. cikkben említett balesetekről és váratlan eseményekről, megadva a rendelkezésre álló információkat. Adott esetben ezt az értesítést mindannyiszor aktualizálni kell, amint újabb, korábban hiányzó információ áll rendelkezésre.

A vizsgáló testületnek haladéktalanul, de legkésőbb a balesetre vagy váratlan eseményre vonatkozó értesítés kézhezvételétől számított két hónapon belül döntenie kell arról, hogy megkezdi-e a vizsgálatot.

(4) A vizsgáló testület összekapcsolhatja az ezen irányelvben meghatározott feladatait a nem a vasúti hálózaton bekövetkező balesetek és váratlan események vizsgálatával kapcsolatos feladataival, amennyiben az ilyen jellegű vizsgálatok nem veszélyeztetik a függetlenségét.

(5) Szükség esetén, és a vizsgáló testület (1) bekezdés szerinti függetlenségének sérelme nélkül a vizsgáló testület felkérheti más tagállamok vizsgáló testületeit vagy az Ügynökséget, hogy a megfelelő szakismeretek biztosításával vagy műszaki ellenőrzések, elemzések vagy értékelések elvégzésével nyújtsanak számára segítséget.

(6) A tagállamok a 20. cikkben említettektől eltérő vasúti balesetek és váratlan események vizsgálatával is megbízhatják a vizsgáló testületet.

(7) A vizsgáló testületek folyamatos vélemény- és tapasztalatcserét folytatnak a közös vizsgálati módszerek kidolgozása, a biztonsági ajánlások megvalósításának figyelemmel kísérésére szolgáló közös elvek megfogalmazása és azoknak a műszaki és tudományos fejlődéshez való hozzáigazítása céljából.

Az (1) bekezdés sérelme nélkül az Ügynökség támogatja a vizsgáló testületeket e feladat ellátásában az (EU) 2016/796 rendelet 38. cikke (2) bekezdésével összhangban.

A vizsgáló testületeknek az Ügynökség támogatása mellett – összhangban az (EU) 2016/796 rendelet 38. cikkének (2) bekezdésével – szakértői értékelési programot kell kialakítaniuk, és minden vizsgáló testületet arra kell ösztönözni, hogy hatékonyságuk és függetlenségük nyomon követése érdekében kapcsolódjanak abba be. A vizsgáló testületeknek az (EU) 2016/796 rendelet 38. cikkének (2) bekezdésében említett titkárság támogatása mellett közzé kell tenniük az alábbiakat:

- a) a közös szakértői értékelési program és az értékelési szempontok; és
- b) a programról szóló éves jelentés, az azonosítottan erős pontokat és a még javításra szoruló elemeket kiemelve.

A szakértői értékelésről szóló jelentéseket meg kell küldeni valamennyi vizsgáló testületnek és az Ügynökségnek. A jelentéseket önkéntes alapon kell közzétenni.

23. cikk

A vizsgálati eljárás

(1) A 20. cikkben említett baleseteket vagy váratlan eseményeket annak a tagállamnak a vizsgáló testülete vizsgálja ki, ahol azok megtörténtek. Ha nem lehet megállapítani, hogy a baleset vagy váratlan esemény melyik tagállamban történt, illetve az események a két tagállam határán lévő berendezésnél vagy annak közelében történtek, az érintett vizsgáló testületek megállapodnak egymással, hogy melyikük végzi el a vizsgálatot, illetve hogy azt közösen végzik el. Az első esetben a másik vizsgáló testület részt vehet a vizsgálatban, és hozzáférhet annak eredményeihez.

Más tagállamok vizsgáló testületeit – adott esetben – felkéri a vizsgálatban való részvételre, amennyiben:

- a) az azon tagállamok egyikében letelepedett és ott engedélyezett vasúti társaság érintett a balesetben vagy váratlan eseményben; vagy
- b) az azon tagállamok egyikében nyilvántartott vagy karbantartott jármű érintett a balesetben vagy váratlan eseményben.

A felkért tagállamok vizsgáló testületeit fel kell ruházni az ahhoz szükséges hatáskörrel, hogy – kérés esetén – segítséget nyújthassanak egy másik tagállam vizsgáló testületének a bizonyítékok összegyűjtésében.

A felkért tagállamok vizsgáló testületei számára hozzáférést kell biztosítani az ahhoz szükséges információkhoz és bizonyítékokhoz, hogy a bírósági eljárással kapcsolatos nemzeti jogszabályok megfelelő tiszteletben tartása mellett ténylegesen részt tudjanak venni a vizsgálatban.

Ez a bekezdés nem zárja ki a tagállamok abban történő megállapodását, hogy az illetékes testületek más körülmények között is együttműködnek egymással vizsgálatok elvégzésében.

(2) Valamennyi baleset vagy váratlan esemény esetében a vizsgálatért felelős testület gondoskodik a vizsgálat elvégzéséhez alkalmas eszközökről, beleértve a szükséges üzemeltetési és műszaki szakismereteket is. A vizsgálat tárgyát képező baleset vagy váratlan esemény jellegétől függően a testület belső vagy külső forrásból szerezheti meg e szakismereteket.

(3) A vizsgálatot a lehető legnyíltabb módon kell elvégezni, úgy, hogy mindegyik fél meghallgatást nyerjen és megoszthassa eredményeit. Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy az érintett pályahálózat-működtető és vasúti társaságok, a nemzeti biztonsági hatóság, az Ügynökség, az áldozatok és hozzátartozóik, a megsérült vagyon tárgyak tulajdonosai, a gyártók, az érintett mentőszolgálatok, valamint a személyzet és a felhasználók képviselői szakmai szempontból releváns információkkal szolgálhassanak a vizsgálati jelentés minőségének javítása céljából. A vizsgáló testületnek figyelembe kell vennie az áldozatok és hozzátartozóik indokolt igényeit is, és tájékoztatnia kell őket a vizsgálat előrehaladásáról.

(4) A vizsgáló testület a lehető legrövidebb időn belül befejezi a baleset helyszíni vizsgálatát annak érdekében, hogy a pályahálózat-működtető helyreállíthassa az infrastruktúrát, és a lehető leghamarabb megnyithassa azt a vasúti forgalom előtt.

24. cikk

Jelentések

(1) A 20. cikkben említett baleset vagy váratlan esemény vizsgálatáról a baleset vagy váratlan esemény jellegének és súlyosságának, valamint a vizsgálati megállapítások fontosságának megfelelő formában jelentést kell készíteni. A jelentésben ismertetni kell a vizsgálatnak a 20. cikk (1) bekezdése szerinti célkitűzéseit, és adott esetben a biztonsági ajánlásokat.

(2) A vizsgáló testület a lehető legrövidebb időn belül, általában legkésőbb az esemény időpontjától számított 12 hónapon belül közzéteszi a zárójelentést. Amennyiben a zárójelentés nem hozható nyilvánosságra 12 hónapon belül, a vizsgáló testület legalább a baleset minden évfordulóján időközi nyilatkozatot tesz közzé, amelyben részletezi a vizsgálat előrehaladását és a felmerült biztonsági kérdéseket. A jelentést – beleértve a biztonsági ajánlásokat is – továbbítani kell a 23. cikk (3) bekezdésében említett feleknek és a többi tagállam érintett testületeinek és feleinek.

A vizsgáló testületek tapasztalatait figyelembe véve a Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén létrehozza a jelentéstételi struktúrát, amelyet a lehető legszigorúbban követni kell a balesetekről és a váratlan eseményekről készített vizsgálati jelentések elkészítésekor. E jelentéstételi struktúrának a következőket kell magában foglalnia:

- a) az esemény és annak háttere leírása;
- b) a kivizsgálás, illetve vizsgálatok rögzítése, ideértve az alkalmazott biztonságirányítási rendszerek, szabályok és rendelkezések, a gördülőállomány működése és a műszaki berendezések, a munkaerő-szervezés, az operatív rendszerre vonatkozó dokumentáció, valamint a hasonló jellegű korábbi ilyen események vizsgálatát is;

- c) a váratlan esemény okainak elemzése és az azokkal kapcsolatos megállapítások, ideértve az eseményhez hozzájáruló tényezőket, amelyek kapcsolódhatnak:
- az érintett személyek által hozott intézkedésekhez;
 - a gördülőállomány vagy a műszaki berendezések állapotához;
 - a személyzet szakértelméhez, az eljárásokhoz, a karbantartáshoz;
 - a szabályozási keret feltételeihez, valamint
 - a biztonságirányítási rendszer alkalmazásához.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 28. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(3) A vizsgáló testület minden évben szeptember 30-ig éves beszámolót tesz közzé, amelyben beszámol az előző évben végzett vizsgálatokról, a kiadott biztonsági ajánlásokról és a korábban megfogalmazott ajánlásokkal összhangban végrehajtott intézkedésekről.

25. cikk

Az Ügynökség tájékoztatása

(1) A vizsgálat kezdeményezéséről szóló határozat meghozatalától számított hét napon belül a vizsgáló testület tájékoztatja erről az Ügynökséget. A tájékoztatás tartalmazza az esemény dátumát, idejét és helyét, valamint jellegét és következményeit a halálos áldozatok, személyi sérülések és anyagi károk tekintetében.

(2) A vizsgáló testület továbbítja az Ügynökségnek a 24. cikk (2) bekezdésében említett zárójelentés és a 24. cikk (3) bekezdésében említett éves beszámoló egy példányát.

26. cikk

Biztonsági ajánlások

(1) A vizsgáló testület által kiadott biztonsági ajánlás semmiképpen sem jelenti a balesettel vagy váratlan eseménnyel kapcsolatos vétkesség vagy felelősség vélelmezését.

(2) Az ajánlásokat a nemzeti biztonsági hatóságnak és – amennyiben az ajánlás jellege miatt ez szükséges – az Ügynökségnek, az adott tagállam vagy más tagállamok egyéb testületeinek vagy hatóságainak kell címezni. A tagállamok, nemzeti biztonsági hatóságai és az Ügynökség a hatáskörük korlátain belül megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a vizsgáló testületek által tett biztonsági ajánlásokat kellően figyelembe vegyék, és adott esetben annak megfelelően járjanak el.

(3) Az Ügynökség, a nemzeti biztonsági hatóság és más hatóságok vagy testületek, vagy adott esetben azok a tagállamok, amelyek ajánlások címzettjei, legalább rendszeres időközönként jelentést nyújtanak be a vizsgáló testülethez az ajánlások nyomán megtett vagy tervezett intézkedésekről.

VI. FEJEZET

ÁTMENETI ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

27. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 6. cikk (6) bekezdésében és a 7. cikk (6) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól, 2016. június 15-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok letelte előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

(3) Különösen fontos, hogy a Bizottság a szokásos gyakorlatát kövesse és a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt megfelelő konzultációkat folytasson szakértőkkel, így többek között tagállami szakértőkkel is.

(4) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 6. cikk (6) bekezdésében és a 7. cikk (6) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 6. cikk (6) bekezdése, illetve a 7. cikk (6) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

28. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot az (EU) 2016/797 irányelv 51. cikkében említett bizottság segíti. Ez a bizottság egy, a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

29. cikk

Jelentéstétel és további uniós intézkedések

(1) A Bizottság 2021. június 16-ig, a továbbiakban pedig ötévente jelentést nyújt be az Európai Parlament és a Tanács számára ezen irányelv végrehajtásáról, mindenekelőtt annak érdekében, hogy nyomon kövesse az egységes biztonsági tanúsítványok kibocsátásával kapcsolatos intézkedések eredményességét.

A jelentéshez adott esetben további uniós intézkedésekre vonatkozó javaslatokat kell mellékelni.

(2) Az Ügynökség értékeli a biztonsági kultúra fejlődését, ideértve az események bejelentését. 2024. június 16-ig jelentést nyújt be a Bizottságnak, amely adott esetben ajánlásokat tartalmaz a rendszer javítására irányulóan. A Bizottság ezen ajánlások alapján meghozza a szükséges intézkedéseket, és amennyiben szükséges, javaslatokat tesz ezen irányelv módosítására.

(3) A Bizottság 2017. december 16-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Bizottságnak az alábbi célkitűzések elérése érdekében tett intézkedésekről:

- a) a gyártók kötelezése arra, hogy az európai vasúti hálózatokon közlekedő, biztonsági szempontból kritikus összetevőket azonosító kóddal jelöljék meg; az azonosító kódnak egyértelműen azonosítania kell az adott összetevőt, a gyártó nevét és a legfontosabb gyártási adatokat;
- b) ezeknek a biztonság szempontjából kritikus összetevőket a teljes körű nyomonkövethetősége, a karbantartásukra vonatkozó tevékenységek nyomonkövethetősége, valamint üzemidejük meghatározása; és
- c) az említett összetevők karbantartására vonatkozó kötelező közös alapelvek meghatározása.

30. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és megtesznek minden szükséges intézkedést azok végrehajtásának biztosítására. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak, megkülönböztetéstől menteseknek és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb a 33. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpontig értesítik a Bizottságot ezekről a szabályokról, és haladéktalanul bejelentik a szabályokat érintő későbbi módosításokat.

31. cikk

Átmeneti rendelkezések

(1) A 2004/49/EK irányelv V. melléklete az ezen irányelv 24. cikkének (2) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok alkalmazásának kezdőidőpontjáig alkalmazandó.

(2) Az e cikk (3) bekezdésében foglaltakat nem érintve azon vasúti társaságokra, amelyeknek 2016. június 15. és 2019. június 16. között tanúsítási eljárásról kell ítélniük, a 2004/49/EK irányelv alkalmazandó. A szóban forgó biztonsági tanúsítványok lejárataukig érvényesek.

(3) Az Ügynökség legkésőbb 2019. június 16-tól ellátja a 10. cikk szerinti tanúsítási feladatokat az olyan tagállamokban lévő szolgáltatási területeket illetően, amelyek nem értesítették az Ügynökséget és a Bizottságot a 33. cikk (2) bekezdésében foglaltaknak megfelelően. A 10. cikktől eltérve, az olyan tagállamok nemzeti biztonsági hatóságai, amelyek a 33. cikk (2) bekezdése értelmében értesítették az Ügynökséget és a Bizottságot, 2020. június 16-ig továbbra is kiállíthatnak tanúsítványokat a 2004/49/EK irányelvnek megfelelően.

32. cikk

Az Ügynökség ajánlásai és véleményei

Az Ügynökség az (EU) 2016/796 rendelet 13. cikkével összhangban ajánlásokat és véleményeket bocsát ki ezen irányelv alkalmazása céljából. Ezek az ajánlások és vélemények az ezen irányelv alapján elfogadott uniós jogi aktusok során figyelembe vehetők.

33. cikk

Átültetés a nemzeti jogba

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a 2., 3., 4. cikknek, a 8–11. cikknek, a 12. cikk (5) bekezdésének, a 15. cikk (3) bekezdésének, a 16–19. cikknek, a 21. cikk (2) bekezdésének, a 23. cikk (3) és (7) bekezdésének, a 24. cikk (2) bekezdésének, a 26. cikk (3) bekezdésének, valamint a II. és III. mellékletnek 2019. június 16-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

(2) A tagállamok egy évvel meghosszabbíthatják az (1) bekezdés szerinti átültetésre vonatkozó határidőt. Ezért azon tagállamok, amelyek nem léptetik hatályba a szükséges törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket az (1) bekezdésben említett átültetésre vonatkozó határidőn belül, erről 2018. december 16-ig értesítik az Ügynökséget és a Bizottságot, és megindokolják a meghosszabbítást.

(3) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A rendelkezéseknek olyan értelmű nyilatkozatot is tartalmazniuk kell, hogy a meglévő törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseknek az ezen irányelvvel hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásait erre az irányelvre történő hivatkozásokként kell értelmezni. A hivatkozás módját és a nyilatkozat formáját a tagállamok határozzák meg.

(4) Ezen irányelv átültetésének és végrehajtásának kötelezettsége mindaddig nem vonatkozik Ciprusra és Máltára, amíg területükön nem létesül vasúti rendszer.

Abban az esetben azonban, ha egy köz- vagy magánszervezet vasútvonal építésére irányuló kérelmet nyújt be a vasútvonalnak egy vagy több vasúti társaság általi üzemeltetése céljából, az érintett tagállam köteles az említett kérelem beérkezésétől számított két éven belül hatályba léptetni az ezen irányelv végrehajtását szolgáló intézkedéseket.

34. cikk

Hatályon kívül helyezés

A IV. melléklet A. részében felsorolt irányelvekkel módosított 2004/49/EK irányelv 2020. június 16-án hatályát veszti, ez azonban nem érinti a tagállamoknak a IV. melléklet B. részben megállapított irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére előírt határidők betartása és a szóban forgó irányelvek alkalmazása tekintetében fennálló kötelezettségét.

A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásokat erre az irányelvre történő hivatkozásként kell értelmezni, az V. mellékletben foglalt megfelelési táblázatnak megfelelően.

35. cikk

Hatálybalépés

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

36. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2016. május 11-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

M. SCHULZ

a Tanács részéről

az elnök

J. A. HENNIS-PLASSCHAERT

I. MELLÉKLET

KÖZÖS BIZTONSÁGI MUTATÓK

A nemzeti biztonsági hatóságoknak évente jelentést kell készíteniük a közös biztonsági mutatókról.

Ha a jelentés benyújtását követően új tényekre vagy hibákra derül fény, a nemzeti biztonsági hatóságnak az érintett évre vonatkozó mutatókat az első alkalmas időpontban, de legkésőbb a következő éves jelentésben módosítania vagy helyesbítene kell.

A közös biztonsági mutatókra és a balesetek gazdasági hatásainak számítását szolgáló módszerekre vonatkozó közös fogalommeghatározásokat a függelék tartalmazza.

1. Balesetekre vonatkozó mutatók

1.1. A súlyos balesetek összes és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) mennyisége, a következő balesettípusok szerinti bontásban is:

- vonat ütközése vasúti járművel,
- vonat ütközése úrszelvényen belüli akadállyal,
- vonat kisiklása,
- vasúti átjáróban bekövetkezett baleset, a gyalogosokat érintő baleseteket is beleértve, a vasúti átjárók 6.2. pontban meghatározott öt típusa szerinti további bontásban is,
- mozgó vasúti járművet érintő, személyeket ért baleset, kivéve az öngyilkosságot és az öngyilkossági kísérletet,
- vasúti járműben keletkezett tűz,
- egyéb.

Minden jelentős balesetről az eredeti baleset típusa szerint kell beszámolni, akkor is, ha a másodlagos baleset következményei súlyosabbak (például egy vonatkisiklást követő tűz esetében).

1.2. A súlyos sérülést szenvedett személyek és a halálos áldozatok abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma a baleset típusa és a következő kategóriák szerinti bontásban:

- utas (az összes utaskilométerre és a személyszállító vonatok összes vonatkilométerére vonatkoztatva is),
- munkavállaló vagy vállalkozó,
- vasúti átjárók igénybe vevői,
- tiltott helyen járó személy,
- a peronon tartózkodó egyéb személy,
- nem a peronon tartózkodó egyéb személy.

2. Veszélyes árukra vonatkozó mutatók

A vasúti veszélyesáru-szállításhoz kapcsolódó balesetek abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma a következő kategóriák szerinti bontásban:

- legalább egy olyan vasúti járművet érintő baleset, amely veszélyes árut szállított, a függelék fogalommeghatározása szerint,
- azon balesetek száma, amelyek következtében veszélyes áruk jutott a környezetbe.

3. Öngyilkosságokra vonatkozó mutatók

Az öngyilkosságok és az öngyilkossági kísérletek abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma

4. Baleset előidézésére alkalmas körülményekre vonatkozó mutatók

Baleset előidézésére alkalmas körülmények abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma, a következő, baleset előidézésére alkalmas körülmények szerinti bontásban is:

- síntörés,
- vágánykivetődés és egyéb sínillesztési hiba,
- a biztonságot veszélyeztető jelzési hibák,

- a „Megállj” állású jelző meghaladása a jelző által fedezett pont melletti tényleges elhaladással,
- a „Megállj” állású jelző meghaladása a jelző által fedezett pont melletti tényleges elhaladás nélkül,
- közlekedő jármű keréktörése,
- közlekedő jármű tengelytörése.

Minden olyan körülményt jelenteni kell, amely balesetet idézhetett volna elő, függetlenül attól, hogy okozott-e balesetet vagy sem. (Azt a körülményt, amely jelentős balesethez vezetett, a körülményekre vonatkozó mutatókkal kapcsolatban is jelenteni kell; azon körülményt, amely nem vezetett jelentős balesethez, nem kell jelenteni a körülményekre vonatkozó mutatókkal kapcsolatban).

5. Mutatók a balesetek gazdasági hatásainak számításához

A következő paraméterek abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) összege euróban:

- a halálesetek és a súlyos sérülések száma, megszorozva a balesetmegelőzési értékkel,
- a környezetkárosodás miatti költségek,
- a vasúti járműben és az infrastruktúrában keletkezett anyagi kár miatti költségek,
- a baleset miatti késések költsége.

A nemzeti biztonsági hatóságoknak be kell számolniuk a jelentős balesetek gazdasági hatásáról.

A balesetmegelőzési érték a személyi sérüléssel járó baleset megelőzéséhez a társadalom által társított értéket jelenti, ennél fogva a balesetben részes személyek kártérítési kötelezettségének megállapítására nem használható fel.

6. Az infrastruktúra műszaki biztonságára és az e célból hozott intézkedésekre vonatkozó mutatók

- 6.1. Vonatbiztosítási rendszerrel üzemelő vágányok százalékos aránya, valamint fedélzeti vonatbiztosítási rendszer mellett megtett vonatkilométerek százalékos aránya, ahol e rendszerek a következőket biztosítják:
- figyelmeztetés,
 - figyelmeztető jelzés és önműködő vonatmegállítás,
 - figyelmeztető jelzés és önműködő vonatmegállítás, valamint szakaszos sebességellenőrzés,
 - figyelmeztető jelzés és önműködő vonatmegállítás, valamint folyamatos sebességellenőrzés.
- 6.2. Vasúti átjárók (abszolút, vonatkilométerre és vágánykilométerre vonatkoztatott) száma a következő öt típus szerinti bontásban:
- a) biztosítás nélküli vasúti átjáró
 - b) biztosított vasúti átjáró:
 - i. kézi működtetésű,
 - ii. önműködő, igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel,
 - iii. önműködő, igénybevevő-oldali védelemmel,
 - iv. vasútoldali védelemmel.

Függelék

Fogalm meghatározások a KBMu-k és a balesetek gazdasági hatásainak számítására szolgáló módszerek értelmezéséhez

1. Balesetekre vonatkozó mutatók

- 1.1. „jelentős baleset”: minden olyan baleset, amely legalább egy mozgásban lévő vasúti járművet érint, és legalább egy személy halálát vagy súlyos sérülését idézi elő, vagy jelentős kárt okoz a járműállományban, a pályában, egyéb berendezésekben vagy a környezetben, vagy jelentős forgalmi zavartatást okoz, kivéve a műhelyekben, a raktárakban és a járműtelephelyeken bekövetkező baleseteket;
- 1.2. „jelentős kár a járműállományban, a pályában, egyéb berendezésekben vagy a környezetben”: legalább 150 000 EUR értékű kár;
- 1.3. „jelentős forgalmi zavartatás”: olyan forgalmi zavar, amelynek következtében valamely vasúti fővonalon a vonatforgalom legalább hat órán át szünetel;
- 1.4. „vonat”: egy vagy több mozdony vagy motorkocsi által vontatott egy vagy több vasúti jármű vagy önállóan közlekedő motorkocsi, amely egy adott szám vagy egyedi megjelölés alatt egy meghatározott kiindulási ponttól egy meghatározott rendeltetési pontig közlekedik, ideértve a gépmenetet, vagyis az önmagában közlekedő mozdonyt is;
- 1.5. „vonat ütközése vasúti járművel”: vonat valamely részének frontális ütközése, ráfutásos ütközése vagy oldalütöközése másik vonat vagy vasúti jármű valamely részével vagy tolatásban részt vevő vasúti járművel;
- 1.6. „vonat ütközése úrszelvényen belüli akadállyal”: vonat valamely részének ütközése a vasúti pályán vagy annak közelében lévő, helyhez kötött vagy ideiglenesen kihelyezett tárgyakkal (a vasúti átjáróban haladó jármű vagy az átjáró igénybe vevője által elhagyott tárgyak kivételével), ideértve a felsővezetékkel való ütközést is;
- 1.7. „vonatkisiklás”: minden olyan esemény, amelynek során a vonatnak legalább egy kereke a vasúti sínt elhagyja;
- 1.8. „vasúti átjáróban bekövetkezett baleset”: szintbeni vasúti átjáróban bekövetkező olyan baleset, amelynek részesei legalább egy vasúti jármű, valamint egy vagy több áthaladó jármű, az átjáró más igénybe vevője (például gyalogos), vagy áthaladó jármű vagy az átjáró valamely igénybe vevője által a vasúti pályán vagy annak közelében elhagyott, ideiglenesen ott lévő más tárgy;
- 1.9. „mozgó vasúti járművet érintő, személyeket ért baleset”: egy vagy több személyt érintő olyan baleset, amelynek során az adott személyt vagy személyeket a vasúti jármű elüti, vagy a vasúti járműhöz rögzített vagy arról leváló valamely tárgy megüti; ide tartozik a vasúti járműről leeső személy, valamint a vasúti járművön utazó olyan személy is, aki a jármű belsejében esik vagy akit egy nem rögzített tárgy eltalál;
- 1.10. „vasúti járműben keletkezett tűz”: a vasúti járműben (beleértve rakományát is) a kiindulási állomás és a rendeltetési állomás közötti közlekedése közben (beleértve a kiindulási állomáson, a közbelső állomásokon és megállóhelyeken, valamint a rendeltetési állomáson való tartózkodását is) vagy elegyrendezés közben bekövetkező tűz vagy robbanás;
- 1.11. „egyéb (baleset)”: valamennyi baleset, kivéve a következőket: vonat ütközése vasúti járművel, vonat ütközése úrszelvényen belüli akadállyal, vonatkisiklás, vasúti átjáróban bekövetkezett baleset, mozgó vasúti járművet érintő, személyeket ért baleset és vasúti járműben keletkezett tűz;
- 1.12. „utas”: vasúton utazó, nem a vonat személyzetéhez tartozó személy; kizárólag a baleseti statisztikák vonatkozásában a mozgó vonatra való felszállást vagy a mozgó vonatról való leszállást megkísérlő utas is;
- 1.13. „munkavállaló vagy vállalkozó”: minden olyan személy, akinek foglalkoztatása a vasúttal kapcsolatos, és a baleset időpontjában a munkáját végzi, ideértve a vállalkozó által foglalkoztatott személyzetet, az önálló vállalkozókat, a vonatszámjelző tagjait, valamint a vasúti járművek és a vasúti infrastruktúra kezelését végző személyeket is;
- 1.14. „vasúti átjáró igénybe vevője”: minden olyan személy, aki vasútvonalon való átkelés céljából bármilyen közlekedési eszközön vagy gyalogosan szintbeni vasúti átjárót vesz igénybe;
- 1.15. „tiltott helyen járó személy”: olyan személy, aki olyan vasúti területen tartózkodik, ahol tilos volna tartózkodnia, kivéve a vasúti átjáró igénybe vevőjét;
- 1.16. „a peronon tartózkodó egyéb személy”: a vasúti peronon lévő minden olyan személy, aki nem az „utas”, a „munkavállaló vagy vállalkozó”, a „vasúti átjáró igénybe vevője”, a „nem a peronon tartózkodó egyéb személy” vagy az „illetéktelen személy” meghatározások alá tartozik;

- 1.17. „nem a peronon tartózkodó egyéb személy”: minden olyan, nem a vasúti peronon lévő személy, aki nem az „utas”, a „munkavállaló vagy vállalkozó”, a „vasúti átjáró igénybe vevője”, „a peronon tartózkodó egyéb személy” vagy az „tiltott helyen járó személy” meghatározások alá tartozik;
- 1.18. „halálos áldozat (haláleset)”: minden olyan személy, aki a baleset következtében a helyszínen vagy a balesetet követő 30 napon belül elhunyt, kivéve az öngyilkosságot elkövető személyt;
- 1.19. „súlyos sérülést szenvedett személy (súlyos sérülés)”: olyan sérült, aki baleset következtében 24 óránál hosszabb ideig kórházi kezelésre szorult, kivéve az öngyilkossági kísérletet elkövető személyt.

2. Veszélyes árukra vonatkozó mutatók

- 2.1. „veszélyesáru-szállításhoz kapcsolódó baleset”: olyan baleset vagy váratlan esemény, amely a RID ⁽¹⁾/ADR 1.8.5. szakasza értelmében bejelentési kötelezettség alá esik;
- 2.2. „veszélyes áru”: olyan anyag vagy tárgy, amelynek fuvarozása a RID értelmében tilos vagy csak az abban előírt feltételekkel engedélyezett.

3. Öngyilkosságokra vonatkozó mutatók

- 3.1. „öngyilkosság”: olyan cselekmény, amely során egy személy önszántából saját magán halálhoz vezető testi sérülést idéz elő, és amelyet az illetékes nemzeti hatóság ilyennek minősített és vett nyilvántartásba;
- 3.2. „öngyilkossági kísérlet”: súlyos sérüléssel végződő olyan cselekmény, amelynek során egy személy önszántából saját magán testi sérülést idéz elő.

4. Baleset előidézésére alkalmas körülményekre vonatkozó mutatók

- 4.1. „sintörés”: az a jelenség, amelynek során egy sín két vagy több darabra válik szét, vagy egy sínről fémdarab válik le oly módon, hogy a sínben hosszirányban 50 mm-nél, a futófelületre merőlegesen pedig 10 mm-nél nagyobb folytonossági hiány keletkezik;
- 4.2. „vágánykivetődés vagy egyéb sínillesztési hiba”: a vágány folytonosságával vagy geometriájával összefüggő olyan meghibásodás, amely a vágány kizárását vagy sebességhatárkorlátozás azonnali bevezetését teszi szükségessé;
- 4.3. „biztonságot veszélyeztető jelzési hiba”: jelzőrendszer olyan műszaki meghibásodása, amelynek következtében a kiadott jelzés (akár az infrastruktúra, akár a vasúti jármű felé) a szükségesnél enyhébb mértékű korlátozásra utasít;
- 4.4. „a” Megállj „állású jelző meghaladása a jelző által fedezett pont melletti tényleges elhaladással”: minden olyan alkalom, amikor a vonat bármely része a számára engedélyezetten túli mozgást végez és áthalad a fedezendő ponton;
- 4.5. „a” Megállj „állású jelző meghaladása a jelző által fedezett pont melletti tényleges elhaladás nélkül”: minden olyan alkalom, amikor a vonat bármely része a számára engedélyezetten túli mozgást végez, de nem halad át a fedezendő ponton.

A 4.4. és 4.5. pontban leírt engedélyezetten túli mozgás az alábbiak meghaladását jelenti:

- a pálya menti színes fényjelző vagy alakjelző, veszélyre figyelmeztető jelzés vagy „Megállj!” jelzés esetén, amikor a vonatbiztosítási rendszer nem működik,
- a vonatbiztosítási rendszer által a biztonsággal összefüggésben adott menetengedély végpontja,
- a szabályzatokban meghatározottak szerint szóbeli vagy írásbeli engedélyben megjelölt pont,
- a „megállás helye” jelző (az ütközőbakot nem beleértve) és kézi jelzések.

Nem tartozik ide az az eset, amikor vontatójármű nélküli vasúti jármű vagy felügyelet nélkül hagyott vonat fut túl veszélyre figyelmeztető jelzést. Nem tartozik ide az az eset sem, amikor a jelzőt bármely okból nem állítják kellő időben veszélyre figyelmeztető jelzésre ahhoz, hogy a vonatot a jelző előtt megállítható legyen.

A nemzeti biztonsági hatóságok az engedélyezetten túli mozgás felsorolt négy mutatójáról külön-külön is beszámolhatnak, de minden esetben jelentést kell tenniük legalább a négy kategóriára vonatkozó adatokat tartalmazó összesített mutatóról.

- 4.6. „közlekedő jármű keréktörése”: a kerékben bekövetkezett olyan törés, amely baleset (kisiklás vagy ütközés) kockázatát hordozza magában;

⁽¹⁾ A veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozásáról szóló szabályzat (RID), amelyet a közösségi jogba a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló, 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.) épített be.

- 4.7. „közlekedő jármű tengelytörése”: a tengelyben bekövetkezett olyan törés, amely baleset (kisiklás vagy ütközés) kockázatát hordozza magában.

5. **Közös módszertan a balesetek gazdasági hatásainak számításához**

- 5.1. A balesetmegelőzési értéket a következő összetevők alkotják:

- (1) a biztonság önmagában vett értéke: az alkalmazás szerinti tagállamban elvégzett kikérdezéses preferenciamérésekből a fizetési hajlandóságra vonatkozóan származtatott értékek.
- (2) A közvetlen és a közvetett gazdasági költségek: az adott tagállamban becsült olyan költségértékek, amelyek magukban foglalják:
 - az orvosi és a rehabilitációs költségeket,
 - a bírósági eljárás költségeit, a rendőrség, a baleset kivizsgálásában részt vevő magánszervezetek és a mentőszolgálat költségeit, valamint a biztosítási ügyintézési költségeket,
 - a termelésekiesést, vagyis azon áruk és szolgáltatások társadalmi értékét, amelyeket az adott személy előállíthatott volna, ha a baleset nem következett volna be.

A balesetekhez kapcsolódó költségek kiszámításakor külön kell kezelni a halálos áldozatot követelő és a súlyos sérüléseket okozó baleseteket (a halálos áldozatot követelő és a súlyos sérüléseket okozó balesetekre különböző balesetmegelőzési értékek vonatkoznak).

- 5.2. A biztonság önmagában vett értékére és a közvetlen és/vagy közvetett gazdasági költségekre vonatkozó közös elvek:

A biztonság önmagában vett értéke vonatkozásában azt, hogy a rendelkezésre álló becslések megfelelőek-e, a következő megfontolások alapján kell megítélni:

- a becsléseknek olyan értékelési rendszerhez kell illeszkedniük, amely a közlekedési ágazatban bekövetkező halálesetek kockázatának csökkentésére vonatkozik, és kikérdezéses preferenciamérések felhasználásával kell törekedniük a fizetési hajlandóság meghatározására,
- az értékek meghatározására használt válaszadói mintának az érintett populációra nézve reprezentatívnak kell lennie. A mintának – a populáció más lényeges társadalmi-gazdasági és/vagy demográfiai jellemzőin túlmenően – tükröznie kell különösen a populáció kor és jövedelem szerinti megoszlását,
- a fizetési hajlandóság értékének meghatározására szolgáló módszer: a kérdőíveket úgy kell összeállítani, hogy a rajtuk szereplő kérdések a válaszadók számára egyértelműek és tartalmasak legyenek.

A közvetlen és a közvetett gazdasági költségeket a társadalomra háruló valós költségek alapján kell felbecsülni.

5.3. Fogalommeghatározások

- 5.3.1. „A környezetkárosodás miatti költségek”: a károsodott területnek a vasúti balesetet megelőző állapotba való helyreállításához a vasúti társaság és a pályahálózat-működtetők által viselendő költség, melynek összegét a vasúti társaság, illetve a pályahálózat-működtetők korábbi tapasztalataiból kiindulva kell felbecsülni.

- 5.3.2. „A vasúti járműben és az infrastruktúrában keletkezett anyagi kár miatti költségek”: ha a vasúti jármű vagy infrastruktúra javításra alkalmatlan, akkor az azonos funkciók ellátására képes és azonos műszaki paraméterekkel rendelkező vasúti járművel vagy infrastruktúrával való helyettesítés költsége; ha nem, akkor a javítható vasúti jármű vagy infrastruktúra baleset előtti állapota helyreállításának költsége, amelyeknek költségbecslését a vasúti társaságnak, illetve a pályahálózat-működtetőnek kell elvégeznie saját korábbi tapasztalatai alapján, ideértve vasúti jármű lízingjének költségét is abban az esetben, ha a károsodott jármű helyettesítésére új járművet kell igénybe venni.

- 5.3.3. „Baleset miatti késések költsége”: a vasút igénybe vevői (az utasoknál és a teherfuvarozási szolgáltatás igénybe vevőinél) tekintetében a baleset miatt bekövetkezett késések pénzben kifejezett értéke, amelyet a következő modell alapján kell számítani:

VT = az utazási időben elért megtakarítás pénzben kifejezett értéke

A vonaton utazó utas idejének pénzben kifejezett értéke (egy órára vonatkoztatva)

$$VT_p = [\text{Üzleti céllal utazók VT-je}] * [\text{Üzleti céllal utazók százalékos aránya éves átlagban}] + [\text{Nem üzleti céllal utazók VT-je}] * [\text{Nem üzleti céllal utazók százalékos aránya éves átlagban}]$$

A VT_p értékét EUR/utas/óra egységben kell kifejezni

„Üzleti céllal utazó”: olyan utas, aki szakmai tevékenységeihez kapcsolódóan utazik, az ingázást nem ideértve.

A tehervonat idejének pénzben kifejezett értéke (egy órára vonatkoztatva)

$$VT_F = [\text{a tehervonatok VT-je}] * [(\text{tonnakilométer})/(\text{vonatkilométer})]$$

A VT_F értékét EUR/tehertonna/óra egységben kell kifejezni

Vonatanként szállított áru mennyisége tonnában, éves átlagban = (tonnakilométer)/(vonatkilométer)

CM = a vonat 1 perces késésének költsége

Személyszállító vonat

$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(utaskilométer)/(vonatkilométer)]$

Vonatanként szállított utasok száma éves átlagban = (utaskilométer)/(vonatkilométer)

Tehervonat

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

A K1 és a K2 tényező az idő pénzben kifejezett értéke és a késés pénzben kifejezett értéke közötti összefüggést fejezi ki, és értékét kikérdezéses preferenciamérések alapján kell felbecsülni annak figyelembevétele érdekében, hogy a késés miatt elvesztegetett időt az emberek sokkal negatívabban értékelik, mint az eleve utazásra szánt időt.

A baleset miatti késések költsége = $CM_p * (A \text{ személyszállító vonat késése percben kifejezve}) + CM_F * (A \text{ tehervonat késése percben kifejezve})$

A modell alkalmazási tartománya

A késések költségét a jelentős balesetek esetében a következő módon kell kiszámítani:

- a baleset helye szerinti vasútvonalak végállomásán mért valós késések
- a többi érintett vonalon mért valós – vagy ha ez nem lehetséges, becsült – késések.

6. Az infrastruktúra műszaki biztonságára és az e célból hozott intézkedésekre vonatkozó mutatók

6.1. „Vonatbiztosítási rendszer”: a jelzések és a sebességkorlátozások betartásának kikényszerítését segítő rendszer.

6.2. „Fedélzeti rendszerek”: a vasúti járművezetőt a pálya menti jelzőknek és a vezetőállás jelzőinek figyelésében segítő, és ezáltal a fedezendő pontok védelmét és a sebességkorlátozások betartását elősegítő rendszerek. A fedélzeti vonatbiztosítási rendszerek a következőkre terjednek ki:

- a) figyelmeztető jelzés, automatikus figyelmeztető jelzést adva a vasúti járművezetőnek.
- b) figyelmeztető jelzés és önműködő vonatmegállítási, automatikus figyelmeztető jelzést adva a vasúti járművezetőnek és önműködő vonatmegállítási a veszélyre figyelmeztető jelző meghaladása esetén.
- c) figyelmeztető jelzés és önműködő vonatmegállítási, valamint szakaszos sebességellenőrzés a fedezendő pontok biztosítása érdekében, ahol a „szakaszos sebességellenőrzés” a jelzőhöz közeledve a sebesség bizonyos helyeken (sebességcsapdák) történő felügyeletét jelenti.
- d) figyelmeztető jelzés és önműködő vonatmegállítási, valamint folyamatos sebességellenőrzés a fedezendő pontok biztosítására és a sebességkorlátozások folyamatos felügyeletére egy adott vasútvonalon, ahol a folyamatos sebességfelügyelet a vasútvonal valamennyi szakaszán megengedett maximális célsebesség folyamatos kijelzését és betartatásának kikényszerítését jelenti.

A d) típusú automatikus vonatbiztosítási rendszernek tekintendő.

6.3. „Vasúti átkelő”: valamely út vagy közlekedési útvonal és a vasút közötti, a pályahálózat-működtető által elismert, a nagyközönség vagy egyes igénybe vevők számára nyitva álló szintbeli kereszteződés. A fogalom nem terjed ki az állomás peronjai közötti átkelőkre, sem a vágányokon átvezető, kizárólag a munkavállalók által használható átkelőkre.

6.4. „Út”: a vasúti balesetekre vonatkozó statisztikák alkalmazásában minden közút és magántulajdonban lévő út, utca, főközlekedési út, a hozzájuk tartozó gyalogosutat és kerékpárosutat is ideértve.

6.5. „Közlekedési útvonal”: minden, emberek, állatok, járművek vagy gépek áthaladására szolgáló, az „út” fogalmát ki nem merítő út.

6.6. „Biztosítás nélküli vasúti átkelő”: olyan vasúti átkelő, amelyben az átkelő igénybe vevői semmilyen figyelmeztető jelzést nem kapnak, sem védelemben nem részesülnek, amikor számukra az átkelőn való átkelés nem biztonságos.

6.7. „Biztosított vasúti átkelő”: olyan vasúti átkelő, amelyben az átkelő igénybe vevői a közeledő vonattal szemben védelemben részesülnek vagy a közeledő vonatról figyelmeztető jelzést kapnak oly módon, hogy bizonyos eszközök vagy készülékek aktiválódnak, amikor az igénybe vevő számára az átkelőn való átkelés nem biztonságos.

— A fizikai eszközökkel biztosított védelem eszközei:

- fél- vagy teljes sorompó,
- kapu.

— Figyelmeztetés a vasúti átjáróban elhelyezett helyhez között készülékekkel:

- látható eszközökkel: fényjelzés,
- hangjelző készülékekkel: csengő, kürt, dуда stb.

A biztosított vasúti átjárók osztályai a következők:

- a) kézi működtetésű: olyan vasúti átjáró, ahol az igénybevevő-oldali védelmet vagy figyelmeztető jelzést kézi úton egy vasúti munkavállaló aktiválja;
- b) önműködő, igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel: olyan vasúti átjáró, ahol az igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzést a közeledő vonat aktiválja;
- c) önműködő, igénybevevő-oldali védelemmel: olyan vasúti átjáró, ahol az igénybevevő-oldali védelmet a közeledő vonat aktiválja. Ebbe a kategóriába sorolandók az igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel és védelemmel egyaránt rendelkező vasúti átjárók;
- d) vasútoldali védelemmel ellátott: olyan vasúti átjáró, ahol egy jelző vagy egy más vonatvédelmi rendszer a vonat továbbhaladását csak akkor engedi, ha a vasúti átjáró igénybevevő-oldali védelme teljes, és a vasúti átjáróban nincs akadály.

7. A mértékegységek fogalommeghatározásai

- 7.1. „vonatkilométer”: egy vonat mozgása egy kilométer távolságon. Távolságként – ha rendelkezésre áll – a ténylegesen megtett távolságot, egyébként a kezdő- és végpont közötti standard hálózati távolságot kell figyelembe venni. Csak az adatszolgáltató ország saját területén megtett távolságot kell figyelembe venni;
 - 7.2. „utaskilométer”: egy utas vasúti szállítása egy kilométer távolságon. Csak az adatszolgáltató ország saját területén megtett távolságot kell figyelembe venni;
 - 7.3. „vonalkilométer”: a 2. cikkben megállapított hatály alá tartozó tagállami vasúthálózaton mért hossz kilométer mértékegységben. Többvágányú vonal esetében a kezdő- és végpont közötti távolságot csak egyszeresen kell figyelembe venni;
 - 7.4. „vágánykilométer”: a 2. cikkben megállapított hatály alá tartozó tagállami vasúthálózaton mért hossz kilométer mértékegységben. Többvágányú vonal esetében minden egyes vágányt figyelembe kell venni.
-

II. MELLÉKLET

ÉRTESÍTÉS A NEMZETI BIZTONSÁGI SZABÁLYOKRÓL

A 8. cikk (1) bekezdésének a) pontja értelmében bejelentett nemzeti biztonsági szabályok:

1. a meglévő nemzeti biztonsági célokra és biztonsági módszerekre vonatkozó szabályok;
 2. a vasúti társaságok biztonságirányítási rendszereinek követelményeire és biztonsági tanúsítására vonatkozó szabályok;
 3. a vasúti hálózatra vonatkozó közös üzemeltetési szabályok, amelyek még nem tartoznak az átjárhatósági műszaki előírások hatálya alá, beleértve a forgalomirányító és jelző rendszerre vonatkozó szabályokat is;
 4. a kiegészítő belső üzemeltetési szabályokra (a társaság szabályzata) vonatkozó követelményeket meghatározó szabályok, amelyeket a pályahálózat-működtetőknél és a vasúti társaságoknak kell meghatározniuk;
 5. a biztonság szempontjából elengedhetetlen feladatokat ellátó személyzetre vonatkozó szabályok, beleértve a felvételi követelményeket, az orvosi alkalmasságot, a szakképzést és engedélyezést, amennyiben azokat nem szabályozzák a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások;
 6. a balesetek és a váratlan események kivizsgálására vonatkozó szabályok.
-

III. MELLÉKLET

A KARBANTARTÁSÉRT FELELŐS SZERVEZETI TANÚSÍTVÁNYT KÉRELMEZŐ SZERVEZETEKRE VAGY A KARBANTARTÁSÉRT FELELŐS SZERVEZET ÁLTAL KISZERVEZETT KARBANTARTÁSI FELADATOKRA VONATKOZÓ TANÚSÍTVÁNYRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK ÉS ÉRTÉKELÉSI SZEMPONTOK

A szervezetirányítás minden lényeges részét dokumentálni kell, és ismertetni kell különösen a feladatkörök megosztását a szervezeten belül, illetve a szervezet és az alvállalkozók között. Be kell mutatni, hogy a vezetőség hogyan biztosítja a különböző szintek ellenőrzését, hogyan vonja be mindegyik szinten a személyzetet és azok képviselőit, és hogyan gondoskodnak a folyamatos fejlesztésről.

A következő alapkövetelményeket kell alkalmazni a karbantartásért felelős szervezetek négy feladatára, amelyet a szervezet elláthat saját maga vagy alvállalkozás formájában kiszervezhet:

1. vezetői feladat – elkötelezettség a szervezet karbantartási rendszerének fejlesztése és megvalósítása, valamint hatékonyságának folyamatos javítása iránt;
2. Kockázateértékelés – a tehervagonok karbantartásával kapcsolatos kockázatok, köztük az üzemi eljárásokból és a más szervezetek vagy személyek tevékenységeiből közvetlenül származó kockázatok értékelésére, valamint a megfelelő kockázatkezelési intézkedések azonosítására szolgáló strukturált megközelítés;
3. ellenőrzés – annak biztosítására szolgáló strukturált megközelítés, hogy kockázatkezelési intézkedések legyenek hatályban, ezek megfelelően működjenek és teljesítsék a szervezet céljait;
4. folyamatos fejlesztés – olyan strukturált megközelítés, amely a rendszeres figyelemmel kísérés, ellenőrzés vagy egyéb lényeges források révén szerzett információk elemzésére, valamint az eredményeknek a tanulságok levonására és a biztonsági szint fenntartását vagy javítását célzó megelőző vagy korrekciós intézkedések elfogadására való felhasználására szolgál;
5. szervezeti felépítés és felelősség – az egyéni és csoportos felelősségek meghatározására irányuló strukturált megközelítés a szervezet biztonsági céljainak biztonságos elérése érdekében;
6. szakmai alkalmassági nyilvántartás – annak biztosítására szolgáló strukturált megközelítés, hogy a munkavállalók rendelkezzenek az előírt szakmai alkalmassággal annak érdekében, hogy a szervezet céljait minden körülmények között biztonságosan, eredményesen és hatékonyan érik el;
7. Tájékoztatás – olyan strukturált megközelítés, amely egyrészt annak biztosítására szolgál, hogy a fontos információk a szervezet valamennyi szintjén hozzáférhetők legyenek a döntéshozók számára, másrészt annak biztosítására, hogy a tájékoztatás teljes körű és megfelelő legyen;
8. Dokumentáció – az összes vonatkozó információ nyomon követhetőségének biztosítására szolgáló strukturált megközelítés;
9. szerződéses tevékenységek – olyan strukturált megközelítés, amely annak biztosítására szolgál, hogy az alvállalkozói tevékenységek irányítása a szervezet céljainak elérése érdekében megfelelően történjen, és valamennyi kompetenciára és követelményre kiterjedjen;
10. karbantartási tevékenységek – annak biztosítására szolgáló strukturált megközelítés, hogy:
 - a biztonságot és a biztonsági szempontból kritikus összetevőket érintő valamennyi karbantartási tevékenységet azonosítsák és megfelelően irányítsák, valamint hogy a biztonságot érintő karbantartási tevékenységekben szükségessé váló minden változtatást azonosítsanak és megfelelően irányítsanak a tapasztalatok és a kockázateértékelésre vonatkozó – a 6. cikk (1) bekezdésének a) pontja szerinti – közös biztonsági módszerek alkalmazása alapján, továbbá megfelelően dokumentáljanak,
 - teljesüljenek a kölcsönös átláthatóság alapvető feltételei,
 - sor kerüljön a kifejezetten a karbantartásra kifejlesztett, illetve ahhoz szükséges karbantartási létesítmények, felszerelés és eszközök használatára és ellenőrzésére,
 - sor kerüljön a járművel kapcsolatos eredeti dokumentáció elemzésére az első karbantartási napló elkészítése és annak érdekében, hogy azt megfelelően vezessék az egyes karbantartási megbízások esetében,
 - az összetevőket (a pótalkatrészeket is beleértve) a karbantartási megbízásban és a beszállítói dokumentációban meghatározottaknak megfelelően használják a karbantartási megbízásban és a beszállítói dokumentációban meghatározottaknak megfelelően; a karbantartási megbízásban és a beszállítói dokumentációban meghatározottak szerint, megfelelő módon tárolják, kezeljék és szállítsák, valamint betartsák a vonatkozó nemzeti és nemzetközi szabályokat és teljesüljenek az adott karbantartási megbízások követelményei,

- sor kerüljön a célra alkalmas és megfelelő létesítmények, felszerelések és eszközök meghatározására, azonosítására, biztosítására, nyilvántartásba vételére és folyamatos rendelkezésre bocsátására annak lehetővé tétele érdekében, hogy a karbantartási szolgáltatásokat a karbantartási megbízásoknak és más alkalmazandó előírásoknak megfelelően lehessen nyújtani, biztosítva a karbantartás biztonságosságát, valamint az ergonómiai és egészségvédelmi követelmények teljesülését,
- a szervezet eljárásokkal rendelkezzen annak biztosítására, hogy mérőberendezését, valamennyi létesítményét, felszerelését és eszközét a dokumentált eljárásokkal összhangban, megfelelően használják, kalibrálják, őrzik és tartásukban;

11. ellenőrzési tevékenységek – annak biztosítására szolgáló strukturált megközelítés, hogy:

- a járműveket az üzemi környezetből kellő időben elszállítsák az előre tervezett, feltételes vagy javítási célú karbantartásra, illetve minden olyan esetben, amikor meghibásodást vagy egyéb karbantartási szükségletet azonosítanak,
 - sor kerüljön a szükséges minőségellenőrzési intézkedések megtételére,
 - a karbantartási feladatok teljesítésére a karbantartási megbízásoknak megfelelően kerüljön sor, és hogy az újbóli üzembe helyezésre vonatkozó értesítés tartalmazza az esetleges használati korlátozásokat,
 - sor kerüljön az irányítási rendszer alkalmazásának esetleges hiányosságaiból eredő balesetek, váratlan események, balesetveszélyes helyzetek és más veszélyes események jelentésére, kivizsgálására és elemzésére, valamint a szükséges megelőzési intézkedések megtételére a 6. cikk (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott, nyomon követésre szolgáló közös biztonsági módszereknek megfelelően,
 - sor kerüljön a rendszeres belső ellenőrzéseknek és nyomon követéseknek a 6. cikk (1) bekezdése c) pontjában meghatározott, nyomon követésre szolgáló közös biztonsági módszerekkel összhangban álló folyamatának a bevezetésére.
-

IV. MELLÉKLET

A. RÉSZ

A hatályon kívül helyezett irányelv és egymást követő módosításainak jegyzéke

(a 34. cikkben említettek szerint)

2004/49/EK irányelv	(HL L 164., 2004.4.30., 44. o.)
2008/57/EK irányelv	(HL L 191., 2008.7.18., 1. o.)
2008/110/EK irányelv	(HL L 345., 2008.12.23., 62. o.)
2009/149/EK bizottsági irányelv	(HL L 313., 2009.11.28., 65. o.)
Helyesbítés a 2004/49/EK irányelvhez	(HL L 220., 2004.6.21., 16. o.)
2014/88/EU bizottsági irányelv	(HL L 201., 2014.7.10., 9. o.)

B. RÉSZ

A nemzeti jogba való átültetésre vonatkozó határidők

(a 34. cikkben említettek szerint)

Irányelv	Az átültetés határideje
2004/49/EK	2006. április 30.
2008/57/EK	2010. július 19.
2008/110/EK	2010. december 24.
2009/149/EK bizottsági irányelv	2010. június 18.
2014/88/EU bizottsági irányelv	2015. július 30.

V. MELLÉKLET

Megfelelési táblázat

2004/49/EK irányelv	Ez az irányelv
1. cikk	1. cikk
2. cikk	2. cikk
3. cikk	3. cikk
4. cikk	4. cikk
5. cikk	5. cikk
6. cikk	6. cikk
7. cikk	7. cikk
8. cikk	8. cikk
9. cikk	9. cikk
10. cikk	10. cikk
-	11. cikk
11. cikk	12. cikk
12. cikk	-
13. cikk	13. cikk
14a. cikk (1)–(7) bekezdés	14. cikk
14a. cikk (8) bekezdés	15. cikk
15. cikk	-
16. cikk	16. cikk
-	17. cikk
17. cikk	18. cikk
18. cikk	19. cikk
19. cikk	20. cikk
20. cikk	21. cikk
21. cikk	22. cikk
22. cikk	23. cikk
23. cikk	24. cikk
24. cikk	25. cikk
25. cikk	26. cikk
26. cikk	-
-	27. cikk
27. cikk	28. cikk
28. cikk	-
29. cikk	-
30. cikk	-
31. cikk	29. cikk
32. cikk	30. cikk
-	31. cikk
-	32. cikk
33. cikk	33. cikk

2004/49/EK irányelv	Ez az irányelv
-	34. cikk
34. cikk	35. cikk
35. cikk	36. cikk
I. melléklet	I. melléklet
II. melléklet	II. melléklet
III. melléklet	-
IV. melléklet	-
V. melléklet	-
-	III. melléklet

A Bizottság nyilatkozata a magyarázó dokumentumokról

A Bizottság emlékeztet arra, hogy az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság 2011. október 27-i együttes politikai nyilatkozatában a magyarázó dokumentumok kapcsán kijelentette, hogy a tagállamoknak egyértelmű és pontos információkat kell szolgáltatniuk a Bizottságnak az irányelvek tagállami átültetéséről, megkönnyítve ezáltal a Bizottság számára az uniós jog alkalmazásának felügyeletét. Jelen esetben e célból célszerű lett volna magyarázó dokumentumokat alkalmazni. A Bizottság sajnálatosnak tartja, hogy a végleges szöveg nem tartalmaz erre vonatkozó előírásokat.
