



Brüsszel, 30.1.2013
COM(2013) 31 final

2013/0016 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a vasúti biztonságról

(átdolgozott szöveg)

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1.1. Az uniós politika közelmúltbeli alakulása a vasúti ágazatban

„Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. március 28-án elfogadott fehér könyvében a Bizottság bejelentette az egységes európai közlekedési térség kialakítására vonatkozó elképzelését, és egyértelművé tette, hogy e célkitűzésnek folyamánya egy olyan vasúti belső piac létrehozása, amelyben az európai vasúttársaságok szükségtelen műszaki és igazgatási akadályok nélkül nyújthatnak szolgáltatásokat.

Ezenkívül 2012. januári következtetéseiben az Európai Tanács kiemelte a tökéletesen integrált egységes piac adta növekedésserkentő lehetőségek kiaknázásának fontosságát a hálózatos iparágak esetében is¹. A Bizottság továbbá a stabilitás, a növekedés és a munkahelyteremtés érdekében hozandó intézkedésekre vonatkozó, 2012. május 30-án elfogadott közleményében² rámutatott a vasúti ágazatra való belépéshez kapcsolódó szabályozási terhek és akadályok csökkentésének fontosságára, és ilyen irányú országspecifikus ajánlásokat is tett. Ugyanilyen szellemben fogant a Bizottság által 2012. június 6-án elfogadott „Az egységes piac jobb irányítása” című jelentés³, amely szintén kiemeli a közlekedési ágazat fontosságát.

Az elmúlt évtizedben az uniós vasúti piac jelentős átalakulásokon esett át: ezt három jogalkotási „vasúti csomag” (valamint néhány kapcsolódó jogi aktus) vezette be azzal a céllal, hogy a nemzeti piacok megnyíljanak, és a vasút uniós szinten versenyorientáltabbá és kölcsönösen átjárhatóbbá váljon, ugyanakkor pedig a biztonsági színvonal magas maradjon. A vasúti közlekedési szolgáltatások belső uniós piacát létrehozó „uniós vívmányok” jelentős fejlődése ellenére azonban a vasúti közlekedés még mindig szerény részét képezi az Európai Unión belüli közlekedésnek. A Bizottság ezért egy negyedik vasúti csomag előterjesztését tervezi, hogy a megmaradt piaci akadályok felszámolása révén növelje a vasúti szolgáltatások minőségét és hatékonyságát. A negyedik vasúti csomag, amelynek ez az irányelv is része, a fennmaradó igazgatási és műszaki akadályok felszámolására törekszik, különösen a biztonsági és a kölcsönös átjárhatósági szabályok közös megközelítésének kialakításával, ezáltal ugyanis növelhetők az Európai Unióban tevékenykedő vasúttársaságok méretgazdaságossági megtakarításai, csökkenthetők az igazgatási kiadások, felgyorsíthatók az igazgatási eljárások, és kiküszöbölhető a burkolt hátrányos megkülönböztetés.

1.2. A vasúti biztonság jogi kerete

Ahhoz, hogy további erőfeszítésekre kerülhessen sor a vasúti közlekedési szolgáltatások egységes piacának kialakítására, létre kell hozni a vasúti biztonság közös szabályozási keretét. A tagállamok eddig a nemzeti műszaki és üzemeltetési megközelítések alapján dolgozták ki saját biztonsági szabályait és szabványait elsősorban a nemzeti iránymutatások szerint. Ugyanakkor az elvek, módszerek és kultúrák eltérései megnehezítették a műszaki jellegű akadályok megszüntetését és a nemzetközi szállítási szolgáltatások létrehozását.

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

A 91/440/EGK irányelv, a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelv⁴ és a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵ jelentette az első lépést az európai vasúti szállítási piac szabályozása felé: a nemzetközi vasúti áruszállítási szolgáltatások piaca ekkor nyílt meg a verseny előtt. A biztonsági rendelkezések azonban elégtelennek bizonyultak, és a tagállamok biztonsági követelményei közötti különbségek hátrányosan befolyásolták az Európai Unió vasúti közlekedésének optimális működését.

A közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶ jelentős előrelépést jelentett a vasúti biztonság közös szabályozási keretének kialakítása felé. Az irányelv keretet hozott létre a biztonsági szabályoknak, a vasúttársaságok biztonsági tanúsításának, a biztonsági hatóságok feladatainak és szerepkörének, valamint a balesetek kivizsgálásának harmonizálásához, eltántorítva a tagállamokat attól, hogy biztonsági szabályaikat és szabványaikát továbbra is nemzeti irányvonalak szerint, nemzeti műszaki és üzemeltetési szempontok alapján alakítsák ki.

1.3. Miért van szükség a 2004/49/EK irányelv módosítására?

A 2004/49/EK irányelv 10. cikkének (7) bekezdése értelmében „2009. április 30. előtt az Ügynökség értékeli a biztonsági tanúsítvánnyal kapcsolatos fejleményeket, és jelentést tesz a Bizottságnak, amelyben ajánlásokat fogalmaz meg az egységes közösségi biztonsági tanúsítványra való áttéréssel kapcsolatos stratégiáról”, a jelenlegi kétrészes (a) és b) részből álló tanúsítványt ugyanis az egységes tanúsítvány fogja felváltani. Az egységes uniós tanúsítvány kidolgozása és megvalósítása mindig is szerepelt a hosszú távú célkitűzések között. Maga a bevezetés ténye nem volt kétséges, csupán az volt kérdés, hogy mikor kerül rá sor.

2009. évi időközi jelentésében az Európai Vasúti Ügynökség – a továbbiakban: Ügynökség – kifejtette, hogy túl korai volna ajánlást tenni, és hogy az érdemi vitához további információkra van szükség. Az Ügynökség 2012. júliusában terjesztette elő ajánlását, melyben javaslatot tesz egy átállási stratégiára⁷.

Az Ügynökség ajánlása nyomán a Bizottság úgy véli, hogy a jelenlegi szabályozási keret eléggé kiforrott ahhoz, hogy fokozatosan át lehessen állni az „egységes biztonsági tanúsítványra”. Ehhez a nemzeti biztonsági hatóságok szerepét felül kell vizsgálni, és a feladatokat másképpen kell elosztani köztük és az Ügynökség között.

A vasútbiztonsági irányelv felülvizsgálata arra is jó alkalom, hogy a szöveg hozzáigazításra kerüljön a vasúti piac fejlődéséhez, a piacon ugyanis új szakmai szereplők és szervezetek jelentek meg. A súlyos vasúti szerencsétlenségekből levont tanulságok azt mutatják, hogy e szereplők jelentős biztonsági feladatokat láthatnak el. Korábban a vasúttársaságok – vertikális integráltságuk folytán – belső ellenőrzésük alatt tudtak tartani minden folyamatot, például a gördülőállomány karbantartását vagy a berakodási műveleteket. Mára azonban a

⁴ HL L 143., 1995.6.27., 70. o.

⁵ HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

⁶ HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

⁷ Ajánlás az egységes uniós biztonsági tanúsítványra való átállásról, ERA/REC/10/2011, 2012.7.3.

tevékenységeket, szolgáltatásokat egyre inkább alvállalkozásba adják, ami újfajta szereplők megjelenéséhez vezet, s ezekre egyre nagyobb gazdasági és pénzügyi nyomás nehezedik, miközben a belső ellenőrzés egyre csökken. Ennek következményei lehetnek a biztonságra nézve, hacsak szerződéses vagy egyéb eszközök alkalmazásával nem valósul meg a nyomon követésnek egy olyan új módja, amely biztosítja, hogy minden érintett szereplő megfelelő kockázatkezelési intézkedéseket tegyen.

A szöveg módosítása mellett egy másik nyomós érv is szól: ez a biztonsági megfontolásokat szolgáló nemzeti szabályokkal kapcsolatos. Ebben a tárgyban munkacsoport jött létre, s munkájának eredményei a javaslatban figyelembevételre kerültek.

A szöveg további módosításai a következőkkel kapcsolatosak:

- a meglévő rendelkezések egyértelműsítése és új fogalommeghatározások bevezetése a vasúti rendszer Európai Unió belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló XX irányelv (a továbbiakban: kölcsönös átjárhatósági irányelv) hasonló rendelkezéseivel való nagyobb összhang érdekében,
- a jogi keret fejlődése miatti aktualizálások: a nemzeti szabályokra vonatkozó rendelkezések, valamint a bizottsági eljárásokra és a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra történő utalások.
- szerkesztési módosítások: az irányelv szövegén eszközölt korábbi módosítások egységes szerkezetbe foglalása, a cikkek és melléletek újraszámozása, az elavult rendelkezések elhagyása és a negyedik vasúti csomag másik alkotóelemére való hivatkozás.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság hatásvizsgálatot készített azon jogalkotási javaslatok alátámasztására, amelyek az egységes európai vasúti térség hatékonyabbá és versenyképesebbé tételét szolgálják a kölcsönös átjárhatóság és a biztonság területén.

2011 júniusában hatásvizsgálati irányítócsoporthoz alakult. Valamennyi főigazgatóság felkérését kapott a részvételre, ám a kérdésben leginkább a következők érdekeltek: Vállalkozáspolitikai és Ipari Főigazgatóság, a Foglalkoztatás, a Szociális Ügyek és a Társadalmi Befogadás Főigazgatósága, Főtitkárság, Jogi Szolgálat, Humán erőforrásügyi és Biztonsági Főigazgatóság, Kutatási és Innovációs Főigazgatóság, Költségvetési Főigazgatóság, Regionális és Városfejlesztési Politikai Főigazgatóság, Energiaügyi Főigazgatóság és Bővítési Főigazgatóság.

A Bizottság szolgálatai az ágazati képviselőkkel folyamatosan megvitatták az egységes európai vasúti térséget érintő fejleményeket. Ezenkívül a Bizottság 2010–2011-ben utólagos értékelésnek vetette alá az Ügynökséget létrehozó 881/2004/EK rendeletet.

A Bizottság hatásvizsgálati munkáját külső szakértő támogatta, aki megbízást kapott arra, hogy tanulmányt készítsen a hatásvizsgálat megalapozására, és célzott konzultációt folytasson az érdekeltekkel.

Az érdekeltekkel való célzott konzultáció 2011. november 18-án, egy internetes véleményfelméréssel kezdődött, amely 2011. december 30-án zárult le. Ezután a legjelentősebb érdekeltekkel interjú készült, majd 2012. februárjában műhelytalálkozóra került sor az érdekeltekkel.

Mivel a kezdeményezés technikai természetű, nyilvános konzultációra nem került sor. A Bizottság azonban ügyelt arra, hogy minden érdekelt fél kellő időben véleményt nyilváníthasson, és hogy a kezdeményezés fő elemeinek mindegyike megvitatásra kerüljön.

A hatásvizsgálatról és az érdekelttekkel való konzultáció eredményeiről bővebben a hatásvizsgálati jelentés⁸ számol be.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

Ez a szakasz részletes észrevételeket és magyarázatokat tartalmaz az irányelv szövegének lényeges változásait illetően. A szerkesztési módosításokhoz és a magától értetődő változásokhoz nem fűztünk észrevételt.

I. FEJEZET

1. cikk: nincs megjegyzés.

2. cikk: a hatály a kölcsönös átjárhatósági irányelvvel való összhang érdekében kiigazításra kerül.

3. cikk: új fogalommeghatározások és néhány módosítás a kölcsönös átjárhatósági irányelv hasonló fogalommeghatározásaival való összhang érdekében.

II. FEJEZET

4. cikk: a vasúti ellátási lánc szereplőire ruházott szerep- és feladatkörök egyértelműsítése a piac és a jogi keret közelmúltbeli fejlődésének figyelembevételére érdekében.

5., 6. és 7. cikk a jogi keret fejlődése miatti aktualizálások.

8. cikk: a nemzeti szabályokra vonatkozó rendelkezések kiigazítása a jogi keret fejlődésének (átjárhatósági műszaki előírások elfogadása) figyelembevételére és a kölcsönös átjárhatósági irányelvvel való összhang érdekében.

9. cikk: nincs megjegyzés.

III. FEJEZET

10. cikk: a vasúttársaságok egységes biztonsági tanúsítványának bevezetése a kétrészes – a) és b) részből álló – biztonsági tanúsítványok korábbi rendszerének felváltására.

11. cikk: a korábbi 11. cikk az egységes biztonsági tanúsítványra való átállás folyamatához és az Ügynökség által abban betöltött új szerephez igazítva.

12. cikk: a korábbi 11. cikk jelentős módosítások nélkül.

13. cikk: nincs megjegyzés.

14. és 15. cikk: a korábbi 14a. cikk, átszámozva és aktualizálva.

Korábbi 15. cikk: elavult.

IV. FEJEZET

16–18. cikk: a módosítások az egységes biztonsági tanúsítványra való átállásban a nemzeti biztonsági hatóságok által betöltött új szerep, valamint az ez utóbbiak és az Ügynökség közötti új szerepkörmegosztás figyelembevételét szolgálják.

V. FEJEZET

19. cikk: nincs megjegyzés.

⁸ Az uniós vasúti piacon a kölcsönös átjárhatóság és a biztonság területén még meglévő igazgatási és műszaki akadályok felszámolására irányuló jogalkotási javaslatokat kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum.

20. cikk: egyértelműsítés annak nyomatékosítására, hogy a nemzeti vizsgálati testületnek és az igazságügyi hatóságoknak együtt kell működniük baleset nyomán induló vizsgálat esetén.

21–25. cikk: nincs megjegyzés.

VI. FEJEZET

26. cikk: a cikk új, a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra vonatkozó rendelkezéssel egészül ki, figyelemmel az Európai Unió működéséről szóló szerződés hatálybalépésére.

27. cikk: a cikk új, a bizottsági eljárásrendre vonatkozó rendelkezéssel egészül ki, figyelemmel az Európai Unió működéséről szóló szerződés hatálybalépésére.

28. cikk: a korábbi 31. cikk aktualizálása.

29. cikk: a korábbi 32. cikk, nincs megjegyzés.

Korábbi 26. cikk: elavult.

A 2004/49/EK irányelv korábbi 29. és 30. cikke a 95/18/EK, illetőleg a 2001/14/EK irányelv módosításával kapcsolatos. Ezért e cikkek elavulttá válnak, amint hatályba lép az első vasúti csomag átdolgozott változata, amely a szóban forgó két irányelvet hatályon kívül helyezi.

30. cikk: átmeneti rendelkezések.

31. cikk: új cikk az Ügynökség véleményeinek és ajánlásainak szerepéről.

32. cikk: a korábbi 33. cikk a nemzeti jogba való átültetésre vonatkozó egyértelműsítésekkel.

33. cikk: az átdolgozás tárgyát képező 2004/49/EK irányelv hatályon kívül helyezése.

34. cikk: a hatálybalépésre vonatkozó korábbi 34. cikk kiigazítva.

35. cikk: a címzettekre vonatkozó korábbi 35. cikk kiigazítva.

I. MELLÉKLET: a korábbi I. MELLÉKLET bizonyos kiigazításokkal.

Korábbi II. MELLÉKLET: a nemzeti szabályok elfogadása nyomán elavulttá vált.

Korábbi III. MELLÉKLET: végrehajtási aktus elfogadása következtében elavulttá vált.

Korábbi IV. MELLÉKLET: az egységes uniós biztonsági tanúsítvány bevezetése következtében elavulttá vált.

Korábbi V. MELLÉKLET: végrehajtási aktus elfogadása következtében elavulttá vált.

Új II. MELLÉKLET: megfelelési táblázat.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

2013/0016 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a vasúti biztonságról

(átdolgozott szöveg)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló ~~az Európai Közösséget létrehozó szerződésre~~ és különösen annak ~~71. ☒~~ 91. ~~☒~~ cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára⁹,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹⁰,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹¹,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (1)
preambulumbekzdés (kiigazított
szöveg)

~~Annak érdekében, hogy folytassák a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelvvel¹² kezdeményezett, a vasúti szállítási szolgáltatások egységes piacának kialakítására irányuló erőfeszítéseket, létre kell hozni a vasút biztonságára vonatkozó közös keretszabályokat. A tagállamok eddig a nemzeti műszaki és üzemeltetési megközelítések alapján dolgozták ki saját biztonsági szabályaikat és szabványaikat elsősorban a nemzeti iránymutatások szerint. Ugyanakkor az elvek, módszerek és kultúrák eltérései megnehezítették a műszaki jellegű akadályok megszüntetését és a nemzetközi szállítási szolgáltatások létrehozását.~~

↓ új szöveg

(1) A közösségi vasutak biztonságáról szóló, és a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 95/18/EK tanácsi irányelvet, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról szóló, 2001/14/EK irányelvet módosító 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹³ jelentősen módosult. Mivel most további módosításokra kerül sor, a szöveget az áttekinthetőség érdekében át kell dolgozni.

⁹ HL C [...], [...], [...] o.

¹⁰ HL C [...], [...], [...] o.

¹¹ HL C [...], [...], [...] o.

¹² ~~HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 75., 2001.3.15., 1. o.) módosított irányelv.~~

¹³ HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (2)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~A 91/440/EKG irányelv, a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelv¹⁴ és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁵ az első lépés az európai vasúti szállítási piac szabályozása érdekében azért, hogy megnyitja a piacot nemzetközi vasúti áruszállítási szolgáltatások számára. A biztonsági rendelkezések azonban elégtelennek bizonyultak, és továbbra is különbségek vannak a biztonsági követelmények között, ami hatással van a közösségi vasúti szállítás optimális működésére. Különös jelentőséggel bír a biztonsági szabályok tartalmának, a vasúttársaságok biztonsági tanúsítványának, a biztonsági hatóságok feladatainak és szerepének, továbbá a balesetek kivizsgálásának az összehangolása.~~

↓ új szöveg

(2) A 2004/49/EK irányelv – a biztonsági szabályok tartalmának, a vasúttársaságok biztonsági tanúsítványának, a biztonsági hatóságok feladatainak és szerepének, továbbá a balesetek kivizsgálásának az összehangolása révén – közös szabályozási keretet hozott létre a vasúti biztonság vonatkozásában. A vasúti közlekedési szolgáltatások egységes piacának kialakítására irányuló további erőfeszítésekhez azonban az említett irányelv alapos felülvizsgálatára van szükség.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (3)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~Számos tagállamban a metrókra, villamosokra, valamint más városi és regionális vasúti rendszerekre helyi vagy regionális biztonsági szabályok vonatkoznak; ezeket gyakran a helyi vagy regionális hatóságok felügyelik, és nem terjednek ki rájuk a kölesönös átjárhatóságra vagy az engedélyezésre vonatkozó közösségi követelmények. Továbbá mivel a villamosokra gyakran a közúti biztonsági előírások vonatkoznak, így nem szabályozhatók teljes mértékben a vasúti biztonsági szabályokkal. Ezért a szubszidiaritásnak a Szerződés 5. cikkében megfogalmazott elvével összhangban lehetővé kell tenni, hogy a tagállamok kivonják ezen irányelv hatálya alól az ilyen helyi vasúti rendszereket.~~

↓ új szöveg

(3) Számos tagállamban a metrókra, villamosokra, valamint más városi és regionális vasúti rendszerekre helyi vagy regionális biztonsági szabályok vonatkoznak; ezeket gyakran a helyi vagy regionális hatóságok felügyelik, és nem terjednek ki rájuk a

¹⁴ ~~HL L 143., 1995.6.27., 70. o. A 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 75., 2001.3.15., 26. o.) módosított irányelv.~~

¹⁵ ~~HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A 2002/844/EK bizottsági határozattal (HL L 289., 2002.10.26., 30. o.) módosított irányelv.~~

kölcsönös átjárhatóságra vagy az engedélyezésre vonatkozó uniós követelmények. Továbbá mivel a villamosokra gyakran a közúti biztonsági előírások vonatkoznak, így vasúti biztonsági szabályokkal nem szabályozhatók teljes mértékben. Ezért indokolt a szóban forgó helyi vasúti rendszereket kizárni az irányelv hatályából. Ez nem akadályozza annak, hogy a tagállamok – ha indokoltnak találják – az irányelv rendelkezéseit önkéntes alapon alkalmazzák a helyi vasúti rendszerekre.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (4)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~A közösségi vasúti rendszert általában magas szintű biztonság jellemzi, különösen a közúti szállítás biztonságához képest. A biztonságot legalább fenn kell tartani a jelenlegi szerkezetátalakítási szakaszban, amelyet az jellemez, hogy különválasztják a korábban az integrált vasúttársaságoknál összekapcsolt funkciókat, és a vasúti ágazatot az önszabályozás helyett egyre inkább központi szabályozás alá helyezik. A műszaki és tudományos fejlődéssel párhuzamosan a vasúti szállítás versenyképességét szem előtt tartva tovább kell javítani a vasúti biztonságot azokban az esetekben, amikor az ésszerű keretek közt kivitelezhető.~~

↓ új szöveg

(4) Az uniós vasúti rendszert általában magas szintű biztonság jellemzi, különösen a közúti szállításához képest. A műszaki és tudományos fejlődéssel párhuzamosan tovább kell javítani a vasúti biztonságot azokban az esetekben, amikor az ésszerű keretek közt kivitelezhető, figyelembe véve a vasúti közlekedés versenyképességének várható növekedését.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

(5) A vasúti rendszer üzemeltetői fő szereplői, ~~az infrastruktúra működtetői~~ a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok a saját területükön teljes felelősséggel tartoznak a rendszer biztonságáért. ~~Adott~~ Minden indokolt esetben együtt kell működniük a kockázatok csökkentésére irányuló intézkedések végrehajtásában. A tagállamoknak egyértelműen különbséget kell tenniük a biztonsággal kapcsolatos közvetlen felelősség és a nemzeti biztonsági hatóságoknak a nemzeti keretszabályok létrehozásával és ~~az üzemeltetők~~ valamennyi piaci szereplő teljesítményének felügyeletével kapcsolatos feladatai között.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (6)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~Az infrastruktúra működtetőinek és a vasúttársaságoknak a vasúti rendszer üzemeltetésével kapcsolatos felelőssége nem zárja ki azt, hogy más szereplők, mint például a gyártók, karbantartási vállalkozók, a kocsik üzemeltetői, a szolgáltatók és a beszerzési egységek a nagyszebbességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július~~

~~23-i 96/48/EK tanácsi irányelv¹⁶ és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölesönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁷ rendelkezéseivel, illetve más vonatkozó közösségi jogszabályok rendelkezéseivel összhangban felelősséget vállaljanak termékeikért vagy szolgáltatásaikért.~~

↓ új szöveg

(6) A vasúti rendszer üzemeltetésével kapcsolatban a pályahálózat-működtetőkre és a vasúttársaságokra háruló felelősség nem zárja ki más szereplők – például gyártók, szállítók, feladók, berakók, töltők, karbantartásért felelős szervezetek, karbantartási szolgáltatók, kocsüzemeltetők, szolgáltatók és beszerzéssel foglalkozó szervezetek – felelősségvállalását termékeikért, illetve szolgáltatásaikért. A nem megfelelő felelősségvállalás kockázatának elkerülése érdekében indokolt, hogy mindegyik érintett szereplő a saját folyamatáért tartozzon felelősséggel. A vasúti rendszer minden szereplőjének felelőssége a többi szereplő irányában, hogy minden, a járművek közlekedőképességének ellenőrzése szempontjából lényeges információt hiánytalanul és pontosan átadjon. Ez vonatkozik különösen a jármű állapotára és üzemi előzményeire, a karbantartási nyilvántartásra, a rakodási műveletek nyomomonkövetőségére és a fuvarlevelekre vonatkozó információkra.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (7)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~A transzeurópai vasúti hálózat alrendszereinek biztonságára vonatkozó követelményeket a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv határozza meg. Ezek az irányelvek azonban rendszerszinten nem határozzák meg a közös követelményeket, és nem foglalkoznak részletesen a biztonság szabályozásával, irányításával és felügyeletével. Az alrendszerek legalacsonyabb biztonsági szintjének a kölesönös átjárhatóság műszaki előírásaiban (ÁME) történő meghatározásával egyre fontosabbá válik, hogy a biztonsági célokat rendszerszinten is megállapítsák.~~

↓ új szöveg

(7) Minden vasúttársaságnak, pályahálózat-működtetőnek és jármű-karbantartásért felelős szervezetnek biztosítania kell, hogy szerződéses megbízottai és egyéb szerződő felei kockázatkezelési intézkedéseket hajtsanak végre. Ennek érdekében a közös biztonsági módszerekben foglalt nyomomonkövetési módszereket helyénvaló alkalmazniuk. Szerződéses megbízottaiknak az említett eljárást szerződéses megállapodások alapján indokolt alkalmazniuk. Mivel e megállapodások a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők biztonsági rendszerének alapvető részét képezik, indokolt, hogy a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) vagy a nemzeti biztonsági hatóság kérésére a felügyeleti tevékenységek kapcsán közöljék szerződéses megállapodásaikat.

¹⁶ HL L 235., 1996.9.17., 6. o.

¹⁷ HL L 110., 2001.4.20., 1. o.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (8)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~Közös biztonsági célokat (KBC) és közös biztonsági módszereket (KBM) kell fokozatosan bevezetni a magas szintű biztonság fenntartása és – amennyiben szükséges és ésszerű keretek között megvalósítható – javítása érdekében. E biztonsági céloknak eszközül kell szolgálniuk a biztonsági színvonal és az üzemeltetők teljesítményének értékelésére mind közösségi szinten, mind a tagállamokban.~~

↓ új szöveg

(8) Közös biztonsági célok és közös biztonsági módszerek 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 kerültek rögzítésre, melyek lehetővé teszik annak felmérését, hogy a rendszerek megfelelnek-e a közös biztonsági céloknak, és megkönnyítik a vasút biztonsági teljesítményének nyomon követését.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (9)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~A vasúti rendszer biztonságával kapcsolatban kevés információ áll rendelkezésre, és azok általában nem nyilvánosak. Ezért közös biztonsági mutatókat (KBMu) kell kialakítani annak értékelésére, hogy a rendszer megfelel-e a közös biztonsági céloknak, és hogy megkönnyítsék a vasút biztonsági szintjének felügyeletét. Azonban egy átmeneti időszakban a nemzeti meghatározások alkalmazhatóak a közös biztonsági mutatókra, és ezért az első közös biztonsági célok meghatározásakor kellőképpen figyelembe kell venni a KBMu-k közös meghatározásainak kidolgozottságát.~~

↓ új szöveg

(9) 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 (ÁME-k) alapuló szabályokkal. A kölcsönös átjárhatóság akadályainak felszámolásához a nemzeti szabályok mennyiségének csökkentésére van szükség az ÁME-k hatályának az uniós vasúti rendszer egészére való kiterjesztése és az ÁME-kben nyitva hagyott kérdések tisztázása révén. Ehhez a tagállamoknak naprakészen kell tartaniuk nemzeti szabályrendszerüket, el kell törölniük az elavulttá vált szabályokat, és erről értesíteniük kell a Bizottságot és az Ügynökséget.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (10)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~Azokat a nemzeti biztonsági szabályokat, amelyek gyakran nemzeti műszaki szabványokra épülnek, fokozatosan fel kell váltani az ÁME-k szerint létrehozott közös szabványokon alapuló szabályokkal. A legnagyobb mértékben kell korlátozni azoknak az új egyedi nemzeti szabályoknak a bevezetését, amelyek nem a közös szabványokra épülnek. Az új nemzeti szabványoknak összhangban kell lenniük a közösségi jogszabályokkal, és lehetővé kell tenniük a közös vasútbiztonsági koncepcióra való áttérést. Ezért minden érdekelt féllel konzultálni kell, mielőtt egy tagállam a közös biztonsági célnál magasabb szintű biztonságot megkövetelő nemzeti biztonsági szabályt fogad el. Ilyen esetekben a Bizottság megvizsgálja az új szabálytervezetet, majd határozatot hoz, ha úgy ítéli meg, hogy a szabálytervezet nincs összhangban a közösségi jogszabályokkal, illetve önkényes megkülönböztető eszközt vagy burkolt korlátozást jelent a tagállamok közötti vasúti szállítás tekintetében.~~

↓ új szöveg

(10) Figyelembe véve a 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. A baleset-megelőzésnek a biztonsági rendszer az elismert eszköze, és a vasúttársaságok felelősek azért, hogy a balesetek megismétlődésének megelőzése érdekében azonnali korrekciós intézkedéseket tegyenek. Indokolt, hogy a tagállamok a vasúttársaságok felelősségét ne enyhíthessék olyan módon, hogy közvetlenül egy baleset után új nemzeti szabályokat hoznak.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (11)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~A jelenlegi helyzetet, amelyben a nemzeti biztonsági szabályok továbbra is szerepet játszanak, átmeneti időszaknak kell tekinteni, amely végül olyan helyzethez vezet, amelyben az európai szabályokat kell alkalmazni.~~

↓ új szöveg

(11) Kötelezettségeik és feladataik teljesítése során a pályahálózat-működtetőknek és a vasúttársaságoknak olyan biztonsági rendszert kell létrehozniuk, amely megfelel a közösségi követelményeknek, és közös elemeket tartalmaz. A biztonságról és a biztonsági rendszer megvalósításáról információkkal kell ellátni az Ügynökséget és az érintett tagállam nemzeti biztonsági hatóságát.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (12)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~A közös biztonsági célok, közös biztonsági módszerek és közös biztonsági mutatók kidolgozása, valamint a közös vasútbiztonsági koncepcióra való áttérés előmozdításának szükségessége közösségi szintű műszaki támogatást igényel. A 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹⁸ létrehozott Európai Vasúti Ügynökség feladata a közös biztonsági célokra, közös biztonsági módszerekre és közös biztonsági mutatókra vonatkozó ajánlások és további harmonizációs intézkedések kidolgozása, valamint a Közösségben a vasút biztonsága fejlődésének felügyelete.~~

↓ új szöveg

(12) Annak érdekében, hogy a vasúti biztonság magas színvonalon álljon, és a feltételek minden vasúttársaságra nézve egyenlők legyenek, ez utóbbiakkal szemben egyforma biztonsági követelményeket kell támasztani. Indokolt, hogy az engedélyezett vasúttársaságok csak biztonsági tanúsítvány birtokában férhessenek hozzá a vasúti infrastruktúrához. A biztonsági tanúsítványnak igazolnia kell, hogy a vasúttársaság kialakította a biztonsági rendszerét, és teljesíteni tudja a vonatkozó biztonsági szabványokat és szabályokat. A nemzetközi szállítási szolgáltatások esetében elegendő a biztonsági rendszer egyszeri jóváhagyása uniós szinten.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (13)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~Kötelezettségeik és feladataik teljesítése során az infrastruktúra működtetőinek és a vasúttársaságoknak olyan biztonsági rendszert kell létrehozniuk, amely teljesíti a közösségi követelményeket, és közös elemeket tartalmaz. A biztonságra és a biztonsági rendszer megvalósítására vonatkozó információkat át kell adniuk az érintett tagállam biztonsági hatóságainak.~~

↓ új szöveg

(13) A 2004/49/EK irányelv alapján rögzítésre kerültek a nyomon követés, a megfelelőségértékelés, a felügyelet, valamint a kockázatelemzés és -értékelés tekintetében a vasúttársaságokra és a nemzeti biztonsági hatóságokra alkalmazandó harmonizált módszerek. Ez a szabályozási keret kellően kiforrott ahhoz, hogy fokozatosan át lehessen állni az egész Unióban érvényes „egységes biztonsági tanúsítványra”. Az egységes biztonsági tanúsítványra való átállás a vasúttársaságok adminisztratív terhének csökkentése révén várhatóan eredményesebbé és hatékonyabbá fogja tenni a vasúti rendszert.

¹⁸

~~Lásd a Hivatalos Lap 3. oldalát.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (14)
preambulumbekzdés (kiigazított
szöveg)

~~A biztonsági rendszer kialakítása során figyelembe kell vennie azt a tényt, hogy a munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről szóló, 1989. június 12-i 89/391/EK tanácsi irányelvet¹⁹ és annak megfelelő egyedi irányelveit teljes mértékben alkalmazni kell a vasúti szállításban alkalmazott munkavállalók egészségének és biztonságának a védelmére. A biztonsági rendszernek figyelembe kell vennie a veszélyes áruk vasúti fuvarozására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1996. július 23-i 96/49/EK tanácsi irányelvet is²⁰.~~

↓ új szöveg

(14) Az egységes biztonsági tanúsítványt az adott vasúttársaság biztonsági rendszerének kialakításáról szolgáltatott bizonyíték alapján indokolt kiállítani. A bizonyításhoz a vasúttársaságnál végzett helyszíni vizsgálatokon kívül olyan felügyeletre is szükség lehet, amely annak megállapítására szolgál, hogy a vasúttársaság az egységes biztonsági tanúsítvány megszerzése után is megfelelően alkalmazza biztonsági rendszerét.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (15)
preambulumbekzdés (kiigazított
szöveg)

~~A vasút magas szintű biztonságának és a vasúttársaságok közötti egyenlő feltételeknek a biztosítása érdekében ezekre ugyanazoknak a biztonsági követelményeknek kell vonatkoznuk. A biztonsági tanúsítványnak igazolnia kell, hogy a vasúttársaság kialakította a biztonsági rendszerét, és teljesíteni tudja a vonatkozó biztonsági szabványokat és szabályokat. A nemzetközi szállítási szolgáltatások esetében elegendő, ha egy tagállamban jóváhagyják a biztonsági rendszert, és a jóváhagyásnak az egész Közösségre kiterjedő érvényességet adnak. Ugyanakkor a nemzeti szabályok betartásának mindegyik tagállamban kiegészítő tanúsítvány tárgyát kell képeznie. A végső cél az, hogy olyan közös biztonsági tanúsítványt hozzanak létre, amely az egész Közösségben érvényes.~~

↓ új szöveg

(15) A pályahálózat-működtető viseli a fő felelősséget a saját vasúti hálózata biztonságos tervezéséért, karbantartásáért és üzemeltetéséért. Indokolt a pályahálózat-működtetőt arra kötelezni, hogy biztonsági rendszerére vonatkozó biztonsági engedélyt szerezzen a nemzeti biztonsági hatóságtól, és hogy a biztonsági követelmények teljesítéséhez egyéb rendelkezéseknek is megfeleljen.

¹⁹ HL L 183., 1989.6.29., 1. o.

²⁰ HL L 235., 1996.9.17., 25. o. A legutóbb a 2003/29/EK bizottsági irányelvvel (HL L 90., 2003.4.8., 47.o.) módosított irányelv.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (16)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~A biztonsági tanúsítványban meghatározott biztonsági követelményeken túl az engedélyezett vasúttársaságoknak meg kell felelniük a közösségi jogszabályokkal összhangban levő, hátrányos megkülönböztetés nélkül alkalmazott, az egészségügyi, biztonsági és szociális feltételekre vonatkozó nemzeti követelményeknek, amelyek magukban foglalják a járművezetési időre, valamint a dolgozók és fogyasztók jogaira vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket a 95/18/EK irányelv 6. és 12. cikkében előírtak szerint.~~

↓ új szöveg

(16) A vonatszemélyzet tanúsítása gyakran áthidalhatatlan akadály a piacra újonnan belépőknek. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az adott hálózaton működni kívánó vasúttársaságok rendelkezésére álljanak a vonatszemélyzet képzése és tanúsítása tekintetében a nemzeti szabályok által támasztott követelmények teljesítéséhez szükséges eszközök.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (17)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~Az infrastruktúra működtetői viselik a fő felelősséget a saját vasúti hálózatuk biztonságos tervezéséért, karbantartásáért és üzemeltetéséért. A vasúttársaságok biztonsági tanúsítványa mellett az infrastruktúra működtetőjének a biztonsági hatóság által odaítélt biztonsági engedéllyel is kell rendelkeznie, hogy a biztonsági rendszere és egyéb rendelkezések tekintetében teljesítse a biztonsági követelményeket.~~

↓ új szöveg

(17) 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. Az ilyen szervezetnek kiállított tanúsítvány azt hivatott biztosítani, hogy az ezen irányelvben foglalt karbantartási követelmények minden olyan tehervagon esetében teljesüljenek, amelyre kiterjed a szervezet megbízása. 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 Unióban bárhol elvégezze.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (18)

preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~A tagállamoknak erőfeszítéseket kell tenniük, hogy támogassák azokat a vasúttársaságokat, amelyek be kívánna lépni a piacra. Elsősorban tájékoztatást kell adniuk nekik, a biztonsági tanúsítvány kérelmezésekor pedig azonnal intézkedniük kell. A nemzetközi szállítási szolgáltatásokat nyújtó vasúttársaságok esetében fontos, hogy a különböző tagállamokban hasonló eljárások legyenek érvényben. Bár a biztonsági tanúsítvány belátható ideig nemzeti elemeket is fog tartalmazni, azonban lehetőséget kell biztosítani a közös elemek harmonizálására és egy közös minta kialakításának az elősegítésére.~~

↓ új szöveg

(18) A nemzeti biztonsági hatóságoknak szervezetenként, jogilag és a döntéshozatal szempontjából teljesen függetleneknek kell lenniük minden vasúttársaságtól, pályahálózat-működtetőtől, kérelmezőtől és beszerzést végző szervtől. Feladataikat nyíltan és megkülönböztetéstől mentesen kell ellátniuk, és együtt kell működniük az Ügynökséggel az egységes vasúti térség létrehozása és a döntéshozatali szempontok összehangolása érdekében. A hatékonyság növelése érdekében két vagy több tagállam dönthet úgy, hogy nemzeti biztonsági hatóságaik személyzetét és erőforrásait egyesítik.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (19)
preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~A különböző nemzeti hálózatok tekintetében a vonatszemélyzetnek és a használatban levő járművek üzembe helyezésének az engedélyezése gyakran áthidalhatatlan akadályokat jelent az új vasúttársaságok számára. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a biztonsági tanúsítványt kérelmező vasúttársaságok számára rendelkezésre álljanak azok az eszközök, amelyek a nemzeti szabályok szerinti követelmények teljesítése érdekében a vonatszemélyzet képzéséhez és engedélyezéséhez szükségesek. Közös engedélyezési eljárást kell kidolgozni a használatban levő járművek üzembe helyezésére.~~

↓ új szöveg

(19) Amennyiben egy nemzeti biztonsági hatóság olyan vasúttársaság felügyeletében illetékes, amely több tagállamban rendelkezik illetőséggel, indokolt, hogy az Ügynökség tájékoztassa a többi illetékes nemzeti biztonsági hatóságot, és gondoskodjon a felügyeleti tevékenységek összehangolásáról.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (20)
preambulumbekezdés (kiigazított szöveg)

~~A mozdonyvezetők és a biztonsági feladatokat ellátó vonatszemélyzet szolgálati és pihenő idejének jelentős hatása van a vasúti rendszer biztonságára. Ezek a szempontok a Szerződés~~

~~137-139. cikkének hatálya alá tartoznak, és a szociális partnerek már tárgyalnak ezekről a 98/500/EK bizottsági határozattal²¹ létrehozott ágazati párbeszédbizottság keretében.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (21)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~A biztonságos közösségi vasúti rendszer kialakítása érdekében harmonizált feltételeket kell megteremteni a mozdonyvezetőkkel és a biztonsági feladatokat ellátó kísérő személyzettel kapcsolatos megfelelő engedélyek kiállítására tekintetében; ezzel kapcsolatban a Bizottság bejelentette azt a szándékát, hogy a közeljövőben további jogszabályok megalkotására tegyen javaslatot. A biztonsági feladatokkal megbízott egyéb személyzet képesítési követelményeit a 96/48/EK és 2001/16/EK irányelv már meghatározta.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (22)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~Az új közös vasútbiztonsági keretszabályok részeként minden tagállamban nemzeti hatóságokat kell létrehozni, amelyek szabályozzák és felügyelik a vasútbiztonságot. A hatóságok közösségi szintű együttműködésének elősegítése érdekében minden hatóságot ugyanazzal a minimális feladat és hatáskörrel kell felruházni. A nemzeti biztonsági hatóságoknak nagyfokú függetlenséget kell biztosítani. Feladataikat nyíltan és hátrányos megkülönböztetés nélkül kell ellátniuk, hogy elősegítsék egy egységes közösségi vasúti rendszer létrehozását, és együttműködjenek döntéshozatali kritériumaik összehangolásában, különösen a nemzetközi szállítási szolgáltatásokat biztosító vasúttársaságok biztonsági tanúsítványa tekintetében.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (23)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~(2320) A súlyos vasúti balesetek ritkák. Ezeknek Következményeik azonban súlyosak következményeik lehetnek, és ahhoz vezethetnek, hogy a közvélemény kétségbe vonja a 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 a súlyos baleseteknek, ezért adott esetben azokat is ki kell vizsgálni biztonsági szempontból.~~

²¹

~~A szociális partnerek közötti európai szintű párbeszéd előmozdítása érdekében ágazati párbeszédbizottságok létrehozásáról szóló, 1998. május 20-i 98/500/EK bizottsági határozat (HL L 225., 1998.8.12., 27. o.).~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (24)
preambulumbekezdés

(2421) A biztonsági vizsgálatot külön kell választani az ugyanarra az eseményre vonatkozó igazságügyi vizsgálattól, és az utóbbi vizsgálatot végzők számára a bizonyítékokhoz és a tanúkhöz ~~váló~~ hozzáférést kell biztosítani. E vizsgálatot egy, a vasúti ágazat 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 vagy szabályozó hatósággal. A hatóságnak a lehető legnagyobb mértékben 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.

↓ új szöveg

(22) 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 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.

(23) A tagállamoknak meg kell határozniuk az ezen irányelv rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókat, és biztosítaniuk kell azok végrehajtását. E szankciónak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

(24) Az ezen irányelvben javasolt intézkedések célkitűzéseit, 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, és azok az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, ezért az Unió a Szerződés 5. cikke szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben meghatározott arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem terjed túl azon, ami a szóban forgó célkitűzések eléréséhez szükséges.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (25)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~A vizsgálati jelentések, valamint a megállapítások és ajánlások döntő fontosságú információkat jelentenek a vasútbiztonság további javításával kapcsolatban, ezért azokat közösségi szinten nyilvánossá kell tenni. A biztonsági ajánlásokat a címzetteknek végre kell hajtaniuk, és a megtett intézkedésekről pedig jelentést kell tenniük a vizsgáló testület számára.~~

- (25) A Bizottságnak indokolt felhatalmazást kapnia arra, hogy ezen irányelv egyes nem alapvető elemeinek kiegészítése és módosítása céljából a Szerződés 290. cikke alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a közös biztonsági módszerek és felülvizsgálatuk, továbbá a közös biztonsági mutatók és célkitűzések felülvizsgálata vonatkozásában. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során – többek között szakértői szinten is – megfelelő konzultációkat folytasson. Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésekor és kidolgozásakor a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a releváns dokumentumok egyidejűleg, kellő időben és megfelelő módon eljussanak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz.
- (26) Az ezen irányelv végrehajtására vonatkozó feltételek egységességének biztosítása érdekében indokolt a Bizottságra végrehajtási hatásköröket ruházni a biztonsági rendszerre és annak alkotóelemeire vonatkozó követelmények, a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetekre vonatkozó tanúsítási rendszer felülvizsgálata és más vasúti járművekre való kiterjesztése, valamint a balesetekről és váratlan eseményekről készülő vizsgálati jelentés elsődleges tartalma tekintetében. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek²² megfelelően kell gyakorolni.
- (27) Indokolt, hogy az irányelv nemzeti jogba való átültetésének kötelezettsége csak a korábbi irányelvhez képest jelentős változást jelentő rendelkezésekre vonatkozzon. A változatlan rendelkezések átültetésére vonatkozó kötelezettség a korábbi irányelvből következik.
- (28) Ez az irányelv nem érinti a IV. melléklet B. részében meghatározott irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettséget.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (26)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~Mivel a javasolt intézkedések célját, azaz a biztonság szabályozására és felügyeletére vonatkozó tevékenységek tagállami koordinálását, a balesetek kivizsgálását, valamint a közös biztonsági célok, a közös biztonsági módszerek, a közös biztonsági mutatók és a biztonsági tanúsítványra vonatkozó közös követelmények közösségi szinten történő megállapítását a tagállamok nem tudják megfelelő mértékben megvalósítani, és ez a szükséges intézkedések mértéke miatt közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség a szubszidiaritásnak a Szerződés 5. cikkében meghatározott elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben meghatározott arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az említett célok eléréséhez szükséges mértéket.~~

²² HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (27)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal²³ összhangban kell elfogadni.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (28)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~Ezen irányelv célja az, hogy átszervezze és összegyűjtse a vasútbiztonságra vonatkozó közösségi jogszabályokat. Ezért a vasúttársaságok biztonsági tanúsítványa tekintetében a 2001/14/EK irányelvben korábban meghatározott rendelkezések a biztonsági tanúsítványra vonatkozó hivatkozásokkal együtt hatályukat veszítik. A 95/18/EK irányelvben biztonsági követelményeket határoztak meg a személyzet biztonsági képzésével és a járművek biztonságával kapcsolatban, amelyeket ezen irányelv biztonsági tanúsítványra vonatkozó követelményei is tartalmaznak, ezért már nem kell az engedélyezési követelmények részét képezniük. Az engedélyezett vasúttársaságnak biztonsági tanúsítvánnyal kell rendelkeznie ahhoz, hogy hozzáférhessen a vasúti infrastruktúrához.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o., (29)
preambulumbekezdés (kiigazított
szöveg)

~~A tagállamoknak meg kell határozniuk az ezen irányelv rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókat, és biztosítaniuk kell azok végrehajtását. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

TárgyCél

²³ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

~~Ezen irányelv célja~~ ☒ Ez az irányelv rendelkezéseket ír elő annak érdekében, hogy a következőkkel gondoskodjon ☒ ~~a közösségi~~ ☒ az uniós ☒ vasúti biztonság fejlesztéséről és javításáról, valamint a vasúti szállítási szolgáltatások piacára való belépés elősegítéséről ~~a következőkkel:~~

- a) a ~~tagállami~~ szabályozási struktúrának ~~a tagállamokban történő~~ összehangolása;
- b) ☒ a vasúti rendszer szereplői közötti hatáskörmegosztás ☒ ~~az egyes szereplők hatáskörének~~ meghatározása;
- c) közös biztonsági célok és biztonsági módszerek kidolgozása ~~a nemzeti szabályok hatékonyabb harmonizálása céljából~~ ⇒ annak érdekében, hogy a nemzeti szabályozás fokozatosan nélkülözhetővé váljon ⇐ ;
- d) ~~mindegyik tagállamban a~~ ⇒ tagállamonként egy ⇐ biztonsági hatóság, valamint ⇒ egy, ⇐ a baleseteket és váratlan eseményeket vizsgáló ☒ nemzeti ☒ testület létrehozásának a követelménye;
- e) a vasútbiztonság irányítása, szabályozása és felügyelete érdekében közös elvek meghatározása.

2. cikk

Hatály

(1) Ezt az irányelvet a tagállamok vasúti rendszerére kell alkalmazni, amely a strukturális és ~~működési~~ ⇒ funkcionális ⇐ területek szempontjából alrendszerekre osztható fel. Az irányelv hatálya magában foglalja a rendszer egészére vonatkozó biztonsági követelményeket, beleértve az infrastruktúra és a forgalmi szolgálat biztonságos irányítását, valamint a vasúttársaságoknak ⇒ , ⇐ ~~és az infrastruktúra működtetői a pályahálózat-működtetőknél~~ ⇒ és a vasúti rendszer többi szereplőjének ⇐ együttműködését.

(2) ⇒ Az irányelv hatálya nem terjed ki a következő rendszerekre: ⇐

~~A tagállamok ennek az irányelvnek a végrehajtása keretében elfogadott intézkedéseikből kizárhatják az alábbiakat:~~

- a) a metrókat, villamosokat, valamint a helyi érdekű ~~más városi és regionális~~ vasúti rendszereket;
- b) azokat a hálózatokat, amelyek funkcionálisan elkülönülnek a vasúti rendszer fennmaradó részétől, és rendeltetésük szerint csak a helyi, városi vagy elővárosi utasforgalom lebonyolítására szolgálnak, továbbá azokat a vasúttársaságokat, amelyek csak ezeken a hálózatokon működnek;

☒ (3) A tagállamok az ezen irányelvet végrehajtó intézkedések hatályából kizárhatják: ☒

ae) azt a magántulajdonban levő infrastruktúrát, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállítási tevékenysége céljára ⇒ valamint a kizárólag ilyen infrastruktúrán használt járműveket ⇐ ;

⇒ b) a szigorúan csak helyi, történelmi vagy idegenforgalmi célra fenntartott infrastruktúrát és járműveket. ⇐

↓ 2008/110/EK 1. cikk 1. pont

~~d) a nemzeti hálózaton közlekedő, muzeális járművek, amennyiben eleget tesznek a biztonságos járműközlekedést garantáló nemzeti biztonsági előírásoknak és szabályoknak;~~

~~e) saját hálózatukon közlekedő muzeális és múzeumi, valamint turistavasutak, beleértve a műhelyeket, járműveket és a személyzetet is;~~

↓ Helyesbítés, HL L 220,
2004.6.21., 16. o.

3. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában ~~a következő meghatározásokat kell alkalmazni:~~

~~a) „vasúti rendszer”: a 96/48/EK és 2001/16/EK irányelvben meghatározott strukturális és működési területekre vonatkozó alrendszerek összessége, valamint az egész rendszer irányítása és üzemeltetése;~~

↓ új szöveg

a) „vasúti rendszer”: az Unió vasúti rendszere [a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó xx] irányelv 2. cikkében foglalt fogalommeghatározás szerint;

↓ Helyesbítés, HL L 220,
2004.6.21., 16. o.

~~b) „az infrastruktúra működtetője”: az a testület vagy vállalkozás, amely különösen a vasúti infrastruktúra vagy annak egy része létrehozásáért és karbantartásáért felelős a 91/440/EGK irányelv 3. cikkében meghatározottak szerint, ami magában foglalhatja az infrastruktúra felügyeleti és biztonsági rendszerének az irányítását is. Az infrastruktúra működtetőjének A pályahálózat működtető feladatai egy hálózaton vagy a hálózat egy részén belül más testületekre vagy vállalkozásokra ruházhatók;~~

↓ új szöveg

b) „pályahálózat-működtető”: a 2001/14/EK irányelv²⁴ 2. cikkében foglalt fogalommeghatározás szerinti pályahálózat-működtető;

²⁴ HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

↓ Helyesbítés, HL L 220,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

c) „vasúttársaság”: a 2001/14/EK ~~irányelvben~~ ⇒ irányelv 2. cikkében ⇐ meghatározott vasúttársaság és bármely más állami vagy magánvállalkozás, amelynek fő üzleti tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania, beleértve ~~magában foglalja~~ azokat a vállalkozásokat is, amelyek csak vontatást végeznek;

d) „kölsönös átjárhatósági műszaki előírások (ÁME)”: olyan ~~azok a~~ műszaki előírások, amelyek a ⇒ vasutak kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó xx irányelv 2. cikkében ⇐ ~~96/48/EK és 2001/16/EK irányelvben~~ meghatározottak szerint az alapvető követelmények teljesítése, valamint a ~~nagysebességű és hagyományos transzeurópai~~ vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának a biztosítása érdekében az egyes alrendszerekre, illetve azok részeire vonatkoznak;

e) „közös biztonsági célok (KBC)”: azok a biztonsági szintek, amelyeket a vasúti rendszer különböző részein (mint például a hagyományos vasúti rendszer, nagysebességű vasúti rendszer, kizárólag áruszállításra használt hosszú vasúti alagutak vagy vonalak) és a rendszer egészén mindenképpen meg kell valósítani, és amelyet a kockázatfoglalási kritérium fejez ki;

~~f) „közös biztonsági módszerek (KBM)”: azok a kidolgozandó módszerek, amelyek leírják a biztonsági szinteknek, a biztonsági célok megvalósításának és más biztonsági követelmények teljesítésének az értékelési módszerét;~~

⊗ f) „közös biztonsági módszerek”: azok a módszerek, amelyek leírják a biztonsági szinteknek, a biztonsági célok megvalósításának és más biztonsági követelmények teljesítésének az értékelési módszereit; ⊗

g) „~~⊗~~ nemzeti ~~⊗~~ biztonsági hatóság”: az a nemzeti testület, amelyet az ezen irányelv szerinti vasútbiztonsági feladatok elvégzésével bíztak meg, illetve a ~~⊗~~ több ~~⊗~~ tagállamok által ezekkel a feladatokkal megbízott más ~~kétnemzetiségű~~ testület, amely ~~a határokon átnyúló egyedi infrastruktúrák~~ egységes biztonsági rendszerének a biztosításával foglalkozik;

h) „nemzeti ~~biztonsági~~ szabályok”: a vasútbiztonsági ⇒ vagy műszaki ⇐ követelményeket tartalmazó, tagállami szinten bevezetett ⇒ kötelező ⇐ szabályok, amelyek a szabályokat bevezető testülettől függetlenül ~~egynél több vasúttársaságra~~ ⇒ a vasúttársaságokra ⇐ vonatkoznak;

i) „biztonsági rendszer”: ~~az infrastruktúra működtetője egy pályahálózat-működtető~~ vagy ~~a~~ vasúttársaság által létrehozott szervezeti rend és ~~az általa~~ meghozott intézkedések, amelyek az üzemeltetés biztonságos irányítására szolgálnak;

j) „megbízott vizsgálatvezető”: a vizsgálat megszervezéséért, végrehajtásáért és ellenőrzéséért felelős személy;

k) „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, balesetek vasúti átjárókban, mozgó járművek okozta személyi sérülés, tüzesetek és egyéb balesetek;

l) „súlyos baleset”: vonatok összeütközése vagy kisiklása, amely legalább egy halálos áldozattal, öt vagy több személy súlyos sérülésével, illetve a járművek, az infrastruktúra vagy a környezet jelentős károsodásával jár, valamint más hasonló baleset, amelynek nyilvánvaló hatása van a vasútbiztonsági szabályozásra vagy a biztonsági irányításra; ☒ a fentiekben ☒ „jelentős ~~kár~~ ☒ károsodás ☒”: olyan kár, amelyről a vizsgáló testület azonnal megállapíthatja, hogy az összesen legalább kétfélmillió eurót tesz ki;

m) „váratlan esemény”: a baleseten vagy súlyos baleseten kívül minden olyan esemény, amely a vonatok üzemeltetését és ~~az üzemeltetés~~ ☒ a műveletek ☒ biztonságát érinti;

n) „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;

o) „okok”: azok a cselekvések, mulasztások, események vagy feltételek, illetve ezek kombinációja, amelyek a balesethez vagy a váratlan eseményhez vezetnek;

~~p) „Ügynökség”: az Európai Vasúti Ügynökség, azaz a vasútbiztonsággal és a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságával foglalkozó közösségi ügynökség;~~

↓ új szöveg

p) „helyiérdekű vasút”: olyan városi és/vagy elővárosi vasúti közlekedési rendszer, amelynek kapacitása és sebessége a szokványos vasúti rendszerekénél és a metrórendszerekénél kisebb, de a villamosközlekedési rendszerekénél nagyobb. A helyiérdekű vasúti rendszerek rendelkezhetnek saját pályatesttel, vagy pályatestük lehet a közúttal közös, és járműveik általában nem vesznek részt a távolsági személy- vagy áruszállítási forgalomban;

↓ Helyesbítés, HL L 220,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

q) „bejelentett szervezetek”: azok a szervezetek, amelyeket ~~a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv szerint~~ a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszeremek megfelelőségének vagy alkalmazhatóságának az értékelésével, illetve az alrendszerekre vonatkozó EK-hitelesítési eljárás elvégzésével bíztak meg;

r) „kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerem”: azok, ~~a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelvben~~ ⇒ a vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó ~~xx~~ irányelv 2. cikkében ☒ meghatározott alkatrészek, alkatrészcsoportok, szerkezeti részegységek vagy teljes építmények, amelyeket egy alrendszerbe építenek be vagy szándékoznak beépíteni, és amelyeknek közvetett vagy közvetlen hatása van a ~~nagysebességű vagy hagyományos~~ vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságára. ~~A „rendszerem” fogalom magában foglalja mind a tárgyi, mind pedig az immateriális eszközöket, mint például a szoftvereket;~~

↓ 2008/110/EK 1. cikk 2. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

s) „üzembentartó”: az a személy vagy szervezet, aki vagy amely a járművet, mint szállítóeszközt hasznosítja, akár tulajdonosa, akár használati joga van felette, továbbá ~~a Közösségben~~ a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó xx irányelv 43. cikkében átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozás) ²⁵ (a továbbiakban: a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv) 33. cikkében meghatározott említett nemzeti járműnyilvántartásban ily módon nyilvántartásba van véve;

t) „karbantartásért felelős szervezet”: egy jármű karbantartásáért felelős szervezet, amely a nemzeti járműnyilvántartásban ily módon nyilvántartásba van véve;

u) „jármű”: vontató eszközzel rendelkező vagy nem rendelkező, állandó vagy változó összetételben saját kerekein vasúti sínen közlekedő vasúti jármű. Egy jármű egy vagy több strukturális és funkcionális alrendszerből, ~~vagy ezen alrendszerek egy vagy több részéből áll;~~

↓ új szöveg

v) „gyártó”: olyan természetes vagy jogi személy, aki vagy amely kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemeket vagy alrendszereket gyárt, tervezet vagy gyártat, és aki vagy amely saját nevével vagy védjegyével ellátva értékesíti azt;

w) „feladó”: az a vállalkozás, amelyik saját nevében vagy harmadik fél megbízásából árut ad fel;

x) „berakó”: az a vállalkozás, amely a küldeménydarabos árut – beleértve a veszélyes árut is –, 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.

y) „töltő”: az a vállalkozás, amely az árut – beleértve a veszélyes árut is – tartányba (tartálykocsiba, illetve leszerelhető tartánnyal, mobil tartánnyal vagy tankkonténerrel rendelkező kocsiba), ömlesztettáru szállításához való vasúti kocsiba, nagykonténerbe vagy kiskonténerbe, illetve battériás kocsiba vagy MEG-konténerbe tölti;

²⁵

~~HL L 191., 2008.7.18., 1. o.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

II. FEJEZET

A BIZTONSÁG FEJLESZTÉSE ÉS IRÁNYÍTÁSA

4. cikk

A ⇒ **vasúti rendszer szereplőinek közreműködése a** ⇐ **vasútbiztonság** ⇒ **fejlesztésében és javításában** ⇐ ~~fejlesztése és javítása~~

(1) A tagállamok ⇒ és az Ügynökség ⇐ gondoskodnak a vasútbiztonság általános fenntartásáról és – amennyiben ésszerű keretek között kivitelezhető – folyamatos javításáról, amelynek során figyelembe veszik a ~~közösségi~~ ⊗ az uniós ⊗ jogszabályok alakulását, valamint a műszaki és tudományos fejlődést, és prioritást adva a súlyos balesetek megelőzésének.

~~A tagállamok gondoskodnak arról, hogy biztonsági szabályokat nyíltan és megkülönböztetéstől mentesen határozzanak meg, alkalmazzanak és hajtsanak végre annak érdekében, hogy a szabályok előmozdítsák az egységes európai vasúti szállítási rendszer kialakulását.~~

~~2. A tagállamok biztosítják, hogy a vasútbiztonság fejlesztésére és javítására irányuló intézkedések figyelembe vegyék a rendszeralapú megközelítés szükségességét.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)
→₁ 2008/110/EK 1. cikk 3. pont
⇒ új szöveg

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a vasúti rendszer biztonságos üzemeltetése és az azzal kapcsolatos kockázatok korlátozása az infrastruktúra működtetőinek és a vasúttársaságoknak a feladata legyen, azzal a kötelezettséggel, hogy:

- a) adott esetben egymással együttműködve tegyék meg a szükséges intézkedéseket a kockázatok korlátozására,
- b) alkalmazzák ⊗ az uniós és ⊗ a nemzeti ~~biztonsági~~ szabályokat ~~és szabványokat, és~~
- c) ezzel az irányelvvel összhangban hozzák létre a biztonsági rendszereket.

A tagállamok jogszabályai szerinti polgári jogi felelősség sérelme nélkül valamennyi ~~infrastruktúraműködtető pályahálózat-működtető~~ és vasúttársaság a felhasználókkal, az ügyfelekkel, az érintett munkavállalókkal és a harmadik személyekkel szemben felelős a rendszer rá eső részéért és annak biztonságos működéséért, beleértve az anyagbeszerzést és a szolgáltatásokra vonatkozó alvállalkozást is. ⇒ A pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok kockázatkezelési rendszereinek figyelembe kell venniük a harmadik felek tevékenységével összefüggő kockázatokat is. ⇐

(34) ~~Mindez nem érinti a~~ Minden gyártónak, ~~a~~ karbantartási vállalkozónak, ~~a~~ az üzemeltetőnek , ~~a~~ szolgáltatóknak és ~~a~~ beszerző egységeknek ~~a felelősségét, amely szerint biztosítaniuk kell, hogy az általa szállított járművek, a berendezések, a tartozékok, valamint az általuk szállított berendezések felszerelések és szolgáltatások megfeleljenek az előírt követelményeknek és használati feltételeknek, és hogy a vasúttársaság és/vagy az infrastruktúra-működtetője a pályahálózat-működtető biztonságosan üzembe tudja helyezni azokat.~~

↓ új szöveg

(4) Minden, a biztonsági műveletekben lényeges szerephez jutó szereplő – adott esetben a többi szereplővel együttműködésben – végrehajtja a szükséges kockázatkezelési intézkedéseket. A vasúttársaságokon és a pályahálózat-működtetőkön kívül ilyen szereplők még:

- (a) a jármű-karbantartással megbízott gazdálkodó egységek;
- (b) a feladók, a berakók és a töltők, amelyeknek szerepük van a berakodási műveletek biztonságos voltában;
- (c) a gyártók, amelyek felelősek a biztonságos vasúti járműveknek, a járművek alkatrészeinek, összetevőinek, illetve szerkezeti részegységeinek, a vasúti infrastruktúrának, az energia-alrendszernek és a pálya menti ellenőrzés-irányítás alrendszernek a tervezéséért és gyártásáért, továbbá a járműhöz tartozó előzetes karbantartási dokumentáció kibocsátásáért.

(5) Minden vasúttársaság, pályahálózat-működtető és jármű-karbantartásért felelős szervezet biztosítja, hogy szerződéses megbízottai kockázatkezelési intézkedéseket hajtsanak végre. Ebből a célból minden vasúttársaság, pályahálózat-működtető és jármű-karbantartásért felelős szervezet alkalmazza a folyamatok nyomon követésére szolgáló, az 1078/2012/EU rendeletben²⁶ rögzített közös módszereket. Szerződéses megbízottaik az említett eljárást szerződéses megállapodások alapján alkalmazzák. A vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők és a jármű-karbantartásért felelős szervezetek az Ügynökség vagy a nemzeti biztonsági hatóság kérésére betekintést engednek szerződéses megállapodásaikba.

(6) Ha a vasúti rendszer valamelyik szereplője biztonsági kockázatot észlel a műszaki berendezéseknek – beleértve azok szerkezeti alrendszereit is – hiányosságával, hibás kivitelezésével vagy üzemzavarával összefüggésben, e kockázatokról értesíti a többi érintett felet annak érdekében, hogy azok megtehessenek minden korrekciós intézkedést, amely a vasúti rendszer biztonsági teljesítményének folyamatos fenntartásához szükséges.

(7) Járműveknek a vasúttársaságok közötti cseréje esetén minden szereplő megosztja a többivel a működés biztonsága szempontjából lényeges információk összességét. Ezek az információk magukban foglalják a jármű állapotára és üzemi előzményeire, a karbantartási nyilvántartás egyes elemeire, a rakodási műveletek nyomonkövethetőségére és a fuvarlevelekre vonatkozó információkat. Az információknak elég részleteseknek kell lenniük a járműnek a vasúttársaság általi üzemeltetésével járó kockázatok értékeléséhez.

²⁶ HL L 320., 2012.11.17., 8. o.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

5. cikk

Közös biztonsági mutatók

(1) Annak érdekében, hogy megkönnyítsék a közös biztonsági célok megvalósításának értékelését, és figyelemmel kísérjék a vasútbiztonság általános fejlődését, a tagállamok a nemzeti biztonsági hatóságok 18. cikkben említett éves beszámolóí alapján információkat gyűjtenek a közös biztonsági mutatókkal kapcsolatban.

~~A közös biztonsági mutatókra vonatkozó első bázisév a 2006. év; ezen évre vonatkozóan a közös biztonsági mutatókról szóló jelentést a következő évi éves beszámolóban nyújtják be.~~

A közös biztonsági mutatókat az I. mellékletben leírtak szerint állapítják meg.

↓ új szöveg

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet felülvizsgálata, és különösen a közös biztonsági mutatóknak a műszaki fejlődésre való figyelemmel történő aktualizálása és a baleseti költségek közös számítási módszereinek kiigazítása céljából.

↓ 2008/110/EK 1. cikk 4. pont
(kiigazított szöveg)

~~(2) 2009. április 30. előtt felül kell vizsgálni az I. mellékletet, különösen annak érdekében, hogy az tartalmazza a közös biztonsági mutatók közös meghatározásait és a balesetek költségei kiszámításának közös módszereit. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o.

6. cikk

Közös biztonsági módszerek

↓ 2008/110/EK 1. cikk 5. pont a)
alpont (kiigazított szöveg)

~~(1) A Bizottság 2008. április 30. előtt elfogadja a legalább a (3) bekezdés a) pontjában leírt módszereket tartalmazó közös biztonsági módszerek első csoportját. Ezeket a közös biztonsági módszereket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni.~~

~~A Bizottság 2010. április 30. előtt elfogadja a (3) bekezdésben leírt módszerek fennmaradó részét tartalmazó közös biztonsági módszerek második csoportját. Ezeket a közös biztonsági módszereket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni.~~

~~Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

~~(2) Az Ügynökség a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerinti megbízás alapján kidolgozza a közös biztonsági módszerek tervezetét és az átdolgozott közös biztonsági módszerek tervezetét.~~

~~A közös biztonsági módszerek tervezete a tagállamok meglévő módszereinek vizsgálatán alapul.~~

~~(3) A közös biztonsági módszerek leírják a biztonsági szint szintek , a biztonsági célok megvalósítása és más biztonsági követelmények teljesítése értékelésének módját azáltal, hogy kidolgozzák és meghatározzák a következőket:~~

- a) kockázatelemzési és -értékelési módszerek ;
- b) a 10. és 11. cikk szerint kiállított biztonsági tanúsítványok és biztonsági engedélyek követelményeinek való megfelelés értékelésére szolgáló módszerek,
- és

↓ 2008/110/EK 1. cikk 5. pont b)
alpont

~~e) amennyiben az ÁME nem tartalmazza azokat, az annak ellenőrzésére szolgáló módszerek, hogy a vasúti rendszer strukturális alrendszerének üzemeltetése és karbantartása megfelel-e a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek.~~

↓ új szöveg

c) a nemzeti biztonsági hatóságok által alkalmazandó felügyeleti módszerek, valamint a vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők és a karbantartásért felelős szervezetek által alkalmazandó nyomonkövetési módszerek;

d) minden egyéb olyan módszer, amely a biztonsági rendszereknek valamely, uniós szinten harmonizálásra szoruló folyamatára vonatkozik.

↓ 2008/110/EK 1. cikk 5. pont c)
alpont (új szöveg)

~~(4) A közös biztonsági intézkedések szabályos időközönként felülvizsgálat tárgyát képezik, figyelembe véve az alkalmazásukból nyert tapasztalatokat, a vasúti biztonság általános fejlődését, valamint a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott tagállami kötelezettségeket. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő~~

~~módosítására irányuló ezen intézkedést, a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

↓ új szöveg

(2) A Bizottság az Ügynökségnek megbízást ad arra, hogy kidolgozza az (1) bekezdés d) pontjában említett új közös biztonsági módszereket, felülvizsgálja és aktualizálja a meglévő közös biztonsági módszereket, és vonatkozó ajánlásait a Bizottság elé terjessze.

Az Ügynökség az ajánlások tervezetét a felhasználók és az érdekeltek véleményének figyelembevételével dolgozza ki. Az ajánlásokhoz csatolni kell az e konzultáció eredményeiről készült jelentést és az elfogadásra ajánlott közös biztonsági módszerek hatásvizsgálatáról készült jelentést.

(3) 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 az ésszerű megvalósíthatóság határain belül a biztonság folyamatos növelését szem előtt tartva.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a közös biztonsági módszerek és a felülvizsgált közös biztonsági módszerek rögzítésére.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

(5) A tagállamok a közös biztonsági módszerek elfogadását és azok felülvizsgálatát figyelembe véve elvégzik a nemzeti ~~biztonsági~~ szabályaik szükséges módosításait.

7. cikk

Közös biztonsági célok

~~(1) A közös biztonsági célokat az e cikkben meghatározott eljárások szerint kell kidolgozni, alkalmazni és felülvizsgálni.~~

~~(2) Az Ügynökség a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerinti megbízás alapján kidolgozza a közös biztonsági módszerek tervezetét és az átdolgozott közös biztonsági módszerek tervezetét.~~

↓ 2008/110/EK 1. cikk 6. pont a)
alpont (kiigazított szöveg)

~~(3) A közös biztonsági célok tervezetének első csoportja a tagállamok meglévő céljainak és biztonsággal kapcsolatos teljesítményének a vizsgálatán alapul, és biztosítja, hogy a vasúti rendszer jelenlegi biztonsági színvonala egyik tagállamban se csökkenjen. A Bizottság 30 április 2009 előtt elfogadja e közös biztonsági célokat, és azokat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzé kell tenni. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

~~A közös biztonsági célok tervezetének második csoportja a közös biztonsági célok első csoportjából és az azok végrehajtásából nyert tapasztalatokon alapul. Ezeknek tükrözniük kell azokat a kiemelt területeket, ahol a biztonságot tovább kell javítani. A Bizottság 2011. április 30. előtt elfogadja e közös biztonsági célokat, és azokat az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzé kell tenni. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

(14) A közös biztonsági célok meghatározzák azt a minimális legkisebb biztonsági szintet, amelyet a vasúti rendszer különböző részein és a rendszer egészén mindenképpen meg kell valósítani, és amelyet a kockázatfogadási kritérium fejez ki a következők tekintetében:

- a) az utasokkal, a személyzettel, beleértve az alvállalkozók személyzetét is, a vasúti átjárók használóival és más személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatok, és a meglévő nemzeti és nemzetközi felelősségi szabályok sérelme nélkül a vasúti létesítményeken tartózkodó illetéktelen személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatok;
- b) társadalmi kockázatok.

↓ új szöveg

(2) A Bizottság az Ügynökségnek megbízást ad arra, hogy kidolgozza a felülvizsgált közös biztonsági célokat, és vonatkozó ajánlásait a Bizottság elé terjessze.

(3) A közös biztonsági célokat rendszeres időközönként felül kell vizsgálni, figyelembe véve a vasútbiztonság általános fejlődését. A közös biztonsági céloknak tükrözniük kell azokat a kiemelt területeket, ahol tovább kell javítani a biztonságot.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a felülvizsgált közös biztonsági célok rögzítésére.

↓ 2008/110/EK 1. cikk 6. pont b)
alpont (kiigazított szöveg)

~~(5) A közös biztonsági célokat rendszeres időközönként felül kell vizsgálni, figyelembe véve a vasútbiztonság általános fejlődését. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

(5~~6~~) A tagállamok elvégzik nemzeti biztonsági szabályaik szükséges módosítását annak érdekében, hogy a mellékelt megvalósítási ütemtervnek megfelelően legalább a közös biztonsági célokat és az átdolgozott közös biztonsági célokat megvalósítsák. A tagállamok a

8. ~~⊗~~ cikknek ~~⊗~~ ~~cikk (3) bekezdésének~~ megfelelően értesítik ezekről a szabályokról a Bizottságot.

8. cikk

Nemzeti ~~biztonsági~~ szabályok

~~Ezen irányelv alkalmazása során a tagállamok kötelező érvényű nemzeti biztonsági szabályokat állapítanak meg, és biztosítják azok közzétételét, valamint azt, hogy a szabályok minden infrastruktúraműködtetőnek, vasúttársaságnak, biztonsági tanúsítványt és biztonsági engedélyt kérelmező félnek egyértelmű, mindegyik érintett fél számára érthető nyelven rendelkezésre álljanak.~~

↓ új szöveg

(1) A tagállamok kizárólag a következő esetekben állapíthatnak meg új nemzeti szabályokat:

- a) ha a szabályok olyan meglévő biztonsági módszerekre vonatkoznak, amelyekre nem terjed ki a közös biztonsági módszerek hatálya;
- b) sürgős megelőző intézkedésként, különösen balesetet követően.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szabályok figyelembe vegyék a rendszeralapú megközelítés szükségességét.

(2) Amennyiben egy tagállam új nemzeti szabályt kíván bevezetni, a szabály tervezetét a .../.../EU rendelet [ügynökségi rendelet] 23. cikkével összhangban, a megfelelő IT-rendszer használatával az Ügynökség elé terjeszti.

(3) Ha az Ügynökség olyan – bejelentett vagy be nem jelentett – nemzeti szabályról szerez tudomást, amely fölöslegessé vált, vagy amely összeegyeztethetetlen a közös biztonsági módszerekkel vagy bármely más, a nemzeti szabály alkalmazásának kezdete óta elfogadott uniós rendelkezéssel, akkor a(z) .../.../EU rendelet [ügynökségi rendelet] 22. cikkével létrehozott eljárást kell alkalmazni.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a nemzeti szabályokhoz valamennyi érdekelt fél számára érthető megfogalmazásban, ingyenesen hozzá lehessen férni.

(5) Az e cikknek megfelelően bejelentett nemzeti szabályokra nem vonatkozik a 98/34/EK irányelv szerinti értesítési eljárás.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (új szöveg)

~~(2) 2005. április 30. előtt a tagállamok értesítik a Bizottságot a II. melléklet szerinti összes lényeges hatályos nemzeti biztonsági szabályokról, és megjelölik azok alkalmazási területét.~~

~~Az értesítés további információkat tartalmaz a szabályok fő tartalmáról, a jogszabályokra történő hivatkozásokkal együtt, a jogi szabályozás formájára és az annak közzétételéért felelős testületre vagy szervezetre.~~

~~(3) Legkésőbb négy évvel ennek az irányelvnek a hatálybalépését követően az Ügynökség értékeli, hogy az (1) bekezdés szerint hogyan tették közzé, és hogyan bocsátották rendelkezésre a nemzeti biztonsági szabályokat. E szabályok közzétételével kapcsolatban az Ügynökség megfelelő ajánlásokat is tesz a Bizottságnak annak érdekében, hogy a vonatkozó információk könnyebben hozzáférhetőek legyenek.~~

~~(4) A tagállamok haladéktalanul értesítik a Bizottságot a bejelentett nemzeti biztonsági szabályok módosításairól és a lehetséges elfogadandó új szabályokról, kivéve azokat a szabályokat, amelyek teljes mértékben a kölesönös átjárhatósági műszaki előírások végrehajtására vonatkoznak.~~

~~(5) Annak érdekében, hogy a lehető legkevesebb új egyedi nemzeti szabályt vezessék be, és így megakadályozzák a további akadályok kialakulását, továbbá a biztonsági szabályok fokozatos harmonizálása céljából a Bizottság felügyeli az új nemzeti szabályok tagállamok általi bevezetését.~~

~~(6) Ha a közös biztonsági célok elfogadása után egy tagállam olyan új nemzeti szabályt kíván bevezetni, amely a közös biztonsági céloknál magasabb szintű biztonságot követel meg, vagy ha egy tagállam olyan új nemzeti szabályt kíván bevezetni, amely hatással lehet más tagállamok vasúttársaságainak az érintett tagállam területén való működésére, akkor a tagállamnak időben konzultálnia kell az összes érintett féllel, és a (7) bekezdésben meghatározott eljárást kell alkalmazni.~~

~~(7) A tagállam vizsgálat céljából beterjeszti a biztonsági szabály tervezetét a Bizottságnak, és ismerteti a bevezetésének okait.~~

~~Ha a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szabálytervezet nem egyeztethető össze a közös biztonsági módszerekkel vagy azzal a célkitűzéssel, hogy legalább a közös biztonsági célokat el kell érni, illetve az önkényes megkülönböztető eszközt vagy burkolt korlátozást jelent a tagállamok közötti vasúti szállítás tekintetében, akkor a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően az érintett tagállamnak címzett határozatot fogad el.~~

~~Ha a Bizottságnak komoly kétsége van azt illetően, hogy a biztonsági szabálytervezet összhangban van-e a közös biztonsági módszerekkel vagy azzal a célkitűzéssel, hogy legalább a közös biztonsági célokat el kell érni, illetve úgy ítéli meg, hogy a szabálytervezet önkényes megkülönböztető eszközt vagy burkolt korlátozást jelent a tagállamok közötti vasúti szállítás tekintetében, akkor haladéktalanul értesíti erről az érintett tagállamot, amelynek fel kell függesztenie a szabály elfogadását, hatályba léptetését vagy végrehajtását addig, amíg a Bizottság hat hónapon belül a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően határozatot nem hoz.~~

9. cikk

Biztonságirányítási rendszerek

(1) ~~Az infrastruktúra-működtetői~~ A pályahálózat-működtetők és vasúttársaságok létrehozzák a saját biztonsági rendszereiket annak a biztosítása érdekében, hogy a vasúti rendszer legalább a közös biztonsági célokat elérhesse, ~~továbbá hogy és~~ teljesítse a 8. cikkben és a II. mellékletben leírt nemzeti biztonsági szabályokat és az átjárhatósági műszaki előírásokban meghatározott biztonsági követelményeket, és valamint hogy a közös biztonsági módszerek és a 8. cikk alapján bejelentett szabályok vonatkozó ~~része kerüljön alkalmazásra~~ részei alkalmazásra kerüljenek.

(2) A biztonsági rendszer teljesíti a követelményeket, és tartalmazza a III. mellékletben ~~meghatározott~~, a végzett tevékenység jellegéhez, mértékéhez és más jellemzőihez igazított elemeket. A biztonsági rendszer Biztosítja ~~az infrastruktúra-működtetője~~ a pályahálózat-működtető vagy a vasúttársaság tevékenységéhez kapcsolódó kockázatok ellenőrzését, beleértve a karbantartást, az anyagbeszerzéseket és szerződéses megbízottak igénybevételét is. A meglévő nemzeti és nemzetközi felelősségi szabályok sérelme nélkül a biztonsági rendszer figyelembe veszi a más felek tevékenysége következtében fellépő kockázatokat is, az esettől függően és az ésszerűség keretei között.

↓ új szöveg

A Bizottság – végrehajtási jogi aktusok útján – meghatározza a biztonsági rendszer elemeit. A szóban forgó végrehajtási aktusokat a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerint kell elfogadni.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

(3) Minden ~~infrastrukturaműködtető~~ pályahálózat-működtető biztonsági rendszere figyelembe veszi a vasúttársaságok által a hálózaton végzett munkálatok következményeit, és biztosítja, hogy a vasúttársaságok a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások, a nemzeti ~~biztonsági~~ szabályok és a biztonsági tanúsítványukban meghatározott feltételek szerint működhessenek. ~~Továbbá a~~ A biztonsági rendszert azzal a céllal kell kialakítani, hogy ~~koordinálják az~~ ~~infrastruktúra-működtető~~ a pályahálózat-működtető vészhelyzetben alkalmazandó eljárásait ~~koordinálja~~ mindazokkal a vasúttársaságokkal, amelyek az infrastruktúráját használják.

(4) Az infrastruktúra működtetői és a vasúttársaságok minden évben június 30. előtt éves biztonsági jelentést nyújtanak be a nemzeti biztonsági hatóságnak az előző naptári évre vonatkozóan. A biztonsági jelentés a következőket tartalmazza:

- a) tájékoztatás arról, hogy a szervezet biztonsági célkitűzései hogyan teljesültek, továbbá a biztonsági tervek eredményei;
- b) a nemzeti biztonsági mutatók és az I. mellékletben meghatározott közös biztonsági mutatók alakulása, amennyiben az a jelentést benyújtó szervezet szempontjából lényeges;
- c) a belső biztonsági ellenőrzés eredményei;
- d) észrevételek a vasút és az infrastruktúra működésének azon hiányosságairól és üzemzavarairól, amelyek fontosak lehetnek a nemzeti biztonsági hatóság számára.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o.
⇒ új szöveg

III. FEJEZET

BIZTONSÁGI TANÚSÍTVÁNY ÉS ENGEDÉLY

10. cikk

~~Biztonsági tanúsítványok~~ ⇒ **Egységes uniós biztonsági tanúsítvány** ⇐

↓ új szöveg

(1) A vasúti infrastruktúrához csak olyan vasúttársaság kaphat hozzáférést, amely egységes uniós biztonsági tanúsítvánnyal rendelkezik.

(2) Az egységes uniós biztonsági tanúsítványt az Ügynökség azon bizonyítékok alapján ítéli oda, amelyeket a vasúttársaság arról ad, hogy biztonsági rendszerét a 9. cikkkel összhangban alakította ki, és hogy eleget tesz az ÁME-kben és az egyéb vonatkozó szabályozásban foglalt követelményeknek annak érdekében, hogy kezelje a kockázatokat és biztonságos közlekedési szolgáltatásokat nyújtson a hálózaton.

(3) Az egységes biztonsági tanúsítvány feltünteti, hogy milyen jellegű vasúti tevékenységekre és azok milyen körére vonatkozik. Az egységes biztonsági tanúsítvány az egész Unióban egyenértékű tevékenységekre vonatkozik.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (új szöveg)

~~(1) A vasúti infrastruktúra használatához a vasúttársaságnak biztonsági tanúsítvánnyal kell rendelkeznie az e fejezetben előírtak szerint. A biztonsági tanúsítvány vonatkozhat a tagállam teljes vasúti hálózatára vagy csak annak egy meghatározott részére.~~

↓ 2008/110/EK 1. cikk 7. pont a)
alpont

~~A biztonsági tanúsítvány célja annak bizonyítása, hogy a vasúttársaság létrehozta biztonsági rendszerét, és a kockázatok kezelése és a hálózaton biztonságos szállítási szolgáltatás nyújtása érdekében képes megfelelni az ÁME-ben és más vonatkozó közösségi jogszabályokban, valamint a nemzeti biztonsági szabályokban meghatározott követelményeknek.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (új szöveg)

~~(2) A biztonsági tanúsítvány a következőket tartalmazza:~~

~~a) igazolás a vasúttársaság biztonsági rendszerének engedélyezéséről, a 9. cikk és a III. melléklet szerint,~~

~~és~~

↓ 2008/110/EK 1. cikk 7. pont b)
alpont

~~b) igazolás az adott hálózaton történő biztonságos szolgáltatásnyújtáshoz szükséges különleges követelmények teljesítése érdekében a vasúttársaság által elfogadott rendelkezések elfogadásáról. A követelmények között szerepelhet a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásoknak és a nemzeti biztonsági szabályoknak az alkalmazása – beleértve a hálózatok üzemeltetésére vonatkozó szabályokat is –, valamint a személyzet bizonyítványainak jóváhagyása és a vasúttársaságok által használt járművek üzembe helyezésének engedélyezése. Az igazolás alapja a vasúttársaság által a IV. melléklet szerint benyújtott dokumentáció.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (új szöveg)

~~(3) Annak a tagállamnak a biztonsági hatósága állítja ki a (2) bekezdés szerinti tanúsítványt, ahol a vasúttársaság először kezdte meg a működését.~~

~~A (2) bekezdés szerint megadott tanúsítványban meg kell határozni az érintett vasúti szállítási szolgáltatás jellegét és terjedelmét. A (2) bekezdés a) pontja szerint megadott tanúsítvány az egész Közösségben érvényes az egyenértékű vasúti szállítási szolgáltatásokra.~~

~~(4) Annak a tagállamnak a biztonsági hatósága, ahol a vasúttársaság kiegészítő vasúti szállítási szolgáltatások biztosítását tervezi, a (2) bekezdés b) pontjának megfelelően kiállítja a szükséges kiegészítő nemzeti tanúsítványt.~~

↓ új szöveg

(4) Három hónappal bármilyen új szolgáltatás nyújtása előtt a vasúttársaság az illetékes nemzeti biztonsági hatóságnál olyan dokumentációból álló bejelentést tesz, amely megerősíti, hogy:

- a) a vasúttársaság betartja a működési szabályokat – beleértve az ezen irányelv 8. cikkének (4) bekezdése alapján rendelkezésére bocsátott nemzeti szabályokat is – és értékeli működésének biztonságát, figyelembe véve a 352/2009/EK bizottsági rendeletben²⁷ foglalt követelményeket, és gondoskodva arról, hogy biztonsági rendszere révén minden kockázatot kezeljen, és minden szükséges lépést megtegyen működésének biztonsága érdekében;
- b) a vasúttársaság megtette a szükséges lépéseket a tevékenységében érintett pályahálózat-működtetővel (pályahálózat-működtetővel) és hálózattal (hálózatokkal) való együttműködés és koordináció érdekében;
- c) a vasúttársaság minden szükséges intézkedést megtett a szolgáltatásnyújtás biztonsága érdekében;
- d) a vasúttársaság rendelkezik a 95/18/EK tanácsi irányelvnek²⁸ megfelelően kibocsátott engedéllyel;
- e) a vasúttársaság tervezett tevékenységének jellege és köre megegyezik az egységes biztonsági tanúsítványban foglaltakkal.

Ha a nemzeti biztonsági hatóságnak kételyei vannak egy vagy több feltétel teljesülését illetően, akkor a vasúttársaságtól további információt kér. Ez a kapcsolattartás azonban a tevékenység kezdetére nem lehet semmilyen felfüggesztő vagy halasztó hatással. Ha a nemzeti biztonsági hatóság arra utaló jeleket észlel, hogy egy vagy több feltétel nem teljesül, akkor megkeresi az Ügynökséget, az pedig megfelelő intézkedéseket tesz, beleértve a tanúsítvány visszavonását is.

²⁷ HL L 108., 2009.4.29., 4. o.

²⁸ HL L 143., 1995.6.27., 70. o.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o.
⇒ új szöveg

(5) Az egységes biztonsági tanúsítványt a vasúttársaság kérelmére egy öt évet meg nem haladó időszakra hosszabbítják meg. Ha a tevékenység jellege vagy mértéke köre lényegesen megváltozik, teljesen vagy részben frissíteni aktualizálni kell a tanúsítványt.

Az egységes biztonsági tanúsítvány jogosultja minden esetben haladéktalanul tájékoztatja az
⇒ Ügynökséget ⇐ illetékes biztonsági hatóságot az egységes biztonsági tanúsítványban vonatkozó részében meghatározott feltételek főbb változásairól. Ezenkívül értesíti az
⇒ Ügynökséget ⇐ illetékes biztonsági hatóságot az minden olyan esetben, amikor új személyzeti kategóriák, illetve az új típusú járművek kerülnek bevezetésreéről.

A biztonsági keretszabályok jelentős módosítása esetén ⇒ az Ügynökség ⇐ a biztonsági hatóság előírhatja az egységes biztonsági tanúsítvány vonatkozó részének a felülvizsgálatát.

~~(6) Ha a biztonsági hatóság úgy ítéli meg, hogy a biztonsági tanúsítvány jogosultja már nem teljesíti a kiállított tanúsítványra vonatkozó feltételeket, visszavonhatja a tanúsítvány a) részét és/vagy b) részét, és indokolja döntését. Az a biztonsági hatóság, amely visszavonta a (4) bekezdés szerint kiadott kiegészítő nemzeti tanúsítványt, döntéséről haladéktalanul tájékoztatja azt a biztonsági hatóságot, amely a (2) bekezdés a) pontja szerint kiállította a tanúsítványt.~~

~~Hasonlóképpen a biztonsági hatóságnak vissza kell vonnia a biztonsági tanúsítványt, ha nyilvánvalóvá válik, hogy a biztonsági tanúsítvány jogosultja a kiállítást követő évben nem a rendeltetésének megfelelően használta a tanúsítványt.~~

↓ új szöveg

(6) Ha egy nemzeti biztonsági hatóság azt állapítja meg, hogy egy egységes uniós biztonsági tanúsítvány jogosultja már nem teljesíti a tanúsítvány kiállításának feltételeit, az Ügynökséget felkéri a tanúsítvány visszavonására. Az Ügynökség – döntése indoklásával – visszavonhatja az egységes uniós tanúsítványt. Az Ügynökség haladéktalanul értesít minden olyan nemzeti biztonsági hatóságot, amelynek hálózatán a vasúti társaság tevékenykedik.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o.
⇒ új szöveg

~~(7) ⇒ Az Ügynökség ⇐ A biztonsági hatóság egy hónapon belül tájékoztatja az Ügynökséget ⇒ a nemzeti biztonsági hatóságokat ⇐ arról, ha egy, a (2) bekezdés a) pontjában említett szerinti ⇒ egységes uniós ⇐ biztonsági tanúsítványok kiadására, meghosszabbítására, módosítására vagy visszavonására kerül sor. A biztonsági hatóság megadja a vasúttársaság nevét és címét, a kiállítás időpontját, a biztonsági tanúsítvány hatályát és érvényességét, valamint a tanúsítvány visszavonása esetén a döntése indoklását.~~

~~(7) 2009. április 30. előtt az Ügynökség értékeli a biztonsági tanúsítvánnyal kapcsolatos fejleményeket, és jelentést tesz a Bizottságnak, amelyben ajánlásokat fogalmaz meg az egységes közösségi biztonsági tanúsítványra való áttéréssel kapcsolatos stratégiáról. A Bizottság ezen ajánlások alapján megteszi a megfelelő intézkedéseket.~~

↓ új szöveg

(8) Az Ügynökség folyamatosan nyomon követi az egységes biztonsági tanúsítványok kibocsátásával és a nemzeti biztonsági hatóságok általi felügyelettel kapcsolatos intézkedések eredményességét, és – adott esetben – javító célú ajánlásokat terjeszt a bizottság elé. Ez magában foglalhat olyan ajánlást is, amely egy uniós szinten harmonizálásra szoruló folyamatra vonatkozó – a 6. cikk (1) bekezdésének d) pontja szerinti – közös biztonsági rendszerre vonatkozik.

↓ új szöveg

11. cikk

Egységes biztonsági tanúsítványok kérelmezése

(1) Egységes biztonsági tanúsítványt az Ügynökségtől kell kérelmezni. Az Ügynökség a kérelemről haladéktalanul, legkésőbb pedig az összes szükséges információ és valamennyi, az Ügynökség által kért kiegészítő információ beérkezésétől számított négy hónapon belül dönt. Ha a kérelmezőt kiegészítő információk benyújtására kéri fel, haladéktalanul be kell nyújtania azokat.

(2) Az Ügynökség részletes iránymutatást ad az egységes biztonsági tanúsítvány megszerzésének módjáról. Az Ügynökség jegyzékbe szedi valamennyi, a 10. cikk (2) bekezdésének alkalmazása céljából megállapított követelményt, és közzétesz minden vonatkozó dokumentumot.

(3) Az egységes biztonsági tanúsítványhoz kapcsolódó követelmények leírását és magyarázatát, valamint a szükséges dokumentumok jegyzékét tartalmazó útmutatót díjmentesen a kérelmezők rendelkezésére kell bocsátani. A nemzeti biztonsági hatóságok ezen információk terjesztésében együttműködnek az Ügynökséggel.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

~~11.~~ 12. cikk

~~Az infrastruktúra-működtetőjének~~ A pályahálózat-működtető biztonsági engedélye

(1) A vasúti infrastruktúra irányításához és működtetéséhez az infrastruktúra működtetőjének biztonsági engedéllyel kell rendelkeznie, amelyet a ~~székhelye~~ letelepedése szerinti tagállam ~~12.~~ nemzeti ~~12.~~ biztonsági hatósága állít ki.

A biztonsági engedély ~~a következőket~~ tartalmazza:

a) ~~az infrastruktúra-működtetője~~ a pályahálózat-működtető 9. cikk és ~~III. melléklet~~ szerinti biztonsági rendszerének elfogadását megerősítő engedély, engedély, amely ~~12.~~ magában foglalja a vasúti infrastruktúra ~~12.~~ jóváhagyja az infrastruktúra-működtetője által az ~~adott hálózat~~ biztonságos tervezéséhez, karbantartásához és üzemeltetéséhez szükséges különleges követelmények ~~12.~~ teljesítését szolgáló ~~12.~~ teljesítése érdekében elfogadott rendelkezéseket,

adott esetben ~~beleértve~~ a forgalomirányító rendszer és a jelzőrendszer karbantartásárat és működtetését is kiterjedően.

és

~~b) engedély, amely jóváhagyja az infrastruktúra működtetője által az adott hálózat biztonságos tervezéséhez, karbantartásához és üzemeltetéséhez szükséges különleges követelmények teljesítése érdekében elfogadott rendelkezéseket, adott esetben beleértve a forgalomirányító és jelzőrendszer karbantartását és működtetését is.~~

(2) A biztonsági engedélyt az infrastruktúra működtetője a pályahálózat-működtető kérelmére ~~⇒ , ötévenként ⇐ egy öt évet meg nem haladó időszakra~~ hosszabbítják meg. Ha az infrastruktúra, a jelzőrendszer, az energiaellátás, illetve az infrastruktúra működésének és karbantartásának elvei lényegesen módosulnak, teljesen vagy részben frissíteni aktualizálni kell az engedélyt. A biztonsági engedély jogosultja 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.

Ha a nemzeti biztonsági hatóság úgy ítéli meg, hogy egy engedélyezett infrastruktúraműködtető pályahálózat-működtető már nem teljesíti a biztonsági engedély feltételeit, akkor visszavonja az engedélyt, és indokolja döntését.

↓ új szöveg

(3) A nemzeti biztonsági hatóság haladéktalanul, legkésőbb pedig az összes szükséges információ és valamennyi megkövetelt kiegészítő információ beérkezésétől számított négy hónapon belül dönt a biztonsági engedély iránti kérelemről.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (új szöveg)

~~(34)~~ A nemzeti biztonsági hatóság egy hónapon belül tájékoztatja az Ügynökséget a kiállított, meghosszabbított, módosított vagy visszavont biztonsági engedélyekről. A nemzeti biztonsági hatóság megadja az infrastruktúra működtetőjének a pályahálózat-működtető nevét és címét, a kiállítás időpontját, a biztonsági engedély hatályát és érvényességét, valamint az engedély visszavonása esetén a döntése indokolását.

~~12. cikk~~

~~A biztonsági tanúsítvány és a biztonsági engedély iránti kérelem feltételei~~

~~(1) A biztonsági hatóság haladéktalanul, legkésőbb négy hónappal az összes szükséges információ, valamint a biztonsági hatóság által kért kiegészítő információk kézhezvételét követően határoz a biztonsági tanúsítvány vagy biztonsági engedély iránti kérelemről. Ha a kérelmezőt kiegészítő információk benyújtására kéri fel, haladéktalanul be kell nyújtania azokat.~~

~~(2) Az új vasúttársaságok alapításának és a más tagállamok vasúttársaságaitól érkező kérelmek benyújtásának a megkönnyítése érdekében a biztonsági hatóság részletes útmutatást ad a biztonsági tanúsítvány megszerzéséről. Elkészít egy jegyzéket a 10. cikk (2) bekezdése alkalmazásában megállapított követelményekről, és a kérelmező rendelkezésére boesátja az összes lényeges dokumentumot.~~

~~Külön útmutatást kell adni annak a vasúttársaságnak, amely az infrastruktúrának egy meghatározott részén végzett szolgáltatásokra nyújt be biztonsági tanúsítvány iránti kérelmet, és külön fel kell tüntetni azokat a szabályokat, amelyek a szóban forgó részre vonatkoznak.~~

~~(3) A biztonsági tanúsítvány követelményeit leíró és magyarázó, valamint a benyújtandó dokumentumokat felsoroló útmutatót díjmentesen a kérelmező rendelkezésére kell bocsátani. A biztonsági tanúsítvány iránti kérelmet a biztonsági hatóság által előírt nyelven kell benyújtani.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

13. cikk

A képzési lehetőségekhez való hozzáférés

(1) A tagállamok ~~biztosítják, hogy biztonsági tanúsítványt kérelmező a~~ vasúttársaságoknak tisztességes ~~úton~~ és megkülönböztetéstől mentes ~~nélkül hozzáférhessenek~~ hozzáférést ~~biztosítanak~~ a mozdonyvezetők és a vonatkísérő személyzet képzéséhez szükséges eszközökhöz, amennyiben ~~a hálózatukon történő szolgáltatásnyújtáshoz vagy~~ a biztonsági tanúsítvány megszerzéséhez szükséges követelmények , illetőleg a 2007/59/EK irányelv²⁹ szerinti engedélyek és tanúsítványok megszerzéséhez szükséges követelmények teljesítése érdekében az említetteknek ilyen jellegű képzésen kell részt venniük.

A felkínált 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 azt is biztosítják, hogy ~~az infrastruktúra-működtetői~~ a pályahálózat-működtetők és a létfontosságú biztonsági feladatokat ellátó személyzetük megkülönböztetés nélkül hozzáférhessenek a képzési szolgáltatásokhoz.

Ha a képzés során nincsenek vizsgák, és nem állítanak ki bizonyítványt, akkor a tagállamok biztosítják, hogy a vasúttársaságok megkapják a megfelelő bizonyítványt, ~~ha az a biztonsági tanúsítvány megszerzéséhez szükséges.~~

A nemzeti biztonsági hatóság gondoskodik arról, hogy a képzési szolgáltatások nyújtása, illetve adott esetben a bizonyítványok kiállítása megfeleljen a 2007/59/EK irányelvben, a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokban vagy ~~a nemzeti biztonsági szabályokban~~ a 8. cikk és a II. melléklet szerint meghatározott szerinti nemzeti szabályokban foglalt biztonsági követelményeknek.

(2) Ha csak egyetlen vasúttársaság vagy infrastruktúraműködtető kínál képzési lehetőségeket, akkor a tagállamok biztosítják, hogy azok méltányos és megkülönböztetéstől mentes áron más vasúttársaságoknak is a rendelkezésére álljanak; az említett árak költségarányosnak kell lennie, és haszonkulcsot is tartalmazhat.

(3) Új mozdonyvezetők, vonatkísérő személyzet és a létfontosságú biztonsági feladatokat ellátó személyzet toborzásakor a vasúttársaságoknak lehetőséget kell ~~biztosítani~~ kapniuk arra, hogy figyelembe vegyék a korábban más vasúttársaságoknál szerzett képzéseket, képesítéseket és szakmai tapasztalatokat. E célból e munkatársak jogosultak arra, hogy

²⁹ HL L 315., 2007.12.3., 51. o.

hozzáférjenek a képzésüket, képesítésüket és szakmai tapasztalataikat igazoló dokumentumhoz, azokról másolatot kapjanak, és bemutassák azokat.

(4) ~~Mindegyik vasúttársaság és infrastruktúraműködtető a 9. cikk és a III. melléklet szerint minden esetben felelős~~ ☒ A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők felelősek ☒ a biztonsággal kapcsolatos munkát végző személyzet képzésének és képesítésének a színvonaláért.

↓ 2008/57/EK 40. cikk

↓ 2008/110/EK 1. cikk 8. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

14. cikk

A járművek karbantartása

(1) Az üzembe helyezése vagy a hálózaton való használata előtt valamennyi járműnek rendelkeznie kell egy hozzárendelt karbantartásért felelős szervezettel, amelyet a nemzeti járműnyilvántartásban nyilvántartásba kell venni a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó XX a vasúti kölcsönös átjárhatósági irányelv ~~433.~~ cikkének megfelelően.

(2) A karbantartásért felelős szervezet vasúttársaság, ~~infrastruktúra-működtető~~ pályahálózat-működtető vagy üzemeltető lehet.

(3) A vasúttársaságok és ~~az infrastruktúra-működtetők~~ a pályahálózat-működtetők 4. cikkben előírt, a vonatok biztonságos üzemeltetésére vonatkozó feladatának sérelme nélkül a szervezet egy karbantartási rendszer révén biztosítja, hogy a járművek, amelyek karbantartásáért felelős, biztonságos üzemi állapotban legyenek. Ennek érdekében a karbantartásért felelős szervezet biztosítja, hogy a járművek karbantartása az alábbiakkal összhangban történjék:

- a) az egyes járművek karbantartási naplója;
- b) a hatályos előírások, beleértve a karbantartási szabályokat és az ÁME-ket.

A karbantartást a karbantartásért felelős szervezet saját maga, vagy a szerződött karbantartó műhelyek segítségével végzi.

(4) A tehervagonok esetében minden karbantartásért felelős szervezetnek rendelkeznie kell egy, ⇒ a 445/2011/EU bizottsági rendeletnek³⁰ ⇐ ~~az 5. cikknek~~ megfelelően vagy a biztonsági hatóság által akkreditált vagy elismert szerv által kibocsátott tanúsítvánnyal. ~~Az akkreditációs folyamatnak az EN 45000 sorozatú európai szabványokhoz hasonló, a függetlenségre, hozzáértésre és pártatlanságra vonatkozó követelményeken kell alapulnia. Az elismerési folyamatnak szintén a függetlenségre, hozzáértésre és pártatlanságra vonatkozó követelményeken kell alapulnia.~~

Amennyiben a karbantartásért felelős szervezet ~~egy vasúttársaság vagy egy infrastruktúra-működtető,~~ ⇒ a 445/2011/EK rendeletnek ⇐ ~~az 5. cikk értelmében elfogadandó követelményeknek~~ való megfelelést az érintett nemzeti biztonsági hatóság ellenőrzi a

³⁰ HL L 122., 2011.5.11., 22. o.

☒ 12. ☒ 10. vagy 11. cikkben említett eljárások alapján, és azt az említett eljárásokban meghatározott tanúsítványokkal erősíti meg.

~~(5) A Bizottság az Ügynökség ajánlása alapján 2010. december 24-ig intézkedést fogad el a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezet tanúsítási rendszerének létrehozására. Az e rendszer alapján megadott tanúsítványok megerősítik a (3) bekezdésben említett követelményeknek való megfelelést.~~

~~Az intézkedés magában foglalja az alábbiakra vonatkozó követelményeket:~~

- ~~a) a szervezet által létrehozott karbantartási rendszer;~~
- ~~b) a szervezet részére megadott tanúsítvány formátuma és érvényessége;~~
- ~~e) a tanúsítási rendszer működéséhez szükséges, a tanúsítványok kiadásáért és az ellenőrzésért felelős szervezetek vagy szervezetek akkreditációjára vagy elismerésére vonatkozó kritériumok;~~
- ~~d) a tanúsítási rendszer alkalmazásának időpontja, beleértve a meglévő karbantartásáért felelős szervezetek számára megállapított egyéves átmeneti időszakot is.~~

~~Az ezen az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

~~A Bizottság az Ügynökség ajánlása alapján 2018. december 24-ig felülvizsgálja ezen intézkedést annak érdekében, hogy az minden járműre kiterjedjen, és hogy szükség esetén naprakésszé tegye a tehervagonok karbantartásával kapcsolatban alkalmazandó tanúsítási rendszert.~~

~~(56) A 4. Az 5. cikknek megfelelően megadott kiállított tanúsítványok ☒ az Unió ☒ a Közösség egész területén érvényesek.~~

~~(7) Az Ügynökség legkésőbb az adott intézkedés hatálybalépését követő három éven belül a Bizottságnak benyújtott jelentésben értékeli az (5) bekezdésnek megfelelően végrehajtott tanúsítási folyamatot.~~

↓ új szöveg

(6) Az Ügynökség legkésőbb 2014. május 31-ig értékeli a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsításának rendszerét és mérlegeli az említett rendszernek a teljes gördülőállományra való kiterjesztését, továbbá jelentést terjeszt a Bizottság elé.

(7) A Bizottság legkésőbb 2016. december 24-ig végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja a karbantartásért felelős szervezetek tanúsításának közös feltételeit a teljes gördülőállományra kiterjedően.

A szóban forgó végrehajtási aktusokat a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerint kell elfogadni.

A 445/2011/EU rendelettel elfogadott, a tehervagonokra alkalmazandó tanúsítási rendszer az első albekezdésben említett végrehajtási aktusok elfogadásáig továbbra is alkalmazandó.

↓ 2008/110/E 1. cikk 8. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

⊠ 15. cikk ⊠

⊠ **Eltérések a karbantartásért felelős szervezetek tanúsításának rendszerétől** ⊠

(1~~8~~) A következő esetekben a tagállamok úgy is dönthetnek, hogy a karbantartásért felelős szervezetek azonosítására és tanúsítására vonatkozó kötelezettségeiknek ~~alternatív~~ ⇒ a 14. cikkkel létrehozott tanúsítási rendszertől eltérő ⇐ intézkedésekkel tesznek eleget:

- a) a harmadik országokban nyilvántartásba vett és az adott ország előírásainak megfelelően karbantartott járművek~~;~~
- b) ~~a Közösség~~ ⊠ az Unió ⊠ fő vasútvonalainak nyomtávjától eltérő nyomtávú hálózatokon vagy vonalakon használt olyan járművek, amelyek esetében a 14. cikk (3) bekezdésében említett követelmények teljesítését harmadik országokkal kötött nemzetközi megállapodások biztosítják~~;~~
- c) a 2. cikk ~~(2)~~ bekezdésében ~~megnevezett~~ ⊠ hatálya alá tartozó ⊠ járművek, ~~illetve valamint~~ a nemzeti biztonsági hatóság eseti, a szolgáltatás elvégzése előtt megszerzendő engedélyéhez kötött különleges és katonai felszerelési szállítmányok. Ebben az esetben egy legfeljebb 5 évre szóló eltérést~~;~~ engedélyezhető.

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

- a) járműveknek a ~~vasutak~~ vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló xx irányelv 4333. cikke értelmében történő nyilvántartásba vételekor, amennyiben karbantartás~~ért~~ felelős szervezetek azonosításáról van szó;
- b) biztonsági tanúsítványoknak és engedélyeknek az ezen irányelv 10. és 1211. cikke alapján, vasúttársaságok és ~~infrastruktúra-működtetők~~ pályahálózat-működtetők részére történő kibocsátásakor, amennyiben karbantartás~~ért~~ felelős szervezetek azonosításáról vagy tanúsításáról van szó.

(3) Az ilyen eltéréseket ~~az ezen irányelv 18. cikkében~~ ⊠ a 18. cikkben ⊠ említett éves jelentésben fel kell tüntetni és meg kell indokolni. Amennyiben megállapítható, hogy ~~felesleges~~ indokolatlan biztonsági kockázatnak teszik ki ~~a közösségi~~ ⊠ az uniós ⊠ vasúti hálózatot rendszert, az Ügynökség erről haladéktalanul értesíti a Bizottságot. A Bizottság kapcsolatba lép az érintett felekkel, és adott esetben felszólítja a tagállamot az eltérő~~ést~~ biztosító határozat visszavonására.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (új szöveg)

~~15. cikk~~

~~A biztonsági tanúsítványok harmonizálása~~

~~(1) 2009. április 30. előtt a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően határozni kell a 10. cikk (2) bekezdésének b) pontja és a IV. melléklet szerinti közös harmonizált követelményekről, és meg kell határozni a kérelemre vonatkozó útmutató közös formátumát.~~

~~(2) Az Ügynökség a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerint megadott megbízás alapján ajánlásokat tesz a közös harmonizált követelményekre és a kérelemre vonatkozó útmutató közös formátumára vonatkozóan.~~

IV. FEJEZET

☒ NEMZETI ☒ BIZTONSÁGI HATÓSÁGOK

16. cikk

Feladatok

(1) Minden tagállam létrehoz egy biztonsági hatóságot. Ennek a hatóságnak ~~amely lehet a közlekedési minisztérium~~ szervezetenként, jogilag és a döntéshozatal szempontjából függetlennek kell lennie a vasúttársaságoktól, ~~az infrastruktúra-működtetőitől a pályahálózat-működtetőktől~~ és a beszerző egységektől.

↴ új szöveg

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

- a) a vasúti rendszert alkotó energia- és infrastruktúra-alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezése a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló XX irányelv 18. cikkének (2) bekezdésének megfelelően;
- b) annak felügyelete, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek teljesítik-e a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló [XX] irányelv [x] cikkében előírt alapvető követelményeket;
- c) a járművek európai járműszámmal való ellátása a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló [XX] irányelv 42. cikkének megfelelően;
- d) az Ügynökség támogatása – annak kérésére – a 10. cikk alapján odaitélt egységes biztonsági tanúsítványok kiállításában, megújításában, módosításában és visszavonásában, továbbá annak ellenőrzése, hogy teljesülnek-e a tanúsítványokban rögzített feltételek és követelmények, és hogy a vasúttársaságok működése megfelel-e az uniós és a nemzeti jog követelményeinek;
- e) a 12. cikk alapján odaitélt egységes biztonsági tanúsítványok kiállítása, megújítása, módosítása és visszavonása, továbbá annak ellenőrzése, hogy teljesülnek-e a tanúsítványokban rögzített feltételek és követelmények, és hogy a pályahálózat-működtetők működése megfelel-e az uniós és a nemzeti jog követelményeinek;
- f) a nemzeti szabályrendszert is magában foglaló biztonsági keretszabályozás nyomon követése, előmozdítása, valamint – adott esetben – érvényre juttatása és aktualizálása;

- g) a vasúttársaságok felügyelete az 1158/2010/EU rendelet³¹ IV. mellékletének és az 1077/2012/EU rendeletnek³² megfelelően;
- h) annak felügyelete, hogy a járműveket a nemzeti járműnyilvántartásba megfelelően felvegyék, és hogy az ott szereplő, biztonsággal kapcsolatos információk pontosak és naprakészek legyenek.

(3) A vasúttársaság működési helye szerinti tagállam nemzeti hatósága megteszi a szükséges intézkedéseket, hogy az Ügynökséggel és a többi biztonsági hatósággal összehangoltan fellépve gondoskodjon az adott vasúttársaságra – és különösen az ismert kockázatokra és a vasúttársaság biztonsági teljesítményére – vonatkozó kulcsfontosságú információk maradéktalan megosztásáról. A nemzeti biztonsági hatóság más érintett nemzeti biztonsági hatóságokkal is megoszt információkat, amennyiben úgy véli, hogy a vasúttársaság nem hozza meg a szükséges kockázatkezelési intézkedéseket.

A nemzeti biztonsági hatóság minden esetben haladéktalanul értesíti az Ügynökséget, ha aggálya merül fel a felügyelete alá tartozó vasúttársaságok biztonsági teljesítményét illetően. Az Ügynökség a 10. cikk (6) bekezdésében foglaltak szerint megfelelően intézkedik.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (új szöveg)

~~(2) A biztonsági hatóságot legalább a következő feladatok elvégzésére hatalmazzák fel:~~

↓ 2008/110/EK 1. cikk 9. pont a)
alpont

~~a) a vasúti rendszert alkotó strukturális alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezése a vasutak kölesönös átjárhatóságáról szóló irányelv 15. cikkének megfelelően, valamint annak ellenőrzése, hogy azok üzemeltetése és karbantartása megfelel-e az azokra vonatkozó alapvető követelményeknek;~~

↓ 2008/110/EK 1. cikk 9. pont b)
alpont

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o.

~~e) annak ellenőrzése, hogy a kölesönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek teljesítik-e a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 12. cikkének alapvető követelményeit;~~

~~d) kölesönös átjárhatósági műszaki előírások által még nem szabályozott új és jelentős mértékben módosított jármű üzembe helyezésének engedélyezése;~~

~~e) a 10. és 11. cikk szerint megadott biztonsági tanúsítványok és biztonsági engedélyek megfelelő részeinek kiállítás, meghosszabbítás, módosítás és visszavonása, valamint annak ellenőrzése, hogy teljesülnek-e az azokban meghatározott feltételek és~~

³¹ HL L 326., 2010.12.10., 11. o.

³² HL L 320., 2012.11.17., 3. o.

~~követelmények, továbbá hogy az infrastruktúra működtetői és a vasúttársaságok a közösségi vagy nemzeti jog követelményei szerint működnek-e;~~

~~f) a biztonsági keretszabályok – beleértve a nemzeti biztonsági szabályok rendszerét is – figyelemmel kísérése, előmozdítása, valamint adott esetben azok érvényesítése és fejlesztése;~~

↓ 2008/110/EK 1. cikk 9. pont c) alpont

~~g) annak ellenőrzése, hogy a járműveket a nemzeti járműnyilvántartásban megfelelően nyilvántartásba vették, és az ott szereplő biztonsággal kapcsolatos információk pontosak és naprakészek;~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

(4) A (2) bekezdésben említett feladatok nem ruházhatók át ~~az infrastruktúra működtetőire a pályahálózat-működtetőkre~~, a vasúttársaságokra vagy a beszerző egységekre, és nem képezhetik alvállalkozói szerződés tárgyát.

17. cikk

Döntéshozatali elvek

(1) A nemzeti biztonsági ~~hatóság~~ hatóságok nyíltan, megkülönböztetéstől mentesen és átláthatóan ~~végzi a feladatait~~ végzik a feladataikat . Ez különösen azt jelenti, hogy lehetőséget biztosít biztosítanak minden félnek a véleménynyilvánításra, és megindokolja a döntéseit megindokolják döntéseiket .

A biztonsági ~~hatóság~~ hatóságok azonnal késedelem nélkül ~~válaszol~~ válaszolnak a kérésekre és kérelmekre, és haladéktalanul ~~közzé~~ közlik , ha információkat ~~kér~~ kérnek , továbbá határozatait határozataikat az összes kért információ benyújtásától számított követő négy hónapon belül ~~meghozza~~ meg hozzák . A biztonsági hatóságok a 16. cikkben említett ~~feladatait~~ feladataik végrehajtása során bármikor ~~kérheti~~ kérhetik a pályahálózat-működtetők az infrastruktúra működtetőit, vasúttársaságok vagy más minősített testületek technikai segítségnyújtását.

A nemzeti keretszabályok kidolgozása során a nemzeti biztonsági hatóság konzultál minden érintett személlyel és érdekelt féllel, beleértve a pályahálózat-működtetőket az infrastruktúra-működtetőit, a vasúttársaságokat, a gyártókat és karbantartókat, a felhasználókat és a személyzet képviselőit is.

(2) Az Ügynökség és a nemzeti ~~A~~ biztonsági ~~hatóság~~ hatóságok szabadon ~~elvégezheti~~ elvégezhetik az összes olyan ellenőrzést és vizsgálatot, amelyet szükségesnek ~~tart a feladatait~~ tartanak feladataik elvégzéséhez , és számukra hozzáférést kell biztosítani ~~számára~~ valamennyi releváns dokumentumhoz, valamint a pályahálózat-működtetők az infrastruktúra-működtetői és a vasúttársaságok valamennyi lényeges dokumentumához, létesítményeihez, berendezéseihez és felszerelésihez.

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

(4) A ~~☒~~ nemzeti ~~☒~~ biztonsági hatóságok ~~⇒ az Ügynökség által létrehozott hálózaton belül ⇐ folyamatos vélemény- és tapasztalatcserét folytatnak ⇒ döntéshozatali kritériumaik uniós szintű harmonizálása érdekében ⇐ határozathozatali kritériumaik közösségi szintű harmonizálása érdekében. Együttműködésük célja elsősorban az, hogy megkönnyítsék és összehangolják azon vasúttársaságok biztonsági tanúsítványának kiállítását, amelyeknek a 2001/14/EK irányelv 15. cikkében meghatározott eljárással összhangban nemzetközi menetvonalakat biztosítottak.~~

~~Az Ügynökség támogatja a biztonsági hatóságokat e feladatok ellátásában.~~

↓ új szöveg

(5) Az egységes biztonsági tanúsítvány kiállításához kapcsolódó helyszíni vizsgálatokkal és a vasúttársaságoknak az egységes biztonsági tanúsítvány kiállítása utáni felügyeletével kapcsolatos kérdések tekintetében az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti együttműködés körét minden esetben az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti szerződéses vagy egyéb megállapodások határozzák meg.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o.

18. cikk

Éves jelentés

A nemzeti biztonsági hatóság minden évben éves beszámolót tesz közzé az előző évben végzett tevékenységéről, és legkésőbb szeptember 30-ig továbbítja azt az Ügynökségnek. A jelentés a következő információkat tartalmazza:

- a) a vasútbiztonság alakulása, beleértve az I. mellékletben meghatározott közös biztonsági mutatók tagállami szintű összefoglalását;
- b) a vasútbiztonságra vonatkozó jogszabályok és egyéb szabályozások jelentős változásai;
- c) a biztonsági tanúsítványokkal és biztonsági engedélyekkel kapcsolatos fejlemények;
- d) a pályahálózat-működtetők az infrastruktúra működtetésével és a vasúttársaságok felügyeletével kapcsolatos eredmények és tapasztalatok;

↓ 2008/110/EK 1. cikk 10. pont
(kiigazított szöveg)
⇒ új szöveg

- e) a ~~14a.~~ ~~☒~~ 14. ~~☒~~ cikk (8) bekezdése szerint engedélyezett eltérések~~;~~
- ⇒ f) a tagállamban működő vasúttársaságok minden vizsgálata és ellenőrzése, melyre a felügyeleti tevékenységek keretében kerül sor. ⇐

V. FEJEZET

BALESETEK ÉS VÁRATLAN ESEMÉNYEK VIZSGÁLATA

19. cikk

Vizsgálati kötelezettség

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a vasúti rendszeren előforduló súlyos baleset után a 21. cikkben említett vizsgáló testület elvégezze a vizsgálatot, amelynek célja a vasútbiztonság lehetséges javítása és a balesetek megelőzése.

(2) A súlyos baleseteken túl a 21. cikkben említett vizsgáló testület kivizsgálhatja azokat a baleseteket és váratlan eseményeket is, amelyek kissé más körülmények között súlyos balesetekhez vezethettek volna, beleértve a strukturális alrendszer vagy a nagysebességű vagy hagyományos transzeurópai vasúti rendszerek műszaki hibáit is.

A vizsgáló testület saját belátása szerint határoz arról, 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 balesetnek vagy váratlan eseménynek a vasútbiztonságra ~~közösségi~~ uniós szinten gyakorolt hatása,
- és
- d) a pályahálózat-működtetők ~~az infrastruktúra-működtetői~~, a vasúttársaságok, a nemzeti biztonsági hatóságok vagy a tagállamok kérései megkeresései.

(3) A vizsgálat körét és a vizsgálatok során követendő eljárást a vizsgáló testület határozza meg, figyelembe véve a 20. és 22. cikkben foglaltakat ~~elveit és célkitűzéseit~~, és azon következtetések függvényében, amelyeket a biztonság javítása céljából a balesetből vagy a váratlan eseményből ~~számít levonni~~ előreláthatólag le fog vonni.

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

20. cikk

A vizsgálat jogállása jogi háttere

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

~~(2) A tagállamok hatályos jogszabályaival összhangban és adott esetben a bírósági vizsgálatért felelős hatósággal együttműködve a lehető legrövidebb időn belül biztosítani kell a vizsgálatvezető részére, hogy:~~

↓ új szöveg

(2) A tagállamok – a hatályos szabályozással összhangban – biztosítják, hogy a bírósági vizsgálatért felelős hatóságok teljes mértékben együttműködjenek, és hogy a vizsgálatvezetők mihamarabb:

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

- a) hozzáférhessenek a baleset vagy váratlan esemény helyszínéhez, az érintett járműhöz, 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 alkatrészeit;
- c) 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 személyzettel kapcsolatos vizsgálatok eredményeihez;
- f) kihallgathassák az érintett vasúti személyzetet és más tanúkat;
- g) hozzáférhessenek a pályahálózat-működtető ~~az infrastruktúra-működtetője~~, az érintett vasúttársaságok és a nemzeti biztonsági hatóság birtokában lévő lényeges információkhoz vagy feljegyzésekhez.

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

21. cikk

A vizsgáló testület

(1) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a balesetek és váratlan események 19. 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 szervezetileg, jogilag és döntéshozatali szempontból független az összes ~~infrastruktúraműködtetőtől~~ pályahálózat-működtetőtől és vasúttársaságtól, a díjszabás meghatározásáért és az útvonalak kijelöléséért felelős testületektől, a bejelentett szervezetektől, valamint az összes olyan féltől, amelynek az érdekei összeférhetetlenek lehetnek a vizsgáló testületre bízott feladatokkal. A testület független a nemzeti biztonsági hatóságtól és ~~a többi~~ minden vasúti szabályozó szervezettől.

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

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők infrastruktúraműködtetők és adott esetben a nemzeti biztonsági hatóság haladéktalanul kötelesek legyenek jelenteni a vizsgáló testületnek a 19. cikkben említett baleseteket és váratlan eseményeket. A vizsgáló testületnek képesnek kell lennie arra, hogy válaszol ezekre a jelentésekre, és legkésőbb a balesetre vagy váratlan eseményre vonatkozó jelentés kézhezvételétől számított követő egy héten belül válaszoljon ezekre a jelentésekre és megtegye a vizsgálat megkezdéséhez szükséges intézkedéseket.

(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 a vizsgáló testület felkérheti más tagállamok vizsgáló testületeit vagy az Ügynökséget, hogy a megfelelő szakismeretek biztosításával vagy a műszaki ellenőrzések, elemzések vagy értékelések elvégzésével nyújtsanak számára segítséget.

(6) A tagállamok a 19. 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 Ügynökség támogatja a vizsgáló testületeket e feladat ellátásában.

22. cikk

A vizsgálati eljárás

(1) A 19. 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, hogy a 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.

Ha egy másik tagállamban székhellyel rendelkező és ott engedélyezett vasúttársaság érintett a balesetben vagy váratlan eseményben, akkor az érintett tagállam vizsgáló testületeit felkéri a vizsgálatban való részvételre.

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

2. Valamennyi baleset vagy váratlan esemény esetében a vizsgálatért felelős testület gondoskodik a vizsgálat elvégzéséhez szükséges megfelelő alkalmas eszközökről, beleértve az 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 felet meghallgassák, és megosszák velük a vizsgálat eredményeit. Az érintett infrastruktúraműködtetőt pályahálózat-működtetőt és vasúttársaságokat, a nemzeti biztonsági hatóságot, az áldozatokat és hozzátartozóikat, a megsérült vagyontárgyak tulajdonosait, a gyártókat, az érintett mentőszolgálatot, valamint a

személyzet és a felhasználók képviselőit rendszeresen tájékoztatni kell a vizsgálatról és annak folyamatáról, és amennyiben kivitelezhető, lehetőséget kell biztosítani arra, hogy ismertessék álláspontjukat és véleményüket a vizsgálatral kapcsolatban, és megjegyzést fűzzenek a jelentéstervezetben szereplő információkhoz.

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

23. cikk

Jelentések

(1) A 19. 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 19. 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 ~~követő~~ 12 hónapon belül közzéteszi a zárójelentést. ~~A jelentésnek a lehető legszigorúbban követnie kell az V. mellékletben ismertetett felépítést. A jelentést és a~~ beleértve a biztonsági ajánlásokat is továbbítani kell a 22. cikk (3) bekezdésében említett feleknek és a többi tagállam érintett testületeinek és feleinek.

↓ új szöveg

A Bizottság – végrehajtási jogi aktusok útján – meghatározza a balesetekről és váratlan eseményekről készülő vizsgálati jelentések tartalmi elemeit. A szóban forgó végrehajtási aktusokat a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerint kell elfogadni.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o.

(3) A vizsgáló testület minden évben, legkésőbb 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.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

24. cikk

Az Ügynökség tájékoztatása

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

(2) A vizsgáló testület továbbítja az Ügynökségnek a 23. cikk (2) bekezdésében említett zárójelentés és a 23. cikk (3) bekezdésében említett éves beszámoló másolatát.

25. 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 ajánlásoknak az Ügynökség, a biztonsági hatóság és – amennyiben az ajánlás jellege miatt ez szükséges – az adott tagállam vagy ~~a többi más~~ tagállamok egyéb testületei vagy hatóságai a címzettjei. A tagállamok és nemzeti biztonsági hatóságaiik 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) A nemzeti biztonsági hatóság és más hatóságok vagy testületek, vagy adott esetben azok a tagállamok, amelyek ~~az~~ ajánlások címzettjei, legalább évente egyszer jelentést nyújtanak be a vizsgáló testülethez az ajánlások nyomán megtett vagy tervezett intézkedésekről.

VI. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

↓ 2008/110/EK 1. cikk 11. pont
(kiigazított szöveg)

~~26. cikk~~

~~A mellékletek kiigazítása~~

~~A mellékleteket hozzá kell igazítani a tudományos és műszaki fejlődéshez. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányuló ezen intézkedést a 27. cikk (2a) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.~~

↓ új szöveg

26. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételekkel felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.
- (2) A Bizottság határozatlan időre szóló felhatalmazást kap az 5. cikk (2) bekezdésében és a 7. cikk (2) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja az 5. cikk(2) bekezdésében, illetőleg a 7. cikk (2) 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.

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

Az 5. cikk (2) bekezdése és a 7. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az értesítés napját követő két hónapos időtartam leteltéig sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o.
⇒ új szöveg

27. cikk

Bizottsági eljárás

~~(1) A Bizottságot munkájában a 96/48/EK irányelv 21. cikkével létrehozott bizottság segíti.~~

⇒ (1) A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti. A szóban forgó bizottság egy, a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottság. ⇐

~~(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire.~~

⇒ (2) E bekezdésre való hivatkozás esetén a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. ⇐

~~Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott időszak három hónap.~~

↓ 2008/110/EK 1. cikk 12. pont a)
alpont (kiigazított szöveg)

~~(2a) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)-(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

~~(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén, az 1999/468/EK határozat 3. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire.~~

↓ 2008/110/EK 1. cikk 12. pont b)
alpont

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (új szöveg)

~~28. cikk~~

~~Végrehajtási intézkedések~~

~~(1) A tagállamok a Bizottság elé terjeszthetik az ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatos intézkedéseket. A megfelelő határozatokat a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerint kell elfogadni.~~

~~(2) Egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére a Bizottság egyedi esetekben megvizsgálja a biztonsági tanúsítványra és a biztonsági engedélyre vonatkozó rendelkezések alkalmazását és végrehajtását, és a kérelem kézhezvételét követő két hónapon belül a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően határoz arról, hogy a kérdéses intézkedés továbbra is alkalmazható-e. A Bizottság értesíti határozatáról az Európai Parlamentet, a Tanácsot és a tagállamokat.~~

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

~~VII. FEJEZET~~

~~ÁLTALÁNOS ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK~~

~~29. cikk~~

~~A 95/18/EK irányelv módosítása~~

~~A 95/18/EK irányelv a következőképpen módosul:~~

~~1) A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:~~

~~„8. cikk~~

~~A szakmai kompetenciával kapcsolatos követelmények akkor teljesülnek, ha az engedélyért folyamodó vasúttársaságnak van vagy lesz olyan irányító szerve, amely birtokában van annak a szükséges tudásnak és/vagy tapasztalatnak, amely az engedélyben meghatározott működés feletti biztonságos és megbízható ellenőrzés és felügyelet gyakorlásához kell.”»~~

~~2) A melléklet II. részét el kell hagyni.~~

~~30. cikk~~

~~A 2001/14/EK irányelv módosítása~~

~~A 2001/14/EK irányelv a következőképpen módosul:~~

~~1) A cím helyébe a következő szöveg lép:~~

~~„Az Európai Parlament és a Tanács 2001. február 26-i 2001/14/EK irányelve a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról”~~

~~2) A 30. cikk (2) bekezdésének f) pontja helyébe a következő szöveg lép:~~

~~„f) a hozzáféréssel kapcsolatos megállapodások a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2004. április 30-i 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel³³ módosított, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv³⁴ 10. cikke szerint.”~~

~~3. A 32. cikket el kell hagyni.~~

~~4. A 34. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:~~

~~„(2) A Bizottság egy tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére egyedi esetekben megvizsgálhatja a díjszabással és kapacitáselosztással kapcsolatos rendelkezések alkalmazását és végrehajtását, majd a kérelem kézhezvételét követő két hónapon belül a 35. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően határoz arról, hogy a kérdéses intézkedés továbbra is alkalmazható-e. A Bizottság értesíti határozatáról az Európai Parlamentet, a Tanácsot és a tagállamokat.”~~

~~31. 28. cikk~~

Jelentéstétel és további ~~közösségi~~ uniós intézkedések

~~A Bizottság 2007. április 30. előtt, azt követően pedig ötvenként jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé ezen irányelv végrehajtásáról.~~

↓ új szöveg

Az Ügynökség által rendelkezésre bocsátott vonatkozó információk alapján a Bizottság legkésőbb [a pontos dátumot a Kiadóhivatal illeszti be – *öt nappal a hatálybalépés után*]-(jé)ig, a továbbiakban pedig évente jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé ezen irányelv végrehajtásáról.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

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

~~32. 29. 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

³³ HL L 164., 2004.4.30., 164. o.

³⁴ HL L 237., 1991.8.24., 25. o.

hatékonyaknak, arányosaknak, megkülönböztetéstől menteseknek és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

A tagállamok legkésőbb a ~~33. cikkben~~ 32. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpontig értesítik a Bizottságot ezekről a szabályokról, és haladéktalanul tájékoztatják a szabályokat érintő későbbi módosításokról is.

↓ új szöveg

30. cikk

Átmeneti rendelkezések

A 2004/49/EK irányelv III. és V. melléklete az ezen irányelv 6. cikk (2) és (3) bekezdésében, 9. cikk (2) bekezdésében, 14. cikk (7) bekezdésében és 23. cikk (2) bekezdésében említett végrehajtási aktusok hatálybalépéséig alkalmazandó.

A nemzeti biztonsági hatóságok [a pontos dátumot a Kiadóhivatal illeszti be – a hatálybalépés után két évvel]-(jé)ig továbbra is kiállítanak biztonsági tanúsítványokat a 2004/49/EK irányelvben foglaltak szerint. A szóban forgó biztonsági tanúsítványok lejáratukig érvényesek.

31. cikk

Az Ügynökség ajánlásai és véleményei

Az Ügynökség a .../... rendelet [ügynökségi rendelet] 15. cikkével összhangban ajánlásokat és véleményeket bocsát ki ezen irányelv alkalmazása céljából. A szóban forgó ajánlások és rendeletek szolgálnak minden, ezen irányelv alapján elfogadott uniós intézkedés alapjául.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)
⇒ új szöveg

~~33.~~ 32. cikk

~~Végrehajtás~~ **Átültetés a nemzeti jogba**

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ~~ennek az irányelvnek~~ a 2., 3., 4., 8., 10., 16., 18., és 20. cikknek, valamint az I. mellékletnek legkésőbb [a pontos dátumot a Kiadóhivatal illeszti be – a hatálybalépés után két évvel]-(jé)ig ~~2006. április 30-ig~~ megfeleljenek. ~~Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.~~ E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

(2) 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 irányelvvvel hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásait erre az irányelvre történő hivatkozásokként kell értelmezni. A hivatkozás módját és a nyilatkozat formáját a tagállamok határozzák meg. ~~A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.~~

↓ új szöveg

A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

(3) Ezen irányelv átültetésének és végrehajtásának kötelezettsége mindaddig nem vonatkozik a Ciprusi Köztársaságra és a Máltai Köztársaságra, 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 vasúttársaság általi üzemeltetése céljából, az érintett tagállam köteles az említett kérelem beérkezésétől számított egy éven belül hatályba léptetni az ezen irányelvet átültető szabályozást.

33. cikk

Hatályon kívül helyezés

A II. melléklet A. részében felsorolt irányelvekkel módosított 2004/49/EK irányelv [a pontos dátumot a Kiadóhivatal illeszti be – *a hatálybalépés után két évvel*]-án/-(j)én hatályát veszti, az II. melléklet B. részben felsorolt irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére előírt határidők betartása és a szóban forgó irányelvek alkalmazása tekintetében fennálló tagállami kötelezettségek sérelme nélkül.

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

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

34. cikk

Hatálybalépés

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

↓ új szöveg

A 10. és a 11. cikket [a pontos dátumot a Kiadóhivatal illeszti be – *a hatálybalépés után két évvel*]-től kell alkalmazni.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (kiigazított
szöveg)

35. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
 az elnök

a Tanács részéről
az elnök

↓ 2009/149/EK 1. cikk és
melléklet (kiigazított szöveg)

I. MELLÉKLET

KÖZÖS BIZTONSÁGI MUTATÓK

A nemzeti biztonsági hatóság évente beszámol jelentést készít a közös biztonsági mutatókról. ~~Az első ilyen beszámoló a 2010. évre kell vonatkoznia.~~

~~Adott esetben a 2. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontjában említett tevékenységekkel kapcsolatos mutatókat külön kell benyújtani.~~

Ha a jelentés benyújtását követően új tényeket vagy hibákat tárnak fel, a nemzeti biztonsági hatóság az első alkalmas időpontban, de legkésőbb a következő éves beszámolóban jelentésben módosítja vagy helyesbíti az adott évre vonatkozó mutatókat.

A balesetekkel összefüggésben az 1. pontban meghatározott mutatókra – az információk rendelkezésre állásának függvényében – a ~~vasúti közlekedés statisztikájáról szóló, 2002. december 16-i~~ 91/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet³⁵ az irányadó.

1. Balesetekre vonatkozó mutatók

1.1. A jelentős balesetek abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma, a következő balesettípusok szerinti bontásban is:

- i. vonatok ütközése vasúti járművekkel , ~~az úrszelvényen belüli akadályokkal való ütközést is beleértve,~~
- ii. vonatok ütközése az úrszelvényen belüli akadályokkal
- iii. vonatok kisiklása,
- iv. vasúti átjárókban bekövetkezett balesetek, a gyalogosokat érintő baleseteket is beleértve,
- v. mozgó vasúti járművek okozta részvételével történt, személyi sérülések személyeket érintő balesetek, kivéve az öngyilkosságot,
- vi. vasúti járműben keletkezett tűz,
- vii. egyéb.

Minden jelentős balesetről az eredeti baleset típusa szerint kell beszámolni a jelentésben, akkor is, ha a másodlagos baleset következményei súlyosabbak, ~~így~~ ahogy 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:

³⁵ HL L 14., 2003.1.21., 1. o.

- i. utasok (az összes utaskilométerre és a személyszállító vonatok összes vonatkilométerére vonatkoztatva is),
- ii. alkalmazottak, az alvállalkozók személyzetét is beleértve,
- iii. vasúti átjárók igénybe vevői,
- iv. ~~a vasúti létesítményeken található~~ illetéktelen személyek,
- v. ~~mások~~ egyéb személyek .

2. Veszélyes árukra vonatkozó mutatók

A veszélyesáru-szállítás körében bekövetkezett balesetek abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma a következő kategóriák szerinti bontásban:

- i. legalább egy olyan vonatot érintő baleset, amely veszélyes árut szállított, a függelék fogalommeghatározása szerint,
- ii. azon balesetek száma, amelyek következtében veszélyes áruk a környezetbe jutottak.

3. Öngyilkosságokra vonatkozó mutatók

Az öngyilkosságok abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma.

4. Baleset előidézésére alkalmas körülményekre vonatkozó mutatók

A következő események abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma:

- i. síntörés,
- ii. vágánykivetődés és sínillesztési hiba ,
- iii. a biztonságot veszélyeztető jelzési hibák,
- iv. tilos jelzés túlfutása,
- v. üzemben lévő jármű ~~kerék- vagy tengelytörése~~ keréktörése ,
- vi. üzemben lévő jármű tengelytörése.

Minden olyan körülményről be kell számolni, amely balesetet idézhetett volna elő, függetlenül attól, hogy okozott-e balesetet vagy sem. A baleset előidézésére alkalmas körülményekre vonatkozó közös biztonsági mutatóknak tartalmazniuk kell azokat a körülményeket is, amelyek balesetet okoztak; az okozott balesetet, amennyiben jelentős volt, ezen túlmenően az 1. pont szerinti balesetekre vonatkozó közös biztonsági mutatókban is figyelembe kell venni.

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 környezetkárosítás költsége,~~
- ~~– a vasúti jármű és az infrastruktúra fizikai károsodásának költsége,~~
- ~~– a baleset miatti késések költsége.~~

~~A biztonsági hatóság vagy valamennyi baleset gazdasági hatásairól beszámol, vagy csak a jelentős balesetekéről. Választását a 18. cikk szerinti éves beszámolóban egyértelműen megjelöli.~~

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

↓ új szöveg

Az Ügynökség az ezen irányelv hatálybalépéséig összegyűjtött adatok alapján egységkötségeket állapít meg.

↓ 2009/149/EK 1. cikk és melléklet (kiigazított szöveg)

6. Az infrastruktúra műszaki biztonságára és annak megvalósítására vonatkozó mutatók

6.1. Az üzemben lévő automatikus vonatbiztosítással (ATP-rendszer) felszerelt vágányok százalékos aránya; az üzemben levő ATP-rendszer ~~mellett~~ használatával megtett vonatkilométerek százalékos aránya.

6.2. Vasúti átjárók abszolút és relatív (vonalkilométerre és vágánykilométerre vonatkoztatott) száma a következő nyolc típus szerinti bontásban:

a) biztosított vasúti átjáró:

- i. automatikus igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel;
- ii. automatikus igénybevevő-oldali védelemmel;
- iii. automatikus igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel és védelemmel;
- iv. automatikus igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel és védelemmel, továbbá ☒ biztonsági retesz ☒ vasútoldali védelemmel;
- v. kézi működtetésű igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel;
- vi. kézi működtetésű igénybevevő-oldali védelemmel;
- vii. kézi működtetésű igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel és védelemmel;

b) biztosítás nélküli vasúti átjáró.

7. A biztonsági irányításra vonatkozó mutatók

~~Az infrastruktúra-működtetői~~ A pályahálózat-működtetői és a vasúttársaságok által végzett, a biztonsági rendszer dokumentációjában meghatározott belső vizsgálatok. Az összes elvégzett ellenőrzés száma és százalékos aránya az előírt (és/vagy tervezett) ellenőrzések számához viszonyítva.

8. Fogalommeghatározások

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

Függelék

FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK A KÖZÖS BIZTONSÁGI MUTATÓK 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 zavart okoz. Nem tartoznak ide a műhelyekben, a raktárakban és a járműtelephelyeken bekövetkező balesetek.

1.2. „Jelentős kár a járműállományban, a pályában, egyéb berendezésekben vagy a környezetben”: legalább 150 000 EUR értékű kár.

1.3. „Jelentős forgalmi zavar”: olyan forgalmi zavar, amelynek következtében valamely vasúti fővonalon a vonatforgalom legalább hat órán át szünetel.

1.4. „Vonat”: egy vagy több mozdony vagy vasúti motorkocsi által vontatott egy vagy több olyan vasúti jármű, továbbá önállóan közlekedő olyan vasúti motorkocsi, amely egy meghatározott szám vagy egyedi elnevezés alatt egy meghatározott kiindulási ponttól egy meghatározott rendeltetési pontig közlekedik. Vonatnak minősül az üres mozdonymenet, ~~vagyis például~~ az önmagában közlekedő mozdony is.

1.5. „Vonatok ütközése, ~~az úrszelvényen belüli akadályokkal való ütközést is beleértve~~”: vonat valamely részének és másik vonat valamely része vagy a következő objektumok közötti frontális ütközése, ráfutásos ütközése vagy oldalütközése ☒ másik vonat vagy vasúti jármű valamely részével vagy tolatásban részt vevő vasúti járművel ☒ :

~~i. tolatásban részt vevő vasúti jármű;~~

~~ii. a vasúti pályán vagy annak közelében lévő, oda rögzített vagy ott ideiglenesen jelen lévő tárgy (a vasúti átjáróban az átkelő jármű vagy az átjáró igénybe vevője által elhagyott tárgy kivételével).~~

☒ 1.6. „Az úrszelvényen belüli akadályokkal való ütközés”: vonat valamely részének ütközése a vasúti pályán vagy annak közelében lévő, oda rögzített vagy ott ideiglenesen jelen lévő tárggyal (a vasúti átjáróban az átkelő jármű vagy az átjáró igénybe vevője által elhagyott tárgy kivételével). Ez magában foglalja 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, amelyben legalább egy vasúti jármű, valamint egy vagy több átkelő jármű, az átjáró más igénybe vevője (például gyalogos), vagy átkelő jármű vagy az átjáró valamely igénybe vevője által a vasúti pályán vagy annak közelében elhagyott, ideiglenesen ott lévő más tárgy vesz részt.

~~1.9.~~ „Mozgó vasúti jármű ~~által okozott~~ ☒ részvételével történt ☒ , személyeket érintő 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 elesik, vagy akit szabaddá váló tárgy megüt.

1.10. „Vasúti járműben keletkezett tüzeset”: a vasúti járműben (beleértve rakományát is) a kiindulási állomás és a rendeltetési állomás közötti közlekedése közben (beleértve a kiindulási állomáson, a közbenső állomásokon és megállóhelyeken, valamint a rendeltetési állomáson való tartózkodását is) vagy vonatrendezés közben bekövetkező tüzeset vagy robbanás.

~~1.11.~~ „Egyéb baleset”: az említetteken (vonatok ütközése, vonatkisiklás, vasúti átjáróban bekövetkezett baleset, mozgó vasúti jármű által okozott, személyeket érintő baleset, vasúti járműben keletkezett tüzeset) kívül valamennyi típusú baleset.

1. ~~112~~. „Utas”: olyan személy, aki vasúton utazik, a vonatszemélyzet tagját nem beleértve. A balesetekre vonatkozó statisztikai kimutatásokban a mozgó vonatra való felszállást vagy a mozgó vonatról való leszállást megkísérlő utast is számításba kell venni.

1. ~~1213~~. „Alkalmazott (a vállalkozó személyzetét és az önálló vállalkozót is beleértve)”: olyan személy, akinek foglalkoztatása a vasúttal kapcsolatos, és a baleset időpontjában munkáját végzi. A fogalom magában foglalja a vonatszemélyzet tagját, valamint a vasúti járművek és a vasúti infrastruktúra kezelését végző személyt is.

1. ~~1314~~. „Vasúti átjáró igénybe vevője”: olyan személy, aki vasútvonalon való átkelés céljából bármilyen közlekedési eszközön vagy gyalogosan szintbeni vasúti átjárót vesz igénybe.

1. ~~1415~~. „~~Vasúti létesítményen~~ illetéktelenül ~~tartózkodó~~ személy”: olyan személy, aki olyan vasúti létesítményen tartózkodik, ahol tilos volna tartózkodnia, kivéve a vasúti átjáró igénybe vevőjét.

1. ~~1516~~. „Mások (harmadik személyek)”: minden olyan személy, aki a fenti fogalom meghatározások értelmében nem „utas”, nem „alkalmazott, a vállalkozó személyzetét is beleértve”, nem „vasúti átjáró igénybe vevője” és nem „~~vasúti létesítményen~~ illetéktelenül ~~tartózkodó~~ személy”.

1. ~~1617~~. „Halálos áldozat (haláleset)”: olyan személy, aki a baleset következtében a helyszínen vagy a balesetet követően 30 napon belül elhunyt, kivéve az öngyilkosságot elkövető személyt.

1. ~~1718~~. „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. „A veszélyesáru-szállítás körében bekövetkezett baleset”: olyan baleset vagy váratlan esemény, amely a RID³⁶/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 ott előírt feltételekkel engedélyezett.

3. Öngyilkosságokra vonatkozó mutatók

3.1. „Öngyilkosság”: az illetékes nemzeti hatóság regisztrációja és minősítése alapján halállal végződő olyan cselekmény, amelynek során a 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 merőleges értelemben 10 mm-nél nagyobb folytonossági hiány keletkezik.

4.2. „Vágánykivetődés  és sínillesztési hiba  ”: a vágány folytonosságával vagy geometriájával összefüggő olyan meghibásodás, amely ~~a biztonság meghatározott szintjének fenntartása érdekében~~ vágányzár alkalmazását vagy sebességkorlátozás azonnali bevezetését teszi szükségessé.

³⁶ 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.

4.3. „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. „Tilos jelzés túlfutása”: olyan alkalom, amikor a vonat bármely része a számára engedélyezetten túli mozgást végez.

„Engedélyezetten túli mozgás”:

- a következő objektumok melletti elhaladás: a pálya menti színes fényjelző vagy alakjelző, ha veszélyt jelez vagy megállj jelzést ad, és automatikus vonatbefolyásoló rendszer (ATCS-rendszer) vagy ATP-rendszer nem üzemel,
- az ATCS- vagy az ATP-rendszer által a biztonsággal összefüggésben adott menetengedély végpontja,
- a szabályzat értelmében szóbeli vagy írásbeli engedélyben megjelölt pont,
- a „megállás helye” jelző (az ütközőbakot nem beleértve) és a kézi jelzés.

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

A nemzeti biztonsági hatóság a négy mutatóról külön-külön is beszámolhat, de minden esetben be kell számolnia legalább a négy mutató mindegyikét tartalmazó összesített mutatóról.

4.5. „☒ Keréktörés ☒ ~~Kerék- vagy tengelytörés~~”: kerék ~~vagy tengely~~ alapvető alkotóelemében bekövetkező olyan törés, amely baleset (kisiklás vagy ütközés) kockázatát hordozza magában.

☒ 4.6. „Tengelytörés”: tengely alapvető alkotóelemében bekövetkező olyan törés, amely baleset (kisiklás vagy ütközés) kockázatát hordozza magában. ☒

5. Közös módszertan a balesetek gazdasági hatásainak számításához

↓ új szöveg

Az Ügynökség az ezen irányelv hatálybalépéséig összegyűjtött adatok alapulvételével kidolgozza az egységkosztégek számításának módszertanát.

↓ 2009/149/EK 1. cikk és melléklet (kiigazított szöveg)

~~5.1. A balesetmegelőzési értéket a következő összetevők alkotják:~~

~~1. a biztonság önmagában vett értéke: az alkalmazás szerinti országban elvégzett kikérdezéses (közvetlen) preferenciamérésekből a fizetési hajlandóságra vonatkozóan származtatott értékek;~~

~~2. a közvetlen és a közvetett gazdasági költség, vagyis 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 termelőkiesést, vagyis azon áruk és szolgáltatások társadalmi értékét, amelyeket az adott személy előállíthatott volna, ha a baleset nem következett volna be.

5.2. A biztonság önmagában vett értéke és a közvetlen és a közvetett gazdasági költségek felvételének közös elvei:

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 (közvetlen) preferenciámérések felhasználásával kell törekedniük a fizetési hajlandóság meghatározására;
- a válaszadói mintának az érintett populációra nézve reprezentatívnak kell lennie. A mintának a populáció más lényeges társadalmi-gazdasági és demográfiai jellemzőinek eloszlásán túlmenően reprezentatívnak kell lennie különösen a populáció kor és jövedelem szerinti megoszlására nézve;
- a fizetési hajlandóság meghatározásához 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 költségekből kiindulva kell felvenni.

5.3. „A környezetkárosítás költsége”: a károsodott területnek a vasúti balesetet megelőző állapotra való helyreállításához a vasúttársaság, illetve az infrastruktúra működtetője által viselendő költség, melynek összegét a vasúttársaság, illetve az infrastruktúra működtetője korábbi tapasztalataiból kiindulva kell felvenni.

5.4. „A vasúti jármű és az infrastruktúra fizikai károsodásának költsége”: 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. A költségbecslést mindkét esetben a vasúttársaság, illetve az infrastruktúra működtetője végzi el saját korábbi tapasztalataiból kiindulva. A fogalom magában foglalja a vasúti jármű hasznóbérbe vételének költségét is abban az esetben, ha a károsodott jármű helyettesítésére új járművet kell igénybe venni.

5.5. „A baleset miatti késések költsége”: a vasút igénybe vevőinél (az utasoknál és a teherfuvarozási szolgáltatás igénybe vevőinél) a baleset következtében jelentkező késések pénzben kifejezett értéke, amelyet a következő modell alapján kell számítani:

VT	=	<p>az utazási időben elért megtakarítás pénzben kifejezett értéke</p> <p>A vonaton utazó utas idejének pénzben kifejezett értéke (egy órára vonatkoztatva)</p> $VT_p = [Munkacélú utasok VT_{je}] * [Munkacélú utasok százalékos aránya éves átlagban] + [Nem munkacélú utasok VT_{je}] * [Nem munkacélú utasok százalékos aránya éves átlagban]$ <p>A VT értékét EUR/utas/óra egységben kell kifejezni.</p> <p>A tehervonat idejének pénzben kifejezett értéke (egy órára vonatkoztatva)</p>
----	---	---

		$VT_p = [a \text{ tehervonatok } VT_{je}] * [\text{tonnakilométer/vonatkilométer}]$ A VT értékét EUR/tonna/óra egységben kell kifejezni Vonatonként szállított áru mennyisége tonnában, éves átlagban = tonnakilométer/vonatkilométer
C_M	\equiv	a vonat 1 perces késésének költsége Személyszállító vonat $C_{MP} = K_1 * (VT_p / 60) * [\text{utaskilométer/vonatkilométer}]$ Vonatonként szállított utasok száma éves átlagban = utaskilométer/vonatkilométer Tehervonat $C_{MP} = K_2 * (VT_p / 60)$ A K_1 és a K_2 tényező az idő pénzben kifejezett értéke és a késés pénzben kifejezett értéke közötti összefüggést fejezi ki, és értékét kikérdezéssel (közvetlen) preferenciamérések alapján kell felvenni, figyelemmel arra, hogy a késés miatt elvesztegetett időt az emberek sokkal negatívabban értékelik, mint az eleve utazásra szánt időt. A baleset miatti késések költsége = $C_{MP} * (A \text{ személyszállító vonat késése perében kifejezve}) + C_{MP} * (A \text{ tehervonat késése perében kifejezve})$

A modell alkalmazási tartománya

A késések költségét valamennyi jelentős és nem jelentős balesetre ki kell számítani.

A késéseket a következők szerint kell számításba venni:

– valós késések azon a vasútvonalon, ahol a baleset bekövetkezett,

– valós vagy ha ez nem lehetséges, becsült késések a többi érintett vonalon.

6. Az infrastruktúra műszaki biztonságára és annak érdekében hozott intézkedésekre vonatkozó mutatók

6.1. „Automatikus vonatbiztosítás (ATP)”: olyan rendszer, amely a jelzéseknek és a sebességkorlátozásoknak a sebesség felügyelete révén szerez érvényt, és a jelzéseknél automatikusan megállítja a vonatot.

6.2. „Vasúti átjáró”: a vasút és valamely közlekedőút közötti, az infrastruktúra működtetője által elismert, a nagyközönség vagy egyes igénybe vevők számára nyitva álló szintbeni kereszteződés. A fogalom nem terjed ki az állomás peronjai közötti átjárókra, sem a vágányokon átvezető, kizárólag az alkalmazottak által használható átkelőkre.

6.3. „Közlekedőút”: a közút, a magántulajdonban lévő út, az utca, a főközlekedési út, a gyalogosok és a kerékpárosok számára fenntartott út, valamint az emberek, állatok, járművek vagy gépek közlekedésére szolgáló egyéb út.

6.4. „Biztosított vasúti átjáró”: olyan vasúti átjáró, amelyben az átjáró igénybe vevői a közeledő vonattal szemben védelemben részesülnek vagy a közeledő vonatról figyelmeztetést kapnak oly módon, hogy bizonyos eszközök vagy készülékek aktiválódnak, amikor az igénybe vevő számára az átjárón való átkelés nem biztonságos.

- Védelem fizikai eszközökkel:
 - fél- vagy teljes sorompóval,
 - kapuval.
- Figyelmeztetés a vasúti átjáróban elhelyezett helyhez között készülékekkel:
 - látható jelzéssel: fény sorompóval,
 - hangjelzéssel: csengővel, kürttel, dudával stb.,
 - fizikai eszközzel, például a közútba beépített bukkanó okozta rezgések útján.

A biztosított vasúti átjárók a következő osztályokba sorolhatók:

1. „Vasúti átjáró automatikus igénybevevő-oldali védelemmel és/vagy figyelmeztető jelzéssel”: olyan vasúti átjáró, amelyben az ~~átjáróban működő~~ védelmet és/vagy figyelmeztető jelzést a közeledő vonat aktiválja ☒, vagy amelyben biztonsági retesz vasútoldali védelem működik ☒.

Ezek a vasúti átjárók a következő osztályokba sorolhatók:

- i. automatikus igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel ellátott átjáró;
- ii. automatikus igénybevevő-oldali védelemmel ellátott átjáró;
- iii. automatikus igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel és védelemmel ellátott átjáró;
- iv. automatikus igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel és védelemmel, továbbá vasútoldali védelemmel ellátott átjáró.

„☒ Biztonsági retesz vasútoldali ☒ ~~Vasútoldali~~ védelem”: olyan jelző vagy más vonatbiztosító rendszer, amely a vonat továbbhaladását csak akkor engedi, ha a vasúti átjáró igénybevevő-oldali védelme aktiválva van és a vasúti átjáróban nem tartózkodik senki; a rendszer ez utóbbit kamerás megfigyelés útján és/vagy akadályfelismerő készülékkel állapítja meg.

2. „Vasúti átjáró kézi működtetésű igénybevevő-oldali védelemmel és/vagy figyelmeztető jelzéssel”: olyan vasúti átjáró, amelyben az átjáróban működő védelem és/vagy figyelmeztető jelzés aktiválása kézi úton ☒, egy vasúti alkalmazott által ☒ történik, és ☒ nincs biztonsági retesz vasútoldali védelem ☒ ~~a vonat nem kap automatikusan külön jelzést arról, hogy a vasúti átjáróban működő védelem és/vagy figyelmeztető jelzés aktiválása megtörtént.~~

Ezek a vasúti átjárók a következő osztályokba sorolhatók:

- v. kézi működtetésű igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel ellátott átjáró;
- vi. kézi működtetésű igénybevevő-oldali védelemmel ellátott átjáró;
- vii. kézi működtetésű igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel és védelemmel ellátott átjáró.

6.5. „Biztosítás nélküli vasúti átjáró”: olyan vasúti átjáró, amelyben az átjáró igénybevevői semmiféle figyelmeztető jelzést nem kapnak, sem védelemben nem részesülnek, amikor számukra az átjárón való átkelés nem biztonságos.

7. A biztonságirányításra vonatkozó mutatók

7.1. „Ellenőrzés”: olyan módszeres, független és dokumentált folyamat, amelynek célja auditinformációk gyűjtése, valamint az összegyűjtött információk tárgyilagos értékelése útján az auditkritériumok teljesülési fokának meghatározása.

8. Fogalom meghatározások a relatív mennyiségek viszonyítási alapjának felvételéhez

8.1. „Vonatkilométer”: egy vonat mozgása egy kilométer távolságon. Távolságként a ténylegesen megtett távolságot, ha ez rendelkezésre áll, egyébként pedig a kiindulási és a rendeltetési hely közötti standard hálózati távolságot kell figyelembe venni. Csak az adatszolgáltató ország saját területén megtett távolságot kell figyelembe venni.

8.2. „Utaskilométer”: egy utas vasúti szállítása egy kilométer távolságon. Csak az adatszolgáltató ország saját területén megtett távolságot kell figyelembe venni.

8.3. „Vonalkilométer”: a 2. cikk hatálya alá tartozó tagállami vasúthálózaton mért hossz kilométer mértékegységben. Többvágányú vonal esetében a kiindulási és a rendeltetési hely közötti távolságot csak egyszeresen kell figyelembe venni.

8.4. „Vágánykilométer”: a 2. cikk hatálya alá tartozó tagállami vasúthálózaton mért hossz kilométer mértékegységben. Többvágányú vonal esetében mindegyik vágányt figyelembe kell venni.

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o.

II. MELLÉKLET

ÉRTESÍTÉS NEMZETI BIZTONSÁGI SZABÁLYOKRÓL

~~A 8. cikkben leírt eljárás szerint a következő nemzeti biztonsági szabályokról kell értesíteni a Bizottságot:~~

- ~~1. a meglévő nemzeti biztonsági célokra és biztonsági módszerekre vonatkozó szabályok;~~
- ~~2. a vasúttársaságok biztonsági rendszereinek követelményeire és biztonsági tanúsítványára vonatkozó szabályok;~~

↓ 2008/110/EK 1. cikk 13. pont

↓ Helyesbítés, HL L 220.,
2004.6.21., 16. o. (új szöveg)

- ~~4. 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;~~
- ~~5. a kiegészítő belső üzemeltetési szabályokra (a társaság szabályzata) vonatkozó követelményeket meghatározó szabályok, amelyeket az infrastruktúra működtetőinek és a vasúttársaságoknak kell meghatározniuk;~~
- ~~6. a biztonság szempontjából lényeges feladatokat ellátó személyzetre vonatkozó szabályok, beleértve a felvételi követelményeket, az orvosi alkalmasságot, a szakképzést és engedélyezést, amennyiben azokat nem szabályozzák a kölesönös átjárhatósági műszaki előírások;~~
- ~~7. a balesetek és a váratlan események kivizsgálására vonatkozó szabályok;~~

III. MELLÉKLET

BIZTONSÁGIRÁNYÍTÁSI RENDSZER

1. A BIZTONSÁGI RENDSZERRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

~~A biztonsági rendszer minden lényeges részét dokumentálni kell, és ismertetni kell az infrastruktúra működtetője vagy a vasúttársaság 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 gondoskodnak a biztonsági rendszer folyamatos továbbfejlesztéséről.~~

2. A BIZTONSÁGI RENDSZER ALAPELEMEI

~~A biztonsági rendszer alapelemei a következők:~~

- ~~a) a szervezet vezérigazgatója által jóváhagyott, és a személyzet mindegyik tagjával ismertetett biztonsági politika;~~
- ~~b) a szervezet minőségi és mennyiségi célkitűzései a biztonság fenntartásával és javításával kapcsolatban, valamint a célkitűzések megvalósítására szolgáló tervek és eljárások;~~
- ~~e) eljárások a meglévő, az új és a módosított műszaki és üzemeltetési szabványok teljesítésére, valamint a következőkben előírt egyéb feltételek teljesítésére:
— kölesönös átjárhatósági műszaki előírások,
vagy
— a 8. cikkben és a II. mellékletben említett nemzeti biztonsági szabályok,
vagy
— más vonatkozó szabályok,
vagy
— hatósági határozatok,
és eljárások a szabványoknak és más előírásoknak a berendezés egész életeciklusa és a működés során történő teljesítése biztosítására;~~
- ~~d) a kockázatelemzés elvégzésére és a kockázatkezelési intézkedések végrehajtására vonatkozó eljárások és módszerek, amennyiben az üzemeltetési feltételek megváltozása vagy új anyagok felhasználása újabb kockázatokat jelent az infrastruktúrára vagy az üzemeltetésre vonatkozóan;~~
- ~~e) képzési programok kidolgozása a személyzet számára, amelyek biztosítják, hogy fenntartsák a személyzet szakképzettségét, és hogy a feladatokat ennek megfelelően végzik el;~~
- ~~f) a szervezeten belüli megfelelő információáramlást biztosító intézkedések, és adott esetben az ugyanazon infrastruktúrát használó szervezetek között;~~
- ~~g) eljárások és alakiságok kidolgozása a biztonsági információk dokumentálására, továbbá ellenőrzési eljárás meghatározása a döntő fontosságú biztonsági információ konfigurációjának biztosítására;~~

~~h) eljárások, amelyek biztosítják, hogy a baleseteket, váratlan eseményeket, a majdnem bekövetkező baleseteket és más veszélyes eseteket bejelentsék, kivizsgálják és elemezzék, és hogy megtegyék a szükséges óvintézkedéseket;~~

~~i. az illetékes hatóságokkal egyeztetett vészhelyzeti bevetési, riasztási és tájékoztatási tervek;~~

~~j. a biztonsági rendszer rendszeres belső ellenőrzését előíró rendelkezések.~~

IV. MELLÉKLET

NYILATKOZATOK A BIZTONSÁGI TANÚSÍTVÁNY HÁLÓZATRA VONATKOZÓ RÉSZÉVEL KAPCSOLATBAN

Ahhoz, hogy a biztonsági hatóság kiállíthassa a biztonsági tanúsítványnak a hálózatra vonatkozó részét, a következő dokumentumokat kell benyújtani:

~~a vasúttársaság kölesönös átjárhatósági műszaki előírásokkal vagy azok egyes részeivel kapcsolatos dokumentációja, és adott esetben a nemzeti biztonsági szabályok, valamint a vasúttársaság működésére, személyzetére és járműveire alkalmazandó egyéb szabályok és dokumentáció arról, hogy a biztonsági rendszer hogyan teljesíti az előírásokat,~~

~~a vasúttársaság dokumentációja az alkalmazott vagy szerződéses személyzet különböző kategóriáiról, beleértve annak bizonyítását, hogy a személyzet teljesíti a kölesönös átjárhatósági műszaki előírásokat vagy a nemzeti szabályokat, és hogy szabályszerűen engedélyezték,~~

~~a vasúttársaság dokumentációja a tevékenységeihez használt különböző járművek típusairól, beleértve annak bizonyítását, hogy azok teljesítik a kölesönös átjárhatósági műszaki előírásokat vagy a nemzeti szabályokat, és hogy azokat szabályszerűen engedélyezték.~~

~~A párhuzamos munkavégzés elkerülése és az információmennyiség csökkentése érdekében csak összefoglaló dokumentációt kell benyújtani azokkal az elemekkel kapcsolatban, amelyek megfelelnek a kölesönös átjárhatósági műszaki előírásoknak, valamint a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv egyéb követelményeinek.~~

V. MELLÉKLET

A BALESETEK ÉS VÁRATLAN ESEMÉNYEK VIZSGÁLATI JELENTÉSÉNEK FŐ TARTALMA

1. ÖSSZEFOGLALÁS

Az összefoglalásnak tartalmaznia kell az esemény rövid leírását, azt, hogy mikor és hol történt, és a következményeket. Ismertetni kell a közvetlen okokat, valamint a közvetett okokat és azokat a tényezőket, amelyekről a vizsgálat megállapította, hogy hozzájárultak az eseményhez. Ezt követően ismertetni kell a fő ajánlásokat és ezen ajánlások címzettjeit.

2. AZ ESET KÖZVETLEN TÉNYEZŐI

1. Az esemény:

az esemény dátuma, pontos időpontja és helye,

az esemény leírása és a baleset helyszíne, valamint a mentő és vészhelyzeti szolgálat erőfeszítéseinek leírása,

a vizsgálat megindításáról szóló határozat, a vizsgálati munkacsoport összetétele és a vizsgálat végrehajtása.

2. Az esemény háttere:

az érintett személyzet és vállalkozók, egyéb felek és tanúk,

a vonatok és összcállításuk, beleértve az érintett járművek nyilvántartási számát is,

az infrastruktúra és a jelzőrendszer leírása – vágánytípus, váltók, biztonsági reteszek, jelzők, vonatbiztosítás,

kommunikációs eszközök,

a helyszínen vagy annak közelében végzett munkálatok,

a vasúti vészhelyzeti eljárás elindítása és az események láncolata,

a mentőszolgálat, a rendőrség és az orvosi szolgálatok vészhelyzeti eljárásának elindítása és az események láncolata.

3. Halálos áldozatok, sérülések és anyagi károk:

utasok és harmadik felek, személyzet, beleértve a vállalkozókat is,

áruszállítmányok, személypoggyász és más vagyontárgyak,

jármű, infrastruktúra és környezet.

4. Külső körülmények:

időjárási körülmények és földrajzi adatok.

3. A VIZSGÁLATI JEGYZŐKÖNYV

1. A vallomások összefoglalása (a személyiségi jogok védelme mellett):

vasúti személyzet, beleértve a vállalkozókat is,

egyéb tanúk.

2. A biztonságirányítási rendszer:

~~a szervezeti keretek és az utasítások kiadásának és végrehajtásának módja,~~

~~a személyzettel szembeni követelmények és azok érvényesítésének módja,~~

~~a belső ellenőrzések és vizsgálatok gyakorlata és azok eredményei,~~

~~az infrastruktúrával kapcsolatos különböző szereplők közötti kapcsolódási pontok.~~

~~3. Szabályok és szabályzatok:~~

~~a vonatkozó közösségi és nemzeti szabályok és szabályzatok,~~

~~egyéb szabályok, mint például az üzemeltetési szabályok, helyi előírások, a személyzetre vonatkozó követelmények, karbantartási előírások és az alkalmazandó szabványok.~~

~~4. A jármű és a műszaki berendezések működése:~~

~~ellenőrző irányító és jelzőrendszer, beleértve az automatikus adatrögzítést is,~~

~~infrastruktúra,~~

~~kommunikációs berendezések,~~

~~jármű, beleértve az automatikus adatrögzítést is.~~

~~5. Az üzemeltetéssel kapcsolatos dokumentáció:~~

~~a személyzet forgalomirányítással és jelzéssel kapcsolatos intézkedései,~~

~~az eseménnyel kapcsolatos szóbeli üzenetek, beleértve a rögzített adatok dokumentálását is,~~

~~az esemény helyszínének védelmére és őrzésére vonatkozó intézkedések.~~

~~6. Az ember, a gép és a szervezet közötti kapcsolat:~~

~~az érintett személyzet munkaideje,~~

~~az eseményt befolyásoló orvosi és személyi körülmények, beleértve a fizikai vagy pszichológiai stresszes állapotot is,~~

~~az ember és a gép közötti kapcsolatot befolyásoló berendezések kialakítása.~~

~~7. Korábbi hasonló események.~~

4. ELEMZÉS ÉS KÖVETKEZTETÉSEK

1. Zárójelentés az események láncolatáról:

~~az eseménnyel kapcsolatos következtetések levonása a 3. pontban megállapított tények alapján.~~

2. Kiértékelés:

~~a 3. pontban megállapított tények elemzése azzal a céllal, hogy következtetéseket vonhassanak le az esemény okával és a mentőszolgálat munkájával kapcsolatban.~~

3. Következtetések:

~~az eset közvetlen okai, beleértve az érintett személyek intézkedéseivel, illetve a jármű vagy a műszaki berendezés állapotával kapcsolatos tényezőknek az eseményekhez való hozzájárulását is,~~

~~a szakismerettel, az eljárásokkal és a karbantartással kapcsolatos közvetett okok,~~

~~a keretszabályokra és a biztonsági rendszer alkalmazására visszavezethető alapvető okok.~~

~~4. Kiegészítő megjegyzések:~~

~~a vizsgálat során megállapított hiányosságok és gyenge pontok, amelyeknek nincs jelentősége az okokkal kapcsolatos következtetés szempontjából.~~

~~5. A MEGTETT INTÉZKEDÉSEK~~

~~A korábban már megtett, illetve az esemény következményeként elfogadott intézkedések jegyzéke.~~

~~6. AJÁNLÁSOK~~



II. MELLÉKLET

A. RÉSZ

A hatályon kívül helyezett irányelvek és egymást követő módosításaik jegyzéke
(a 32. 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 (nem érinti a magyar változatot)	(HL L 220., 2004.6.21., 16. o.)

B. RÉSZ

A nemzeti jogba való átültetésre előírt határidők
(a 32. cikkben említettek szerint)

Irányelv	Átültetési határidő
2004/49/EK	2006. április 30.
2008/57/EK	2010. július 19.
2008/110/EK	2010. december 24.
2009/149/EK	2010. június 18.

III. 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	12. cikk
12. cikk	11. 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	--
29. cikk	--
30. cikk	--
31. cikk	28. cikk
32. cikk	29. cikk
--	30. cikk
--	31. cikk
33. cikk	32. cikk
--	33. cikk
34. cikk	34. cikk
35. cikk	35. cikk
I. melléklet	I. melléklet
II. melléklet	--
III. melléklet	--
IV. melléklet	--
V. melléklet	--
--	II. melléklet